



Sous la direction de
Frédéric Lasserre,
Eric Mottet
et Barthélémy Courmont

Les nouvelles routes de la soie

Géopolitique d'un grand
projet chinois



 Presses
de l'Université
du Québec



Asies contemporaines

Sous la direction de
Frédéric Lasserre,
Éric Mottet
et Barthélémy Courmont

Les nouvelles routes de la soie

Géopolitique d'un grand
projet chinois



Presses
de l'Université
du Québec



du Québec





Collection dirigée par
FRÉDÉRIC LASERRE

Existe-t-il un modèle de développement asiatique ? Quel est l'héritage des fractures opérées lors de l'irruption des puissances occidentales au XIX^e siècle ? La notion de développement durable existe-t-elle en Asie ?

La collection *Asies contemporaines* tente de répondre à ces questions en rassemblant des ouvrages destinés à approfondir nos connaissances sur les processus de transformation des sociétés et des États du continent asiatique.

Les auteurs s'intéressent aux diverses formes de développement – économique, social, culturel, politique – et aux modes de gouvernance – gouvernements national et régionaux, politiques pratiquées, choix sociaux, représentations de la place de l'Asie contemporaine dans une dynamique de mondialisation économique axée sur le modèle occidental et un monde unipolaire dominé par les États-Unis.

Les nouvelles routes de la soie



Presses de l'Université du Québec

Le Delta I, 2875, boulevard Laurier, bureau 450, Québec (Québec) G1V 2M2

Téléphone : 418 657-4399 Télécopieur : 418 657-2096

Courriel : puq@puq.ca Internet : www.puq.ca

Diffusion / Distribution :

CANADA	Prologue inc., 1650, boulevard Lionel-Bertrand, Boisbriand (Québec) J7H 1N7 Tél. : 450 434-0306 / 1 800 363-2864
FRANCE	Sofédis, 11, rue Soufflot, 75005 Paris, France – Tél. : 01 5310 25 25
ET BELGIQUE	Sodis, 128, avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny, 77403 Lagny, France – Tél. : 01 60 07 82 99
SUISSE	Servidis SA, Chemin des Chalets 7, 1279 Chavannes-de-Bogis, Suisse – Tél. : 022 960.95.25

Diffusion / Distribution (ouvrages anglophones) :

Independent Publishers Group, 814 N. Franklin Street, Chicago, IL 60610 – Tel. : (800) 888-4741



La Loi sur le droit d'auteur interdit la reproduction des œuvres sans autorisation des titulaires de droits. Or, la photocopie non autorisée – le « photocopillage » – s'est généralisée, provoquant une baisse des ventes de livres et compromettant la rédaction et la production de nouveaux ouvrages par des professionnels. L'objet du logo apparaissant ci-contre est d'alerter le lecteur sur la menace que représente pour l'avenir de l'écrit le développement massif du « photocopillage ».

Les nouvelles routes de la soie

Géopolitique d'un grand
projet chinois

Sous la direction de
Frédéric Lasserre,
Éric Mottet
et Barthélémy Courmont



Presses de l'Université du Québec

Catalogage avant publication de Bibliothèque et Archives nationales du Québec et Bibliothèque et Archives Canada

Titre : Les nouvelles routes de la soie : géopolitique d'un grand projet chinois / sous la direction de Frédéric Lasserre, Éric Mottet et Barthélémy Courmont.

Noms : Lasserre, Frédéric, 1967- éditeur intellectuel. | Mottet, Éric, 1973- éditeur intellectuel. | Courmont, Barthélémy, 1974- éditeur intellectuel.

Collections : Asies contemporaines.

Description : Mention de collection : Asies contemporaines | Comprend des références bibliographiques.

Identifiants : Canadiana (livre imprimé) 20190027037 | Canadiana (livre numérique) 20190027045 | ISBN 9782760552067 | ISBN 9782760552074 (PDF) | ISBN 9782760552081 (EPUB)

Vedettes-matière : RVM : Routes commerciales—Chine. | RVM : Chine—Relations économiques extérieures—21^e siècle.

Classification : LCC HF1604 N68 2019 | CDD 337.51—dc23

Financé par le
gouvernement
du Canada

Funded by the
Government
of Canada



Conseil des arts
du Canada Canada Council
for the Arts

SODEC

Québec 

Révision

Marie-Hélène Lavoie

Correction d'épreuves

Mélissa Guay

Conception graphique

Richard Hodgson

Images de couverture

iStock

Mise en page

Le Graphe

Dépôt légal : 4^e trimestre 2019

- › Bibliothèque et Archives nationales du Québec
- › Bibliothèque et Archives Canada

© 2019 – Presses de l’Université du Québec

Tous droits de reproduction, de traduction et d’adaptation réservés

D5206-1 [01]

LISTE DES FIGURES ET DES TABLEAUX

- Figure 1.1 Les corridors *Trans-Asian Railway*, 1959
- Figure 1.2 Les corridors TRACECA
- Figure 1.3 Les corridors CAREC
- Figure 1.4 Les corridors de la *Belt and Road Initiative*, 2015
- Figure 3.1 L'exposition « Les grands changements » commémorant le 40^e anniversaire de la réforme et de l'ouverture de la Chine, Musée national de Chine, Beijing
- Figure 4.1 Les corridors ferroviaires des nouvelles routes de la soie
- Figure 5.1 Le projet de réseau ferroviaire panasiatique en Asie du Sud-Est continentale
- Figure 5.2 Le projet de réseau TGV en Thaïlande
- Figure 6.1 La route de la soie polaire
- Figure 6.2 L'usine de liquéfaction du gaz naturel du gisement de Snøhvit, Melkøya, Norvège
- Figure 8.1 Des images *Landsat* de la région de Khorgos, avant le traitement
- Figure 8.2 Les signatures spectrales des 15 classes retenues
- Figure 8.3 Le territoire de Khorgos en 1992
- Figure 8.4 La frontière en 2006
- Figure 8.5 La frontière en 2011
- Figure 8.6 La frontière en 2016
- Figure 11.1 Les investissements chinois à l'étranger depuis 2009
- Figure 12.1 L'évolution des prêts chinois aux pays africains participant à la BRI (2000-2017)

- Tableau 2.1 Les échanges commerciaux entre la Chine et l'Asie centrale (2000-2017)
- Tableau 2.2 Les exportations de la Chine vers l'Asie centrale (en G\$)
- Tableau 2.3 Les importations de la Chine depuis l'Asie centrale (en G\$)
- Tableau 2.4 Le trafic ferroviaire conteneurisé entre la Chine et l'Europe (2011-2017)
- Tableau 2.5 L'offre ferroviaire hebdomadaire entre la Chine et l'Europe (y compris la Russie) en juillet 2018
- Tableau 2.6 L'offre ferroviaire hebdomadaire entre la Chine et l'Asie transitant par l'Asie centrale en juillet 2018
- Tableau 3.1 L'évolution du *Trade Intensity Index* entre la Chine et les cinq pays de l'Asie centrale, 2001-2016
- Tableau 4.1 La valeur de quelques *Logistics Performance Index* (LPI)
- Tableau 11.1 Les objectifs des stratégies chinoises
- Tableau 11.2 Les besoins en infrastructures par secteurs en Asie, 2016-2030 (en G\$, 2015)
- Tableau 11.3 Les besoins en infrastructures par régions, 2016-2030 (en G\$, 2015)

LISTE DES SIGLES

AIE	Agence internationale de l'énergie
AIIB	Asian Infrastructure Investment Bank
APEC	Asia-Pacific Economic Cooperation (Coopération économique pour l'Asie-Pacifique)
ASEAN	Association of Southeast Asian Nations
BAD	Banque asiatique de développement
BAII	Banque asiatique d'investissement dans les infrastructures
BCIM	Bangladesh-Chine-Inde-Myanmar
BERD	Banque européenne pour la reconstruction et le développement
BRI	<i>Belt and Road Initiative</i>
CAREC	Central Asia Regional Economic Cooperation Program (Programme régional de coopération économique pour l'Asie centrale)
CEMT	Conférence européenne des ministres des Transports
CN	Carbone noir
CPEC	China Pakistan Economic Corridor
CREEC	China Railway Eryuan Engineering Corporation
EATL	<i>Euro-Asian Transport Links</i>
ECRL	<i>East Coast Rail Link</i>
ENR	Énergies renouvelables
FMI	Fonds monétaire international
FSIE	Fonds structurels et d'investissement européens
GMS	<i>Greater Mekong Subregion</i>
GNL	Gaz naturel liquéfié

ICBC	International Center for Boundary Cooperation (Centre international de coopération transfrontalière)
IDE	Investissements directs étrangers
IRU	Union internationale des transports routiers
ISEAS	Institute of Southeast Asian Studies
LGV	Ligne à grande vitesse
LPI	<i>Logistics Performance Index</i>
MoU	<i>Memorandum of Understanding</i>
NDC	<i>Nationally Determined Contributions</i>
NRS	Nouvelle Route de la soie
OA	Oscillation arctique
OBOR	<i>One Belt, One Road</i>
OCDE	Organisation de coopération et de développement économiques
OCS	Organisation de coopération de Shanghai
OMC	Organisation mondiale du commerce
OMI	Organisation maritime internationale
ONU	Organisation des Nations Unies
OSJD	Organisation pour la coopération des chemins de fer
PECO	Pays d'Europe centrale et orientale
PEOM	Pays d'Europe orientale et méridionale
PIB	Produit intérieur brut
PNB	Produit national brut
PTF	Productivité totale des facteurs
RMB	Renminbi (devise nationale de la Chine)
RMN	Route maritime du Nord
RSP	Route de la soie polaire
RZD	Chemins de fer russes
SAFE	State Administration of Foreign Exchange
SKRL	Singapore-Kunming Rail Link
SNCF	Société nationale des chemins de fer
SREB	<i>Silk Road Economic Belt</i>

TAR	<i>Trans-Asian Railway</i>
TGV	Train à grande vitesse
TII	<i>Trade Intensity Index</i>
TRACECA	TRAnsport Corridor Europe-Caucase-Asie
UE	Union européenne
UEE	Union économique eurasiatique
UHV	Ultra-haute tension
UNECE	Commission économique pour l'Europe des Nations Unies
UNESCAP	Commission économique et sociale des Nations Unies pour l'Asie et le Pacifique
WMP	<i>Wealth Management Products</i>
ZEE	Zone économique exclusive

INTRODUCTION

Frédéric Lasserre, Éric Mottet et Barthélémy Courmont

L’irrésistible montée en puissance de la Chine et, plus encore, l’affirmation de puissance de Beijing qui y est désormais associée sont devenues des enjeux incontournables des relations internationales. Trop longtemps ignorés, ces enjeux se mesurent désormais à l’échelle planétaire et s’inscrivent dans la durée. Car si les chiffres indiquent que le PIB chinois dépassera dans quelques années celui des États-Unis, et que la Chine s’installera sans doute durablement au sommet de la hiérarchie des puissances économiques, ce sont les conséquences de cette transition de puissance, tout autant que les stratégies permettant de se maintenir au sommet, qui méritent une attention toute particulière. Les interrogations sont multiples, allant de l’utilisation que la Chine souhaite faire de ce statut de puissance au bouleversement des équilibres et des institutions actuels, en passant par la mise en place de nouvelles relations entre États et sociétés. Si certains voient dans la Chine une puissance potentiellement révisionniste et susceptible de bousculer les équilibres en place, d’autres mettent en relief l’émergence d’un consensus de Beijing¹ comme grille de lecture des relations économiques et politiques internationales futures.

Depuis le début des années 2000, Beijing a multiplié les slogans visant à illustrer ses ambitions autant que les moyens associés, comme l’ascension pacifique (2003), la société harmonieuse (2004) ou encore le *soft power*. Toutes ces appellations portaient des projets de politique intérieure ou internationale. Mais aucune de ces tentatives de donner un sens à l’affirmation de puissance ne saurait être comparée dans ses ambitions à l’initiative *One Belt, One Road* (OBOR, Une Ceinture, une Route), devenue depuis *Belt and Road Initiative* (BRI, Initiative de la Ceinture et de la Route), que Xi Jinping a lancée en 2013, à l’occasion d’un discours

prononcé à Astana, au Kazakhstan, et qui est désormais mise en avant comme la priorité économique et diplomatique de Beijing. Notons au passage que le glissement sémantique d'OBOR vers BRI traduit la volonté de mettre en avant la dimension mondiale de ce qui est généralement présenté comme les nouvelles routes de la soie². Notons également que cette appellation fait référence à une réalité historique multiséculaire qui eut de profondes répercussions sur de nombreuses cultures et civilisations situées entre la Chine et l'Europe. Mais par les investissements massifs qu'elle impose autant que par la multitude de bénéficiaires de ces investissements, la BRI se veut infiniment plus ambitieuse que la mythique route commerciale terrestre, et que son pendant maritime reliant l'Asie orientale à l'Europe occidentale, en passant par le Moyen-Orient.

De fait, un effort de mise en perspective géographique s'impose dès lors qu'il s'agit de comprendre à quel point la BRI a une vocation mondiale et ne se limite pas aux tracés connus des historiens. À des niveaux différents, toutes les régions du globe sont concernées, et la montée en puissance de la présence chinoise en Asie du Sud-Est, en Afrique ou en Amérique latine vient s'ajouter à la présence grandissante de Beijing en Asie centrale, au Moyen-Orient ou en Europe, là où échangeaient déjà il y a 20 siècles commerçants, mais aussi artistes, religieux et intellectuels. Depuis deux décennies, la Chine se tourne vers le monde en mettant en avant des capacités de plus en plus importantes dans des domaines aussi variés que l'économie, le militaire ou la culture. Et depuis moins d'une décennie, Beijing structure cette offre autour de slogans séduisants, comme le « gagnant-gagnant », mais aussi de projets à long terme qui permettent d'envisager un ancrage durable de la puissance chinoise à l'échelle internationale. La BRI, en apparence purement asiatique, est mondialisée et s'inscrit ainsi dans la continuité d'une affirmation de puissance associant rayonnement économique, capacités militaires et influence, trois des facettes de la Chine contemporaine et de son rapport au reste du monde. En outre, la BRI ne souffre pas, jusqu'à présent, de concurrence à son niveau, en dépit des tentatives exprimées par des pays comme l'Inde, le Japon ou les États-Unis de proposer d'autres stratégies d'investissements.

UNE APPROCHE PLANÉTAIRE DES ROUTES DE LA SOIE

Les voies de passage terrestres traditionnellement connues sous le nom de « routes de la soie », appellation dont la paternité est associée au géographe allemand du XIX^e siècle Ferdinand von Richthofen, furent pendant des siècles le principal lien d'échanges entre les pays d'Europe occidentale et la Chine. Elles invitent, en soi, à un examen approfondi, notamment en raison des nombreux mythes qu'elles mobilisent et de l'imaginaire qu'elles suggèrent. Récemment d'ailleurs, des travaux d'universitaires comme celui du Britannique Peter Frankopan mettent en relief le caractère déterminant, au cours des deux derniers millénaires, de cette voie d'accès légendaire³. Le contexte actuel est, on le sait, celui d'une mise en avant de l'histoire des routes de la soie par la Chine, en accompagnement de ses projets d'investissements afin d'en ancrer la légitimité dans les temps longs. De manière moins prononcée, Beijing démontre également son intérêt pour le tracé des voies maritimes, souvent surnommé *route des épices*, en insistant sur l'ancienneté et l'importance de ces voies à différents moments de l'histoire de l'humanité. La géographie et l'histoire sont ainsi mobilisées au service d'un vaste projet d'investissements, comme pour en symboliser l'importance autant que les capacités de transformation et pour souligner le retour de la Chine dans un rôle de chef de file à l'échelle mondiale. Car il s'agit bien d'un projet à l'échelle planétaire, et les références aux routes de la soie ou à la route des épices sont une image plus qu'une définition des objectifs de Beijing.

Aussi ne saurait-on prendre la mesure du gigantisme de la BRI sans porter un regard sur les investissements massifs de la Chine en Europe, mais aussi, comme nous l'avons noté, au Moyen-Orient, en Afrique et même en Amérique latine. Ces régions viennent s'ajouter à l'Asie du Sud-Est et à l'Asie centrale, que la proximité géographique avec Beijing place tout naturellement sur la route des projets chinois. Bien que ces nouvelles routes de la soie recyclent souvent un ensemble de projets déjà anciennement formulés, leur cartographie est celle d'une multitude de réseaux, plus ou moins importants, qui connectent l'ensemble des continents. Dans de telles proportions, c'est du jamais vu dans l'histoire de la mondialisation. Pas une région n'est ainsi aujourd'hui en marge de ces projets, pas une économie qui ne soit pas touchée, pas une société qui ne soit pas concernée.

UN PROJET RESTRUCTURANT DES RELATIONS INTERNATIONALES

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 XXI^e siècle. Elles s'inscrivent ainsi dans la continuité d'un effort de séduction à l'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 l'échelle internationale tout comme elles affectent 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 déconvenues⁴.

La question des perceptions est ici au cœur de l'analyse des projets chinois. Perceptions des projets dans leur dimension économique et sociale, perceptions de la Chine et de ses caractéristiques culturelles, perceptions des ajustements et parfois transformations des sociétés récipiendaires de l'offre de Beijing. La BRI ne peut laisser indifférent, car ses effets touchent potentiellement des sociétés dans leur ensemble, et pas uniquement quelques individualités, ou même des secteurs d'activités. Ce projet d'envergure civilisationnelle s'invite ainsi dans tous les débats nationaux et invite à des positionnements par rapport aux enjeux qu'il soulève. C'est en particulier le cas dans le voisinage de la Chine, où les inquiétudes liées à la montée en puissance de Beijing et au caractère restructurant de ce mouvement sont les plus fortes. Mais plus qu'un gradient d'émotions liées à l'éloignement géographique, c'est la vulnérabilité de certaines sociétés, de même que les foyers de résistance qui s'y trouvent, qui se manifesteront à travers de nouvelles grilles de lecture des relations internationales.

OBJECTIF ÉCONOMIQUE OU OUTIL DE PUISSANCE ?

S'interroger sur l'aspect multidimensionnel de la BRI, c'est aussi dépasser une lecture simpliste des objectifs poursuivis par Beijing. Le plus vaste projet d'investissements à l'échelle internationale dans l'histoire de l'humanité ne serait-il qu'alimenté par la recherche de meilleurs profits économiques ? Il va de soi qu'en se tournant vers l'Asie centrale, la Chine cherche à désenclaver les provinces encore assez pauvres de l'ouest du pays, le Xinjiang en tête. En s'ouvrant au reste du monde, elle assure la mise en place de partenariats économiques et commerciaux durables, et dont elle sera la principale bénéficiaire. Ainsi, le principe gagnant-gagnant ne peut masquer une volonté de renforcer le poids de l'économie chinoise. Pour autant, la BRI sert des ambitions plus grandes et ne fait pas de la Chine uniquement une puissance partielle, qui serait cantonnée au seul secteur économique⁵. Elle est ainsi un outil au service de la puissance chinoise plus que la manifestation de cette dernière. La stratégie d'influence de la Chine s'opère depuis deux décennies dans une multitude de domaines, avec la culture souvent mise en avant, et l'économie est un moyen plus qu'une fin. Or, de culture il est justement question dans les projets des nouvelles routes de la soie, au service d'une stratégie de *soft power* officialisée en 2007 et caractérisée par une multitude d'initiatives, la plus visible étant l'ouverture de centaines d'Instituts Confucius.

La stratégie d'influence de la Chine, c'est aussi la promotion d'un modèle de gouvernance et une certaine grammaire des relations internationales, à l'heure où la multipolarité fait face à de nombreux défis. Le contexte est aussi celui d'une transition de puissance, où les États-Unis sont exposés à un déclin relatif mais réel, et où la Chine est nécessairement engagée dans de plus en plus de dossiers internationaux. La BRI marque un tournant dans le rapport de la Chine au reste du monde, car elle consacre cette présence et impose un nouveau paradigme, au point qu'elle symbolise cette transition de puissance.

