

Lancées il y a dix ans, les routes de la soie par Xi Jinping se sont enlisées

En septembre 2013, Xi Jinping lançait en fanfare ses nouvelles routes de la soie. Après des années fastes, mais aussi pas mal de revers, il semble avoir recentré ses ambitions sur les pays du Sud global, en lançant à leur intention de nouveaux projets. Coup de projecteur à la veille d'un sommet du G20 qui devrait illustrer les tensions entre Occident et Chine.

VÉRONIQUE KIESEL

C'est le projet du siècle ! » Il y a 10 ans, le président chinois ne la jouait pas modeste quand il présentait ses nouvelles routes de la soie, dont l'objectif affiché était d'améliorer les connexions avec la Chine pour développer, stabiliser, pacifier le monde. Plus de 150 pays ont en effet rejoint son grand plan, évoqué pour la première fois le 7 septembre 2013 lors d'un voyage au Kazakhstan, par un Xi Jinping fraîchement nommé chef de l'Etat.

Les premières années ont été spectaculaires. Les experts peinaient à suivre la montée en puissance de ce projet, finalement nommé Belt and Road Initiative (BRI, Initiative ceinture et route) : routes terrestres, ferroviaires et maritimes, émaillées d'oléoducs, de ponts, de ports, d'aéroports. Les cartes visant à l'illustrer se couvraient de flèches ondulant en tous sens, filant d'un continent à l'autre.

En 2019, des entreprises chinoises s'activaient, à travers le monde, sur plus de 1.300 projets d'infrastructures valant un paquet de milliards de dollars. La Chine se vantait d'avoir bâti « 10.000 km de chemin de fer et 100.000 km de route ». Comme l'indiquait un peu ironiquement *The Economist*, « tous les chemins mènent à Pékin ».

Dix ans plus tard, la BRI a perdu une bonne partie de son éclat.

« Le bilan qu'on peut en dresser est en effet plutôt mitigé, pour ne pas dire négatif », analyse Marc Julienne, chercheur et responsable des activités Chine au Centre Asie de l'Ifri (Institut français des relations internationales). « Il y avait de très grandes ambitions. L'Asian Infrastructure Investment Bank avait été fondée à Pékin pour financer un grand nombre de projets de ces nouvelles routes de la soie. Et pourtant, les réalisations concrètes sont finalement assez maigres. Au bout de 10 ans, au lieu d'une montée en puissance de ce projet, qui aurait pu essaimer et conquérir de nouveaux territoires, on assiste au contraire à une marche arrière. Un certain nombre de pays qui avaient signé des partenariats s'en retirent. »

En Afrique sub-saharienne par exemple, les investissements dans le cadre des BRI étaient l'an dernier en net repli. Et même à l'arrêt dans 14 pays dont l'Angola. Mais aussi au Sri Lanka, au Népal, au Pérou et même en Russie.

Un port sans bateau

« Un cas d'école, c'est le Pakistan », reprend Marc Julienne. « C'est là qu'ont été annoncés probablement les projets les plus ambitieux : autoroutes, voies ferrées, centrales électriques... Finale-

En Asie et en Afrique, de beaux projets mais...

Le Laos, frontalier de la Chine, a fièrement inauguré fin 2021 une ligne de train à grande vitesse reliant, sur 1.400 km, sa capitale Vientiane à celle de la province chinoise du Yunnan. Cette liaison ferroviaire construite dans le cadre des Nouvelles routes de la soie a été mise en avant par la Chine comme un immense succès, permettant de désenclaver ce petit pays de 7,2 millions d'habitants. La partie laotienne de ce tracé a cependant coûté près de 6 milliards de dollars, prêtés à 70 % par la Chine, qui détient 70 % des parts de l'entreprise gérant ce chemin de fer. Le Laos doit depuis rembourser 1 milliard de dollars par an à ses créanciers internationaux, dont la moitié à Pékin. D'autres grands projets chinois, dont la construction avait été lancée, mais qui se sont révélés trop coûteux, sont désormais à l'arrêt.

