

BUSINESS STORY

ROUTES DE LA SOIE : LE PLAN DE PÉKIN POUR DOMINER LE MONDE

La Chine n'est pas au mieux de sa forme. Mais elle poursuit son ambition: retrouver, d'ici à 2050, la place centrale qu'elle estime être la sienne dans le monde. Un gigantesque programme d'infrastructures en Europe, en Asie centrale et en Afrique, vise à sécuriser ses échanges et à contrôler les mers. L'Inde et la Russie s'inquiètent.

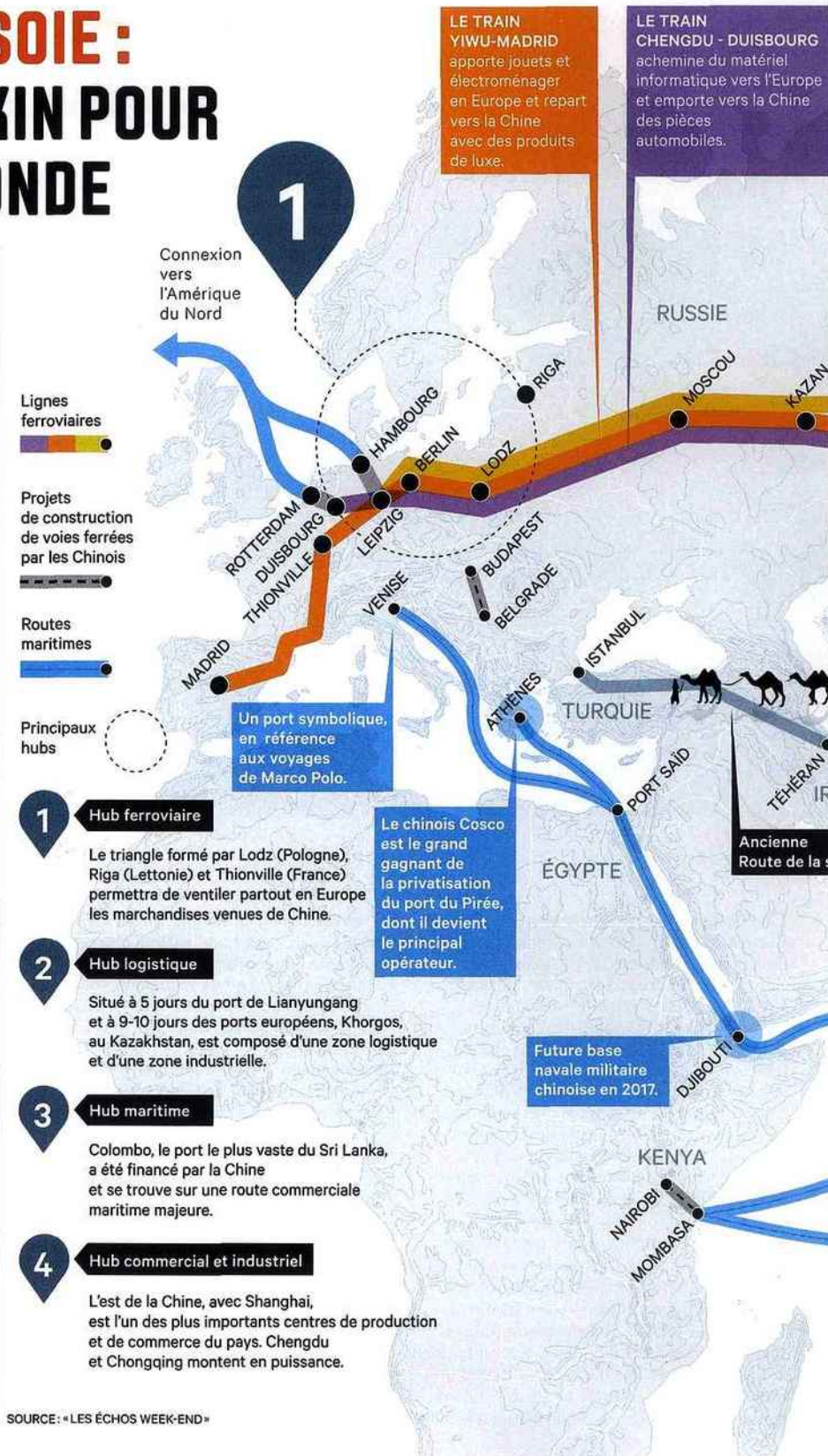
Par Michel De Grandi

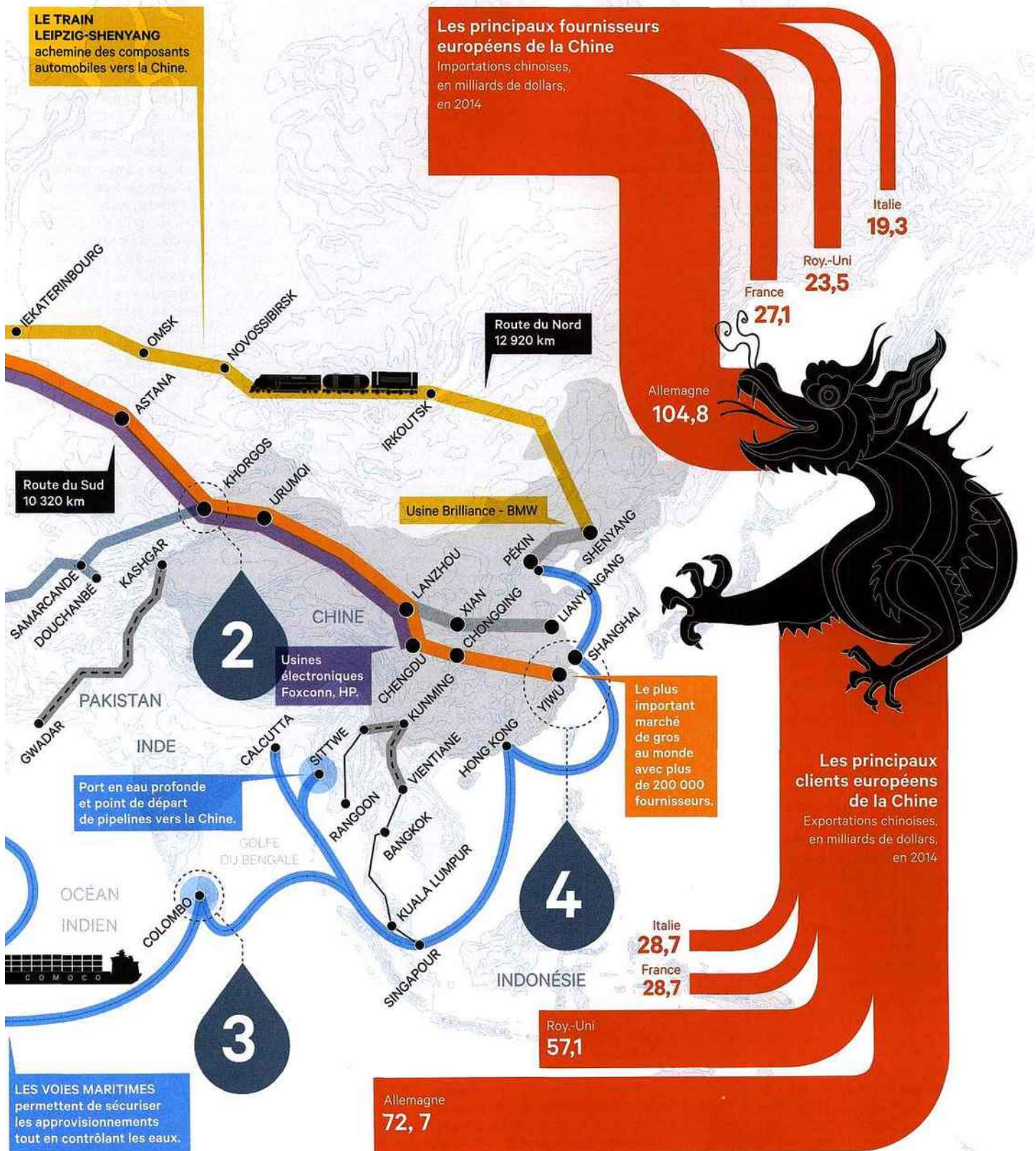
Sale temps pour Pékin. La croissance est au plus bas depuis vingt-cinq ans. Les Bourses tanguent. L'air est irrespirable. Le pays est désormais trop cher pour être l'atelier du monde, pas encore assez riche pour vivre de la consommation de ses classes moyennes. Qui commencent à s'interroger sur le modèle...

Mais, dans les étages les plus élevés du pouvoir, on voit plus loin. Au-delà de ces difficultés nécessairement conjoncturelles. On y pense à l'horizon 2050. La République populaire de Chine, créée le 1^{er} octobre 1949, soufflera alors ses 100 bougies. Et, c'est une certitude pour ses dirigeants, elle aura à cette date retrouvé dans le monde le lustre et la suprématie qui étaient les siens jusqu'au XIX^e siècle. Et qu'elle n'aurait jamais dû perdre.

