diploweb.com La revue géopolitique
ISSN : 2111-4307

# Chine. Le déploiement des projets d'infrastructures de l' « Initiative Belt and Road ». Une stratégie opportuniste ?

dimanche 12 janvier 2020,par Barthélémy COURMONT, Eric MOTTET, Frédéric LASSERRE

**Citer cet article / To cite this version :**
Barthélémy COURMONT, Eric MOTTET, Frédéric LASSERRE , **Chine. Le déploiement des projets d'infrastructures de l' « Initiative Belt and Road ». Une stratégie opportuniste ?**, *Diploweb.com : la revue géopolitique, 12 janvier 2020.*

**Hum... Vous semblez apprécier le DIPLOWEB.COM. Nous vous en remercions et vous invitons à participer à sa construction.**

Le DIPLOWEB.COM est LE media géopolitique indépendant en accès gratuit, fondé en l'an 2000. Nous vous proposons de participer concrètement à cette réalisation francophone de qualité, lu dans 190 pays. Comment faire ? Nous vous invitons à verser un "pourboire" (tip) à votre convenance via le site **https://fr.tipeee.com/diploweb** . Vous pouvez aussi rédiger un chèque à l'ordre du DIPLOWEB.COM et l'adresser à Diploweb.com, Pierre Verluise, 1 avenue Lamartine, 94300, Vincennes, France. Ou bien encore faire un virement bancaire en demandant un RIB à l'adresse expertise.geopolitique@gmail.com.

Avec 5 000€ par mois, nous pouvons couvrir nos principaux frais de fonctionnement et dégager le temps nécessaire à nos principaux responsables pour qu'ils continuent à travailler sur le DIPLOWEB.COM.
Avec 8 000€ par mois, nous pouvons lancer de nouveaux projets (contenus, événements), voire l'optimisation de la maquette du site web du DIPLOWEB.COM.

**Grand projet géoéconomique, voire géopolitique, la BRI n'est cependant pas un grand projet conçu par la seule Chine. Celle-ci s'est inspirée de projets antérieurs, puis a intégré de nombreux projets antérieurs de manière opportuniste et habile. Dans la coordination globale de ces projets, le gouvernement central et la NDRC disposent certes d'un poids considérable, mais cela ne veut pas dire que la mise en œuvre de tous les projets labellisés BRI réponde à une stratégie savamment conçue et planifiée. Relèvent-ils d'une véritable vision régionale ou restent-ils fragmentés ? Voici des réponses très documentées, avec une carte. Les co-auteurs de l'article viennent de publier une référence : Frédéric Lasserre, Éric Mottet, Barthélémy Courmont, (sous la direction de) « Les nouvelles routes de la soie. Géopolitique d'un grand projet chinois » collection Asies contemporaines, Presses de l'Université de Québec, 2019.**

**D**EPUIS qu'il est devenu le secrétaire général du Parti communiste chinois en 2012 puis président en 2013, Xi Jinping a lancé une série d'initiatives stratégiques à l'intérieur du pays ainsi qu'à l'étranger. Toutes visent à garantir la stabilité politique et la croissance économique du pays, tout en asseyant la Chine comme un nouvel acteur majeur au niveau international. La démarche la plus notable est sans doute **la vision stratégique d'une nouvelle route de la soie**, qui est aujourd'hui plus souvent appelée l'initiative Belt and Road (BRI). Invoquant l'imagerie historique de l'ancienne route de la soie, le projet BRI prévoit la construction d'imposantes infrastructures reliant la Chine au reste du monde, mais également une intense coopération dans les secteurs, financier, économique, scientifique, éducatif, des communications et de la santé. L'objectif est de **renforcer les échanges commerciaux et d'améliorer la connectivité** entre la Chine et l'Afrique, l'Eurasie, l'Europe, le Moyen-Orient ainsi que l'Asie du Sud et du Sud-Est. Si plusieurs éléments de ces Nouvelles routes de la soie sont déjà en place ou en cours de construction, l'essentiel du projet n'existe pour l'instant que sur le papier. Néanmoins, cette volonté de connectivité capte l'attention de la communauté internationale, inquiète parfois tant les moyens mobilisés semblent importants et tant ce levier économique et politique semble traduire une stratégie de long terme. Les États, les entreprises ainsi que les populations le long des itinéraires proposés sont attirés par les moyens colossaux qui, selon les discours de Pékin, seront mobilisés afin de concrétiser cette vision. Dans le même temps, ils restent attentifs aux conséquences géopolitiques liées au fait de devenir un nœud sur ces voies de liaison tournées vers la Chine.

Au-delà de leur dimension économique qui ne saurait évidemment être négligée compte-tenu des sommes pharaoniques investies, souvent au prix de l'endettement des pays partenaires, ces nouvelles routes de la soie bénéficient surtout d'un effort de la diplomatie chinoise et un déploiement de *soft power* totalement inédit au XXIe siècle. Elles s'inscrivent ainsi dans la continuité d'un effort de séduction à échelle internationale engagé il y a plus d'une décennie, et qui se traduit par un accueil souvent positif de la Chine dans diverses régions de la planète, en particulier dans les pays en développement et dans les sociétés récemment frappées par des crises économiques et sociales profondes. Elles ont également pour effet de **transformer les rapports de force** à échelle internationale, mais aussi d'**impacter les sociétés** dans leur dimension politique, économique et même sociétale, tant elles modifient les perceptions et replacent les enjeux culturels au centre de la géopolitique. Vu depuis l'Occident, à tort ou à raison, il s'agit souvent d'un projet hégémonique visant à créer un nouvel ordre mondial, ce qui signifie une remise en cause des hiérarchies nées de l'après Seconde Guerre mondiale. Vu des sociétés émergentes, il s'agit d'un projet porteur d'espoir, mais aussi d'incertitudes, voire

parfois de déconvenues [1].

Considérons successivement : un projet polymorphe (I), une route maritime (II), des routes terrestres (III), une zone de progrès rapides ? (IV), une mise en œuvre parfois chaotique et complexe (V), et les défis géopolitiques et géoéconomiques des Nouvelles routes de la soie (VI).

# I. Un projet polymorphe

Annoncé lors de deux discours au Kazakhstan (septembre 2013) et en Indonésie (octobre 2013), le projet BRI comporte deux composantes, une terrestre, la Silk Road Economic Belt, SREB, et la Maritime Silk Road, MSR. A la différence de nombre d'initiatives précédentes, la Chine appuie son projet sur des fonds importants.

