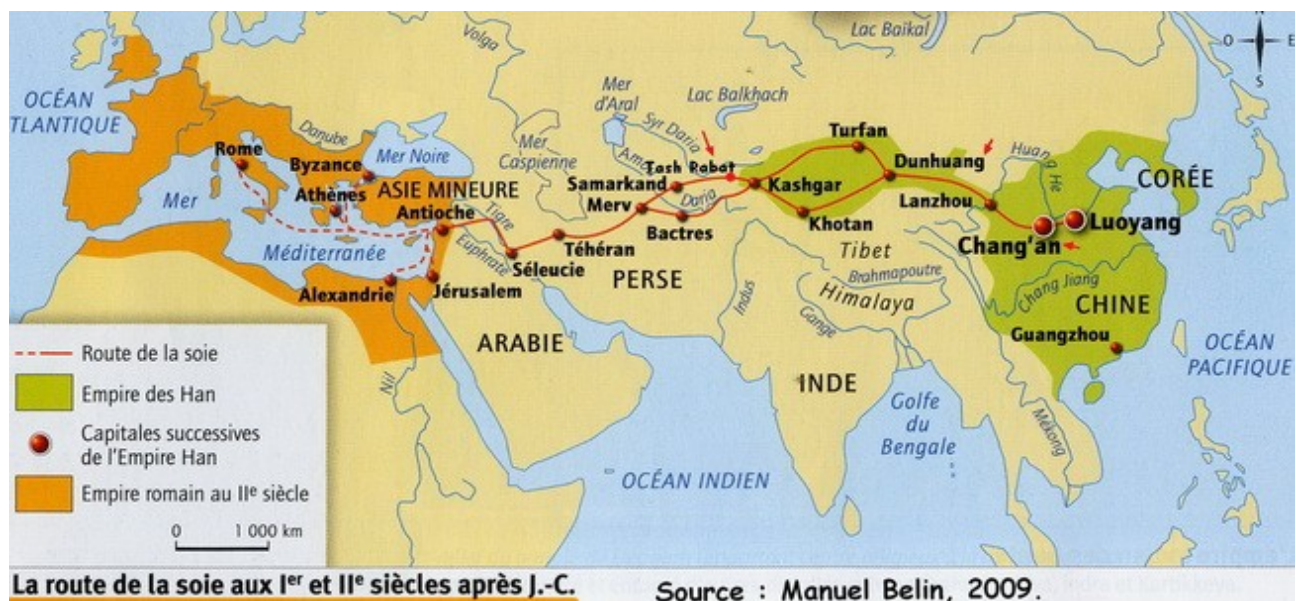


Nous sommes tous des acteurs de la pièce de la Nouvelle Route de la Soie

Par Pepe Escobar



Source : <https://www.asiatimes.com/2019/05/article/were-all-actors-in-the-new-silk-road-play/>

C'est toujours la vieille même histoire : les chiens de la diabolisation aboient pendant que la caravane de la Nouvelle Route de la Soie avance. Selon une projection du géant anglo-australien des mines et métaux BHP Billiton, la Belt and Road Initiative (BRI) générera jusqu'à 1 300 milliards de dollars US en une myriade de projets jusqu'en 2023, soit une décennie seulement après son lancement officiel par le président chinois Xi Jinping à Astana (maintenant Nur-Sultan) et à Jakarta.

Il est assez facile d'omettre que la BRI - un projet de connectivité gigantesque, à la fois géostratégique et géoéconomique, qui s'est maintenant étendue à toute la masse continentale eurasienne, et chevauche la mer de Chine méridionale et l'océan Indien jusqu'en Afrique de l'Est. - a moins de six ans et devrait durer jusqu'en 2049.