L'un des éléments essentiels de la reconquête est un vaste plan de maillage logistique, terrestre et maritime, qui doit à la fois sécuriser l'approvisionnement en ressources et favoriser les exportations. Cette stratégie porte un nom qui colporte son lot de fantasmes aux oreilles occidentales: les Nouvelles Routes de la soie.

Dans l'inconscient collectif, ces routes évoquent les mythiques caravanes de marchands d'épices, de jades, de porcelaines, de soies ou de laques qui, jadis, passaient par Samarcande. Ces axes commerciaux ont été doublés de







voies maritimes largement empruntées au XIII^e siècle par Marco Polo. En même temps qu'ils développaient les échanges de marchandises, ces itinéraires ont aussi considérablement contribué au rayonnement de la Chine. Il s'agit aujourd'hui de les répliquer avec les technologies du XXI^e siècle. Par exemple avec le train.

Le long du quai du terminal de Duisbourg, en Allemagne, on voit désormais d'énormes locomotives arriver, comme épuisées par un trajet de plus de 10 000 kilomètres. Depuis Xian, départ de l'ancienne Route de la soie, elles ont traversé les steppes d'Asie centrale, jusqu'au port fluvial de la Ruhr, le plus grand du monde. La liaison est effectuée chaque semaine et dure en moyenne dix-sept jours, tout dépend des délais aux frontières. Environ 300 convois de ce type ont transité entre les deux pays en 2014, selon DB Schenker, l'exploitant des lignes via Trans Eurasia Logistics. Leipzig-Shenyang, Hambourg-Zhengzhou, Chengdu-Duisbourg : le réseau s'étioffe peu à peu. Il se complète par exemple d'une ligne plus ambitieuse encore, reliant Yiwu, à 300 kilomètres de Shanghai, à Madrid. Ces navettes au long cours intéressent les sociétés de messagerie autant que les industriels.

« UN BASSIN, UNE ROUTE »

Car le train est deux fois plus rapide que le fret maritime pour un coût d'acheminement deux fois plus faible que celui de l'avion. Il offre une régularité entre les points de départ et d'arrivée qui, malgré les délais incertains aux frontières et les différents écartements de voies entre réseaux, permet de planifier assez facilement des expéditions. C'est même devenu très tendance, à en juger par les perspectives livrées par l'Union internationale des chemins de fer (UIC) : les volumes acheminés par train devraient quadrupler d'ici à 2050 au niveau mondial et septupler sur le continent africain. Le rail ne représente actuellement que 1% du montant des échanges entre la Chine et l'Europe (800 milliards de dollars) : le potentiel est immense. « Ces routes n'ont toutefois de sens que si on les incorpore dans une complémentarité fer-mer », explique Jean-Pierre Loubinoux, directeur général de l'UIC.

Les Routes de la soie du XXI^e siècle ne sont ni plus ni moins pour l'Etat chinois qu'« une projection de sa puissance dans le monde », résume Françoise Nicolas, économiste et responsable du département Asie à l'Institut français des relations internationales (Ifri). Et là, on ne parle pas seulement de commerce, mais d'influence et d'intégration régionale. Lorsque, fin 2013, Xi Jinping, le président chinois, évoque pour la première fois ce concept de « Yi Dai Yi Lu », littéralement « un bassin, une route », il fait apparaître le maillage d'un monde dont la Chine serait à la fois le centre et le grand ordonnateur. La démarche est simple, et pragmatique. Il y a des

L'EUROPORT DE THIONVILLE, LE HUB FRANÇAIS

Est-ce sa position géographique, à l'extrémité occidentale du Vieux Continent, qui la tient à l'écart ? Force est de constater que les routes terrestres et maritimes chinoises ne s'arrêtent pas en France. Hormis le train qui relie Madrid à Yiwu, le réseau français n'est pas intégré au programme ferroviaire dénommé « Eurasian Land Bridge ». Mais les choses vont changer. Car l'Europort de Thionville a été choisi en 2015 pour constituer le terminal pour l'Europe de l'Ouest d'un train porte-conteneurs reliant la Chine à l'Europe. Celui-ci est opéré par la société Eurasia Express Bridge, qui fait circuler déjà des trains depuis Chengdu. Mais ces convois s'arrêtent jusqu'à présent à Lodz (Pologne). Un triangle formé par Lodz, Riga (Lettonie) et Thionville va faciliter la circulation des conteneurs à l'intérieur de l'Europe.

centaines de projets d'infrastructures à la clé, portant sur des centaines de milliards de dollars. Pékin part des lignes ferroviaires existantes et investit dans les maillons manquants de manière à former, à terme, un réseau cohérent qui lui offre des accès maritimes pratiques pour atteindre l'Europe, par exemple dans le golfe du Bengale ou en mer d'Arabie. Infrastructures de transport et de logistique dans un premier temps, puis développement de plate-formes industrielles et de zones urbaines aux interconnexions.