Le projet BRI est un assemblage complexe, très ambitieux, comprenant plusieurs dimensions, avec des volets en transports, en finances, de politique douanière, de collaboration politique. Il propose ainsi :

. Un important volet terrestre, ferroviaire et routier (Silk Road Economic Road).

. Un volet maritime avec la promotion de deux axes, Chine-Malacca-Suez et, depuis 2017, la Route maritime du Nord (21st Century Maritime Silk Road).

. Une coopération économique renforcée, comprenant un commerce plus libre et une intégration douanière, une intégration financière et une coordination des politiques économiques.

. Une coopération énergétique avec le renforcement de l'interconnexion énergétique, passant notamment par la construction d'infrastructures de transport (oléoducs et gazoducs, lignes à haute et très haute tension) et de production (barrages, réacteurs nucléaires).

. Une coopération visant à renforcer les liens entre les populations (*people to people bond*), passant par de meilleures infrastructures de télécommunications (câbles sous-marin, fibre-optique, 5G) ; l'harmonisation des programmes d'enseignement ; la promotion du tourisme ; la coopération dans le secteur de la santé (rénovation et construction d'hôpitaux, formation du personnel hospitalier) ; et culturelle avec la construction de musées consacrés à l'histoire de la Route de soie dans les pays traversés par l'initiative **Belt and Road** [2].

Ce programme semble évidemment extrêmement ambitieux et coûteux. Les estimations varient et chiffrent le coût de l'ensemble de ces chantiers à entre 4 000 et 26 000 milliards de $, que la Chine n'a pas l'intention de financer : les pays bénéficiaires des projets devront contribuer à leur financement, en empruntant les capitaux nécessaires, souvent auprès de banques chinoises, ce qui pose la question de leur solvabilité sur des marchés financiers qui seraient très sollicités. Il s'agit là d'un point important car souvent les médias font état des investissements chinois dans le cadre de la BRI, alors que **la plupart du temps, la Chine prête, et ce sont les États qui investissent et s'endettent**. Il existe bien sûr des contre-exemples, lorsque des entreprises chinoises prennent une prise de participation dans le capital d'un projet, mais pour nombre d'entre eux, il s'agit de **prêts commerciaux à des taux assez élevés** dans le domaine de la finance internationale, entre 2 % et 3%.

A court terme, la BRI vise avant tout la promotion de corridors de transport, sur mer avec la Maritime Silk Road, et sur terre avec la promotion de 6 corridors terrestres, ferroviaires et routiers, entre la Chine et l'Europe, l'Asie centrale, le Moyen-Orient, l'Asie du Sud et l'Asie du Sud-Est. Plusieurs projets sont déjà en partie en cours de réalisation, d'autres sont étudiés.

## II. Route maritime : développer un réseau de ports

Le premier aspect du volet transport vise à renforcer la position des entreprises chinoises dans le développement d'un réseau portuaire entre la Chine et l'Europe via la route traditionnelle du détroit de Malacca et du canal de Suez, mais comprend aussi le développement de ports en Afrique. Plus récemment, les projets chinois en Arctique, essentiellement le long de la Route maritime du Nord en Sibérie, ont été intégrés à ce volet maritime, soulignant ainsi le côté opportuniste du projet : il s'agit d'un cadre souple de projets à géométrie variable, qui permet d'en inclure de nouveaux et qui peut aussi voir certains d'entre eux ne pas aboutir. A noter aussi que les projets actifs de nombreuses entreprises chinoises dans le développement portuaire en Amérique centrale (projet du canal du Nicaragua ; prises de participation effectives dans les ports de Cristobal et de Colon de part et d'autre du canal de Panama) ne font pas partie, à ce jour, du projet BRI.

Le développement de ce volet maritime comporte essentiellement soit la prise de participation d'entreprises chinoises dans la gestion de ports le long de la route maritime principale (comme en Grèce dans le cas du Pirée), ou la construction de terminaux portuaires en mode *Build, Operate, Transfer* (BOT), assurant aux opérateurs chinois la main sur la gestion des terminaux sur le long terme et leur permettant ainsi de contrôler le développement du terminal, mais ne représentant pas l'acquisition de ces infrastructures.

Mentionnons ainsi la fameuse graduelle prise de contrôle du port grec du Pirée par l'entreprise de transport maritime COSCO (China Ocean Shipping Company), à partir de 2010, avec comme objectif de le transformer en porte d'entrée des produits chinois dans l'Europe méditerranéenne ; l'acquisition en 2015 d'une participation majoritaire dans le 3e terminal de conteneurs de la Turquie, Kumport, par COSCO, China Merchant Holdings et CIC Capital. Mentionnons aussi l'acquisition pour 99 ans par la compagnie China Merchants Port Holding de 85% du capital (1,12 milliards $) de la société exploitant le port de Hambantota, dans un contexte de surendettement du gouvernement srilankais [3] ; de Djibouti, avec la prise de participation à hauteur de 23,5% du capital du port par China Merchants Port Holding [4] ; la prise de participation dans plusieurs autres ports ou terminaux par COSCO, dont Chancay au Pérou (60%), Anvers Gateway (20%), Noatum Container Terminal de Valence (Espagne) (51%), Noatum Container Terminal de Bilbao (39,78%) [5].

Nous recensons de nombreux financements chinois majeurs dans les infrastructures portuaires : l'expansion du port de Gwadar au Pakistan, plaque tournante du corridor économique Chine-Pakistan, avec un bail de 43 ans jusqu'en 2059 ; la construction du port de Bagamoyo (Tanzanie) pour 10 milliards $ ; la construction du port de Lamu (Kenya), achevée en 2019 ; la modernisation projetée du port de Mombasa (Kenya) ; de Davao [6], de Cebu (Philippines), de Sihanoukville (Cambodge) et de Kyaukpyu (Myanmar)… Des entreprises chinoises ont également décroché de gros contrats comme pour la construction du nouveau terminal de Walvis Bay (Namibie) : China Harbour Engineering Company est le maitre d'ouvrage mais le projet est financé par la Banque Africaine de Développement [7]. Pour

certains analystes, cette stratégie permet de raccrocher la route maritime de la soie au projet de « collier de perles », comme en attesterait l'ouverture en 2017 d'une base militaire chinoise à Djibouti et les escales de navires de guerre chinois à Gwadar. A court terme, le développement d'infrastructures commerciales semble la priorité, et rien ne prouve l'existence de cette stratégie militaire chinoise. Le concept même du collier de perles a été largement popularisé par les analystes militaires indiens et américains [8]. A plus long terme, l'intégration de cette volonté de développement portuaire à une stratégie navale militaire n'est cependant pas à exclure.