FACE À LA CHINE, QUE FAIRE ?

L'association entre la BRI et l'émergence de la Chine au statut de super-puissance ne laisse pas indifférente dans les cercles politiques et la société chinoise, mais également dans le reste du monde. Le risque peut être de

tomber dans une sorte de contemplation excessive et déplacée et ainsi d'enjoliver le visage de Beijing. À l'inverse se trouve le risque des amalgames et des idées reçues dont la Chine fut l'objet, et parfois la victime, alors que ses capacités internationales effraient ceux qui craignent pour leurs acquis. Quel que soit le positionnement des acteurs étatiques autant que des sociétés, il reste que l'ascension de la Chine ne laisse pas indifférent et justifie la mise en place de politiques visant soit à en contrer la dynamique, soit à en accompagner le mouvement.

La BRI, en tant que symbole de l'affirmation de puissance de la Chine, interpelle tous les États de la planète et justifie la mise en place de politiques qui y sont plus ou moins directement associées. On relève ainsi, en Europe, des appréciations différentes et parfois même totalement opposées, divisant notamment les États d'Europe centrale et orientale, enthousiastes devant les projets chinois, et les pays d'Europe occidentale, plus réticents. En Afrique, si les sommets Chine-Afrique rassemblent l'ensemble des pays du continent, il serait illusoire de considérer que l'accueil de la Chine et de ses investissements y est partout le même. On retrouve également cette tendance en Amérique latine ou au Moyen-Orient. Dans le cas des pays asiatiques, les plus directement touchés par les projets chinois, on relève par ailleurs de très fortes dissonances, qui ont d'ailleurs souvent pour effet de perturber les efforts d'intégration régionale, comme c'est le cas dans l'ASEAN. On relève également des différences d'appréciation selon le niveau économique des pays concernés par ce phénomène mondial. Ainsi, les pays en développement voient pour l'heure dans la BRI une occasion à saisir plus qu'un risque de dépendance, tandis que les grandes puissances s'inquiètent pour leur pré carré et leurs intérêts. Mais pour autant, leur attitude face à la montée en puissance chinoise s'accompagne de stratégies parfois très différentes, entre l'accompagnement par opportunisme, la recherche de réciprocité, pour reprendre la formule d'Emmanuel Macron lors de sa visite en Chine en janvier 2018, ou la tentative de mettre en place des options de recharge, portées notamment par le Japon, l'Inde ou les États-Unis. La Chine est devenue avec la BRI le centre du monde en ce qu'elle impose une prise de position et la définition de politiques à toutes les puissances. C'est là un aboutissement, dans la trajectoire de ce pays, depuis que les réformes de Deng Xiaoping furent engagées il y a 40 ans ; c'est aussi le point de départ d'une nouvelle ère dans les relations internationales.

-
1. Le Consensus de Beijing renvoie au modèle de développement proposé par la République populaire de Chine auprès des pays en voie de développement, notamment en Afrique. Les Occidentaux et la Chine ont élaboré des positions très différentes sur les besoins et les méthodes pour soutenir le développement de ces pays. La position occidentale est résumée dans le Consensus de Washington, avec pour axes principaux le libre-échange, la lutte contre la corruption, la transparence, les droits civiques, la démocratie et la défense des droits de la personne. De son côté, l'approche diplomatique chinoise accorde une grande importance à la non-ingérence (indépendance pour les affaires internes), ainsi qu'à un développement mettant d'abord l'accent sur le volet structurel (chemins de fer, ports, barrages, etc.) et économique (industries, mines, pétrole), puis civique.
 2. Dénommé *One Belt, One Road* (OBOR) en 2013 puis *Belt and Road Initiative* (BRI) par les autorités chinoises, ce projet sera ici intitulé « nouvelles routes de la soie », version francophone neutre qui est préférée aux formules politiques étatiques chinoises. L'antique route de la soie est dénommée *Route de la Soie* (avec majuscules) pour la distinguer du projet intronisé par Xi Jinping.
 3. Peter Frankopan, *Les routes de la soie. L'histoire du cœur du monde*, Bruxelles, Nevicata, 2017.
 4. 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.
 5. Selon les termes énoncés dans le livre de David Shambaugh (2013), *China Goes Global : The Partial Power*, Oxford, Oxford University Press.

CHAPITRE 1

LES CORRIDORS TRANSASIATIQUES

Une idée ancienne opportunément reprise par la Chine

Frédéric Lasserre

Depuis 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 acteur majeur au niveau international. La démarche la plus notable est sans doute la vision stratégique des nouvelles routes de la soie, la *Belt and Road Initiative* (BRI). Invoquant l'imagerie historique de l'ancienne route de la soie, le projet BRI prévoit la construction d'imposantes infrastructures dans le cadre de grands corridors transcontinentaux reliant la Chine au reste de l'Asie, de l'Europe et de l'Afrique.

Si ces corridors et leurs projets de liaisons ferroviaires sont aujourd'hui communément décrits comme relevant du grand dessein chinois de nouvelles routes de la soie, « Une ceinture, une route »/« *One Belt, One Road* »/« 一帶一路 », lancé en 2013, renommé *Belt and Road Initiative* en 2015 (NDRC, 2015), a repris en réalité nombre de projets plus anciens. L'idée de bâtir de grands axes de transport, routiers et surtout ferroviaires, à travers l'Asie n'est pas récente et a connu plusieurs rebondissements. Très

tôt, le rail a été privilégié pour ces grands corridors, car il constituait le moyen le plus économique pour le transport terrestre intercontinental (Emerson et Vinokurov, 2009). Mais, reprenant soit de grandes infrastructures nationales comme le Transsibérien et le Baïkal Amour Magistral (BAM), soit des projets internationaux portés dès 1959 par les Nations Unies puis d'autres acteurs institutionnels, les corridors identifiés par la BRI ne sont pas des idées neuves. Ce n'est pas parce que la Chine innove avec la BRI que cette initiative rencontre pour l'heure un tel succès politique. Ce succès est dû en partie à la puissance des moyens financiers de la Chine, qui manquait aux initiatives précédentes, mais bien davantage au fait que plusieurs acteurs économiques et institutionnels avaient déjà jeté les bases logistiques et politiques des conditions favorables permettant aujourd'hui l'expansion de cette stratégie chinoise.

1. UN PROJET INITIALEMENT PORTÉ PAR UNE INSTITUTION INTERNATIONALE, L'ONU

1.1. LE PROJET *TRANS-ASIAN RAILWAY*

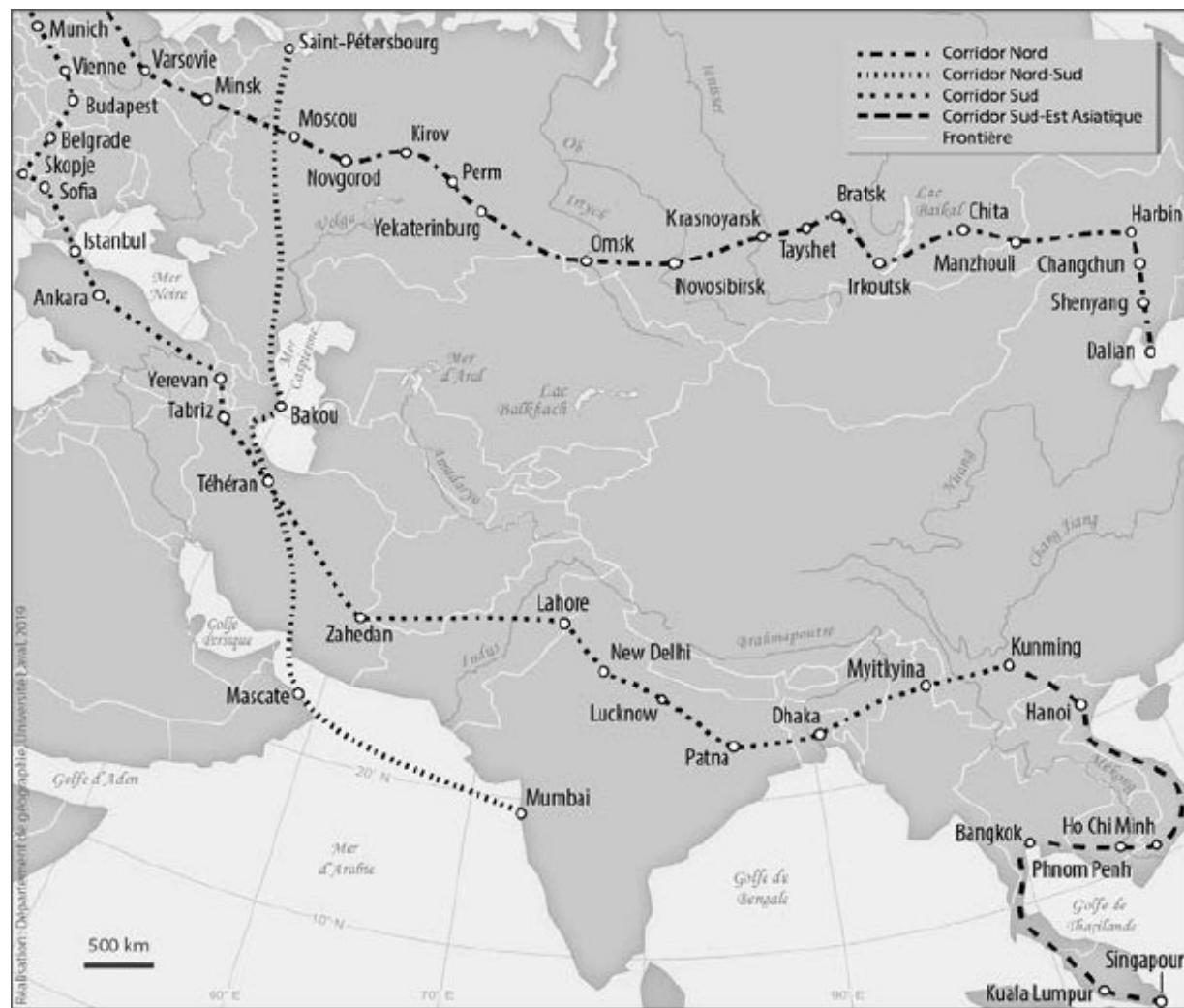
L'idée de développer des infrastructures ferroviaires et routières permettant la connexion entre Europe et Asie remonte à 1959, lorsque la Commission économique et sociale des Nations Unies pour l'Asie et le Pacifique (UNESCAP) et son homologue pour l'Europe, l'UNECE, ont proposé la création d'un « Réseau de chemin de fer transasiatique » (Fedorenko, 2013 ; Perelman, 2015), ou *Trans-Asian Railway* (TAR). L'idée était de promouvoir un réseau favorisant l'essor du commerce international à une époque où le transport maritime n'était pas aussi développé qu'aujourd'hui et, surtout, alors que l'avènement du conteneur, à partir de la fin des années 1950, n'avait pas encore permis l'essor rapide de ce mode de transport des marchandises générales, manufacturées en particulier (Levinson, 2016).

En avril 1992, lors d'une 48^e session plénière à Beijing, et prenant acte des changements politiques majeurs provoqués par la chute de l'URSS, l'UNESCAP a adopté le projet DITTA (Développement de l'infrastructure de transport terrestre en Asie¹) qui comportait un volet ferroviaire et se caractérisait par une quasi totale absence de moyens financiers. Des études de faisabilité ont été financées, mais n'ont débouché sur rien. Les objectifs

du DITTA étaient ambitieux (transit du fret Europe-Asie du Sud-Est en 23 à 28 jours avec des vitesses moyennes de 45 km/h), mais peu réalistes (Le Roy, 2004).

Le projet TAR prévoyait quatre principaux corridors, étudiés de 1994 à 2001 (Kasuga, 1997 ; ESCAP, 2003) : le corridor nord entre l'Europe et le Pacifique via l'Allemagne, la Biélorussie, la Russie, le Kazakhstan et la Chine jusqu'à la péninsule coréenne ; le corridor sud, entre l'Europe, la Turquie, l'Iran, le Pakistan, l'Inde, le Myanmar, le Thaïlande et Singapour ; le corridor d'Asie du Sud-Est, entre Kunming et Singapour ; et le corridor nord-sud entre la Finlande et le golfe Persique via les pays baltes, la Russie, et deux branches de part et d'autre de la mer Caspienne (figure 1.1).

FIGURE 1.1
Les corridors *Trans-Asian Railway*, 1959



Source : D'après Nations Unies (s. d.) ; UNESCAP (2003) ; Railway Pro (2016).

En 2002, l'UNECE et l'UNESCAP ont développé un projet plus ambitieux, l'*Euro-Asian Transport Links* (EATL). Ce projet de liaisons de transport Europe-Asie établit les principaux axes routiers et ferroviaires intercontinentaux dans la région de l'Eurasie au développement desquels l'UNECE et l'UNESCAP encouragent les États membres de coopérer en priorité. Neuf corridors routiers et neuf corridors ferroviaires sont ainsi proposés. Le projet EATL est toujours actif, trois phases se sont succédé pour encourager la coopération entre les États. C'est dans ce contexte que Beijing a exprimé un certain intérêt pour la promotion d'un corridor entre la Chine et l'Europe, en s'appuyant sur la liaison achevée en 1990 avec l'ouverture du point de passage à Alashankou/Dostyk entre la Chine et le Kazakhstan (Fu, 2004 ; Dadabaev, 2018a).

Ces projets, TAR et EATL, sont toujours en vigueur et ont été relancés à plusieurs reprises et sous diverses formes. Ils l'ont été sur le plan politique en 2006 avec l'accord sur le Réseau de chemin de fer transasiatique (*Trans-Asian Railway Network Inter-Governmental Agreement*), signé le 10 novembre 2006 par 17 États asiatiques, sous l'égide de l'UNESCAP et de l'UNECE, et entré en vigueur le 11 juin 2009. Les derniers États à l'avoir ratifié sont le Népal (6 mars 2012), puis la Corée du Nord (12 octobre 2012) (Collection des traités, 2019), et l'évolution du traité semble figée depuis l'annonce du projet BRI en 2013.

Ces grands projets-cadres n'ont pas abouti concrètement à une mise en œuvre de ces corridors. Les Nations Unies et leurs agences régionales, handicapées par l'absence de ressources d'investissement et par les limitations inhérentes à leur méthode de travail basée sur la concertation des délégations des pays membres, n'ont eu qu'une influence marginale sur le développement des corridors ferroviaires en Asie (Le Roy, 2004). C'est davantage en favorisant la coopération et en encourageant les divers gouvernements à harmoniser leur réglementation douanière et de circulation des convois que l'UNECE et l'UNESCAP ont eu un bilan positif pour le développement des réseaux de transport Europe-Asie, essentiellement ferroviaires (UNECE, 2013). Les projets TAR et EATL ont en revanche donné naissance à plusieurs avatars.

1.2. DES PROJETS DÉRIVÉS CONTEMPORAINS

Mentionnons ainsi le Corridor nord-sud, entre l'Inde et Saint-Pétersbourg via l'Iran et le Caucase, que l'Iran, la Russie et l'Azerbaïdjan ont convenu en 2016 de construire dans les prochaines années (Réseau international, 2016 ; Dayal, 2017 ; Alterman et Hillman, 2017). Dès 2002, la Russie, l'Iran et l'Inde avaient signé un accord destiné à favoriser la construction de ce corridor avec une liaison maritime Inde-Iran, puis une liaison ferroviaire (Spector, 2002 ; Rediff, 2002 ; Mahapatra, 2012). Le projet semble avancer, mais à petits pas : des convois test ont circulé en 2014 et 2017 (Chaudhury, 2017 ; PressTV, 2018 ; Sarma et Menezes, 2018). Par ailleurs, un autre projet de corridor ferroviaire, le Corridor transnational nord-sud entre l'Iran et le Kazakhstan via le Turkménistan, semble procéder de la même démarche conceptuelle. Le chantier a débuté en 2007 et la liaison Uzen (KZ)-Gorgan (Iran) a été complétée en 2014 (Gurt, 2014).

En 2010, le Bangladesh a ratifié l'accord général qu'il avait signé en 2007 visant la construction du corridor sud (Southern Corridor) (*The Hindu*, 2007), ce qui avait permis de nourrir quelque espoir pour l'avancement de réalisations concrètes ; mais ce projet, intégré depuis au projet Belt and Road chinois dans sa portion Bangladesh-Chine-Inde-Myanmar jusqu'à Calcutta, ne semble pas progresser. L'Iran et le Myanmar n'avaient pas ratifié l'accord. La partie orientale du corridor a cependant été intégrée aux projets de transport poussés notamment par l'ASEAN dans le cadre de la *Greater Mekong Subregion* (GMS), projet parapluie élaboré dès 1992 (FEER, 1993, 1994 ; Soong, 2016) et financé par la Banque asiatique de développement, qui a largement repris le projet TAR en Asie du Sud-Est avec plusieurs variantes (GMS Secretariat, 2016).

Le corridor d'Asie du Sud-Est proposé par le TAR comportait essentiellement une liaison Kunming – Singapour, une idée largement reprise par la suite par le premier ministre malaisien Mahathir Mohamad au sommet de l'ASEAN de 1995 (Jetin, 2018), puis par la *Greater Mekong Subregion* en 2010 dans le cadre du *ASEAN Master Plan for Connectivity* (Asian Development Bank et Greater Mekong Subregion, 2010), puis enfin par le projet *Belt and Road* chinois en 2013. Un accord portant sur la construction d'un segment de ligne à grande vitesse (LGV) entre Kuala Lumpur et Singapour a été paraphé en 2013 (Reuters, 2013). Ironiquement, le même Mahathir, revenu au pouvoir en 2018, s'est hâté d'annoncer l'annulation du projet de LGV entre Kuala Lumpur et Singapour, segment de ce projet de liaison Kunming-Singapour (Reuters, 2018), puis son report

(Azmi, 2018). La construction de la liaison à travers le Laos est en revanche bien avancée (voir chapitre 5).

2. UN AUTRE PROJET DE CORRIDOR TRANSASIATIQUE INSTITUTIONNEL : L'OCDE ET LA CEMT

En partenariat avec l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE), la Conférence européenne des ministres des Transports (CEMT) a contribué à la réflexion sur les liaisons de transport entre l'Asie et l'Europe. Fondée en 1953, la CEMT constitue un forum de coopération politique au service des ministres européens responsables du secteur des transports, plus précisément des transports terrestres. En 2006, la CEMT et l'OCDE ont publié une étude sur les liaisons de transport entre Europe et Asie (CEMT/OCDE 2006). Prenant acte de la rareté des ressources financières au vu de l'ampleur des investissements à consentir pour améliorer les infrastructures, mais considérant aussi que les infrastructures ne constituent pas la seule clé du succès de l'amélioration du service de transport sur des distances aussi longues, le rapport souligne la pertinence :

- d'un soutien envers le projet TRA promu par l'ESCAP ;
- de déterminer les projets jugés prioritaires en coordination avec les pays membres de la CEMT ;
- d'œuvrer pour l'harmonisation et la simplification des procédures douanières et de passage des frontières ;
- de promouvoir un processus d'intégration des transports euroasiatiques en favorisant la convergence des réglementations nationales ;
- d'accélérer la réforme des compagnies de chemins de fer européennes afin d'accroître leur productivité.

Le rapport établit quatre axes prioritaires :

- le corridor nord, qui correspond au tracé du Transsibérien, déjà existant ;
- le corridor TRACECA, à travers le Caucase et le sud de l'Asie centrale, qui offre plusieurs itinéraires le long de ce qui est l'ancienne route de la soie ;

- une voie transasiatique ferroviaire plus au sud par la Turquie et l'Iran, correspondant au corridor sud du projet TRA ;
- une liaison nord-sud à travers l'Iran vers l'Asie centrale pour favoriser les débouchés maritimes de celle-ci.