Comme je l'ai indiqué précédemment, la BRI est désormais configuré comme une authentique communauté internationale 2.0 - beaucoup plus représentative que le groupe des vingt (G20), sans parler du groupe des huit (désormais le G7). Même avant le début du Forum Ceinture et Route à Beijing la semaine dernière, 126 États et territoires avaient signé des accords de coopération au titre de la BRI. Suite au forum, il y en a désormais 131, plus la Suisse qui va bientôt rejoindre le groupe. La BRI est également engagée auprès de pas moins de 29 organisations internationales, dont la Banque mondiale.

La Banque mondiale estime qu'en ne considérant que les projets ayant effectivement été

implémentés, les nations partenaires de la BRI ont réduit les délais d'expédition de 3,2% et les coûts commerciaux de 2,8%.

Le principal atout du forum autour de la BRI était la capacité de Beijing à exécuter une manœuvre géopolitique magistrale à la Sun Tzu - se rendant compte que pour que le projet se déroule de manière plus équilibrée, il devait traiter de questions clés liées à la viabilité de la dette, aux processus consultatifs contre la corruption, en plus de souligner la nature « ascendante » des négociations.

De nombreux pays du Sud, ainsi que certains aspirant au statut de pays développé, ont adopté le modèle chinois d'investissement et de développement par rapport au financement de Washington ou de Bruxelles pour trois raisons très simples : aucune condition jointes, aucune camisole de-même-taille-pour-tous, et aucune ingérence dans leurs affaires intérieures.

C'est le cas des projets de la BRI axés sur le groupe de la Chine, ainsi que des nations centrales et européennes maintenant appelé 17 + 1 (la Grèce vient de les rejoindre). La BRI a mis en œuvre la Ligne Express Chine-Europe Terre-Mer, d'Athènes à Hambourg en passant par Skopje et Belgrade - avec une branche reliant le port méditerranéen de Bar au Monténégro, juste en face de l'Italie - puis à Budapest. carrefour ultime de l'Europe de l'Est et jusqu'à Hambourg par le nord, via la République tchèque.

De plus, la Ligne Express Terre-Mer sera reliée au corridor paneuropéen reliant Bari, Bar, Belgrade et Timisoara en Roumanie.

L'ASEAN passe à la BRI

L'Association of Southeast Asian Nations est sans doute l'un des piliers essentiels pour assurer le succès futur de la BRI, aux côtés du Corridor économique Chine-Pakistan (CPEC). Et les 10 dirigeants de l'ASEAN ont assisté au forum de la BRI.

Les perspectives stratégiques de Beijing impliquent le positionnement de la Thaïlande en tant que plaque tournante des transports de l'ASEAN. Elle doit donc achever la ligne ferroviaire à grande vitesse multiphase, longue de 873 kilomètres, d'une valeur de 12 milliards de dollars, qui relie le centre et le nord-est de la Thaïlande à la ligne ferroviaire construite de Kunming à Vientiane, qui devrait être achevée en 2021.

C'est le projet phare du corridor économique Chine-péninsule Indochine de la BRI, qui relie le sud de la Chine à l'Asie du Sud-Est continentale jusqu'à Singapour.

Lors du récent forum de la BRI, la Chine, la Thaïlande et le Laos ont signé un mémorandum d'accord sur la construction du tronçon entre Nong Khai et Vientiane. Vient maintenant le dur labeur consistant à renégocier les termes de la construction du tronçon de 607 km reliant Bangkok à Nong Khai, du côté thaïlandais du Mékong.

La Malaisie a réussi à renégocier le budget et le tracé de sa liaison ferroviaire sur la côte est. De plus, la Chine et le Myanmar renégocient le projet du barrage de Myitsonne, doté de 3,6 milliards de dollars.

Au moins neuf projets sur au moins 23, faisant partie du corridor économique Chine-Myanmar, sont en cours d'exécution, notamment une zone économique spéciale (ZES) à Kyauk

Phyu à l'ouest, la voie ferrée Kyauk Phyu-Kunming et trois zones de coopération frontalière dans les états de Kachin et de Shan. Le Myanmar est absolument essentiel pour que la Chine bénéficie d'un accès stratégique à l'océan Indien.