## III. Des routes terrestres : six corridors stratégiques

La Chine veut tirer pleinement profit des avantages comparatifs des régions parties prenantes en adoptant une stratégie proactive d'ouverture ainsi que de renforcement de l'interaction en Asie. L'initiative des Routes de la Soie est divisée en six corridors reliant la Chine à l'Europe et couvrant tout le continent asiatique. Les infrastructures ferroviaires semblent bénéficier d'une conjoncture politique et commerciale porteuse.

Son **axe principal** (ou route du Nord), désigne le réseau de chemin de fer et de gazoducs qui devraient à terme couvrir l'Eurasie et connecter la Chine à l'Europe **via la Mongolie, la Russie et le Kazakhstan** (corridor Eurasiatique ou Chine-Kazakhstan-Russie). Certaines de ces infrastructures de ces corridors existent déjà et sont utilisées quotidiennement par des trains de marchandises reliant la Chine à plusieurs villes européennes.

Les deux autres axes d'importance de l'initiative terrestre sont le corridor central qui relie le grand Ouest chinois à l'Asie centrale et au Moyen-Orient vers la Turquie via l'Iran, et le corridor Chine-Pakistan (CEPC), ou route méridionale, allant de la province chinoise du Xinjiang au port en eau profonde pakistanais de Gwadar, propriété pakistanaise mais placé sous le contrôle opérationnel d'une compagnie chinoise, la China Overseas Port Holding Company Pakistan.

Trois corridors secondaires doivent compléter le réseau de routes terrestres : le corridor Chine-Mongolie-Russie, le corridor Bangladesh-Chine-Inde-Myanmar (BCIM), le moins avancé des six corridors faute d'accord transnational, et enfin le corridor Chine-Indochine via le nord du Laos à travers la construction d'une nouvelle ligne nécessitant de nombreux ouvrages d'art.

Les infrastructures ferroviaires se retrouvent dans les six corridors officiellement définis par l'organe gouvernemental chargé de superviser le projet des routes de la soie, la National Development and Reform Commission (NDRC) en 2015 : il s'agit là de l'ossature même de l'initiative Belt and Road (ci-après BRI), même si le projet BRI ne se cantonne pas aux aspects ferroviaires. Ce poids majeur du transport ferroviaire se comprend du strict point de vue économique : puisqu'il s'agit de promouvoir les échanges commerciaux et de faciliter la réorganisation de la distribution des entreprises manufacturières en Chine et en Asie, le chemin de fer constitue un outil plus efficace et plus économique, surtout par rapport à la route, de par les volumes importants qu'il permet de transporter, et ce sur de longues distances [9]. Simeon Djankov, ancien ministre des finances bulgare et cadre à la Banque mondiale, le résume : « Le rail est la composante la plus importante de la nouvelle route de la soie » [10].

A travers ces corridors, les services ferroviaires de transport de marchandises connaissent une rapide expansion entre Chine et Europe, et commencent à se développer entre Chine et Moyen-Orient. En 2013, on comptait 80 trains entre Chine et Europe ; 815 en 2015 ; puis 1 752 en 2016, 3 673 en 2017 et 6 363 en 2018 [11]. Le volume du trafic Chine-Europe est passé de 114 000 tonnes en 2013, à 511 000 tonnes en 2016 [12], tandis que le volume de conteneurs connait lui aussi une forte expansion (tableau 1).

**Tableau 1. Volume du trafic ferroviaire de conteneurs entre Asie et Europe**

Trafic à travers le réseau des opérateurs russe, kazakh et biélorusse. En EVP (Équivalent Vingt Pieds), ou TEU. [13]

| | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Chine-Europe | 1 100 | 3 500 | 5 600 | 21 000 | 47 400 | 104 500 | 175 000 | 370 000 |
| Asie-Europe | | | | 25 000 | 65 000 | 145 794 | 277 000 | |

L'UIC estime la croissance potentielle à 15% par an pour atteindre 636 000 EVP en 2027, soit environ 21 trains par jour [14]. Optimiste, la compagnie Kazakhstan Railways attend 2 millions de conteneurs pour 2020 [15]. Le développement de ces liaisons commerciales n'est pas limité aux échanges entre Europe de l'Ouest et la Chine : des liaisons sont également établies vers la Russie, vers l'Iran, et la Chine souhaite également développer des services ferroviaires en direction de l'Asie du Sud-Est. Si des projets de construction de nouvelles voies existent, ces services Chine-Europe reposent largement sur le réseau existant.

Ces liaisons mobilisent donc des réseaux existants, parfois relativement anciens : ainsi pour le Transsibérien (1916), le TransMandchourien (1903) ou le TransMongolien (1961) pour la route du nord. La route centrale passe par la ligne Lanzhou-Urumqi complétée en 1962, prolongée d'Urumqi à Alashankou en 1990 avec une voie unique, pour se connecter à l'époque à l'URSS à Druzhba/Dosty (1990). Le service actuel transite ensuite à travers le Kazakhstan sur le réseau ex-soviétique via Astana. La Chine entend compléter et moderniser ce réseau, parfois insuffisant pour faire face à une augmentation importante du trafic. Outre la possibilité de doubler les tronçons en voie unique et d'achever l'électrification des réseaux, plusieurs chantiers ont été récemment menés à bien ou entamés (fig. 1). Ainsi, vers l'ouest :

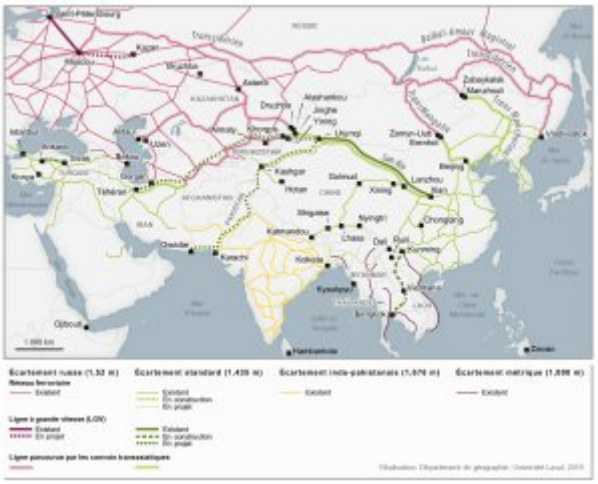
. La ligne ferroviaire à grande vitesse (LGV, 250 km/h en vitesse commerciale) Lanzhou–Urumqi (1 776 km), achevée en 2013, libère la voie classique du transport de passagers.