Prenant acte que le projet transasiatique proposé dépassait le cadre de la coopération purement européenne, les ministres ont décidé, lors de la session de Dublin en mai 2006, de se fondre dans le Forum international des transports (FIT), qui permet l'adhésion d'un plus grand nombre de pays, au-delà des frontières de l'Europe.

3. L'UNION EUROPÉENNE EN QUÊTE D'INFLUENCE EN ASIE CENTRALE

3.1. L'UNIFICATION DU MARCHÉ DU TRANSPORT EUROPÉEN

L'Union européenne a promu deux initiatives majeures qui ont contribué à l'élaboration des corridors transasiatiques. La première a concerné la réforme du secteur du transport intraeuropéen, notamment par le biais de la définition de corridors paneuropéens. L'origine de cette initiative réside dans le diagnostic, par les économies d'Europe occidentale, d'un urgent besoin d'améliorer les infrastructures de transport pour pouvoir traiter une importante augmentation de trafic (Emerson et Vinokurov, 2009). En 1994, les conférences paneuropéennes sur le transport ont permis de déterminer dix axes de transport prioritaires. En 1996, l'Union européenne a lancé une réflexion pour une politique ferroviaire européenne commune, RTET –

Réseau transeuropéen de transport. Le projet avait pour ambitions de faciliter le développement des échanges, en particulier par l'interopérabilité complète des différents réseaux constitutifs, et permettre ainsi la création d'un véritable marché unique, d'augmenter la part modale des modes de transport les plus efficaces et les plus écologiques, et d'accélérer l'intégration des nouveaux pays membres. RTET a joué un rôle catalyseur dans l'unification des procédures de transport en Europe, tout d'abord, puis dans le développement de normes communes permettant l'avènement d'un marché uniifié du fret (fonctionnant en *open access*) facilitant l'essor de plateformes multimodales aux arrière-pays (*hinterlands*) dépassant les frontières des États, et rompant ainsi le cloisonnement des marchés. Cette

unification du marché du transport européen a permis la création de grands groupes de transport, avec un savoir-faire avéré dans la gestion du parc roulant et de la logistique ferroviaire multinationale, capables de coordonner une logistique complexe et de négocier avec les Russes, les Chinois et les Kazakhs. Ainsi, l'allemande Deutsche Bahn et la française SNCF International, et leurs nombreuses filiales DB Schenker, Geodis, et Keolis, ont pu mettre en œuvre les services ferroviaires transasiatiques, avec des expériences dès 2008, puis de manière régulière en 2011 (Huang *et al.*, 2018).

L'Union européenne (UE) a poursuivi sa réflexion stratégique sur les axes de transport la liant à son voisinage à travers la Politique européenne de voisinage (PEV). L'ensemble des investissements consentis a représenté 126 milliards d'euros jusqu'en 2007 et devait s'élever à 150 milliards d'euros sur la période 2007-2013, essentiellement grâce à la Banque européenne d'investissement (BEI) (Emerson et Vinokurov, 2009).

C'est ce savoir-faire et cet esprit de coopération technique pragmatique qui ont, par la suite, également facilité la coopération pour simplifier les procédures douanières le long des itinéraires de transport, car les infrastructures et les services logistiques ne sont pas tout, il faut également optimiser les procédures douanières pour accélérer le transit à travers chaque frontière traversée : on peut mentionner l'exemple du *Smart and Secure Trade Lanes Pilot Agreement* avec la Russie, l'Union européenne et les pays d'Asie centrale, négocié depuis 2006 et qui, par étape, permet la mise sur pied de procédures douanières simplifiées (NDRC, 2015 ; Pepe, 2016 ; Commission européenne, 2016).

3.2. L'INITIATIVE TRACECA

En 1993, l'Union européenne a lancé le projet TRACECA (TRAnsport Corridor Europe-Caucase-Asie), projet qui aboutit à la signature du *Multilateral Agreement on International Transport* pour le développement des initiatives de transport entre l'UE, le Caucase et l'Asie centrale. Le secrétariat permanent de TRACECA a été établi en mars 2000 à Bakou.

L'Union européenne semble obtenir des résultats plus concrets avec le programme TRACECA que l'initiative TAR des Nations Unies. À travers les programmes PHARE (pour les pays d'Europe centrale) et TACIS (pour la CEI, la Communauté des États indépendants, issue de l'ex-URSS),

l'Union européenne s'est ainsi engagée dès le début des années 1990 dans un projet à saveur économique, mais à portée géopolitique majeure. Le but affiché était de promouvoir un corridor de transport entre l'Europe, le Caucase et l'Asie centrale dans le cadre d'un soutien économique et politique aux États issus de l'ancien bloc soviétique éclaté en 1991. Il s'agissait de soutenir l'indépendance politique et économique des nouveaux États issus de l'éclatement de l'Union soviétique, d'encourager la coopération régionale entre ces États, de les relier aux réseaux transeuropéens en favorisant ainsi leur accès aux marchés mondiaux et d'attirer les investisseurs institutionnels internationaux, le tout en promouvant l'influence économique et politique de l'Union européenne dans la région. L'initiative TRACECA ne concerne pas uniquement le secteur ferroviaire, mais aussi les secteurs routier et maritime, avec un fort accent mis sur l'intermodalité. Les projets TRACECA (figure 1.2) se répartissent entre assistance technique et projets d'investissement. Cinquante-trois projets ont été mis en œuvre entre 1993 et 2002, dont 14 projets d'investissement et 39 d'assistance technique, pour un total de 110 millions d'euros² et 50,9 millions d'euros en investissement engagés entre 1993 et 2009³ (Le Roy, 2004). Mais si la volonté de coopération était réelle, force est d'admettre que les sommes en jeu sont demeurées faibles.

Il importe de souligner que trois grands pays, la Russie, la Chine et l'Iran, étaient absents du projet TRACECA, essentiellement pour des raisons politiques, le projet ayant pour ambition de consolider l'indépendance des républiques d'Asie centrale à l'égard de la Russie tout en évitant l'Iran, encore politiquement peu fréquentable, et la Chine, encore ternie par l'image de la répression de la place Tian'anmen en 1989. Le corridor TRACECA était donc inévitablement rendu plus difficile à édifier puisqu'il n'incluait pas la Russie au nord ni l'Iran au sud, et qu'il n'allait pas jusqu'en Chine. Cela explique l'importance donnée aux pays de l'itinéraire central : transit par la mer Noire de la Roumanie et de la Bulgarie vers la Géorgie (ports de Poti et Batoumi), transit ferroviaire Poti-Tbilissi-Bakou, traversée de la Caspienne Bakou-Turkmenbachi et corridor transasiatique jusqu'à Almaty : un itinéraire avec plusieurs ruptures de charge⁴ et dont la rentabilité se présentait mal d'emblée.

FIGURE 1.2
Les corridors TRACECA



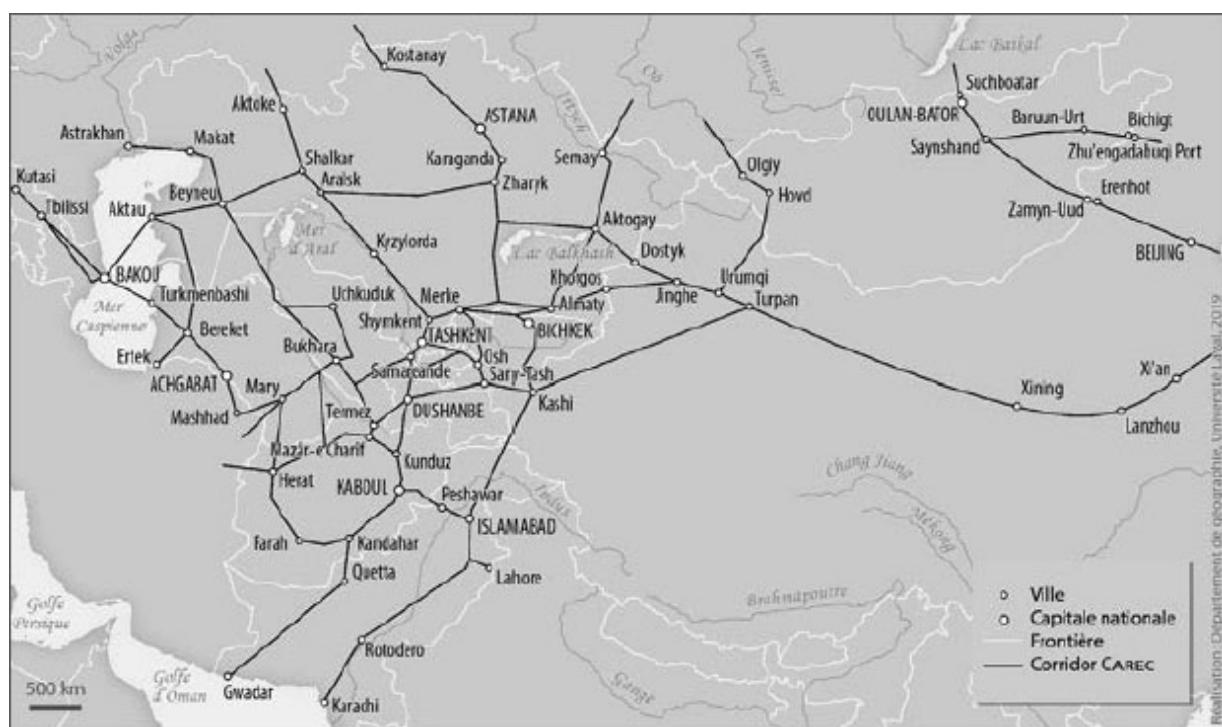
Source : D'après TRACECA (s. d.) ; TRACECA (2009).

De ces initiatives européennes, il faut retenir que l'ambitieux projet TRACECA n'a eu finalement que de faibles retombées hormis quelques projets très locaux, surtout dans le Caucase : faiblement doté financièrement, souffrant du handicap majeur d'exclure tout itinéraire via la Russie ou jusqu'en Chine, obligé de se rabattre sur un itinéraire avec de nombreuses ruptures de charge, le projet partait d'emblée avec de sérieux handicaps. C'est bien davantage du côté de l'initiative des corridors paneuropéens qu'il faut relever un projet dont les répercussions ont été durables et majeures sur la construction des axes de transport transasiatiques contemporains, à travers l'unification du marché du transport en Europe, la simplification des normes, la constitution d'entreprises logistiques fortes et le désir de pousser cet avantage avec la négociation de simplifications douanières avec les pays de transit en Asie centrale.

4. DES INITIATIVES DE BAILLEURS DE FONDS INSTITUTIONNELS : CAREC

Dès 1997, la Banque asiatique de développement (BAD), avec un fort appui japonais et chinois, mais aussi de la Banque européenne pour la reconstruction et le développement (BERD) et d'autres institutions financières internationales, a lancé le Central Asia Regional Economic Cooperation Program (CAREC) afin d'encourager la coopération économique entre les pays de la région de l'Asie centrale. Il regroupe les cinq républiques d'Asie centrale, l'Afghanistan, l'Azerbaïdjan, la Chine, la Géorgie, la Mongolie et le Pakistan. En novembre 2008, l'organisation a annoncé un programme de 6,7 G\$⁵ d'investissements dans des projets de transport répartis dans six corridors, dont un corridor Chine de l'Ouest-Europe occidentale. En 2017, la BAD a relancé les projets de corridors de transport, notamment ferroviaires, dans le cadre du programme CAREC (BAD, 2017). La carte des corridors désignés (figure 1.3) montre davantage un écheveau de corridors destinés à mailler le territoire de l'Asie centrale, sans que des priorités soient affichées ni que la question du désenclavement, c'est-à-dire de la connexion de ces corridors centrasiatiques avec l'extérieur, ne soit clairement abordée.

FIGURE 1.3
Les corridors CAREC



Source : D'après CAREC (2018).

5. DES INITIATIVES D'ÉTATS : LES ROUTES DE LA SOIE, DES PROJETS GÉOPOLITIQUES

5.1. LE RÊVE RUSSE DE PONT TRANSCONTINENTAL

En 1997, tablant sur l'existence des infrastructures anciennes du Transsibérien, du Transmongolien et du Baïkal Amour Magistral, qu'est venu compléter la connexion en 1990 de la voie ferrée Lanzhou-Urumqi-Alashankou au réseau soviétique (kazakh après 1991), les Chemins de fer russes (RZD) ont créé le Coordinating Council on Trans-Siberian Transportation afin de promouvoir leur offre de service ferroviaire, dans le cadre des nombreuses réflexions en cours quant à la réorganisation possible des transports transasiatiques. En 1998, la Conférence eurasiatique sur les transports, réunie à Saint-Pétersbourg sur une initiative russe, a souligné l'intérêt de la Russie pour le développement de liaisons transasiatiques dont les Chemins de fer russes seraient précisément la cheville ouvrière. Ce projet aurait permis à la Russie de jouer un rôle de pivot asiatique entre l'Europe et l'Asie, et donc de conserver un rôle géoéconomique majeur dans la région. Au début des années 2000, les RZD furent à l'origine du concept de *route de la soie ferroviaire Asie-Europe* (Wanderpepen, 2017). Cette idée, là encore, n'était pas nouvelle : dès 1967, l'expéditeur suisse Mat-Transport avait tenté d'organiser un service ferroviaire avec un partenaire soviétique entre le Japon et l'Europe de l'Ouest via le Transsibérien (Helle, 1977). Elle a régulièrement été l'objet de publications qui témoignent de la crédibilité, à défaut d'une part de marché conséquente entre Asie et Europe, de l'offre de transport du Transsibérien⁶.

Dans la seconde moitié de la décennie 1990, les Chemins de fer russes s'efforcèrent d'attirer davantage de trafic, et les autorités douanières abaissèrent les tarifs. En conséquence, le trafic augmenta de manière sensible en 1999 et en 2000 (Wehrfritz *et al.*, 2001). Cependant, la Russie ne pouvait prétendre seule consentir les investissements nécessaires à l'amélioration du service et des infrastructures et obtenir le leadership nécessaire à l'harmonisation des services logistiques, nécessaires à l'émergence d'une offre crédible de transport ferroviaire transcontinentale.

5.2. ÉTATS-UNIS : DE LA STRATÉGIE DE LA NOUVELLE ROUTE DE LA SOIE AU CORRIDOR INDOPACIFIQUE

En 2011, les États-Unis lançaient leur « stratégie de la nouvelle route de la soie » (*US New Silk Road Strategy*), ou encore « Initiative de la nouvelle route de la soie », dont le but implicite était de structurer le voisinage de l’Afghanistan alors que Washington planifiait sa sortie de guerre (Rosenberger, 2017). Le projet gravitait autour de l’idée de bonifier les infrastructures de transport pour favoriser la connectivité, de soutenir le développement d’un marché régional de l’énergie, électrique en particulier, et de soutenir les démarches d’harmonisation des procédures douanières et non tarifaires pour encourager les échanges commerciaux. L’objectif politique était manifestement de stabiliser la région et d’y développer des conditions propices au développement économique, afin d’offrir de meilleures chances à la paix dans une optique de désengagement militaire, en favorisant la coopération des pays de la région avec les alliés (Pakistan, Inde) tout en excluant la Chine, la Russie et l’Iran (Laruelle, 2015 ; Peyrouse et Raballand, 2015 ; NDTV, 2017).

En concevant un projet aussi ambitieux, avec Kaboul comme cœur économique, Washington se proposait d’aller de l’avant avec une chimère économique. Le Pakistan et l’Inde sont peu présents en Asie centrale ; Islamabad n’a ni l’intention ni les moyens de soutenir un projet concurrent de la BRI, laquelle est promue par son principal partenaire, la Chine. L’Inde aimerait bien proposer un contre-projet crédible, mais n’a guère les moyens de ses ambitions. Enfin, axer un tel projet autour de l’Afghanistan impose des investissements considérables qui ne sont plus dans les moyens des États-Unis (Peyrouse et Raballand, 2015).

L’administration Trump semble s’accrocher à un projet dont les termes économiques paraissent peu réalistes face à la concurrence chinoise. Ce faisant, elle reprend cependant une prémissse formulée dès 2013 par le secrétaire d’État John Kerry (Sundararaman, 2017), pour en décaler la zone géographique et la reformuler en stratégie indopacifique (Zhou, 2018 ; CNBC, 2018 ; Bobowski et Pasierbiak, 2018) ou corridor économique indopacifique. Ce concept permet indirectement de soutenir le contre-projet indien d’*Act East Policy*⁷ ou le contre-projet japonais *Partnership for Quality Infrastructure* (PQI)⁸ (Maini, 2016). Washington s’efforce ainsi de soutenir toutes les initiatives visant à renforcer les coopérations des alliés des Américains en Asie, en ne se limitant plus à la zone de l’Asie-Pacifique, mais en y incluant l’Inde, dans ce qui s’apparente à une stratégie d’encercllement de la Chine (Miracula, 2018). Si l’Afghanistan était

toujours présent dans ce projet en 2015, l’Asie centrale ne s’y trouvait plus (US Aid, 2015). En juillet 2018, le secrétaire d’État américain Mike Pompeo a ainsi annoncé le déblocage de 113 M\$ pour soutenir des projets d’infrastructures et de développement technologique. La faiblesse de ces sommes, en particulier face à l’imposante capacité financière dégagée par la Chine pour mettre en œuvre la BRI, ne laisse pas entrevoir que cette stratégie américaine destinée à circonvenir les projets chinois en Asie aura de fortes répercussions (Zhou, 2018 ; Rowley, 2018 ; Nouwens, 2018). La faiblesse des moyens financiers proposés par les États-Unis, mais aussi la stratégie politique de Washington dans la région, cherchant à favoriser l’émergence de blocs commerciaux régionaux, permettent sans doute de comprendre le fort accent mis sur la dimension commerciale davantage que sur les services et les infrastructures de transport.

La conception du corridor économique indopacifique remonte au dialogue stratégique américano-indien de 2013, au cours duquel le secrétaire d’État John Kerry a évoqué le potentiel d’un axe économique indopacifique pour transformer les perspectives de développement et promouvoir le commerce entre les économies de l’Asie du Sud et du Sud-Est. Ce corridor économique indopacifique est une vision qui est manifestement ancrée dans la stratégie de « rééquilibrage des États-Unis » (*US rebalancing*) et de « pivot vers l’Asie » qui a débuté fin 2011 (Sundararaman, 2017). Le contre-projet américain, défini ainsi selon des termes séduisants aux yeux de New Delhi, reprend indirectement l’idée du corridor sud du TAR. Cependant, il ne formule pas d’élément précis en termes de construction d’infrastructure et il réoriente l’axe du corridor, délaissant Kunming, la destination finale dans le projet TAR, pour promouvoir plutôt une connexion avec l’Asie du Sud-Est et les projets actuels promus par la *Greater Mekong Subregion* (GMS).