VISÉES ÉCONOMIQUES ET MILITAIRES

Au total, cette stratégie – en anglais « One Belt, One Road » (OBOR) – implique dix-huit provinces chinoises parmi les moins développées et une soixantaine de pays étrangers. « Rien n'est figé, c'est un concept qui est en évolution constante. Ni le tracé des routes, ni la liste des pays concernés, ni même les domaines de coopération ne sont définitivement arrêtés », explique Alice Ekman, responsable des activités Chine à l'Ifri. Les Chinois restent flexibles pour tenter de saisir les opportunités ou de contourner les obstacles au fur et à mesure qu'ils apparaissent. Les multiples colloques organisés sur le sujet visent à montrer la compatibilité du programme chinois avec les projets locaux. Aux Européens, les Chinois ont ainsi expliqué qu'OBOR est tout à fait en ligne avec le plan Juncker de relance des investissements. Pékin crée de la demande et fait aussi sortir de Chine ses grandes entreprises, notamment du BTP, dont le pays regorge. Pour des effets qui seront mesurables à moyen terme. Cette stratégie se complète, sur le plan maritime, par une série d'installations portuaires. Là, la démarche est autant économique que militaire et vise aussi à contrôler les eaux autour de la Chine. Si les ambitions sont clairement mondiales, les financements sont en conséquence.

Depuis le lancement d'OBOR, en mars 2015, son architecture financière se met en place à marche forcée. Tous les milliards ne seront

peut-être pas au rendez-vous, mais les montants évoqués démontrent l'importance accordée au sujet. Un fonds « Route de la soie » a été doté de 40 milliards de dollars pour financer les projets d'infrastructures. Il est opérationnel depuis février et a pour l'instant financé une centrale thermique au Pakistan. La Banque asiatique d'investissement pour les infrastructures (AIIB) est dotée d'une première tranche de 100 milliards de dollars. Les établissements bancaires chinois ont en caisse des lignes spécifiques (288 milliards au total). Sans oublier la Banque des BRICS ni d'autres structures plus spécialisées comme le Silk Road Gold Fund (16 milliards) ou le China Insurance Investment Fund, au capital de près de 50 milliards de dollars. Une telle force de frappe ne va pas sans susciter des résistances chez les voisins immédiats, qui voient dans ces ambitions, comme en mer de Chine du sud, les signes d'une politique d'expansion régionale très musclée.

RIVALITÉS FRONTALES

L'Inde, qui n'a jamais entretenu de relations pacifiées avec Pékin, est tentée de riposter à cette initiative chinoise en lançant de son côté la « Route du coton ». New Delhi voit surtout d'un mauvais œil le financement au Pakistan du corridor économique allant de Kashgar (ouest de la Chine) jusqu'au port de Gwadar (sud du Pakistan), dans le golfe du Bengale. En avril, les deux pays partenaires ont conclu des accords pour un montant de 28 milliards de dollars. Mais le corridor est loin d'être opérationnel. D'abord parce que la zone est extrêmement montagneuse et va nécessiter de nombreux ouvrages d'art. Ensuite parce qu'elle est politiquement très instable. De quoi justifier la présence de 10 000 soldats venus protéger les ouvriers chinois sur ces chantiers. Mais ce n'est pas tout. Pékin et New Delhi sont aussi en compétition frontale dans l'océan Indien et notamment au Sri Lanka. L'Inde considère l'île comme une de ses bases arrières historiques, mais la Chine y finance en partie l'extension du port de Colombo.

L'Asie centrale, aujourd'hui traversée par plusieurs lignes ferroviaires, est aussi devenue un carrefour où s'entrechoquent les intérêts chinois et russes. Moscou n'a pas, non plus, accueilli avec enthousiasme les Nouvelles Routes de la soie. Les Russes y voient plutôt un moyen supplémentaire, pour Pékin, d'aiguiser son profil dans la région et dans la zone eurasiatique en général. Reste un point sur lequel la Chine va devoir être inattaquable, celui de la sécurité des convois. En garantissant la « libre circulation des biens et des personnes » de la Chine à l'Europe, Pékin donne certes des gages à ses partenaires commerciaux. Mais se fixe en même temps des objectifs parmi les plus contraignants qui soient dans des contrées... sensibles. ●

Plus d'infos sur www.lesechos.fr/ue