. La ligne Jinghe – Yining – Khorgos (286 km), terminée en décembre 2009 [16]. En décembre 2011, une voie ferrée entre Khorgos et Zhetigen, près d'Almaty, a été achevée au Kazakhstan [17], permettant la connexion au réseau kazakh. La Chine espère beaucoup du développement de la gare multimodale de Khorgos pour accroitre les capacités vers l'Europe comme vers l'Asie centrale et le Moyen-Orient.

. Une voie ferrée Kashgar – Osh à travers le col de Torugart est projetée, et de là jusqu'à Tashkent et le réseau centre-asiatique [18]. En juin 2016 a été ouverte la ligne Pap-Angren permettant de raccorder le réseau de la vallée de Ferghana au réseau ouzbek et doublant ainsi la voie transitant par le Tadjikistan via Khujand [19].

La voie ferrée Kunming-Dali a été achevée en 1998 et son prolongement a débuté vers Ruili, à la frontière du Myanmar, en 2011 [20].

Enfin, des projets ont été développés pour la construction de nouvelles infrastructures (carte 1). Les lignes à grande vitesse sont rarement conçues pour le transport mixte passagers et fret lourd, mais elles permettent de libérer les voies classiques du trafic passager et donc de donner plus de flexibilité aux convois de fret. Le projet de LGV Moscou – Kazan, avec participation chinoise mais écartement russe (1,52 m), a été signé en 2015, dans le cadre du vaste projet de LGV Moscou-Pékin décidé en 2014 [21], mais l'avenir de ce projet demeure incertain.




**Carte 1. Nouvelles routes de la soie. Le déploiement des projets d'infrastructures de l' « Initiative Belt and Road ». Infrastructures ferroviaires en service, en construction et projetées en Asie.**

Cliquer sur la vignette pour agrandir la carte. Réalisation : Département de géographie, Université Laval, Québec, Canada. Sources : Huang, L. ; Lasserre, Frédéric et Mottet, Éric. (2018). Nouvelles liaisons ferroviaires transasiatiques : une entreprise stratégique ? *Politique étrangère*, 2018-1, 119-131 ; ESCAP ; *South China Morning Post* ; China Railway Corp. ; UIC ; Russian Railways ; Kazakhstan Railways ; *Rail Professional ; Rail Turkey.*

*Lasserre-Mottet-Courmont-département de géographie, université de Laval, Québec, Canada*

# IV. Une zone de progrès rapide ? L'Asie du Sud-Est intégrée à travers le corridor indochinois

La future ligne Boten-Vientiane, au Laos, fait partie de la *Belt and Road Initiative* qui ne se limite pas à l'espace antique Route de la soie mais va bien au-delà avec l'affirmation de comptabilité de l'ASEAN. L'aspect le plus visible des Nouvelles Routes de la Soie sont les investissements de la China Railway Group Limited dans de nouvelles voies ferroviaires, dont le Kunming-Singapour. Le corridor Chine-Indochine complète la ceinture économique en se raccordant au programme du Grand Mékong, c'est-à-dire la partie péninsulaire de l'Asie du Sud-Est où la Chine cherche à développer le fret ferroviaire (et maritime) pour accéder plus facilement à l'Océan Indien, ce qui permet de contourner la mer de Chine méridionale, région stratégiquement instable.

Maintes fois annoncé et reporté depuis 2010, les travaux de la ligne Kunming-Boten-Luang

Prabang-Vientiane ont débutés début 2017. Son tracé de 414 kilomètres devrait comprendre 32 gares (dont 21 opérationnelles dès l'inauguration), 75 tunnels (198 km) et 167 ponts (62 km) sur le chemin le plus direct en direction de Bangkok, via Nong Khai (Thaïlande) - la Thaïlande développe un réseau ferroviaire avec le Laos via deux projets ferroviaires dans le Nord-Est [22] - puis Kuala Lumpur (Malaisie) et Singapour grâce à la construction d'un TGV entre ces dernières. Jusqu'alors, le gel du projet était lié à des raisons financières, techniques et administratives entre le Laos, la Chine et la Thaïlande. Le 25 décembre 2016, s'est tenue à Luang Prabang une cérémonie sino-laotienne marquant le début des travaux, à laquelle participait le Premier Ministre laotien Thongloun. Ces travaux pilotés par la China Railway Group Limited [23], notamment dans les provinces de Luang Namtha (Boten) et Luang Prabang, consistent principalement dans le percement des tunnels. La ligne de chemin de fer, doublée d'une autoroute, devrait être inaugurée en 2021.

Largement relayé dans la presse nationale et internationale, le coût du projet Boten-Vientiane s'élève à près de 6 milliards $. Le Laos et la Chine sont convenus d'un partage 30 %-70 %. Pour démarrer la construction (2,38 milliards $), le Laos a apporté 715 millions $ alors que le reste de la somme (1,67 milliard $) provient de la Banque chinoise de développement (China Development Bank) [24]. Concernant l'engagement financier du Laos, Vientiane prend 250 millions $ US directement à même son budget national [25] (50 millions $ par an durant les 5 ans de construction) et a contracté un prêt de 465 millions $ auprès de la *Banque d'import-export de Chine* (*Export-Import Bank of China*, EIBC ou Eximbank) au taux de 2,3 % sur une période de 35 ans (pas de remboursement durant les 5 premières années). En revanche, aucune information n'est disponible sur les 60 % restant (3,62 milliards $) qui seraient apportés par des banques chinoises, en échange d'une participation importante dans la Laos-China Railway Company Limited (notamment l'instauration et la gestion d'une zone tampon large de 20 à 50 m de part et d'autre de la voie de chemin de fer sur l'ensemble du tracé entre Boten et Vientiane), une coentreprise sino-laotienne gestionnaire du tronçon laotien.

Enfin, le corridor économique ferroviaire traversant le nord du Laos doit permettre, d'une part, de réduire les coûts de transport intra-laotien, et d'autre part, d'assurer le transport du fret entre les provinces chinoises de l'intérieur et les marchés étrangers d'Asie du Sud-Est (Thaïlande, Malaisie, Singapour, etc.).