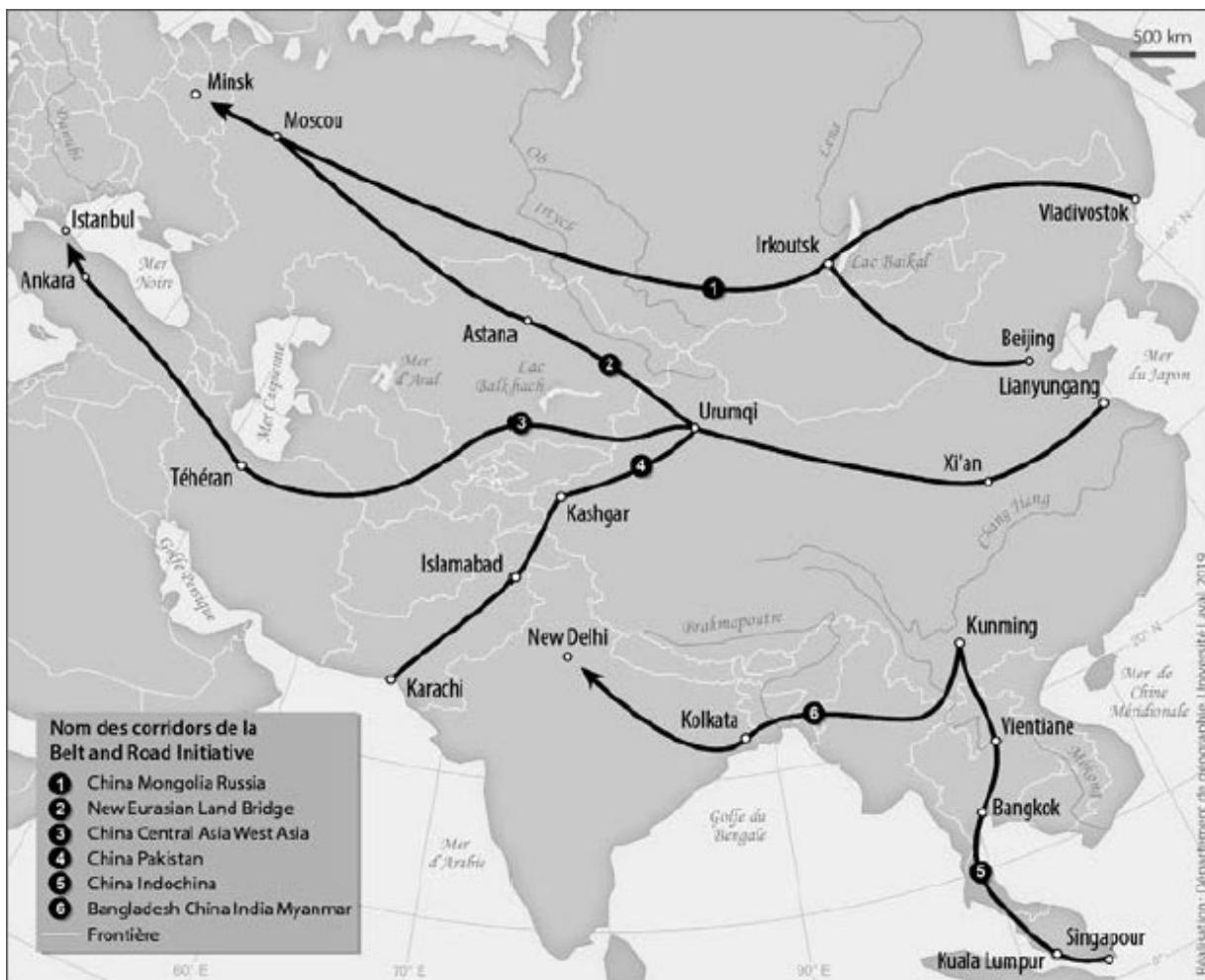
5.3. L’INITIATIVE ONE BELT, ONE ROAD

La Chine a mobilisé l’image, le concept de la route de la soie depuis le début des années 1990, un discours coïncidant ainsi avec la fin de l’URSS et la connexion ferroviaire entre la Chine et le Kazakhstan à Alashankou (Swanström, 2011 ; Laruelle, 2015). Ce n’est cependant qu’en septembre 2013 que la Chine en a tiré un projet politique et économique, lorsque le président chinois Xi Jinping lançait le projet *One Belt, One Road* (OBOR), doté de deux composantes (*Silk Road Economic Belt*, SREB, et *Maritime*

Silk Road, MSR), lors d'un discours au Kazakhstan pour la SREB, puis en Indonésie quelques semaines plus tard pour la MSR. Cette initiative ne se résume pas à des projets de transport ferroviaire : elle inclut des projets routiers, mais plus généralement de construction d'infrastructures (production et transport d'énergie, rénovation urbaine) et de développement économique (télécommunications, tourisme, finances). Le projet OBOR est désormais appelé *Belt and Road Initiative* depuis 2015 (NDRC, 2015), afin de souligner la multiplicité des corridors (figure 1.4), et renforcer son caractère composite, voire opportuniste : de nombreux anciens projets sont désormais labellisés BRI, et de nombreux projets d'investissement chinois à l'étranger sont également présentés sous l'étiquette des routes de la soie. À la différence de nombre d'initiatives précédentes, la Chine étaye son projet avec des moyens financiers importants : la Banque asiatique d'investissement dans les infrastructures (Asian Infrastructure Investment Bank, ou AIIB) a été annoncée en octobre 2014, avec un capital de 100 G\$ (Weiss, 2017) ; tandis qu'en novembre était dévoilé le Silk Road Fund, doté de 40 G\$ (Silk Road Fund, 2015). La création de ces leviers financiers par la Chine a immédiatement été perçue au Japon comme une concurrence directe envers la Banque asiatique de développement, contrôlée par Tokyo (Andrianova *et al.*, 2015), avant que la BAD n'atténue son propos pour parler d'utile concurrence (China Daily, 2016), puis de complémentarité (Okutsu et Sun, 2018).

La Chine insiste pour souligner que ces projets ne visent pas une expansion politique et qu'ils ne sont pas l'expression d'un dessein géopolitique, puisque la BRI, souligne le gouvernement chinois, a une vocation économique. Cependant, la mise en œuvre de ces projets et des leviers financiers qui l'accompagnent, outre qu'elle semble coïncider avec le souci de contrer le projet américain de corridor indopacifique, aurait également pour effet de renforcer les relations avec les pays d'Asie centrale, accroissant l'influence économique et politique de la Chine tout en lui offrant un accès renforcé aux matières premières et en visant un objectif de sécurité pour sa frontière occidentale : il est difficile de ne pas y voir des retombées géopolitiques (Ekman, 2017, 2018).

FIGURE 1.4 Les corridors de la *Belt and Road Initiative*, 2015



Source : D'après National Development and Reform Commission (NDRC) (2015).

Les projets BRI ont suscité eux aussi des avatars. Après le lancement du corridor Chine-Asie centrale-Asie occidentale, puis de la Route polaire de la soie qui reprend essentiellement les activités anciennes de la Route maritime du Nord russe, l'Initiative des Trois Mers centre-européenne est un regroupement politique de pays de l'est de l'Union européenne, créé en 2016 avec la Déclaration de Dubrovnik. Le regroupement promeut un projet de corridor nord-sud européen entre l'Arctique norvégien et les Balkans méditerranéens. Par ce concept de *corridor*, l'initiative compte développer des projets majeurs d'infrastructures de transport, afin d'assurer la cohésion de l'Europe centrale et orientale (Luica, 2018 ; Korybko, 2018), mais aussi de développer de nouveaux moteurs de croissance en se connectant à la route maritime du Nord/route polaire de la soie (voir chapitre 6) au nord et au corridor Chine-Asie centrale-Asie occidentale, tout en prétendant mieux s'arrimer à l'Europe de l'Ouest, sur fond de différend entre, d'une part,

Bruxelles et plusieurs pays d'Europe de l'Ouest et, d'autre part, les pays d'Europe centrale quant à l'accueil à réserver aux projets majeurs d'investissements chinois (voir chapitre 10).

5.4. JAPON ET CORÉE DU SUD : DANS L'OMBRE DE LA CHINE ?

Japon : la diplomatie des routes de la soie

En 1997, le premier ministre japonais Ryutaro Hashimoto a lancé son projet de Diplomatie des routes de la soie, une initiative visant à développer et renforcer les transports et la connectivité entre l'Asie de l'Est et l'Asie centrale. Il s'agissait là d'une initiative politique qui complétait les efforts déjà entrepris par la Banque asiatique de développement (BAD) à travers le projet CAREC. Par le biais d'une série de visites diplomatiques et le versement d'aide au développement pour des montants relativement modestes (1,9 G\$ pour les cinq républiques d'Asie centrale sur la période 2001-2013) (Dadabaev, 2019), le Japon entendait ainsi non pas présider la construction d'infrastructures ou le développement de services de transport, mais souligner sa présence et développer des relations soutenues.

Corée du Sud : les corridors de transport, levier vers la réunification

L'Initiative de l'Eurasie (*Eurasia Initiative*) du gouvernement coréen de la présidente Park Geun-hye, proposait en octobre 2013 de développer des réseaux de transport et logistiques terrestres et maritimes via l'Arctique, reliant l'Asie et l'Europe pour renforcer la coopération économique entre ces régions, jeter les bases de la réunification de la péninsule coréenne et promouvoir l'influence coréenne dans la région (*Korea Herald*, 2013 ; Kwon, 2014 ; Robertson, 2014 ; Day, 2017). Déjà en 2001, ce levier visant à favoriser les exportations nord-coréennes et les initiatives économiques coréennes pour soutenir l'intégration de la Corée du Nord dans l'économie mondiale, en vue d'un graduel apaisement des relations inter-coréennes, faisait partie des politiques de Séoul (Wehrfritz, 2001).

Lancée quelques mois après le projet chinois des routes de la soie, et sans les moyens financiers de la Chine, l'initiative coréenne n'a pas pu dégager de grande visibilité. Des analystes sud-coréens recommandaient dès 2015 d'intégrer l'initiative eurasienne au projet BRI (Yonhap, 2015), et Séoul accepta cet alignement en 2017 (Xinhua, 2017).

Si les projets japonais et coréens ont parfois été interprétés à l'aune d'une rivalité avec la Chine pour maintenir un certain leadership économique en Asie centrale (China.org.cn, 2017), en réalité il semble que le jeu diplomatique et économique auquel se livrent les trois États procède davantage de la recherche d'objectifs différents, mutuellement compatibles. Certes, Chine et Japon entretiennent une concurrence pour l'obtention de contrats de lignes à grande vitesse (voir chapitre 5), ou le tracé de routes d'oléoducs par exemple. Mais en Asie centrale, cette rivalité n'est pas un jeu à somme nulle, chaque acteur développant sa stratégie : le Japon mise sur la vente de technologies de pointe, le développement humain, le respect des identités locales et sur l'entretien des infrastructures, tandis que la Corée vise les partenariats économiques dans la foulée des investissements passés de Daewoo, Samsung et LG (Laruelle, 2015 ; Dadabaev, 2018a, 2018b). Les gestes coréens ou japonais, sans doute de manière réaliste, ne visent pas à contenir, encore moins à évincer les projets chinois en Asie centrale.

CONCLUSION

Ainsi, contrairement à une idée bien ancrée, la Chine n'est pas à l'origine des projets de transports ferroviaires transasiatiques, ni sur le plan conceptuel ni en matière d'initiative commerciale, puisque c'est la DB Schenker qui a conçu le premier train Chine-Allemagne. Des expériences avaient déjà été menées avec le Transsibérien dès la fin des années 1970, et les investissements industriels coréens en Asie centrale ont également fourni un aiguillon économique au développement de liaisons ferroviaires de l'Asie de l'Est vers l'Asie centrale. L'idée de développer des corridors ferroviaires ou routiers à travers l'Asie centrale pour relier l'Europe à l'Asie orientale ne date pas d'hier : elle remonte, dans sa forme institutionnalisée, à 1959 sous l'égide de l'UNESCAP, pour ensuite prendre différents avatars alors qu'elle est reprise par l'OCDE, l'Union européenne, la Banque asiatique de développement, la Russie, le Japon, la Corée du Sud puis finalement la Chine. Des années de contacts, de dialogue n'ont souvent pas permis à ces projets d'aboutir, mais ils ont permis d'aborder les aspects, tout aussi cruciaux que les infrastructures, des normes douanières et techniques en vue d'aplanir ces obstacles à la circulation des convois. Les

entreprises de transport européennes et chinoises ont également joué un rôle décisif, en partenariat avec leurs partenaires industriels, dans l'organisation logistique des premiers convois, dès 2008, puis de nouveau en 2011.

Ce qui est certain, c'est que la concrétisation des projets de corridors transasiatiques est bien une œuvre chinoise. Les services ferroviaires avaient débuté dès 2011, à l'initiative de compagnies privées et de transport, mais l'augmentation rapide de l'offre de service et l'accélération des discussions en vue de la réalisation de projets d'infrastructures, souvent antérieurs certes à la BRI, sont le résultat de l'engagement de la Chine dans ce projet économique et géopolitique majeur en Asie. Discutés depuis 1959, ces projets de liaisons transasiatiques structurent l'initiative chinoise, à caractère économique, certes, mais dont la dimension géopolitique est majeure, puisqu'elle contribue à structurer les échanges entre les États de la périphérie chinoise et au-delà. La BRI pourrait permettre de les voir émerger à travers l'Asie centrale.

BIBLIOGRAPHIE

- Altermann, J. et J. Hillman (2017). « Iran's Railway Revolution, Reconnecting Asia », *CSIS Papers*, 10 mai, <<https://reconnectingasia.csis.org/analysis/entries/irans-railway-revolution/>>, consulté le 15 février 2019.
- Andrianova, A., Z. Agayev et K.L. Yap (2015). « Japan-Led ADB Starts Feeling Competitive Heat from AIIB », *Bloomberg*, 4 mai, <www.bloomberg.com/news/articles/2015-05-04/adb-unleashes-measures-to-boost-lending-capacityas-aiib-rises>, consulté le 12 mars 2019.
- Asian Development Bank et Greater Mekong Subregion (2010). *Connecting Greater Mekong Subregion Railways : A Strategic Framework*, Manille, Asian Development Bank.
- Azmi, H. (2018). « Malaysia, Singapore Ink Deal on Postponing High-Speed Rail Link », *BenarNews*, 5 septembre, <www.benarnews.org/english/news/malaysian/train-delayed-09052018162017.html>, consulté le 20 février 2019.

- Babin, J. (2018). « Les nouvelles routes de la soie chinoises : perspectives japonaises », *Regards géopolitiques. Bulletin du Conseil québécois d'études géopolitiques*, vol. 4, n° 3, p. 36-42.
- Banque asiatique de développement (BAD) (2017). *Unlocking the Potential of Railways. A Railway Strategy for CAREC, 2017-2030*, Manille, Banque asiatique de développement.
- Bobowski, S. et P. Pasierbiak (2018). « An Indo-Pacific Economic Corridor : Premises and Implications of the U.S. Project », Texte présenté à la Conférence internationale *12th International Days of Statistics and Economics*, Prague, 6-8 septembre.
- CAREC (2018). « Corridor Performance Measurement and Monitoring CPMM Behind the Border Survey », <<https://www.carecprogram.org/uploads/1.0-CAREC-Corridors-Performance-Measurement-and-Monitoring-cn.pdf>>, consulté le 15 juillet 2019.
- Chaudhury, D.R. (2017). « India-Eurasia Road Almost Ready, Container Dry Run Soon », *The Economic Times*, 3 avril, <<https://economictimes.indiatimes.com/industry/transportation/shipping-/transport/india-eurasia-road-almost-readycontainer-dry-run-soon/articleshow/57980716.cms>>, consulté le 11 mars 2019.
- China Daily (2016). « ADB Sees AIIB Competition as Good Thing », *China Daily*, 12 septembre, <www.chinadaily.com.cn/kindle/2016-09/12/content_26772080.htm>, consulté le 12 mars 2019.
- China.org.cn (2017). « La “diplomatie de la Route de la soie” du Japon », 19 avril, <http://french.china.org.cn/txt/2017-04/19/content_40680604.htm>, consulté le 2 avril 2019.
- Collection des traités (2019). *Accord intergouvernemental sur le réseau du chemin de fer transasiatique* (avec annexes), Jakarta, 12 avril 2006, New York, ONU.
- CNBC (2018). « Pompeo Announces \$113 Million in New US Initiatives in “Indo-Pacific” », *CNBC/Reuters*, 30 juillet, <www.cnbc.com/2018/07/30/pompeo-to-announce-initiatives-focusing-on-digital-economy-energy-an.html>, consulté le 13 mars 2019.

Commission européenne (CE) (2016). *Smart and Secure Trade Lanes Pilot* (SSTL), Bruxelles, <https://ec.europa.eu/taxation_customs/general-information-customs/customs-security/smart-secure-trade-lanes-pilot-sstl_fr>, consulté le 25 février 2019.

Dadabaev, T. (2018a). « “Silk Road” as Foreign Policy Discourse : The Construction of Chinese, Japanese and Korean Engagement Strategies in Central Asia », *Journal of Eurasian Studies*, vol. 9, n° 1, p. 30-41.

Dadabaev, T. (2018b). « Japanese and Chinese Infrastructure Development Strategies in Central Asia », *Japanese Journal of Political Science*, vol. 19, n° 3, p. 542-561.

Dadabaev, T. (2019). « Central Asia : Japan’s New Old Frontier », *Analysis from the East-West Center*, n° 136, Honolulu, East-West Center.

Day, D.C. (2017). « South Korea’s Eurasian Initiative : Balancer vs Follower », *International Multilingual Journal of Contemporary Research*, vol. 5, n° 1, p. 15-22.

Dayal, R. (2017). « TAR : Prospects and Challenges. Présentation, National Academy of Indian Railways, 21st Training Course on Operational Practices for Carriage of Freight Traffic on Railways », <www.aitd.net.in/ppt/21/3.%20TAR%20Prospects%20and%20challenges.pdf>, consulté le 14 février 2019.

Economic Times (2017). « India Proposed \$1 Billion Credit for Connectivity with ASEAN : Nitin Gadkari », *Economic Times*, 11 décembre,
<<https://economictimes.indiatimes.com/news/economy/foreign-trade/india-proposed-1-billion-credit-for-connectivity-with-asean-nitin-gadkari/articleshow/62021465.cms>>, consulté le 13 mars 2019.

Ekman, A. (2017). « China’s New Silk Roads : A Flexible Implementation Process », dans A. Ekman *et al.* (dir.), *Three Years of China’s New Silk Roads. From Words to (Re)Action ?*, Paris, Institut français des relations internationales, p. 9-16.

Ekman, A. (2018). « Défense des “intérêts fondamentaux” et rivalité Chine-États-Unis renforcées en Asie-Pacifique », dans A. Ekman (dir.), *La Chine dans le monde*, Paris, CNRS Éditions, p. 127-151.

