

La nouvelle route de la soie

La route de la soie fait rêver, parce qu'elle se rapporte aux échanges entre l'Orient et l'Europe, parce qu'elle touche une matière, la soie, qui se réfère au luxe et à la rareté, parce qu'elle véhicule une idée d'ailleurs, d'échanges, de découvertes, avec ses paysages majestueux et ses caravansérails. C'est donc assez naturellement que la Chine a repris cette dénomination pour évoquer les nouvelles routes de la soie dont elle veut faire un instrument de sa puissance.

Un projet d'expansion et d'influence

Le projet de nouvelle route de la soie a été officiellement lancé en octobre 2013 comme une liaison ferroviaire entre la Chine et l'Europe, à travers les pays d'Asie centrale. Il s'est d'abord appelé OBOR (One Belt, One Road) puis Belt and Road initiative. Il est le pendant terrestre du collier de perles, initiative chinoise pour contrôler l'océan Indien. C'est depuis Astana, au Kazakhstan, que Xi Jinping a officiellement dévoilé ce projet à fort potentiel économique, mais aussi politique. La Chine cherche ainsi une ouverture vers l'ouest. À l'est, elle est bloquée en mer de Chine par l'opposition du Vietnam, de Taïwan et du Japon. Au sud, c'est le sous-continent indien qui rivalise avec elle pour le leadership sur l'Asie ; l'Inde et le Pakistan étant de sérieux rivaux. Au nord, la Chine est bloquée par le désert de Gobi d'une part, et par l'immensité peu peuplée de la Mongolie et de la Sibérie. Se développer vers l'ouest est donc à la fois un moyen de contourner les oppositions de la mer de Chine et de l'Inde et d'étendre son influence vers une Europe dont elle peut faire un débouché.

L'autre enjeu est énergétique. Pour sa croissance, la Chine a besoin de pétrole, peu présent sur son territoire. La nouvelle route de la soie lui ouvre les portes de la mer Caspienne, du pétrole iranien et de celui de la péninsule arabique. Sans en donner l'air, elle peut devenir un acteur majeur d'un Moyen-Orient qui est déjà compliqué. Sa présence à Djibouti se renforce de plus en plus, le port étant par ailleurs inclus dans le projet de Belt and road initiative (BRI). Aujourd'hui, le pétrole qui arrive en Chine transite essentiellement par le détroit de Malacca. Or ce détroit peut être bloqué ou restreint par l'Inde et par les États-Unis. Pour la Chine, il est donc essentiel de s'ouvrir d'autres portes afin de ne pas dépendre d'un passage unique.

Il y a également un enjeu juridique. Les Chinois ont compris que les normes juridiques constituent

un champ majeur de la guerre économique et de l'influence des États. Celui qui impose ses normes juridiques est quasiment certain de gagner la partie. Face à l'Europe, la Chine doit donc imposer ses propres normes, notamment sur les dossiers environnementaux, sociaux et politiques. D'où la question économique : en prenant en main l'économie d'un pays via le projet BRI, la Chine s'assure le leadership et est donc en position de force pour imposer ses lois.

Le dernier enjeu est enfin économique. La croissance chinoise stagne autour de 6.5% par an (dans la mesure où l'on peut faire confiance à ces chiffres). Le projet BRI doit permettre à la Chine de gagner de nouveaux marchés et ainsi de donner plus de mouvement à son économie.

BRI est donc un projet global qui repose sur une vision mondiale de la Chine.

Les points de réalisation

Au niveau ferré et routier, la Chine a investi dans plusieurs projets : le Transsibérien et ses dérivations (9 288 km), la voie express Pékin-Moscou (7 000 km), la voie ferrée Yuxinou-Lyon (11 300 km). Yuxinou était l'une des villes principales de la production de la soie à l'époque antique et moderne et Lyon le pôle de vente des soieries et la ville des canuts. Les Chinois savent inscrire leurs projets modernistes dans la longue tradition de l'histoire.

La Chine possède des participations économiques dans plusieurs ports : Rotterdam, Venise, Athènes, Monbasa (Kenya), Gwadar (Pakistan), Calcutta, Kuala Lumpur, Djakarta, etc. Ce collier de perles tisse une route maritime longue de 24 000 km qui est le pendant océanique de la route terrestre. Cela oblige la Chine à investir dans une marine marchande et donc à former des cadres pour conduire cette marine.

Un projet trop coûteux et trop ambitieux ?

Comme toujours, sur le papier tout est beau. Comme souvent, la réalité est autre. Le projet BRI est extrêmement coûteux et difficile à mettre en place. Son coût est estimé à 1200 milliards de

dollars, mais on peut bien sûr penser que le coût réel est beaucoup plus important. Pour le financer, la Chine compte s'appuyer sur ses banques publiques. C'est donc un argent qui vient de l'État (donc des impôts) réinvesti dans des opérations menées par l'État, via des banques et des entreprises publiques ; en somme une opération de keynésianisme à la chinoise. Ce qui ne fonctionne pas ailleurs a donc toutes les chances de ne pas fonctionner ici. Derrière les belles présentations et les maquettes à vendre du rêve pointent la corruption et les détournements de fonds si coutumier dans ce pays. La Chine reste aussi très floue sur les réalisations effectives de la BRI. On sait seulement que le chantier doit être terminé à échéance 2049, pour le centième anniversaire de la révolution populaire menée par Mao. D'ici trente ans, il peut encore se passer beaucoup de choses.

Pour ce faire, la Chine multiplie les accords commerciaux avec les États traversés, ainsi que les projets de circulation : voies ferrées, routes, pipelines, voies maritimes. Rien n'est négligé pour édifier la route de la soie du XXI^e siècle.

En visite en Chine cette semaine, le Premier ministre Édouard Philippe a demandé que les marchés publics soient transparents afin que les entreprises françaises puissent y concourir. Il a visité le port de Shanghai et initié un partenariat entre ce port et celui de Marseille. La nouvelle route de la soie déborde largement le cadre de l'Asie centrale pour déborder sur la corne de l'Afrique et la péninsule arabique. À ce titre, Suez devient l'un des enjeux majeurs de cette route, comme au temps de la présence anglaise en Inde. Ce projet devient une intégration eurasiatique qui relie le Pacifique à l'Atlantique. Projet très ambitieux, on peut se demander s'il est réellement utile.

Il sert incontestablement les ambitions de Xi Jinping et il démontre que la Chine ne se limite plus à son territoire et à sa sphère d'influence proche, mais qu'elle développe désormais une vision globale et mondiale des enjeux géopolitiques. Cela renverse aussi les perspectives : ce n'est plus l'Europe qui investit en Chine, mais la Chine qui investit en Europe. C'est dans ce cadre que s'inscrit le rachat du port d'Athènes, Le Pirée, qui est un point de contact essentiel de la route de la soie. Il en va de même pour les investissements dans les aéroports : les Chinois veulent contrôler les hubs et les terminaux des communications. Leur sphère d'influence, d'aucuns diront leur colonisation, se construit par une toile et non pas par la domination d'espaces continus. Il s'agit de contrôler les points névralgiques et de relier ensuite ces points par des lignes. De véritables fils de soie qui donnent encore plus de crédibilité à cette nouvelle route.