# V. Une mise en œuvre parfois chaotique et complexe

Les discours médiatiques laissent entendre que la BRI serait un plan de conception chinoise, mûri à Pékin et mis en œuvre selon une stratégie bien ordonnée. **La réalité est plus complexe**. Tout d'abord, l'ensemble des corridors promus par la BRI reprend largement des projets antérieurs, pour certains remontant à 1959 avec le projet Trans Asia Railway (TAR) lancé par la Commission économique et sociale des Nations unies pour l'Asie et le Pacifique (UNESCAP) et son homologue pour l'Europe, l'UNECE. L'Union européenne avec le projet TRACECA (1993), la Banque Asiatique de Développement dont l'actionnaire principal est le Japon, avec le projet CAREC (1997), et des entreprises occidentales comme Deutsche Bahn, Hewlett Packard, Volkswagen, Audi en 2008, ont devancé la Chine et réfléchi à la mise en œuvre de corridors de transport trans-asiatiques.

De plus, la Chine a posé des jalons bien avant 2013 et l'annonce officielle du lancement de cette stratégie, sans pour autant que ceux-ci aient été qualifiés à l'époque d'étapes vers des

corridors de transport, ce qui laisse entendre que **la BRI consiste en partie en la synthèse opportuniste de nombreux projets antérieurs, étrangers et chinois**. Ainsi, la voie ferrée vers Alashankou est achevée en 1990 ; vers Kashgar, en 1999 ; vers Khorgos, en 2009 ; la voie Kunming-Ruili vers la Birmanie est conçue dès 1971.

Le projet Kunming-Singapour, qui offre le substrat aux projets ferroviaires en Asie du Sud-est, reprend les projets de l'époque coloniale, puis de l'ASEAN en 2000, puis du projet commun Chine-ASEAN de 2004. Si le projet de ligne à grande vitesse via le Laos progresse, d'autres sous-projets connaissent des aléas : le projet de voie ferrée Kunming-Birmanie, relancé en 2011, a été annulé en 2014 par le gouvernement du Myanmar. Le projet de TGV Singapour-Malaisie, datant de 2010, connait d'importants aléas politiques : annulé en mai 2018, il est reporté juin 2018 après visite du premier ministre Mahathir au Japon.

Certains projets n'avancent pas : le corridor Bangladesh-China-India-Myanmar (BCIM), qui reprend largement le projet TAR de 1959, a été relancé en 1998 par le gouvernement du Yunnan mais demeure dans l'impasse. La voie ferrée Kashgar-Gwadar, élément phare du corridor économique Chine-Pakistan (China–Pakistan Economic Corridor), conçue dès 2010, ne progresse pas non plus ; la ligne Islamabad-Kashgar n'est même plus mentionnée dans le *CPEC Long Term Plan* 2017-2030 où seul demeure le projet de route [26]. Le projet de LGV Moscou-Kazan, conçu au départ par les Russes dès 2009, constitue maintenant la première étape d'une ligne Moscou-Beijing. Ce chantier voit la date du début des travaux constamment repoussée sur fond de tensions sur le montage financier et la prise de participation des partenaires chinois. Le projet de voie ferrée Kashgar-Osh, conçu dès 1992, ne progresse pas non plus du fait de divergences majeures entre Chine et Kirghizstan sur le tracé.
Le grand projet de port de Bagamoyo en Tanzanie a été annulé une première fois en 2016, puis relancé, puis de nouveau arrêté en 2019 [27], les autorités tanzaniennes, qui demeurent propriétaires des infrastructures, ne semblent guère apprécier les relations avec leur partenaire d'affaires, China Merchants Port. Face à la croissance de sa dette et aux rumeurs d'un risque de prise de contrôle du port de Mombasa [28], le gouvernement kenyan a préféré se tourner vers la Banque européenne d'investissement (BEI) et l'Agence française de développement (AFD) pour financer les investissements de 193,5 millions $ [29].
Le processus de gouvernance de l'initiative BRI, très complexe, ne plaide pas non plus pour une interprétation en faveur d'un projet soigneusement planifié et mis en œuvre. Certes, le gouvernement central, essentiellement à travers la National Development and Reform Commission (NDRC), oriente et s'efforce de coordonner l'ensemble des projets intégrés de manière souvent opportuniste, on l'a vu, à la BRI, en intégrant des projets souvent plus anciens et qui répondaient parfois à des logiques de développement régionales. Mais de très nombreux autres acteurs interviennent et viennent complexifier la gestion : des acteurs centraux certes, mais aux agendas parfois différents, banques d'affaires (*policy banks*), ministères, entreprises d'État ; et des acteurs régionaux, notamment les provinces dont les intérêts ne coïncident pas nécessairement avec ceux de Pékin. Le processus administration de la République populaire complexifie également la coordination d'une initiative homogène : les cadres s'efforcent d'interpréter des orientations politiques très générales émanant du gouvernement central, mais selon leur grille de lecture et leurs intérêts particuliers. C'est ce processus qui explique l'opportunisme fédérateur qui caractérise l'ajout de nombreux projets à la plate-forme BRI [30].

## VI. Les défis géopolitiques et géoéconomiques des Nouvelles routes de la soie

La Chine souhaite réorganiser l'Asie sur la base d'un système de partenariats politiques et économiques dont elle serait au cœur, et non plus sur celle du système d'alliance de sécurité et économique américain, qu'elle considère illégitime. Il s'agit d'un objectif de long terme voulu par Xi Jinping d'ici à 2049 (date qui coïncide avec centième anniversaire de la RPC), son succès permettrait à Pékin d'asseoir définitivement son nouveau statut de puissance mondiale, qui reste à ce jour incomplet, notamment sur le plan militaire. Mais la réalisation des nouvelles de routes de la soie reste complexe, malgré la volonté affichée par Xi Jinping. Les défis en Chine et à l'étranger sont nombreux et la construction des nombreuses infrastructures ne permettrons pas elles seules de produire des effets politiques à long terme.