- Emerson, M. et E. Vinokurov (2009). « Optimisation of Central Asian and Eurasian Trans-Continental Land Transport Corridors », *EUCAMP Working Paper 7*, Bruxelles, EU-Central Asia Monitoring.
- ESCAP (2003). *Review of Developments in Transport in the ESCAP Region*, New York, ONU, <<https://www.unescap.org/publications/review-developments-transport-escap-region-2003>>, consulté le 14 août 2019.
- Far Eastern Economic Review* (FEER) (1993). « Making Connections », 4 novembre.
- Far Eastern Economic Review* (FEER) (1994). « Construction Ahead », 1^{er} décembre.
- Fedorenko, V. (2013). « The New Silk Road Initiatives in Central Asia », *Rethink Paper 10*, Washington, DC, Rethink Institute.
- Fu, J. (2004). « UN Promotes Role of Eurasian Continental Link », *China Daily*, 27 août, p. 2.
- GMS Secretariat (2016). *Review of Configuration of the Greater Mekong Subregion Economic Corridors*, Manille, Banque asiatique de développement.
- Gurt, M. (2014). « Landlocked Central Asia Gets Shorter Railway Link to Persian Gulf », *Reuters*, 3 décembre, <<https://in.reuters.com/article/turkmenistan-railway/landlocked-central-asia-gets-shorter-railway-link-to-persian-gulf-idINKCN0JH1Q820141203>>, consulté le 3 avril 2019.
- Haokip, T. (2011). « India's Look East Policy : Its Evolution and Approach », *South Asian Survey*, vol. 18, n° 2, p. 239-257.
- Helle, R. (1977). « Future of Rail Container Transport in Eurasia », *GeoJournal*, vol. 1, n° 3, p. 55-60.
- Huang, L., F. Lasserre et É. Mottet (2018). « Nouvelles liaisons ferroviaires transasiatiques : une entreprise stratégique ? », *Politique étrangère*, vol. 1, p. 119-131.
- Jetin, B. (2018). « “One Belt-One Road Initiative” and ASEAN Connectivity : Synergy Issues and Potentialities », dans B. Deepka

- (dir.), *China's Global Rebalancing and the New Silk Road*, Singapour, Springer, p. 139-150.
- Kasuga, K. (1997). « Trans-Asian Railway », *Japan Railway and Transport Review*, vol. 12, p. 31-35.
- Korea Herald* (2013). « Park Seeks “Eurasia Initiative” to Build Energy, Logistics Links », 18 octobre, <www.koreaherald.com/view.php?ud=20131018000620>, consulté le 12 février 2019.
- Korybko, A. (2018). « The Three Seas’ “Via Carpathia” Will Complete The Arctic-Mediterranean Corridor », *Eurasia Future*, 4 juillet, <<https://eurasiafuture.com/2018/07/04/the-three-seas-via-carpathia-will-complete-the-arctic-mediterranean-corridor/>>, consulté le 11 mars 2019.
- Kwon, Y. (2014). « South Korea’s Eurasia Ambitions », *The Diplomat*, 20 août, <<https://thediplomat.com/2014/08/south-koreas-eurasia-ambitions/>>, consulté le 11 mars 2019.
- Laruelle, M. (2015). « The US Silk Road : Geopolitical Imaginary or the Repackaging of Strategic Interests ? », *Eurasian Geography and Economics*, vol. 56, n° 4, p. 360-375.
- Le Roy, J. (2004). « La route ferroviaire de la soie : un pont terrestre eurasiatique par l’Asie centrale ? », dans G. Hervouet, T. Juneau et F. Lasserre (dir.), *Asie centrale et Caucase : une sécurité mondialisée*, Québec, Presses de l’Université Laval, p. 125-139.
- Levinson, M. (2016). *The Box : How the Shipping Container Made the World Smaller and the World Economy Bigger*, 2^e éd., Princeton, Princeton University Press.
- Luica, P. (2018). « A New Initiative to Better Integrate CEE with Western Europe », *Railway Pro*, 28 septembre, <www.railwaypro.com/wp/a-new-initiative-to-better-integrate-cee-with-western-europe/>, consulté le 11 mars 2019.
- Mahapatra, D. (2012). « The North-South Corridor : Prospects of Multilateral Trade in Eurasia », *Russia Beyond*, 14 mars, <www.rbth.com/articles/2012/03/14/the_north-south_corridor_prospects_of_multilateral_trade_in_eurasia_15134>, consulté le 3 avril 2019.

Maini, T.S. (2016). « India, Myanmar and the Indo-Pacific Economic Corridor », *Modern Diplomacy*, 10 septembre, <<https://moderndiplomacy.eu/2016/09/10/india-myanmar-and-the-indo-pacific-economic-corridor/>>, consulté le 13 mars 2019.

Ministry of Foreign Affairs of Japan (MOFA) (2015). « Announcement of “Partnership for Quality Infrastructure : Investment for Asia’s Future” », Official Development Assistance, Tokyo, <www.mofa.go.jp/policy/oda/page18_000076.html>, consulté le 13 mars 2019.

Miracola, S. (2018). « The Indo-Pacific “Encirclement” : How Is China Reacting ? », *Commentary*, Italian Institute for International Political Studies, 4 juin, <www.ispionline.it/en/pubblicazione/indo-pacific-encirclement-how-chinareacting-20716>, consulté le 5 avril 2019.

National Development and Reform Commission (NDRC) (2015). *Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road*, Ministry of Foreign Affairs et Ministry of Commerce of the People’s Republic of China, with State Council authorization 2015/03/28, Beijing, <http://en.ndrc.gov.cn/newsrelease/201503/t20150330_669367.html>, consulté le 17 février 2019.

Nations Unies (s. d.). « Trans-Asian Railway Network », Nations Unies, New York, <www.unescap.org/resources/trans-asian-railway-network-map>, consulté le 14 août 2019.

NDTV (2017). « US, India to Revive “New Silk Road” Seen as Counter to China’s Belt and Road Project », *NDTV*, 24 mai, <www.ndtv.com/india-news/us-india-to-revive-new-silk-road-to-counter-chinas-belt-and-road-oborproject-1697632>, consulté le 12 mars 2019.

Nouwens, V. (2018). « President Trump’s Indo-Pacific Economic Investment Initiative : Good, But Not Enough », *Commentary*, 6 août, Royal United Services Institute (RUSI), <<http://rusi.org/commentary/president-trumpsindo%E2%80%93pacific-economic-investment-initiative-good-not-enough>>, consulté le 13 mars 2019.

OCDE/CEMT (2006). *Les liaisons de transport entre l'Europe et l'Asie*, Paris, OCDE, 85 p.

Okutsu, A. et N. Sun (2018). « AIIB and ADB Say they Complement Each Other Rather than Compete », *Nikkei Asian Review*, 12 juin, <<https://asia.nikkei.com/Spotlight/The-Future-of-Asia-2018/AIIB-and-ADB-say-they-complement-each-other-rather-than-compete>>, consulté le 12 mars 2019.

Pepe, J.M. (2016). *Beyond Energy. Trade and Transport in a Reconnecting Eurasia*, Berlin, Springer.

Perelman, R. (2015). « Entre Asie et Europe, les Routes ferrées de la soie », *Asie 21*, <www.asie21.com/2015/09/30/entre-asie-et-europe-les-routes-ferrees-de-la-soie/>, consulté le 15 février 2019.

Peyrouse, S. et G. Raballand (2015). « Central Asia : The New Silk Road Initiative's Questionable Economic Rationality », *Eurasian Geography and Economics*, vol. 56, n° 4, p. 405-420.

PressTV (2018). « India, Iran, Russia Push Alternative to Suez Canal », *PressTV*, 31 octobre, <www.presstv.com/DetailFr/2018/10/31/578639/Iran-India-Russia-transport-corridor-central-Asia>, consulté le 11 mars 2018.

Railway Pro (2016), « Turkmenistan signs agreement on Trans-Asian Railway Network », <www.railwaypro.com/wp/turkmenistan-signs-agreement-on-trans-asian-railway-network/>, consulté le 15 juillet 2019.

Rediff (2002). « India, Russia, Iran to Sign North-South Corridor Agreement », 20 mai, <www.rediff.com/money/2002/may/20nstc.htm>, consulté le 4 avril 2019.

Réseau international (2016). « Russie, Iran et Azerbaïdjan d'accord sur un corridor de transport qui bouleverse le Grand Jeu du Moyen-Orient », 21 avril 2016, <<http://reseauinternational.net/russie-iran-et-azerbaidjan-daccord-sur-un-corridor-de-transport-qui-bouleverse-le-grand-jeu-du-moyen-orient/>>, consulté le 8 février 2019.

Reuters (2013). « Singapore, Malaysia Agree to High-Speed Rail Link », *Reuters*, 19 février, <www.reuters.com/article/us-singapore>

[malaysia/singaporemalaysia-agree-to-high-speed-rail-link-idUSBRE9I05720130219](https://www.reuters.com/article/us-malaysia-singaporemalaysia-agree-to-high-speed-rail-link-idUSBRE9I05720130219), consulté le 1^{er} juin 2018.

Reuters (2018). « Malaysia Axes Project to Build High-Speed Rail Link with Singapore », *Reuters*, 28 mai, <www.reuters.com/article/us-malaysia-politicsrail-singapore/malaysia-pm-to-drop-high-speed-rail-project-with-singaporeft-idUSKCN1IT0PA>, consulté le 1^{er} juin 2018.

Robertson, J. (2014). « Seoul’s Middle-Power Turn in Samarkand ? », *The Diplomat*, 8 juillet, <<https://thediplomat.com/2014/07/seouls-middle-power-turn-in-samarkand/>>, consulté le 11 mars 2019.

Rosenberger, L. (2017). « The Rise and Fall of America’s New Silk Road Strategy », *EconoMonitor*, 12 mai, <www.economonitor.com/blog/2017/05/the-rise-and-fall-of-americas-new-silk-road-strategy>, consulté le 21 février 2019.

Rowley, A. (2018). « Trump’s Infrastructure Dream for the Indo-Pacific Lacks One Crucial Element – Money », *South China Morning Post*, 2 août, <www.scmp.com/comment/insight-opinion/united-states/article/2157749/trumps-infrastructure-dream-indo-pacific-lacks>, consulté le 13 mars 2019.

Sarma, H. et D. Menezes (2018). « The International North-South Transport Corridor (INSTC) : India’s Grand Plan for Northern Connectivity », *Polar Connection*, 6 juin, <<http://polarconnection.org/india-instc-nordic-arctic>>, consulté le 11 mars 2019.

Silk Road Fund (2015). « About Us », <www.silkroadfund.com.cn/enweb/23775/23767/index.html>, consulté le 7 janvier 2019.

Soong, J.J. (2016). « The Political Economy of the GMS Development between China and Southeast Asian countries : Geo-economy and Strategy Nexus », *The Chinese Economy*, vol. 49, n° 6, p. 442-455.

Spector, E. (2002). « The North-South Transport Corridor », *Brookings*, 3 juillet, <www.brookings.edu/articles/the-north-south-transport-corridor>, consulté le 3 avril 2019.

Sundararaman, S. (2017). « Indo-Pacific Economic Corridor : A Vision in Progress », *Commentaries*, 10 février, Observer Research Foundation

(New Delhi), <www.orfonline.org/research/indo-pacific-economic-corridor-a-vision-in-progress/>, consulté le 13 mars 2019.

Swanström, N. (2011). *China and Greater Central Asia-New Frontiers ?*, Washington, DC, Johns Hopkins University ; Stockholm, Institute for Security and Development Policy.

The Hindu (2007). « Bangladesh Joins Trans-Asian Railway Network », 13 novembre, <www.thehindu.com/todays-paper/tp-international/Bangladesh-joins-TransAsian-Railway-network/article14874068.ece>, consulté le 12 février 2019.

Times of India (2014). « Sushma Tells Indian Envoys to “Act East” and Not Just “Look East” », *Times of India*, 26 août, <<https://timesofindia.indiatimes.com/india/Sushma-tells-Indian-envoys-to-act-east-and-not-just-look-east/articleshow/40931866.cms>>, consulté le 13 mars 2019.

TRACECA (s. d.). « Transport Corridor Europe-Caucas-Asia », <<http://www.traceca.org.tr/>>, consulté le 15 juillet 2019.

TRACECA (2009). « TRACECA – Restoration of the Historic Silk Road », <www.traceca-org.org/en/countries/azerbaijan/azerbaijan-in-traceca/>, consulté le 15 juillet 2019.

UNECE (2013). « Unified Railway Law : Breakthrough towards a Euro-Asian and Even a Global Legal Regime for Rail Transport », UNECE, 1^{er} mars, <www.unece.org/info/media/presscurrent-press-h/transport/2013/unifiedrailway-law-breakthrough-towards-a-euro-asian-and-even-a-globallegal-regime-for-rail-transport/unified-railway-law-breakthrough-towards-a-euro-asian-and-even-a-global-legal-regime-for-rail-transport.html>, consulté le 2 avril 2019.

UNESCAP (2003). « Review of Developments in Transport in the ESCAP Region », New York.

US Aid (2015). *Indo-Pacific Economic Corridor (IPEC) Phase I : Coordinated Regional Trade Analysis*, Washington, DC.

Wanderpepen, X. (2017). « Enjeux géopolitiques du fret international : l'exemple de l'Eurasie », *Revue internationale et stratégique*, vol. 3, n° 107, p. 113-122.

Wehrfritz, G. (2001). « The Coming Rail Boom », *Newsweek*, <www.newsweek.com/coming-rail-boom-151209>, consulté le 11 mars 2019.

Xinhua (2017). « Interview : Belt and Road Initiative to embody Eurasia era : S. Korean Chief Delegate », *Xinhua*, 13 mai, <www.xinhuanet.com//english/2017-05/13/c_136279406.htm>, consulté le 12 mars 2019.

Yonhap (2015). « S. Korea Urged to Link Eurasia Initiative with China's "One Belt One Road" Strategy », *Yonhap News Agency*, 15 décembre, <<https://en.yna.co.kr/view/AEN20151215004300320>>, consulté le 12 mars 2019.

Yu, H. (2017). « Infrastructure Connectivity and Regional Economic Integration in East Asia : Progress and Challenges », *Journal of Infrastructure, Policy and Development*, vol. 1, n° 1, p. 44-63.

Zhou, V. (2018). « Not to Be Outdone, Trump Offers Rival to China's New Silk Road », *Inkstone News*, 31 juillet, <www.inkstonenews.com/politics/pompeo-unveils-new-indo-pacific-investments-counter-chinas-belt-and-road/article/2157635>, consulté le 13 mars 2019.

-
1. *Asian Land Transport Infrastructure Development (ALTID)*.
 2. Commission Européenne, *TRACECA 1993-2002, Progress Report III*, Bruxelles, <www.traceca.org.org/fileadmin/fm-dam/TAREP/31xh/31xh6.pdfp.32>, consulté le 21 février 2019.
 3. TRACECA, *Investment Projects*, <www.traceca.org.org/en/investments/>, consulté le 21 février 2019.
 4. Une rupture de charge est une étape pendant laquelle des marchandises ou des passagers transportés par un premier véhicule sont transférés dans un second véhicule, ce qui correspond à un transbordement.
 5. Sauf indication contraire, c'est le dollar américain qui est utilisé dans l'expression de valeurs monétaires en dollars.
 6. Mentionnons ainsi des études comparatives : Verny, J. et Grigentin, C. (2009). « Container Shipping on the Northern Sea Route », *International Journal of Production Economics*, vol. 122, n° 1, p. 107-117 ; Lee, S.-W. (2012). « Potential Arctic Shipping : Change, Benefit, Risk », dans O. Young, J. Deong Kim et Y. Hyung Kim (dir.), *The Arctic in World Affairs*, Honolulu, Korea Maritime Institute et East-West Center, p. 39-55.
 7. La politique *Act East* a pris le relais en 2014 de la politique *Look East* promue à partir de 1991 par le premier ministre Narsimha Rao (Haokip, 2011). Ce changement d'optique traduit une volonté d'affirmation régionale plus marquée sous le gouvernement de Narendra Modi, premier ministre

indien depuis 2014 (*Times of India*, 2014). Dans le cadre de la politique *Look East/Act East*, plusieurs projets de transport entre l’Inde, le Myanmar, la Thaïlande et le Laos avaient été formulés, tandis que New Delhi proposait une ligne de crédit de 1 G\$ (*Economic Times*, 2017).

8. Lancé en 2015 par le Japon, le Partenariat pour des infrastructures de qualité est un programme d’aide aux investissements en infrastructures. Il prend acte des moyens financiers moindres du pays et s’efforce de souligner implicitement la différence entre les infrastructures de qualité que le Japon peut permettre de produire et de financer, et les infrastructures de qualité moindre que des concurrents, comme la Chine, construisent rapidement en Asie (MOFA, 2015 ; Pavlicevic, 2017 ; Yu, 2017 ; Babin, 2018).

CHAPITRE 2

LES NOUVELLES ROUTES DE LA SOIE EN ASIE CENTRALE

Ambitions géographiques centrasiatiques et projet géopolitique chinois

Julien Thorez

Bien que l'expression « route de la soie » ait été forgée au XIX^e siècle dans le but de décrire les échanges entre l'Asie et l'Europe aux périodes antiques et médiévales, elle fait l'objet d'un usage fréquent depuis la fin des années 1980 pour analyser et orienter les recompositions géographiques, géoéconomiques et géopolitiques contemporaines du cœur du continent asiatique¹. Tout à la fois concept analytique et outil géopolitique, cette notion a sans surprise également été convoquée par Xi Jinping lors de l'annonce en septembre 2013 à Astana du projet *One Belt, One Road* (OBOR) renommé depuis *Belt and Road Initiative* (BRI). À cette occasion, le président chinois a proposé à ses partenaires centrasiatiques de développer conjointement une « ceinture économique le long de la route de la soie » (*Silk Road Economic Belt*, SREB), dans la perspective de resserrer les liens économiques et financiers, d'approfondir les coopérations, y compris politiques, et d'étendre les espaces de développement au sein de la région eurasiatique (MOFA, 2013).

Cette déclaration a été rapidement complétée par l'annonce de la création d'une route de la soie maritime et par la fondation de plusieurs institutions destinées à assurer le financement du projet. À l'automne 2014 ont été créés le Fond de la route de la soie et la Banque asiatique d'investissement dans les infrastructures (BAII), laquelle compte aujourd'hui 70 pays membres, dont 4 des 5 États centrasiatiques (Kazakhstan, Kirghizstan, Ouzbékistan, Tadjikistan).

Depuis son lancement, le projet chinois a fait l'objet de très nombreuses analyses, dans la sphère politique et diplomatique comme dans le champ scientifique. Certaines estiment que cette initiative est fondamentalement un projet géographique et géoéconomique (Vicenty, 2016 ; Foucher, 2017) ; d'autres mettent en avant sa dimension géopolitique, considérant que la Chine souhaite, grâce à la BRI, convertir son poids économique en influence politique (Rolland, 2015). De même, plusieurs travaux soulignent l'originalité du projet, à travers son ambition de donner une dimension continentale à la mondialisation (Foucher, 2017) ou son développement résolument multiforme (Sternberg, Ahearn et McConnel, 2017 ; Bagatine, 2018), tandis que d'autres rappellent que la BRI s'inspire de projets l'ayant précédée, par exemple en ce qui concerne la circulation ferroviaire transcontinentale entre l'Asie orientale et l'Europe occidentale (Huang, Lasserre et Mottet, 2018 ; Bitabarova, 2018). Tous se rejoignent néanmoins pour souligner l'ampleur de cette initiative symboliquement conçue pour se déployer jusqu'en 2049.

Dans la BRI, l'Asie centrale occupe une place particulière, puisque deux des six corridors de transport continentaux prévus par le projet transitent par son territoire – le corridor Chine-Europe et le corridor Chine-Asie occidentale. En raison de sa situation géographique et de sa trajectoire historique – qui est notamment marquée par l'accession à l'indépendance des Républiques socialistes soviétiques en 1991 –, l'Asie centrale revêt une grande importance géopolitique pour la Chine, même si, contrairement à la plupart des autres régions concernées par la BRI, les puissances occidentales, en particulier les États-Unis, n'y jouent qu'un rôle secondaire (Sheng, 2017). En revanche, son poids est moindre dans le domaine économique. Bien qu'elle soit la première partenaire commerciale du Xinjiang, l'Asie centrale ne compte que pour 1 % du commerce extérieur de la République populaire de Chine (tableaux 2.1 et 2.2).

1. LA BRI, UNE INITIATIVE BIEN ACCUEILLIE PAR LES ÉTATS CENTRASIATIQUES

La BRI a été favorablement accueillie par les États centrasiatiques, comme l'a relevé le Comité exécutif de la CEI (CEI, 2016). Tous participent au projet, alors que le Turkménistan et, dans une moindre mesure, l'Ouzbékistan et le Tadjikistan affichent généralement des réserves vis-à-vis des initiatives multilatérales.

1.1. UN PROJET PORTÉ PAR UN « VOISIN PUISSANT, AMI ET FIABLE »

La place politique et économique acquise par la Chine en Asie centrale, depuis le tournant des années 1990, est la première raison expliquant l'adhésion des pays centrasiatiques à la BRI (Laruelle et Peyrouse, 2013). Après une période initiale de méfiance réciproque (Kellner, 1996), la Chine est en effet devenue, aux côtés de la Russie, un acteur politique et économique incontournable dans la région.