Le Kenya dispose également d'une ligne de train construite par la Chine, inaugurée en mai 2017, qui remporte un beau succès en termes de fréquentation. Il ne faut plus que trois heures pour relier la ville côtière de Mombasa à la capitale Nairobi, au lieu des 13 heures nécessaires avec l'antique chemin de fer colonial. Ce train rapide devait à l'origine filer jusqu'en Ouganda, pour connecter les deux voisins. Mais sa construction s'est arrêtée au milieu de la Rift Valley, à plus de 320 kilomètres de la frontière ougandaise. Et le coût final du projet, 4,7 milliards de dollars, a largement dépassé les premières estimations, creusant la dette du Kenya. En novembre 2022, le gouvernement kenyan a rendu publics les détails de l'accord signé en 2014 avec la Chine et qui devait rester confidentiel. Le partenaire chinois s'y attribuait d'énormes privilèges commerciaux et financiers, exigeant par ailleurs que tout litige se règle devant des cours chinoises. V.K.



ment, moins d'un quart ont été réalisés. Ce qui a été effectivement construit, c'est le port en eau profonde de Gwadar, qui devait permettre d'ouvrir un nouveau corridor maritime. Il a coûté 62 milliards de dollars, mais aucun bateau n'y accoste. Car Gwadar se trouve dans la région très instable du Baloutchistan, agitée par des revendications d'indépendance de groupes armés qui n'ont pas hésité à prendre pour cibles et à tuer des Chinois, considérés comme des collaborateurs du gouvernement pakistanais.

Si les routes de la soie marquent le pas, c'est notamment à cause d'une politique étrangère agressive de Pékin, qui a refroidi pas mal de pays, ou de la rupture des chaînes d'approvisionnement provoquée par les confinements excessifs liés à la politique chinoise du zéro covid. Mais une des raisons les plus marquantes, c'est que tous ces beaux projets ont entraîné un endettement extrême des pays partenaires.

Car la générosité de la Chine, qui a déboursé jusqu'à 85 milliards par an, a coûté cher aux bénéficiaires : les « investissements » chinois étaient dans leur écrasante majorité des prêts : ce ne sont pas des entreprises chinoises qui assumaient le risque financier mais bien les pays qui allaient obtenir ces infrastructures. Et elles allaient être construites par des firmes chinoises, employant des travailleurs chinois. C'est en partie pour continuer à leur donner du travail que Xi Jinping avait lancé la BRI. L'autre raison était plus géopolitique : il s'agissait de faire de la Chine le partenaire incontournable du plus grand nombre possible d'Etats.

Mais désormais, deux tiers de ceux qui participaient à la BRI, fragilisés par la pandémie puis par les conséquences de la guerre en Ukraine, sont surendettés. Pékin se retrouve donc avec un stock de la dette évalué entre 500 et 1.000 milliards de dollars. Et est désormais le principal créancier au monde.

Piégés par les dettes

La Chine a-t-elle sciemment entraîné ses partenaires dans ce « piège de la dette », comme l'affirment des experts américains ? « Le concept est controversé car le débat est subtil », decode le chercheur de l'Ifri. « Pour certains, il n'y a pas de piège car il n'y avait pas de stratégie chinoise initiale de créer des dettes insolubles permettant la mise en place de leviers de pression sur le pays endetté. Mais, de facto, même si ce n'était pas volontaire, il y a aujourd'hui des pays endettés totalement dépendants de la Chine. Des renégociations de dette avec la Chine ont eu lieu, mais comme l'ont étudié mes collègues du cabinet Rhodium, ces pourparlers sont secrets. On en voit simplement le résultat : la Chine obtient un accès privilégié aux matières premières, énergétiques et agricoles, aux réseaux et aux infrastructures, notamment de télécommunication. Et cela joue en défaveur de ces pays qui n'ont pas le choix de refuser. »

Faute d'avoir obtenu les remboursements dus, la Chine contrôle par exemple pour 99 ans le port de Hambantota, au Sri Lanka, un des exemples les plus aigus des excès de la BRI. Le clan Rajapaksa, champion de la corruption, qui a pendant 20 ans occupé la présidence, avait en effet profondément endetté l'île pour des projets aussi coûteux qu'excessifs : un aéroport international au milieu de nulle part, et le terminal portuaire surdimensionné de Hambantota. L'actuel président se retrouve contraint de gérer un pays ruiné, où ne prospèrent plus que coupures d'électricité et pénuries en tous genres.

Même si la Chine entend célébrer en octobre prochain leur 10^e anniversaire, les routes de la soie sont donc en déclin. Depuis 2017, la Chine a nettement moins de moyens financiers disponibles, et elle préfère se recentrer sur ses propres investissements stratégiques. Les prêts se sont raréfiés, et donc aussi les projets.



En guise de renégociations de dette, la Chine obtient un accès privilégié aux matières premières, énergétiques et agricoles, aux réseaux et aux infrastructures, notamment de télécommunication. Et cela joue en défaveur de ces pays qui n'ont pas le choix de refuser

Marc Julienne

Chercheur à l'Ifri