D'une part, la réalisation des nouvelles routes de la soie nécessite **des financements colossaux**. En tant qu'initiatrice et conceptrice de l'initiative, la Chine aurait jusqu'à présent débloqué 575 milliards de dollars pour financer la réalisation de l'initiative, mais le total plausible des investissements jugés nécessaire d'ici 2049 est estimé entre 4 000 et 26 000 milliards de dollars, soit environ deux fois le PIB annuel de la Chine (13 600 milliards en 2018). L'initiative Belt and Road a pour mission de fournir et d'élaborer des solutions sur le plan du financement. Les moyens financiers annoncés par la Chine sont apportés par une multitude d'acteurs, à la fois publics et privés, dont la China Development Bank (900 milliards), le Fonds des routes de la soie (40 milliards), la Banque asiatique d'investissement pour les infrastructures [31] (50 milliards), la Nouvelle banque de développement des BRICS [32] (10 milliards), mais aussi des fonds libellés en or (Shandong Gold Group, Shaanxi Gold Group, etc.), etc. Cependant, bien que la Chine soit le maitre d'ouvrage des Nouvelles routes de la soie, elle aura nécessairement besoin du financement des banques commerciales étrangères, or ces dernières ne semblent guère intéressées à financer l'initiative chinoise jugeant les énormes projets d'infrastructures peu rentables à court et moyen termes. Pour les attirer dans le projet BRI, la Chine a donc entrepris d'accélérer l'ouverture de son secteur bancaire et financier aux investisseurs étrangers, sans grand succès notable pour l'instant.

D'autre part, **la province du Xinjiang est l'une des provinces clefs des Nouvelles routes de soie**. Trois des six corridors économiques terrestres devraient passer par elle. Cependant, cette région met en lumière les tensions interethniques et interreligieuses et les difficultés internes au pays (Tibet, Mongolie intérieure). La Chine n'est pas à l'abri de révoltes des **Ouïghours**, de confession musulmane, dans l'immense territoire du **Xinjiang** qui tarde à voir la croissance économique se traduire en développement, ou encore dans les zones urbaines (notamment la capitale Urumqi) où les écarts culturo-économiques créent des frustrations envers la communauté non-Han. Les revendications nationalistes ouïghoures de plus en plus fermes et les nouvelles formalités de sécurité mises en place par Pékin afin de prévenir la radicalisation de la communauté ouïghoure (camps de « rééducation », limitation des déplacements, prélèvements de sang, récoltes de données biométriques) sont d'autant de problèmes qui pourraient ralentir les échanges entre le Xinjiang et les pays d'Asie centrale.

En outre, **les menaces sécuritaires** se sont intensifiées tout au long du tracé des Nouvelles routes de la soie. Que ce soit au Moyen-Orient, en Asie centrale, en Asie du Sud, en Asie du Sud-Est et dans d'autres régions qui font partie de l'initiative, **le terrorisme** pourrait bloquer

l'aménagement des six corridors terrestres et **la piraterie** en faire de même pour les routes maritimes. Sans conteste, l'Asie centrale et du Sud, régions essentielles pour les projets d'interconnectivité terrestres et maritimes, sont confronté à de graves problèmes liés au terrorisme, plusieurs pays étant régulièrement frappé par des attaques de groupes islamistes et/ou de mouvements indépendantistes. L'intégration de plusieurs régions dans l'initiative chinoise nécessite donc plus de sécurité et de participation des minorités qui pour certaines sont en conflit armé avec le pouvoir central.

Enfin, par sa nature, l'initiative « Belt and Road » est un projet qui fait la promotion du libre-échange et de l'harmonisation douanière, les infrastructures terrestres, maritimes, énergétiques et de communications ont pour objectif d'accélérer et de faciliter les échanges mondiaux. Après des décennies de développement rapide, nous assistons à un **reflux relatif de la mondialisation**. Le Brexit et la montée du populisme dans bien des lieux du monde ont entrainé une stagnation du processus d'intégration régional et multilatéral ainsi que l'instauration de politiques protectionnistes. À court terme, le fait que les États-Unis se soient retirés des négociations du partenariat transpacifique (TPP), ce qui signifie la mort d'un projet concurrent, peut être bénéfique à l'initiative chinoise, mais elle est aussi une source de préoccupations pour Pékin. Le protectionnisme commercial et l'isolationnisme font peser des incertitudes sur l'investissement étranger et la coopération internationale, fondements mêmes de la Belt and Road Initiative, qui reste avant tout un projet de développement des échanges commerciaux dans le monde.

*

**Grand projet géoéconomique, voire géopolitique**, la BRI n'est cependant pas un grand projet conçu par la seule Chine. Celle-ci s'est inspirée de projets antérieurs, puis a intégré de nombreux projets antérieurs de manière opportuniste et habile. Dans la coordination globale de ces projets, le gouvernement central et la NDRC disposent certes d'un poids considérable, mais cela ne veut pas dire que la mise en œuvre de tous les projets labellisés BRI réponde à une stratégie savamment conçue et planifiée. Relèvent-ils d'une véritable vision régionale ou restent-ils fragmentés ? Il est difficile de la dire face à l'opacité de l'appareil administratif chinois et de la jeunesse du projet.

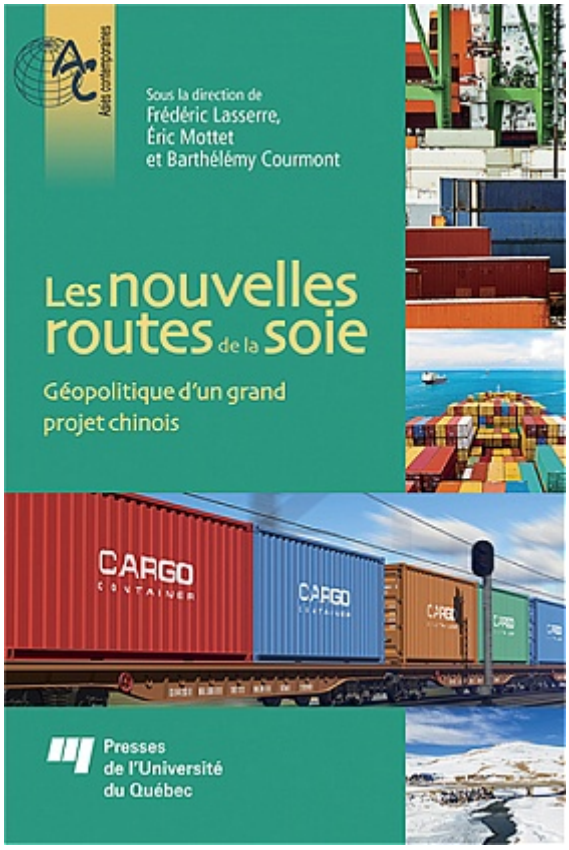
Ceci dit, une faible coordination dans le cadre d'un projet nébuleux ne signifie pas l'absence d'orientation globale impulsée par le gouvernement central, qui dispose désormais sur la scène mondiale d'un poids politique, économique et financier considérable. Mais, bien que ce soit la Chine qui prenne les initiatives, la réussite des Nouvelles routes de la soie ne dépend pas entièrement de Pékin. Les défis et obstacles sont non seulement multiples, mais la liste semble s'allonger, conséquence de la résistance des pays partenaires qui n'acceptent pas nécessairement les contraintes financières ou économiques des entreprises chinoises. Toutefois, la Chine semble désormais capable de peser suffisamment sur la scène internationale pour faire avancer un projet dont l'ampleur va durablement marquer le paysage politique régional et mondial.