Si des différends persistent sur la gestion des cours d'eau transfrontaliers (Ili, Irtych) (Tuerxun et Tashi, 2015), les pays centrasiatiques et la Chine entretiennent aujourd’hui une relation politique approfondie permise par la levée des principaux points de discorde les ayant opposés au début des années 1990. Éminemment symboliques, les contentieux frontaliers ont ainsi été réglés avec le Kazakhstan, puis avec le Kirghizstan et le Tadjikistan (Kellner, 2011). Plus fondamentalement, le rapprochement entre les pays centrasiatiques et la Chine a aussi été lié au fait qu’ils partagent des points de vue communs ou proches sur les questions internationales et régionales. Tous soutiennent l’idée d’une mondialisation multipolaire et s’accordent sur les principes de la sécurité en Eurasie centrale. Alors que le Kazakhstan et le Kirghizstan abritent une importante minorité ouïghoure, les pays centrasiatiques rejoignent les préoccupations chinoises sur le séparatisme, le fondamentalisme et le terrorisme (Laruelle et Peyrouse, 2013). Cette proximité politique s’est concrétisée par la signature de partenariats stratégiques bilatéraux et par la participation du Kazakhstan, du Kirghizstan, de l’Ouzbékistan et du Tadjikistan à l’Organisation de coopération de Shanghai (OCS). Elle constitue aujourd’hui l’un des fondements de l’engagement des pays d’Asie centrale dans la BRI (Laruelle, 2018).

Depuis les indépendances, la Chine est également devenue l'un des principaux partenaires économiques de l'Asie centrale. Elle y a multiplié les investissements, notamment dans le secteur énergétique (voir ci-dessous) ; elle y a attribué de nombreux prêts, tout en se gardant d'intervenir dans la vie politique intérieure des États nouvellement souverains (Diener, 2015 ; Sternberg, Ahearn et McConnel, 2017). Dans le même temps, les échanges commerciaux – asymétriques – ont rapidement progressé, leur valeur passant de 460 M\$ en 1992 à près de 2 G\$ en 2000, puis à près de 40 G\$ en 2010 et même 50 G\$ en 2013, selon les données du Bureau national des statistiques chinois (tableau 2.1). Dans ce contexte, les pays centrasiatiques perçoivent la BRI comme une occasion pour conforter leur relation politique et économique avec leur puissant voisin oriental. Ils espèrent y trouver un outil de financement de leur économie et de leurs infrastructures (Bitabarova, 2018).

**TABLEAU 2.1
Les échanges commerciaux entre la Chine et l'Asie centrale
(2000-2017)**

	Valeur (md \$)	Part de l'Asie centrale dans le commerce extérieur chinois (%)
2000	1,816	0,38
2005	8,723	0,61
2010	39,532	1,34
2011	40,342	1,11
2012	45,942	1,19
2013	50,275	1,21
2014	45,007	1,05
2015	32,613	0,83
2016	30,044	0,82
2017	35,875	0,87

Source : D'après Bureau national des statistiques de Chine (2000-2017).

1.2. UN IMAGINAIRE GÉOPOLITIQUE FAVORABLE À L'ASIE CENTRALE

L'intérêt des pays d'Asie centrale pour la BRI tient également à l'imaginaire géopolitique véhiculé par le projet, à travers sa référence aux « nouvelles routes de la soie », car cette notion est l'une des assises conceptuelles de la rhétorique qu'ils développent depuis les indépendances. De leur point de vue, elle présente l'intérêt majeur de replacer la région au cœur de la géographie de l'Eurasie. Or, dans les grandes lignes de partage du monde, l'Asie centrale connaît, depuis le début de la période moderne, une certaine marginalité, liée à la maritimisation des échanges, que son poids démographique, économique et politique – modeste – n'a jamais compensée, y compris pendant la période d'expansion des empires européens dans la région. De surcroît, la théorie géopolitique du Heartland, avancée par H. Mackinder en 1904, qui associait au contrôle de l'Eurasie centrale la domination de l'Ancien Monde, a été largement invalidée (Lacoste, 2012). Par ailleurs, à la différence du « nouveau Grand Jeu » qui, tout en offrant une place décisive à l'Asie centrale dans les équilibres régionaux, met l'accent sur les rivalités géopolitiques et géoéconomiques, la notion de *nouvelles routes de la soie* possède la qualité de privilégier une approche des relations internationales fondée sur la coopération, c'est-à-dire une approche positive de la mondialisation (Thorez, 2016). Les autorités centrasiatiques, notamment kazakhstanaises, voient donc dans la BRI une occasion de concrétiser une idée qu'elles soutiennent depuis longtemps.

1.3. UNE INITIATIVE S'ARTICULANT AVEC LES PROJETS NATIONAUX ET RÉGIONAUX

Les pays d'Asie centrale ont eu d'autant moins de difficulté à répondre positivement à l'initiative chinoise que celle-ci a été conçue pour s'articuler avec les projets nationaux et régionaux qu'ils développent.

D'une part, la BRI rejoint la volonté des États centrasiatiques d'accélérer leur désenclavement, qui est un des principaux volets de leur politique d'aménagement du territoire. Visant la fluidification et la massification des flux eurasiatiques, les objectifs territoriaux de la BRI viennent conforter la dimension internationale de la « construction territoriale de l'indépendance » (Thorez, 2007). Convaincu par cette approche, le Kazakhstan a, réciproquement, décidé d'adopter en 2014 un plan de développement intitulé *Nurly Zhol* [le chemin lumineux] conçu pour être coordonné avec la réalisation de la ceinture économique de la

route de la soie (Dave, 2018 ; Bitabarova, 2018), l'idée du président Noursoultan Nazarbaïev, en poste jusqu'en mars 2019, étant de faire de son pays un pont entre l'Asie et l'Europe s'articulant avec le projet chinois de développer les corridors de transport transcontinentaux, tout en maintenant une autonomie économique et politique.

D'autre part, la BRI ne souhaite pas concurrencer, mais compléter les quelques initiatives d'intégration régionale développées en Asie centrale. En particulier, elle ne se présente pas comme une option de rechange à l'Union économique eurasiatique (UEE) qui, depuis 2015, regroupe autour de la Russie la Biélorussie, l'Arménie, le Kazakhstan et le Kirghizstan. Cette approche la distingue nettement des projets états-unis et européens qui, recourant eux aussi à la notion des *nouvelles routes de la soie*, désirent réduire l'influence de la Russie en Asie centrale, en privilégiant respectivement les échanges avec l'Asie méridionale (programme *New Silk Road Initiative*) ou avec l'Europe orientale (programme Transport corridor Europe-Caucase-Asie (TRACECA) (Laruelle, 2015). Au contraire, la BRI assure aux pays centraasiatiques la possibilité de préserver leurs relations avec leurs différents partenaires, notamment avec la Russie (au moment où cette dernière opère un rapprochement avec la Chine).

Si tous les pays centraasiatiques participent à la BRI, leur niveau d'implication dans le projet n'est pas égal. Le Kazakhstan apparaît comme l'État le plus engagé, suivi par le Kirghizstan, le Tadjikistan et l'Ouzbékistan (Vakulchuk et Overland, 2019). De son côté, le Turkménistan montre davantage de réserves, bien que le pays entretienne depuis la fin des années 2000 des relations économiques étroites avec la Chine (exportations de gaz). Au sein des sociétés centraasiatiques, l'attitude vis-à-vis de la Chine et de la BRI n'est pas non plus unanime. Les élites politiques et économiques défendent généralement des positions prochinoises, car elles tirent profit politiquement et économiquement de cette relation, y compris par la captation illégale de fonds publics (Laruelle, 2018). Mais des pans de la société affichent leur crainte et leur hostilité vis-à-vis de la Chine, en particulier au Kazakhstan et au Kirghizstan, où des mouvements nationalistes dénoncent la présence accrue du puissant voisin oriental que subit le pays (Sadovskaia, 2014)².

2. UN TOURNANT DANS LES RELATIONS CHINE-ASIE CENTRALE ?

La BRI est souvent présentée comme une offre de mondialisation distincte (Foucher, 2017), dont le développement marquerait une évolution fondamentale de la projection internationale de la Chine et, par voie de conséquence, de la structuration géographique et géopolitique de l'Eurasie. En Asie centrale, la majorité des politiques et des experts soutiennent également cette idée, estimant que 2013 constitue un tournant dans l'histoire de la région (Karin, 2016). Toutefois, la plupart des publications scientifiques considèrent à l'inverse que la BRI s'inscrit dans la continuité de la politique centrasiatique menée par la Chine depuis les années 1990, même si son *soft power* s'est intensifié au cours des dernières années (Dave, 2018 ; Bitabarova, 2018 ; Vakulchuk et Overland, 2019).

2.1. UNE INITIATIVE DANS LA CONTINUITÉ DE LA POLITIQUE CENTRASIATIQUE DE LA CHINE

Après les indépendances, la Chine a, comme les puissances régionales (Turquie, Iran, etc.) et mondiales (États-Unis, Union européenne, etc.), développé sa présence en Asie centrale, à l'occasion du processus de diversification des acteurs politiques, économiques et sociaux survenu après la disparition de l'URSS (Thorez, 2015). Aussi l'implication de la Chine dans des projets centrasiatiques a-t-elle précédé l'annonce de la ceinture économique de la route de la soie en 2013.

Depuis les années 1990, des acteurs chinois ont réalisé d'importants investissements dans l'industrie et dans le transport, tandis que le commerce bénéficiait de programmes plus modestes, quoique plus nombreux³. Dans le domaine des transports, l'action de la Chine s'est, en premier lieu, concentrée sur les axes la reliant à l'Asie centrale, notamment pour favoriser ses importations de matières premières. Elle a investi 3 G\$ dans la construction d'un oléoduc reliant les gisements de l'Ouest kazakhstanais à son territoire, qui est conjointement exploité depuis 2006 par la China National Petroleum Corporation (CNPC) et KazMunaiGas. Elle a financé l'édification d'un gazoduc reliant le Turkménistan au Xinjiang via l'Ouzbékistan et le Kazakhstan, qui a été inauguré en 2009. Par ailleurs, une seconde voie ferrée connectant les réseaux ferroviaires kazakhstanais et chinois, via la gare frontière de Khorgos/Altynkol, a été mise en service, en

décembre 2011, tandis que le réseau routier bénéficiait d'investissements destinés à rénover ou à édifier des routes transfrontalières⁴.

Mais la Chine s'est aussi engagée dans des projets qui ne concernaient pas directement l'amélioration de son accessibilité. Au Tadjikistan, elle a contribué à l'unification du réseau routier national, en investissant 300 M\$ dans la modernisation de l'axe Douchanbe-Khodjent (reconstruction de la route, percement de tunnels, etc.), qui relie le nord et le centre du pays (Wolters, 2018). En Ouzbékistan, la China Exim Bank a participé au financement d'une nouvelle voie ferrée entre Pop et Angren, à hauteur de 350 M\$. Sa construction, qui a débuté en juin 2013 et qui s'est achevée dans le cadre de la BRI, a notamment été assurée par la China Railway Tunnel Group (CRTG) (Rakhimov, 2016). Bien que présentée comme un maillon des nouvelles routes de la soie, cette voie connecte surtout Tachkent, la capitale, et le Ferghana, qui est la région ouzbèke la plus peuplée.

Depuis 2013, la Chine, ses institutions bancaires ainsi que ses entreprises continuent de s'impliquer dans le transport et la logistique en Asie centrale, même si les projets de construire une voie ferrée entre la Chine, le Kirghizstan et l'Ouzbékistan, via Torougart, et entre la Chine le Kirghizstan et le Tadjikistan, via Irkechtam, se heurtent pour le moment à des contraintes géographiques, économiques et politiques. Elles ont poursuivi l'édition de nouvelles infrastructures frontalières, notamment à Khorgos où une vaste zone logistique et commerciale transfrontalière prend forme entre la Chine et le Kazakhstan (Cariou, 2018 ; Damiani et Bachelet, 2018). De même, elles ont engagé 400 M\$ dans la rénovation de la route qui relie le nord au sud du Kirghizstan (Sternberg, Ahearn et McConnel, 2017). Au Tadjikistan, elles ont mené à son terme l'édition de la voie ferrée Vakhdat-Yavan, inaugurée en 2016 à l'occasion du vingt-cinquième anniversaire de l'indépendance, qui connecte le réseau central au réseau méridional. Au Kazakhstan, China Railway International Group (CREC) construit le métro léger d'Astana.

Cela dit, la BAII n'a, jusqu'à présent, prévu de financer que deux projets en Asie centrale dans le secteur des transports, selon la liste des projets publiée en mars 2019 : la reconstruction, au Tadjikistan, de la route reliant Douchanbe à la frontière de l'Ouzbékistan et l'électrification, en Ouzbékistan, de la voie ferrée entre Boukhara et Ourguentch (AIIB, 2019). Mais surtout, il faut, plus largement, noter que l'annonce de la BRI n'a pas

mécaniquement entraîné une croissance des investissements chinois dans la région. Au Kazakhstan et au Kirghizstan, ils ont même respectivement chuté de moitié et d'un tiers entre 2013 et 2016 (Laruelle, 2018).

2.2. DES EFFETS LIMITÉS SUR LES ÉCHANGES COMMERCIAUX

L'initiative chinoise ne semble pas non plus avoir eu d'effet notable sur les échanges commerciaux entre l'Asie centrale et la Chine. Même si leur valeur doit être appréhendée avec prudence, en raison de leur dépendance aux cours des matières premières et de l'importance du commerce informel, les données produites par le Bureau national des statistiques chinois montrent que leur croissance a devancé la mise en œuvre de la BRI. C'est en effet au cours des années 2000 que les échanges commerciaux entre l'Asie centrale et la Chine ont enregistré la progression la plus rapide, leur valeur ayant plus que décuplé au cours de cette décennie, tandis que la part de l'Asie centrale dans le commerce extérieur chinois passait d'environ 0,4 % à 1,34 % (tableau 2.1).

Au contraire, le lancement de la BRI a paradoxalement correspondu jusqu'à présent à une période d'infexion de la dynamique de croissance. D'une part, les échanges commerciaux ont vu leur valeur décroître, passant de 50 G\$ en 2013 à 35 G\$ en 2017, essentiellement du fait de la baisse de la valeur des exportations centrasiatiques, qui sont dominées par les matières premières (pétrole, gaz, minéraux, etc.) (tableaux 2.2 et 2.3). D'autre part, la part de l'Asie centrale dans le commerce extérieur chinois s'est repliée au cours des années 2010, retombant sous la barre des 1 % en 2015.

**TABLEAU 2.2
Les exportations de la Chine vers l'Asie centrale (en G\$)**

	2000	2005	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Kazakhstan	0,598	3,896	9,32	9,556	11,000	12,545	12,709	8,441	8,282	11,546
Kirghizstan	0,110	0,867	4,127	4,976	5,073	5,075	5,242	4,282	5,605	5,336
Ouzbékistan	0,039	0,23	1,181	2,166	1,783	2,613	2,678	2,228	2,007	2,749
Tadjikistan	0,006	0,143	1,376	1,996	1,747	1,869	2,468	1,795	1,725	1,301
Turkménistan	0,120	0,09	0,525	0,784	1,699	1,137	0,954	0,815	0,338	0,368
Asie centrale	0,765	5,226	16,529	19,478	21,302	23,239	24,051	17,561	17,967	21,318
Monde	249	761	1577	1898	2048	2209	2342	2227	2097	2263
Part de l'Asie centrale (%)	0,31	0,69	1,06	1,03	1,04	1,05	1,03	0,79	0,86	0,94

TABLEAU 2.3
Les importations de la Chine depuis l'Asie centrale (en G\$)

	2000	2005	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Kazakhstan	0,958	2,909	11,128	15,394	14,680	16,050	9,741	5,848	4,805	6,378
Kirghizstan	0,067	0,105	0,072	0,098	0,088	0,062	0,055	0,058	0,071	0,087
Ouzbékistan	0,012	0,450	1,302	0,807	1,091	1,938	1,567	1,297	1,607	1,471
Tadjikistan	0,010	0,014	0,056	0,072	0,108	0,093	0,047	0,052	0,031	0,046
Turkménistan	0,004	0,019	10,445	4,493	8,673	8,893	9,516	7,827	5,563	6,575
Asie centrale	1,051	3,497	23,003	20,864	24,640	27,036	20,956	15,052	12,077	14,557
Monde	225	659	1396	1743	1818	1949	1959	1679	1587	1843
Part de l'Asie centrale (%)	0,47	0,53	1,65	1,20	1,36	1,39	1,07	0,90	0,76	0,79

Cette situation rappelle qu'il existe une certaine autonomie de la sphère économique par rapport aux décisions politiques, y compris dans des pays où l'État conserve un rôle majeur dans l'économie. Elle invite également à considérer avec prudence certains discours faisant de l'annonce de la BRI une rupture dans la trajectoire géohistorique de l'Eurasie. Pour autant, il convient de relever que plusieurs pays centrasiatiques subissent, depuis le milieu des années 2010, une dépendance économique croissante vis-à-vis de la Chine. Celle-ci est liée à l'augmentation du montant de leur dette envers leur voisin oriental (Kirghizstan, Tadjikistan) ou à la place incontournable acquise par la Chine dans leurs exportations (Turkménistan) (Laruelle, 2018 ; Valkulchuk et Overland, 2019). Par ailleurs, si la BRI ne bouleverse pas les relations économiques et politiques entre l'Asie centrale et la Chine, elle en modifie la géographie.

3. L'ASIE CENTRALE SUR LES NOUVELLES ROUTES DE LA SOIE : BARRIÈRE, PONT OU INTERFACE ?

La frontière sino-centrasiatique est rouverte depuis la fin de la période soviétique, mais la fonction de transit de l'Asie centrale est longtemps restée marginale. Pourtant, les pays centrasiatiques nourrissent, depuis leur indépendance, d'importantes ambitions dans ce domaine. Leur rhétorique géopolitique met en avant les notions de *pont*, de *route*, de *corridor* ou de *carrefour*, dans l'espoir de renverser positivement leur situation d'enclavement (Tolipov, 2015). Ce discours s'accompagne par ailleurs de l'édification de nouvelles infrastructures sur les axes est-ouest et nord-sud présentées comme destinées à permettre l'essor de la circulation internationale de marchandises. Plusieurs voies ferrées ont ainsi été

construites au Kazakhstan, en Ouzbékistan, au Tadjikistan et au Turkménistan. À l'exception des voies Turkménistan-Iran et Kazakhstan-Chine, leur incidence a surtout été nationale. Seule la voie qui longe la Caspienne, relie le Kazakhstan au Turkménistan et offre une nouvelle connexion entre la Russie et l'Iran possède également une dimension internationale, mais son trafic est très limité. En 2018, un peu plus de 400 trains seulement l'ont empruntée, bien qu'elle soit utilisée pour le transit de convois reliant la Chine à l'Iran (KTŽ, 2019a). La situation est franchement différente sur l'axe Asie – Europe, sur lequel le trafic augmente rapidement depuis l'annonce de la BRI et emprunte essentiellement des voies préexistant à l'annonce du projet BRI en 2013.

3.1. UN TRAFIC CHINE-EUROPE EN RAPIDE EXPANSION

Après avoir fortement reculé entre 2006 et 2011 au point de devenir totalement marginal (Starr, Cornell et Norling, 2015), le transport de marchandises par voie ferrée entre la Chine et l'Europe connaît, depuis plusieurs années, un essor rapide. Sur cet itinéraire, moins de 1 500 EVP⁵ ont été transportés par des services ferroviaires réguliers en 2011, près de 7 000 EVP en 2013, mais plus de 300 000 EVP en 2017 (tableau 2.4). Si, malgré cette progression spectaculaire, la voie continentale ne capte qu'une part réduite des échanges entre l'Asie orientale et l'Europe occidentale – environ 1 % à 2 % du volume, 2 % à 4 % de la valeur (Bagatine, 2018) –, ces flux transcontinentaux donnent corps, pour la première fois, à des corridors de transport d'orientation est-ouest dont la réalité était jusqu'alors cartographique plus que géographique.