Ailleurs en Asie du Sud-Est maritime, le train à grande vitesse Jakarta-Bandung, d'une valeur de 6 milliards de dollars et d'une longueur de 150 km, a été lancé, en dépit des accusations de non-transparence formulées par le Conseil indonésien de coordination des investissements. Néanmoins, le second mandat de l'administration Joko Widodo sera lié à pas moins de 91 milliards de dollars de projets liés à la BRI visant à développer quatre corridors économiques différents.

Une chose est commune à ces multiples fronts de négociation autour de la BRI - le syndrome de la Perte en Conversion. Imaginez des termes et des contrats embourbés dans un labyrinthe de références croisées et un marais trilingue (mandarin, anglais puis thaï, lao, indonésien, etc.).

Sans parler de la confrontation entre les tracasseries administratives locales et le mastodonte chinois ultra-rationalisé pour la construction d'infrastructures - perfectionné au millimètre près au cours des dernières décennies.

Pékin en tire néanmoins les leçons essentielles, reconnaissant qu'il est fondamental de renégocier les termes clés, de modifier les accords, d'accorder une attention particulière aux contributions locales et, essentiellement, d'accroître la transparence.

Les entrepreneurs chinois doivent employer davantage de travailleurs locaux, encourager le transfert de technologie et être très conscients des impacts négatifs sur l'environnement. Il est suggéré qu'un tribunal d'arbitrage sur la BRI à l'étranger - par exemple à Genève qui a une position neutre - pourrait être créé en plus des tribunaux de la BRI à Shenzhen et à Xian, dans un souci de plus grande transparence.

Sautez sur un chameau et rejoignez le groupe

Wang Huiyao, fondateur du groupe de réflexion Centre pour la Chine et la Mondialisation à Beijing, affirme à juste titre que la BRI « est devenue un plan de développement mondial - le genre de monde qui faisait cruellement défaut depuis la crise financière de 2008 ».

C'était certainement cette intention même qui a précédé pendant la longue période de gestation la naissance de la BRI en 2013. Le système chinois fonctionne comme ça. Le sommet de la pyramide émet une ligne directrice ou un plan, puis les couches suivantes de la pyramide élaborent leurs propres stratégies de mise en œuvre, modifiant sans cesse le processus. C'est toujours une variante du célèbre dicton de Little Helmsman Deng Xiaoping « Traverser le fleuve en palpant les pierres ».

Dans l'état actuel des choses, rien n'indique que le gouvernement des États-Unis s'engagera dans la dynamique de la BRI, sans parler de « tenter de la façonner pour créer une Asie plus multipolaire », comme le soutient mon ami Parag Khanna. La BRI elle-même - ainsi que d'autres mécanismes tels que l'Union Économique Eurasienne - est déjà en train de reconfigurer une Asie multipolaire. Et personne en Eurasie - à part les fanatiques de l'Hindutva et les suprémacistes japonais - n'est prêt à accepter le récit par le Pentagone au sujet du projet de la Chine comme étant une menace existentielle.

Il est tout à fait éclairant de prêter attention aux propos de l'ancien gouverneur de Hong Kong, Tung Chee-hwa, qui semble faire preuve de plus de sagesse dans ses 80 ans, en tant que président du Congrès Consultatif Populaire Chinois, que quand il était logé au Government House.

Ensuite, nous pourrions faire un voyage dans le temps sur l'ancienne Route de la Soie - qui, en tant que réseau d'échanges commerciaux et culturels entre l'Est et l'Ouest, était un prototype de facto de la mondialisation.

Nous découvrirons que parmi les voyageurs non-stop de la Route de la soie - marchands, messagers, pèlerins -, il y avait aussi une équipe hétéroclite de jongleurs, acrobates, musiciens, danseurs et acteurs. Des siècles plus tard, l'histoire frappe à nouveau et nous sommes tous devenus des acteurs d'une immense caravane du développement mondial.

Traduction de l'anglais : Y. Sparfell