*Copyright Janvier 2020 Lassere-Mottet-Courmont/Diploweb.com*

---

**Plus**

**. Frédéric Lasserre, Éric Mottet, Barthélémy Courmont, (sous la direction de) « Les nouvelles routes de la soie. Géopolitique d'un grand projet chinois » collection Asies contemporaines, sur le site de l'éditeur Presses de l'Université de Québec, 2019. Sur Amazon**




**Les nouvelles routes de la soie. Géopolitique d'un grand projet chinois**
Sous la direction de Frédéric Lasserre , Éric Mottet , Barthélémy Courmont, "Les nouvelles routes de la soie. Géopolitique d'un grand projet chinois", Presses de l'Université du Québec, 2019
*Presses de l'Université du Québec*

*4e de couverture*

En 2013, le président chinois Xi Jinping dévoilait son projet des nouvelles routes de la soie, entreprise d'une rare ampleur venue affirmer les nouvelles visées planétaires de son pays. C'était l'occasion, pour la Chine, de s'afficher sur la scène internationale comme la deuxième puissance économique mondiale, mais aussi d'établir son leadership en Asie. Ce projet d'envergure comprend deux facettes complémentaires : une route terrestre et une ceinture maritime.

Ce grand programme de la Belt and Road Initiative est porteur d'espoir, mais aussi

d’inquiétudes quant aux conséquences politiques et financières de projets aussi multiformes, stratégiques et souvent coûteux. Une analyse attentive montre qu’il existe des enjeux géopolitiques à plusieurs échelles qui ne relèvent pas que des relations internationales. Le projet se propose de restructurer l’ensemble des relations économiques en Asie, ainsi qu’entre l’Asie, l’Europe et l’Afrique.

Comment cette vaste ambition chinoise se décline-t-elle ? Quelles sont ses dimensions en matière de transport, d’infrastructures et de finances publiques, de même que ses répercussions sur les échanges commerciaux ? C’est à ces questions que veut répondre le présent ouvrage, qui s’adresse au public, aux étudiants et aux chercheurs intéressés par les enjeux asiatiques contemporains, par la géopolitique ou par les transports et l’aménagement.

. Voir sur le livre **Frédéric Lasserre, Éric Mottet, Barthélémy Courmont, (sous la direction de) « Les nouvelles routes de la soie. Géopolitique d’un grand projet chinois » collection Asies contemporaines, sur le site des Presses de l’Université de Québec, 2019.**
**Sur Amazon**

---

## P.-S.

Frédéric Lasserre, Professeur à l’Université Laval et directeur du Conseil québécois d’études géopolitiques (CQEG). Éric Mottet, Professeur à l’Université du Québec à Montréal, co-directeur de l’Observatoire de l’Asie de l’Est, co-directeur du Conseil québécois d’études géopolitiques (CQEG) et chercheur associé à l’Institut de recherche sur l’Asie du Sud-Est contemporaine (IRASEC). Barthélémy Courmont, Maître de conférences en Histoire à l’Université Catholique de Lille, directeur de recherche à l’IRIS.

---

## Notes

[1] En témoigne la spirale d’endettement massif du Sri Lanka qui l’a obligé à céder le port d’Hambantota pour 99 ans à la Chine en échange d’une simple réduction du fardeau de sa dette.

[2] Mottet, Éric et Frédéric Lasserre (2018). L’initiative « *Belt and Road* », stratégie chinoise du « Grand Jeu » ? *Diplomatie* n°90, jan.fév., 36-40.

[3] Abi-Habib, Maria (2018). How China Got Sri Lanka to Cough Up a Port. *New York Times*, 25 juin, https://www.nytimes.com/2018/06/25/world/asia/china-sri-lanka-port.html.

[4] Mooney, T. (2018). China Merchants to revamp old port of Djibouti. 17 juillet, *JOC.com*, https://www.joc.com/port-news/terminal-operators/china-merchants-revamp-old-port-djibouti_20180717.html.

[5] Cosco Shipping, Overseas Terminals, https://ports.coscoshipping.com/en/Businesses/Portfolio/#OverseasTerminals, c. le 26 nov. 2019.

[6] *People's Daily Online*, China firm bags land reclamation contract with Philippines, 25 octobre 2016, http://en.people.cn/n3/2016/1025/c90000-9132369.html.

[7] Julia Louppova, Walvis Bay's new container terminal soon to complete. *Port Today*, 8 octobre 2018, https://port.today/walvis-bays-new-container-terminal-soon-complete/.

[8] Amelot, L. (2010). La stratégie chinoise du « collier de perles ». *Outre-Terre* 25-26, 187-198 ; Samaan, J.-L. (2012). L'océan Indien, laboratoire de la géographie militaire américaine. *Hérodote* 145, 30-47 ; Samaan, J.-L. (2012). *La menace chinoise. Une invention du Pentagone ?* Paris : Vendémiaire ; Sheldon-Duplaix, A. (2016). Au-delà des mers de Chine, *Perspectives chinoises* 2016/3, http://journals.openedition.org/perspectiveschinoises/7458.

[9] OCDE (2011). *Mondialisation, transport et environnement*. Paris : OCDE ; Rodrigue, J.-P. (2013), Transcontinental bridges : Inland long distance rail corridors. Dans Rodrigue, Jean-Paul ; Claude Comtois et Brian Slack, *The Geography of Transport Systems*. New York : Routledge.