TABLEAU 2.4

**Le trafic ferroviaire conteneurisé entre la Chine et l'Europe
(2011-2017)**

		2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Chine-Europe	Nombre de trains	17	42	80	280	550	1 130	2 399
	Trafic (EV)	1 404	3 674	6 760	23 804	47 142	97 400	212 000
Europe-Chine	Nombre de trains	0	0	0	28	265	572	1 274
	Trafic (EV)	0	0	0	2 266	21 710	48 394	105 930
Total	Nombre de trains	17	42	80	308	815	1 702	3 673
	Trafic (EV)	1 404	3 674	6 760	26 070	68 852	145 794	317 930

Source : D'après Vinokurov (2018a).

Stimulée par la mise en œuvre de la BRI, cette croissance exceptionnelle résulte avant tout de l'action des institutions publiques et des entreprises de transport visant à proposer une offre de transport ferroviaire capable de compléter le transport maritime, sur certains segments du marché. Acteurs politiques et économiques, acteurs asiatiques, eurasiatiques et européens travaillent désormais conjointement à améliorer les performances des corridors ferroviaires transcontinentaux, en simplifiant les procédures administratives, en réduisant les temps de parcours et en diminuant les coûts de transport. Ils sont guidés par l'idée de fluidifier la circulation des marchandises pour massifier les volumes transportés.

Dans cette perspective, des accords ont été signés pour alléger les contraintes juridiques et pratiques pesant sur le franchissement des frontières. Grâce aux mesures prises pour unifier les procédures douanières, les trains de conteneurs Chine-Europe ne font l'objet d'un contrôle qu'aux frontières Chine-Kazakhstan et Biélorussie-Pologne, durant leur long parcours au sein de l'Union économique eurasiatique (Vinokurov, 2018b). De même, les entreprises ferroviaires ont décidé de renforcer la coordination de leur activité de façon à optimiser le fonctionnement de la chaîne de transport. Elles ont par ailleurs réalisé des investissements destinés à augmenter la capacité des infrastructures de transport – desservi par des voies à écartement kazakhstanais (1 520 mm) et chinois (1 435 mm), le nouveau port sec de Khorgos, qui est conjointement exploité par Kazakhstan Temir Zholy et DP World, a ainsi été conçu pour pouvoir traiter quotidiennement une vingtaine de trains. Ces différentes mesures

permettent au transport ferroviaire de proposer un temps de parcours sur le trajet Chine-Europe compris entre 12 et 18 jours, selon les itinéraires, d'après les horaires publiés par la China Railway Container Transport Corporation (CRCT)⁶. En moyenne, les convois mettent 15 jours à relier les villes de Chine aux villes d'Europe occidentale, comme sur l'axe Chongqing-Duisbourg sur lequel circulent 13 trains chaque semaine (été 2018), mais un nouveau service permet, entre Shenyang et Hambourg, un temps de parcours de 12 jours. Comme environ 30 jours sont nécessaires aux porte-conteneurs pour relier les ports chinois aux ports ouest-européens, le temps de transport est devenu l'un des principaux avantages de la voie continentale par rapport à la voie maritime, d'autant qu'elle dispose d'une réserve de productivité permettant théoriquement d'envisager de réduire jusqu'à neuf jours la durée de transport entre la Chine et l'Europe (Huang, Lasserre et Mottet, 2018). Les promoteurs des corridors de transport eurasiatiques aiment à le rappeler par la formule « le train est moins cher que l'avion et plus rapide que le bateau » (Thorez, 2016).

Pour les entreprises ayant décidé d'utiliser ce mode, le transport ferroviaire est d'autant plus intéressant que cette rapidité est associée à une régularité et à une fiabilité de la desserte, qui leur permettent de limiter le stockage – coûteux – des marchandises (Vinokurov, 2018a). Il reste en revanche beaucoup plus onéreux que le transport maritime (Thorez, 2016). Pourtant, les coûts de transport ont fortement baissé depuis le début des années 2010 : selon les estimations de la Banque eurasiatique de développement, le transport d'un conteneur de 40 pieds par la voie ferrée entre la Chine et l'Europe revenait en moyenne à 5 500 dollars en 2017 contre 9 000 dollars en 2011. Mais à la même période, d'après le World Container Index, les taux de fret s'établissaient autour de 1 500 dollars pour un conteneur de 40 pieds entre les ports de Shanghai et de Rotterdam.

Cette baisse des coûts de transport découle de l'amélioration de l'offre de transport, mais surtout de la décision des autorités chinoises de subventionner la circulation des marchandises par la voie continentale. Les provinces du centre et de l'ouest de la Chine accordent en effet des subventions qui permettent de réduire les coûts de 30 % à 50 % (Vinokurov, 2018a). En moyenne, on estime ainsi que la subvention pour un conteneur de 40 pieds s'élève à 2 500 dollars. Cette pratique indique l'importance du développement des corridors de transport eurasiatiques aux yeux des autorités chinoises, par-delà leurs dimensions rhétorique et cartographique.

Si les entreprises attendent de la BRI une croissance de leur activité, les pouvoirs publics chinois soutiennent le transport ferroviaire, en tant qu'outil d'aménagement du territoire. Car, même si les volumes restent modestes, ils lient sa croissance à la relocalisation des systèmes productifs des régions maritimes vers les régions continentales et au développement des provinces centrales et occidentales, qui a été élevé au rang de priorité nationale (Cariou, 2018 ; Huang, Lasserre et Mottet, 2018). De surcroît, ils voient dans l'essor des corridors de transport continentaux un outil de promotion de leur influence en Eurasie (Rolland, 2015).

Au regard de l'ampleur de ce soutien à la mobilité, il importe de souligner à quel point l'augmentation rapide et inattendue des volumes transportés entre l'Asie et l'Europe est liée à l'action volontariste de la Chine d'œuvrer au développement du projet *Belt and Road Initiative*. Cela dit, cette croissance témoigne aussi de l'intérêt des chargeurs pour la nouvelle offre ferroviaire. De plus en plus d'entreprises, dans l'électronique, l'informatique, la mécanique voire le textile, adoptent en effet ce mode de transport pour les échanges transcontinentaux.

3.2. L'ASIE CENTRALE AU COEUR DE LA NOUVELLE GÉOGRAPHIE DES FLUX FERROVIAIRES TRANSCONTINENTAUX

Avec l'essor du trafic transcontinental, une nouvelle géographie des flux ferroviaires se dessine ; elle place l'Asie centrale au cœur de la circulation eurasiatique. Au début des années 2010, la quasi-totalité des rares services réguliers empruntait la voie transsibérienne, contournant le territoire de la Mongolie par l'est (Vinokurov, 2018a). Aujourd'hui, des trains transitent par la Mongolie et surtout par l'Asie centrale. Le Kazakhstan voit désormais passer sur son territoire la majorité des services ferroviaires réguliers reliant l'Asie orientale à l'Europe occidentale, via les gares frontière de Khorgos/Altynkol et surtout d'Alashankou/Dostyk qui concentrent environ les deux tiers du trafic (tableau 2.5). Toutes destinations confondues, 4 367 trains de conteneurs ont ainsi traversé le plus vaste pays d'Asie centrale en 2018 (KTŽ, 2019b).

En Asie centrale, l'expansion du transport ferroviaire transcontinental profite donc avant tout au Kazakhstan qui perçoit la massification du transit eurasiatique comme un instrument de diversification de son activité

économique et, plus largement, comme un levier de développement (Karin, 2016). Contrôlant les deux voies ferrées connectant la Chine et la région, le pays tire d'ores et déjà d'importants revenus du transit ferroviaire – en 2016, il a en perçu plus de 500 M\$ (MIID, 2016). Il fonde par ailleurs de grands espoirs sur la poursuite de la croissance du transit ferroviaire de conteneurs. Plus optimistes que les estimations de la Banque eurasiatique de développement, les autorités kazakhstanaises considèrent en effet que deux millions d'EVP pourraient, à moyen terme, transiter, chaque année, par leur territoire et ainsi rapporter plus de 4 G\$ à l'économie nationale (Vinokurov, 2018a). Elles estiment notamment que le trafic Chine – Union européenne (UE) pourrait rapidement atteindre 800 000 EVP/an, le trafic Chine-Iran 680 000 EVP/an et le trafic Chine-Caucase-Turquie 300 000 EVP/an.

**TABLEAU 2.5
L'offre ferroviaire hebdomadaire entre la Chine et l'Europe (y compris la Russie) en juillet 2018**

Itinéraire	Pays de transit	Gares frontière	Nombre de trains			
Chine-Europe	Kazakhstan	Khorgos/Altynkol	7/8	46	91	
		Alashankou/Dostyk	38/39			
	Mongolie	Erlian/Zamyn-Üüd	14			
	Russie	Manzhouli/Zabaïkalsk	31			
	Kazakhstan	Altynkol/Khorgos	1	25	43	
		Dostyk/Alashankou	24			
Europe-Chine	Mongolie	Zamyn-Üüd/Erlian	9			
	Russie	Zabaïkalsk/Manzhouli	9			

Source : D'après China Railway Container Transport Corporation (CRCT) (2019).

Pour consolider sa position sur le « pont eurasiatique », le Kazakhstan amplifie ses investissements dans le transport et la logistique. Convaincues de l'importance de valoriser la marchandise, les autorités d'Astana travaillent notamment à développer l'activité logistique dans les espaces frontaliers, comme à Khorgos, ainsi que dans les grandes villes, comme à Almaty ou à Astana. À l'échelle internationale, elles tentent de faire du Kazakhstan une interface entre l'Europe et l'Asie, entre l'Orient et

l’Occident. À l’échelle régionale, la politique kazakhstanaise repose notamment sur l’ambition de bâtir, à Khorgos, une plateforme commerciale et logistique susceptible de supplanter, pour les échanges entre la Chine et l’Asie centrale, les marchés de Dordoï et de Kara-Suu, qui sont respectivement situés au nord et au sud du Kirghizstan.

Situées sur l’un des principaux axes de désenclavement de la région, les gares frontière de Khorgos/Altynkol et d’Alashankou/Dostyk traitent déjà un important trafic ferroviaire pour l’Asie centrale, constitué de vracs solides, de vracs liquides ainsi que de marchandises diverses, sous forme conteneurisée ou non. Elles voient encore leur activité s’accroître, notamment en raison du lancement de nouveaux services ferroviaires conteneurisés. En juillet 2018, une soixantaine de trains desservent ainsi chaque semaine l’Asie centrale depuis la Chine, via les gares frontière kazakhstanaises, notamment par Khorgos/Altynkol (tableau 2.6). Malgré la contrainte majeure que représente la rupture de charge liée au franchissement de la mer Caspienne, des trains assurent également une liaison régulière entre la Chine, le Caucase et la Turquie. Ils traversent le Kazakhstan d’est en ouest, avant de rejoindre Bakou, via les ports d’Aktau ou de Kuryk. De même, quelques convois transitent par l’Asie centrale pour approvisionner l’Iran et l’Afghanistan. Bien qu’elles promeuvent activement le corridor Asie centrale-Caucase à travers le projet *Transcaspian International Transport Route* (TITR), les autorités kazakhstanaises semblent toutefois accorder davantage d’importance au trafic Chine-Europe qu’aux échanges Chine-Asie centrale ou Chine-Caucase. Les transporteurs et les logisticiens des pays centraasiatiques estiment notamment que l’intensification des échanges entre la Chine et l’Europe place les infrastructures kazakhstanaises proches de leur seuil de saturation, ce qui, effet inattendu de la mise en œuvre de la BRI, entraîne une dégradation du traitement des marchandises destinées à l’Asie centrale (Kirghizstan, Ouzbékistan, etc.).

TABLEAU 2.6
L’offre ferroviaire hebdomadaire entre la Chine et l’Asie
transitant par l’Asie centrale en juillet 2018

Itinéraire	Destination	Nombre de trains par gare frontière	Nombre total de trains	
		Khorgos/Altynkol	Alashankou/Dostyk	
Chine-Asie	Kazakhstan, Kirghizstan, Ouzbékistan, Tadjikistan, Turkménistan	32	27	59
	Arménie, Azerbaïdjan, Géorgie	4	8	12
	Afghanistan	1	0	1
	Iran	3	0	3
	Turquie	1	1	2
Asie-Chine	Kazakhstan	0	1	1
	Kazakhstan, Kirghizstan, Ouzbékistan, Tadjikistan, Turkménistan	2	0	2

* La quasi-totalité des trains desservant le Caucase ou l'Iran assure également un service commercial pour l'Asie centrale. Dans le tableau, ces services ferroviaires sont donc comptabilisés deux fois dans la ventilation régionale de la desserte, ce qui explique pourquoi le nombre total de trains effectivement exploités chaque semaine entre la Chine et l'Asie via le Kazakhstan (61) est inférieur à la somme des services régionaux.

Source : D'après CRCT (2019).

3.3. LES CONTRAINTES DES CORRIDORS CONTINENTAUX, UNE ENTRAVE À LA MASSIFICATION DES FLUX ?

L'amélioration de l'offre de transport ferroviaire, qui succède au lancement de la BRI, n'a pas éliminé l'ensemble des contraintes pesant sur le transport continental, alors que ces dernières conditionnent en partie le devenir des échanges ferroviaires transcontinentaux. Outre son coût, dont le niveau pour les chargeurs dépend largement de considérations politiques, ce qui constitue une fragilité, le transport ferroviaire souffre d'une capacité de transport modeste, notamment par comparaison avec le transport maritime. Alors que la capacité théorique de chargement des plus gros navires porte-conteneurs dépasse aujourd'hui 20 000 EVP, les convois ferroviaires ne

peuvent en effet transporter que 82 EVP sur le réseau ouest-européen. La capacité de transport des trains de marchandises est plus élevée sur les réseaux biélorusses, russes et kazakhstanais, en raison du choix qu'ont fait les Soviétiques de massifier le transport ferroviaire en privilégiant l'augmentation des volumes transportés par chaque convoi plutôt que celle de la vitesse de circulation des trains. Mais, concrètement, la taille des trains atteint en moyenne 71 wagons sur le réseau russe tandis qu'elle n'excède pas 43 wagons sur le réseau polonais (Vinokurov, 2018b). Cette variation de la composition des convois, selon la portion du parcours sur lequel ils circulent, impose par ailleurs des activités de triage, qui occasionnent perte de temps et dépense d'argent. Elles s'ajoutent à la nécessaire adaptation des convois aux différents écartements existants sur les réseaux asiatiques et européens, puisque, sur les portions occidentales et orientales, les voies possèdent un écartement de 1 435 mm alors qu'il s'élève à 1 520 mm sur la portion centrale, correspondant à l'ancien réseau soviétique. Plusieurs techniques peuvent être alors utilisées aux gares frontière, entre la Chine et le Kazakhstan, d'une part, et entre la Biélorussie et la Pologne, d'autre part, pour assurer la continuité du service ferroviaire : transborder la marchandise d'un train à un autre, ajuster l'écartement des bogies, changer les essieux.

Les limitations de la capacité de transport de la voie ferrée ne viennent pas seulement du matériel roulant. La littérature scientifique et les rapports d'expertises pointent également les contraintes liées aux infrastructures ferroviaires (Rastogi et Arvis, 2014; Huang, Lasserre et Mottet, 2018 ; Vinokurov, 2018b) : outre les discontinuités techniques, les corridors continentaux souffrent de la longueur des portions à voie unique et/ou non électrifiées, qui limite la vitesse de circulation des trains et la capacité de transport de ces axes – au Kazakhstan, la voie desservant la gare frontière d'Altynkol/Khorgos n'est ainsi ni doublée ni électrifiée. Cette situation incite la Russie à mettre en avant le fait que, bien que plus longue que les itinéraires transitant par l'Asie centrale, la voie transsibérienne offre une circulation plus fluide, étant entièrement doublée et électrifiée (Bordachev, 2016). C'est donc fort logiquement que la BRI porte l'objectif de mettre à niveau l'ensemble des infrastructures ferroviaires eurasiatiques.

Cela dit, les points de vue divergent sur la localisation des principales entraves au développement des corridors continentaux. Schématiquement, les scientifiques et les experts occidentaux insistent sur les « rugosités » de

l'espace ferroviaire postsoviétique (Rastogi et Arvis, 2014 ; Cariou, 2018 ; Huang, Lasserre et Mottet, 2018), tandis que leurs homologues eurasiatiques mettent en cause les dysfonctionnements du réseau européen (Vinokurov, 2018b). Les premiers soulignent que le transport ferroviaire pâtit du temps de franchissement des frontières centrasiatiques et eurasiatiques, qui en moyenne dépasse 30 heures, et de la lenteur des convois sur les portions centrales des corridors continentaux. Les seconds indiquent que les principaux points de blocage se situent sur leurs portions occidentales : ils avancent que la vitesse moyenne des trains de marchandises s'élève à 41 km/h sur le territoire des pays de l'Union économique eurasiatique, quand elle n'atteint que 18 km/h sur la partie européenne du parcours. De surcroît, la gare frontière de Brest/Małaszewicze, par laquelle transite la quasi-totalité des trains Chine-Europe, serait incapable de répondre à l'augmentation du trafic. En 2017, la gare polonaise ne recevait que neuf à dix convois chaque jour, de sorte que de nombreux trains étaient retenus – jusqu'à cinq à six jours – à l'entrée dans l'Union européenne. Malgré cet engorgement, l'essentiel des nouveaux projets mis en œuvre en Pologne privilégie les axes nord-sud, en particulier le corridor Baltique-Adriatique, dans le cadre de la politique européenne des transports. Quoi qu'il en soit, les échanges ferroviaires Asie-Europe prennent une dimension inédite depuis le lancement de la BRI, bien qu'ils présentent un caractère dissymétrique pouvant handicaper leur développement futur (tableaux 2.4, 2.5 et 2.6).

CONCLUSION

Pour la première fois dans l'histoire récente, les corridors de transport continentaux voient transiter entre la Chine et l'Europe un trafic de marchandises significatif, quoique toujours très modeste par rapport à la voie maritime. Désormais, plusieurs centaines de trains et plusieurs dizaines de milliers de conteneurs traversent chaque année l'Asie centrale. De surcroît, des exploitants soutenus par l'Union internationale des transports routiers (IRU) souhaitent compléter l'offre ferroviaire par une offre routière, la route permettant de proposer aux chargeurs des temps de parcours porte à porte plus compétitifs encore que ceux assurés par le rail (IRU, 2018)⁷. Par contraste avec la situation qui prévalait jusqu'à

récemment (Thorez, 2016), il est ainsi possible de considérer, tout en restant très prudent sur leur ampleur, que la mise en œuvre de la *Belt and Road Initiative* apporte des modifications qui concourent à redéfinir les flux de marchandises, à redessiner l'architecture des axes de transport et, dans une certaine mesure, à transformer les structures de l'espace eurasiatique.

La dimension acquise par les « nouvelles routes de la soie » au cours de la seconde moitié des années 2010 change la situation géographique des pays d'Asie centrale, en particulier du Kazakhstan, en leur conférant une fonction de pont (à défaut d'interface) dans l'ensemble eurasiatique. À ce titre, le projet chinois satisfait pleinement les ambitions géographiques portées par les États centrasiatiques. En revanche, il faut noter que la *Belt and Road Initiative* n'introduit pas de bouleversement dans les relations politiques et économiques unissant la Chine et l'Asie centrale, puisque la Chine est, dès les années 1990 et 2000, devenue un acteur politique et économique incontournable dans la région. En somme, il semble que les implications les plus tangibles du projet porté par les pouvoirs publics chinois soient, en Asie centrale, géographiques.

Il reste que les changements insufflés par le projet chinois dans la géographie des flux ne doivent pas occulter l'importance d'autres mobilités dans l'apprehension de la configuration géographique de l'espace centrasiatique. D'une part, la circulation nord-sud, entre l'Asie centrale et la Russie, conserve un rôle décisif, même s'il est inégal selon les pays. D'autre part, la mobilité des personnes, notamment migratoire, contribue également à la structuration de l'espace géographique centrasiatique, bien que cette dimension soit largement absente de la *Belt and Road Initiative*.