[10] Gramer, R. (2017). All aboard China's'New Silk Road' Express. *Foreign Policy,* 4 janvier, http://foreignpolicy.com/2017/01/04/all-aboard-chinas-new-silk-road-express-yiwu-to-london-train-geopolitics-one-belt-one-road/.

[11] Mordor Intelligence. 2019. « China-Europe Rail Freight Transport Market 2019 – 2024 ». www.mordorintelligence.com/industry-reports/china-europe-rail-freight-transport-market.

[12] *The Economist.* « New rail routes between China and Europe will change trade patterns ». 16 septembre 2017, https://www.economist.com/news/business/21728981-new-silk-railroad-will-challenge-airlines-and-shipping-firms-new-rail-routes-between-china.

[13] Sources : *The LoadStar*. 2019. Faster speed and lower costs – the China-Europe freight success story, 19 mars, https://theloadstar.com/faster-speed-and-lower-costs-the-china-europe-rail-freight-success-story/, c. le 26 avril 2019 ; *RailFreight*. 2018. Eurasian rail traffic in 2018 : heading to a million TEUs, 24 déc., www.railfreight.com/specials/2018/12/24/eurasian-rail-traffic-in-2018-heading-to-a-million-teus/ ; Knowler, G. 2018. Central Asia containerized rail freight rocketing. *JOC.com*, 6 février 2018, www.joc.com/rail-intermodal/central-asia-rail-freight-surges-2017_20180206.html, c. le 15 fév. 2018 ; *Rail Turkey*. 2017. Tenfold growth in 5 years : everybody focused on this market. 31 octobre, https://railturkey.org/2017/10/31/tenfold-growth-in-5-years-everybody-focused-on-this-market/, c. le 15 janvier 2018 ; Berger, Roland. 2017. *Study - Eurasian rail corridors : what opportunities for freight stakeholders ?* Paris : UIC.

[14] Berger, R. (2017). *Study - Eurasian rail corridors : what opportunities for freight*

*stakeholders ?* Paris : UIC.

[15] *Rail Turkey*. Tenfold growth in 5 years : everybody focused on this market. 31 octobre 2017, https://railturkey.org/2017/10/31/tenfold-growth-in-5-years-everybody-focused-on-this-market/.

[16] Gouvernement de la République Populaire de Chine. □□□□□□□□□□-□□□□□18□□□□□□□□, 18 décembre 2009, www.gov.cn/jrzg/2009-12/19/content_1491194.htm.

[17] *TengriNews*. Zhetygen-Korgas railroad to start operating on December 9, 5 déc. 2011, https://en.tengrinews.kz/industry_infrastructure/Zhetygen-Korgas-railroad-to-start-operating-on-December-9-5981/.

[18] *Times of Central Asia*. Railway : Kyrgyzstan and the southern corridor of Eurasia. 4 octobre 2016, https://www.timesca.com/index.php/news/26-opinion-head/17183-railway-kyrgyzstan-and-the-southern-corridor-of-eurasia-part-3.

[19] *Radio Free Europe*. Uzbekistan's new railway to isolation. 25 février 2016, www.rferl.org/a/qishloq-ovozi-uzbekistan-tajikistan-railway-angren-pap/27574309.html.

[20] *Xinhua*. □□□□□□□□□□ [Da Rui Railway inauguration]. 31 mai 2011, http://news.163.com/11/0531/08/75CDDAJS00014AED.html.

[21] *Wall Street Journal*. China to Design New Russian High-Speed Railway. 19 juin 2015, https://www.wsj.com/articles/china-to-design-new-russian-high-speed-railway-1434729400 ; *Russia Today*. Russia & China to invest $15bn in high-speed rail link from Moscow to Kazan. 1er septembre 2015, https://www.rt.com/business/314003-russia-china-railways-putin/ ; *Russia Briefing.* Will the Moscow-Kazan High Speed Train Route Connect Through To Beijing ? 6 mars 2017, https://www.russia-briefing.com/news/will-moscow-kazan-high-speed-train-route-connect-beijing.html/.

[22] Le premier projet consiste à doubler la voie de chemin de fer existante (fret), alors que le second projette la construction d'une ligne à haute vitesse (jusqu'à 250 km/h) en partenariat avec la Chine qui après son achèvement reliera la ville chinoise de Kunming à Bangkok, précisément via les deux tronçons laotiens, c'est-à-dire le Boten-Vientiane (414 km) en construction et le Vientiane-Nong Khai en négociation avec Bangkok.

[23] La Laos-China Railway Company Limited, une compagnie sino-laotienne (joint-venture) a été créée pour construire et exploiter la nouvelle ligne Boten-Vientiane.

[24] La China Development Bank aurait d'ores et déjà débloqué près de 890 milliards $ pour l'initiative *Belt and Road*.

[25] D'après les estimations du FMI, le budget de l'État laotien s'élevait en 2016 à 13,7

milliards $.

[26] Government of Pakistan – Ministry of Planning/ People's Republic of China National Development & Reform Commission (2017). *Long Term Plan for China-Pakistan Economic Corridor (2017-2030).* https://www.pc.gov.pk/uploads/cpec/LTP.pdf.

[27] Reuters, Tanzania's China-backed $10 billion port plan stalls over terms : official. 22 mai 2019, https://www.reuters.com/article/us-tanzania-port/tanzanias-china-backed-10-billion-port-plan-stalls-over-terms-official-idUSKCN1ST084.

[28] RFI, Will Kenya's Mombasa port be taken over by the Chinese ? 15 janvier 2019, www.rfi.fr/en/africa/20190114-kenya-mombasa-port-china-debt-default.

[29] Agence Ecofin, Le Kenya veut investir 193,5 millions $ dans la modernisation du port de Mombasa, 24 octobre 2019, https://www.agenceecofin.com/commerce/2410-70434-le-kenya-veut-investir-193-5-millions-dans-la-modernisation-du-port-de-mombasa.

[30] Lee Jones & Jinghan Zeng (2019) Understanding China's 'Belt and Road Initiative' : beyond 'grand strategy' to a state transformation analysis, *Third World Quarterly*, 40(8), 1415-1439 ; Yuen Yuen Ang (2019), Demystifying Belt and Road. The Struggle to Define China's "Project of the Century". *Foreign Affairs*, 22 mai, https://www.foreignaffairs.com/articles/china/2019-05-22/demystifying-belt-and-road.

[31] La quote-part de la Chine est de 29,8 %.

[32] La Chine devrait verser 41 milliards US (sur 100 milliards US au total) au financement du capital.