BIBLIOGRAPHIE

- Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB) (2019). « Approved Projects », <<https://www.aiib.org/en/projects/approved/index.html>>, consulté le 12 juin 2019.
- Bagatine, R.-C. (2018). « Cinq ans après l'annonce des “nouvelles routes de la soie”: situation et perspectives », Paris, IRIS, *Asia Focus*, n° 85, 33 p., <www.iris-france.org/wp-content/uploads/2018/09/Asia-Focus-85.pdf>, consulté le 12 juin 2019.

Bitabarova, A.G. (2018). « Unpacking Sino-Central Asian Engagement along the New Silk Road : A Case Study of Kazakhstan », *Journal of Contemporary East Asia Studies*, vol. 7, n° 2, p. p. 149-173, doi : 10.1080/24761028.2018.1553226.

Bordachev, T. (2016). « Ot Evrazijskogo mosta k prostranstvu sovmestnogo razvitiâ » [Du pont eurasiatique à un espace de développement conjoint], dans E. Karin (dir.), *Transportnye korridory Evrazii : novye puti sotrudni estva* [Les corridors de transports de l'Eurasie : nouveaux chemins de coopération], Astana, KISI, p. 11-16.

Bureau national des statistiques de Chine (2000-2017), *China Statistical Yearbook*, <<http://www.stats.gov.cn/tjsj/ndsj/2017/indexeh.htm>>, consulté le 14 août 2019.

Cariou, A. (2018). « Les corridors centrasiatiques des nouvelles routes de la soie : un nouveau destin continental pour la Chine », *L'Espace géographique*, vol. 47, n° 1, p. 19-34.

Chemins de fer du Kazakhstan (KTŽ) (2019a). « Через приграничную станцию Болашак вдвое увеличен грузопоток в 2018 году. [Le trafic de marchandises ayant transité par la gare frontière de Bolashak a doublé en 2018] », Communiqué, Astana, 25 janvier 2019, <<https://www.railways.kz/ru/news/2018-zhyly-bolashashekarakalystantsiyasy-aryly-zhkayny-eki-esgege-artty>>, consulté le 12 juin 2019.

Chemins de fer du Kazakhstan (KTŽ) (2019b). « 17 млн. тонн составил объем ж/д перевозок грузов в транзитном сообщении в 2018 году [Le trafic ferroviaire de marchandises en transit a atteint 17 millions de tonnes en 2018] », Communiqué, Astana, 15 mars 2019, <<https://www.railways.kz/ru/news/2018-zhyly-tranzittik-atynastatasymal-klemi-17-mln-tonnany-rady->>, consulté le 12 juin 2019.

China Railway Container Transport Corporation (CRCT) (2019). « Schedules Central Asia and Central Europe », <www.crct.com/index.php?m=content&c=index&a=lists&catid=22>, consulté le 12 juillet 2019.

Comité exécutif de la Communauté des États indépendants (CEI) (2016). *Proekt « Èkonomičeskij poâs šelkogo puti ».* Perspektivy dlâ SNG [Le

projet de ceinture économique le long de la route de la soie. Perspectives pour la CEI], Rapport, Moscou, 25 p.

Damiani, I. et V. Bachelet (2018). « Représentations géopolitiques sur la Route de la Soie, une étude à l'aide de l'analyse cartographique et du traitement d'images satellites », *L'Espace politique*, n° 34, <<https://journals.openedition.org/espacepolitique/4663>>, consulté le 12 juin 2019.

Dave, B. (2018). « Silk Road Economic Belt : Effects of China's Soft Power Diplomacy in Kazakhstan », dans M. Laruelle (dir.) (2018). *China's Belt and Road Initiative and its Impact in Central Asia*, Washington, DC, Central Asian Program, p. 97-108.

Diener, A.C. (2015). « Parsing Nobilities in Central Eurasia : Border Management and New Silk Roads », *Eurasian Geography and Economics*, vol. 56, n° 4, p. 376-404.

Foucher, M. (2017). « L'Euro-Asie selon Pékin », *Politique étrangère*, n° 1, p. 99-113.

Huang, L., F. Lasserre et É. Mottet (2018). « Nouvelles liaisons ferroviaires chinoises : une entreprise stratégique », *Politique étrangère*, n° 1, p. 119-131.

Karin, E. (dir.) (2016). *Transportnye korridory Evrazii : novye puti sotrudničestva* [Les corridors de transports de l'Eurasie : nouveaux chemins de coopération], Astana, KISI, 140 p.

Kellner, T. (1996). « La Chine et les républiques d'Asie centrale : de la défiance au partenariat », *CEMOTI*, n° 22, p. 277-314, <<https://journals.openedition.org/cemoti/144>>, consulté le 12 juin 2019.

Kellner, T. (2011). « Le règlement des questions frontalières entre la république populaire chinoise et ses voisins centrasiatiques », *Relations internationales*, n° 145, p. 27-451.

Lacoste, Y. (2012). « La géographie, la géopolitique et le raisonnement géographique », *Hérodote*, n° 146-147, p. 14-44.

Laruelle, M. (2015). « The US Silk Road : Geopolitical Imaginary or the Repackaging of Strategic Interests ? », *Eurasian Geography and*

Economics, vol. 56, n° 4, p. 360-375.

Laruelle, M. (dir.) (2018). *China's Belt and Road Initiative and its Impact in Central Asia*, Washington, DC, Central Asian Program, 169 p.

Laruelle, M. et S. Peyrouse (2013). « “Chine à tous les étages” : l’impact du voisinage de la Chine sur les transformations spatiales et sociales centrasiatiques », *Hérodote*, n° 150, p. 87-102.

Ministère de l’Industrie et du Développement des infrastructures de la République du Kazakhstan (MIID) (2016). « V 2016 godu dohod ot transitnyh perevozok sostavil 267 mld tenge [En 2016, les revenus du transit de marchandises se sont élevés à 267 milliards de tenege] », Communiqué, Astana, 9 mars, 2017, <<http://miid.gov.kz/ru/news/v-2016-godu-dohod-ot-tranzitnyh-perevozok-sostavil-267-mld-tenge>>, consulté le 12 juin 2019.

Ministère des Affaires étrangères de la République populaire de Chine (MOFA) (2013). « President Xi Jinping Delivers Important Speech and Proposes to Build a Silk Road Economic Belt with Central Asian Countries », Communiqué, Beijing, 7 septembre, <www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/topics_665678/xjpfwzysiesgjtfhshzzfh_65686/t1076334.shtml>, consulté le 12 juin 2019.

Rakhimov, M. (2016). « The Pap – Angren Railway and its Geoeconomic Implications for Central Asia », *The Central Asia – Caucasus Analyst*, <www.cacianalyst.org/publications/analytical-articles/item/13354-the-pap-angren-railway-and-its-geoeconomic-implications-for-central-asia.html>, consulté le 12 juin 2019.

Rastogi, C. et J.-F. Arvis (2014). *The Eurasian Connection. Supply-Chain Efficiency along the Modern Silk Route through Central Asia*, Washington, DC, The World Bank, 112 p.

Rezakhani, K. (2010). « The Road that Never Was : The Silk Road and Trans-Eurasian Exchange », *Comparative Studies of South Asia, Africa and the Middle East*, vol. 30, n° 3, p. 420-433.

Rolland, N. (2015). « La nouvelle Route de la soie : les ambitions chinoises en Eurasie », *Politiques étrangères*, n° 3, p. 135-146.

- Sadovskaia, E. (2014). *Kitajskaâ migraciâ v respublike Kazahstan* [Les migrations chinoises au Kazakhstan], Almaty, Raritet, 444 p.
- Sheng, A. (2017). « OBOR and EuroAsia's New Great Game », *China Report*, vol. 53, n° 2, p. 232-252.
- Starr, F., S.E. Cornell et N. Norling (2015). *The EU, Central Asia, and the Development of Continental Transport and Trade*, Washington, DC, CACI ; Stockholm, Silk Road Studies Program, 65 p.
- Sternberg, T., A. Ahaern et F. McConnel (2017). « Central Asian “Characteristics” on China’s New Silk Road : The Role of Landscape and the Politics of Infrastructure », *Land*, vol. 6, n° 3, <www.mdpi.com/2073-445X/6/3/55/htm>, consulté le 12 juin 2019.
- Thorez, J. (2007). « La construction territoriale de l’indépendance : réseaux et souveraineté en Asie centrale post-soviétique », *Flux*, n° 70, p. 33-48.
- Thorez, J. (dir.) (2015). *Asie centrale : des indépendances à la mondialisation*, Paris, Ellipses, 144 p.
- Thorez, J. (2016). « La “route de la soie” : un mythe qui occulte les migrations internationales », *Revue européenne des migrations internationales*, vol. 32, n°s 3-4, p. 297-317.
- Tolipov, F. (2015). « Micro-Geopolitical Semiotics of Central Asia : “Crossroads” and “Bridges” », *Central Asia and the Caucasus*, vol. 16, n° 2, p. 35-42.
- Tuerxun, Y. et Y. Tashi (2015). « L’impact de la pression démographique sur la rivière Ili (Xinjiang) », *Cahiers d’Asie centrale*, n° 25, p. 155-178, <<https://journals.openedition.org/asiecentrale/3151>>, consulté le 12 juin 2019.
- Union internationale des transports routiers (IRU) (2018). « First China to Europe TIR Truck Secures Trade Flow in Record Time », Communiqué, Beijing, 27 novembre 2018, <www.iru.org/fr/ressources/infos/premier-camion-tir-de-la-chine-vers-l-europe-en-un-temps-record>, consulté le 12 juin 2019.
- Valkulchuk, R. et I. Overland (2019). « China’s Belt and Road Initiative through the Lens of Central Asia », dans F.M. Cheung et Y. Hong (dir.),

Regional Connection under the Belt and Road Initiative, Londres/New York, Routledge, p. 115-133.

Vicenty, C. (2016). « Les nouvelles routes de la soie : ambitions chinoises et réalités géopolitiques », *Géoéconomie*, n° 81, p. 133-158.

Vinokurov, E. et al. (2018a). *Transportnye korridory elkovogo puti : potencial rosta gruzopotokov erez EAÈS* [Les corridors de transport de la route de la soie : le potentiel de croissance des flux de marchandises via l'UEE], Saint-Pétersbourg, Banque eurasiatique de développement, Rapport n° 49, 74 p.

Vinokurov, E. et al. (2018b). *Transportnye korridory elkovogo puti : analiz bar'erov I rekomendacii po napravleniû investicij* [Les corridors de transport de la route de la soie : analyse des barrières/entraves et recommandations d'investissements], Saint-Pétersbourg, Banque eurasiatique de développement, Rapport n° 50, 47 p.

-
1. La pertinence scientifique de cette notion est toutefois discutée tant pour les périodes antiques et médiévales (Rezakhani, 2010) que pour la période contemporaine (Thorez, 2016).
 2. Des manifestations ont été ainsi organisées en 2016 au Kazakhstan pour s'opposer à un projet de loi ouvrant la possibilité de louer des terres à des entreprises étrangères, notamment chinoises. D'autres actions ont été menées pour dénoncer les – rares – mariages entre Chinois et Kazakhs, alors qu'environ 10 000 ressortissants chinois vivent et travaillent au Kazakhstan (Sadovskaia, 2014). La presse kazakhstanaise a aussi abondamment commenté le démantèlement d'établissements de prostitution fréquentés par des entrepreneurs chinois.
 3. Ils ont notamment investi dans l'extraction pétrolière au Kazakhstan et dans la production électrique au Tadjikistan (construction d'une centrale thermique à Douchanbe) et au Kazakhstan (rénovation d'une centrale thermique à Ekibastuz) (Sternberg, Ahearn et McConnel, 2017).
 4. Une route a été ouverte en 2004 entre la Chine et le Tadjikistan, via le col de Kulma (4 362 m), de sorte que l'ensemble des pays centraasiatiques frontaliers de la Chine disposent désormais d'une connexion directe avec leur voisin oriental.
 5. Équivalent 20 pieds, unité de mesure de conteneur.
 6. International Transport, CRCT, <[www.crct.com/index.php?
m=content&c=index&a=lists&catid=22](http://www.crct.com/index.php?m=content&c=index&a=lists&catid=22)>, consulté le 12 juin 2019.
 7. D'après ses exploitants, le transport routier pourrait permettre de gagner une dizaine de jours sur des trajets porte à porte par rapport au transport ferroviaire et d'économiser 50 % du coût de transport par rapport au transport aérien.

CHAPITRE 3

UNE NOUVELLE ÉTAPE DE RELATIONS TUMULTUEUSES

La coopération sino-russe dans le cadre de la BRI

Olga V. Aleexeva et Frédéric Lasserre

En juin 2018, Vladimir Poutine, fraîchement réélu au poste de président de la Russie, s'est rendu à Beijing pour rencontrer son homologue chinois et participer au sommet de l'Organisation de coopération de Shanghai à Qingdao. Cette visite, organisée en parallèle du sommet du G7 au Québec, a été présentée par les médias russes et chinois comme une illustration parfaite des nouvelles relations sino-russes susceptibles désormais, selon Xi Jinping, de servir de modèle de coexistence harmonieuse aux principales puissances et aux États voisins (Derkoul, 2018 ; Xing, 2018). En effet, depuis 2014, la crise autour de l'Ukraine et la détérioration rapide et pérenne des relations entre la Russie et l'Occident ont donné à ce rapprochement un air beaucoup plus géopolitique et durable qui n'est pas sans rappeler la période de « l'amitié sino-soviétique » des années 1950. D'ailleurs, les références à cet épisode historique sont fréquemment utilisées par Vladimir Poutine et Xi Jinping dans leurs discours publics, s'inscrivant ainsi dans l'effort officiel des deux pays de mettre en avant les souvenirs glorieux et d'occulter les pages sombres de l'histoire commune.

L'intensité accrue de contacts officiels semble également confirmer l'impression que les deux pays vivent une « nouvelle lune de miel » : depuis son arrivée au pouvoir, en 2013, Xi Jinping a visité la Russie sept fois et, au total, a rencontré Vladimir Poutine à une vingtaine d'occasions, lors de sommets internationaux et régionaux différents. En parallèle, la coopération économique sino-russe se diversifie et inclut désormais des projets d'importance stratégique pour le développement national des deux pays. Pourtant, tous les facteurs qui, jusqu'en 2014, freinaient l'émergence d'un véritable partenariat sino-russe tous azimuts et poussaient le Kremlin à adopter une attitude très prudente envers la Chine n'ont pas disparu. La faiblesse économique de la Russie face à l'économie chinoise en pleine croissance, le déséquilibre structurel du commerce bilatéral en faveur de la Chine, la disparité démographique le long d'une frontière de plus de 3 000 km et la méfiance réciproque alimentée par le passé commun tumultueux sont autant de préoccupations qui continuent à miner les perspectives de ce nouveau rapprochement.

L'un des résultats les plus surprenants du rapprochement sino-russe fut l'adhésion de plus en plus active de Moscou au projet chinois *Belt and Road Initiative* (BRI) qui vise à créer un réseau d'infrastructures terrestres et maritimes pour relier la Chine à l'Europe occidentale. Toutefois, aujourd'hui les modalités de la participation russe à cette initiative chinoise restent encore très floues. Comment la Russie peut-elle contribuer à la BRI et, surtout, que peut-elle y gagner en le faisant ? Quels sont les projets que Moscou et Beijing envisagent de réaliser ensemble dans le cadre de la BRI ? En répondant à ses questions, nous allons analyser comment la Russie conçoit son rôle au sein de la BRI et comment cette vision évolue en fonction des changements dans les programmes politiques et économiques du Kremlin. En confrontant les informations russes et chinoises sur l'avancement et les résultats de la coopération sino-russe dans le cadre de la BRI, nous tenterons d'estimer la portée de cette initiative chinoise pour l'avenir des relations Chine-Russie.

1. LA RÉTICENCE INITIALE DE MOSCOU À ADHÉRER À LA BRI ET SES RAISONS

Au début, l'ambitieux programme d'intégration économique chinois, qui devrait à terme assurer une meilleure circulation de biens, de capitaux et de personnes à travers l'Eurasie sous l'impulsion de Beijing, a été accueilli avec beaucoup d'anxiété à Moscou. Le Kremlin n'a pas vu cette initiative chinoise comme une occasion économique, mais plutôt comme un défi, car elle semblait concurrencer directement les intérêts russes en Asie centrale. En effet, Moscou ne peut pas ignorer que, depuis quelques années, la Chine est devenue le principal partenaire commercial de tous les pays centraasiatiques, ex-républiques soviétiques, en investissant des sommes considérables dans l'exploitation de leurs ressources naturelles et en inondant leurs marchés de produits « made in China ». Le tableau 3.1 illustre bien cette situation. Le *Trade Intensity Index* (TII) mesure l'interdépendance entre les deux pays du point de vue commercial, en calculant le rapport entre la part des cinq pays centraasiatiques dans les exportations chinoises et la part de l'Asie centrale dans les exportations mondiales. Le TII égal à 1 indique que les relations commerciales bilatérales correspondent à la moyenne mondiale, alors que le TII supérieur à 1 montre que les échanges sont plus intenses que la moyenne mondiale. Dans ce sens, l'évolution du TII Chine-Asie centrale depuis 2001 semble être assez spectaculaire et témoigne de la dépendance croissante des marchés centraasiatiques des exportations chinoises, au Kirghizstan et au Tadjikistan en particulier. On note un accroissement rapide de l'intensité des échanges jusqu'en 2010, puis une décroissance vers des valeurs plus modérées, avant de voir la tendance à l'intégration commerciale repartir à la hausse au Kirghizstan et au Tadjikistan. Ces deux pays sont également des bénéficiaires des prêts chinois pour la réalisation des grands projets d'infrastructure avec l'aide des compagnies de construction chinoises, ce qui les a conduits à un accroissement problématique de l'endettement. Dans le cas du Kirghizstan, la dette publique extérieure a atteint en 2018 un niveau inquiétant de 4,25 G\$ (environ 62 % du PIB) dont 38,6 % sont détenus par l'Export-Import Bank of China ou Exim Bank (Ulukbek, 2018). Au Tadjikistan, où la Chine possède également presque la moitié de la dette extérieure, le gouvernement, afin d'éviter un défaut de paiement, a dû proposer à la Chine, dans le plan de remboursement d'un prêt pour la construction de la centrale thermique Dushanbe-2, le transfert des droits d'exploitation de la mine d'or Verkhny Kumarg, dans le nord du pays, à la compagnie chinoise TBEA (Panfilova, 2018 ; EuAsia Daily, 2018). En ce

qui concerne la dette globale extérieure, elle atteignait 77,5 % du PIB au Kirghizstan, 67,9 % au Tadjikistan, et 105 % au Kazakhstan, mais ce dernier peut compter sur des revenus substantiels de ses ventes d'hydrocarbures, ce qui n'est pas le cas de ses deux voisins nettement plus pauvres. Cette spirale de l'endettement est inquiétante dans ces deux États (Buthia 2018 ; Fernholz 2018).

TABLEAU 3.1
**L'évolution du *Trade Intensity Index* entre la Chine et les cinq
 pays de l'Asie centrale, 2001-2016**

Année	Kazakhstan	Kirghizstan	Tadjikistan	Turkménistan	Ouzbékistan
2001	1,23	3,88	0,15	0,69	0,57
2002	1,85	5,11	0,14	1,68	1,11
2003	3,29	6,01	0,32	0,96	1,14
2004	2,74	8,29	0,58	0,64	0,96
2005	3,13	10,90	1,64	0,61	0,97
2006	2,54	15,56	2,39	1,14	1,25
2007	2,63	17,53	2,32	1,33	1,37
2008	2,97	25,85	4,56	2,09	1,59
2009	2,87	18,47	4,72	1,70	2,01
2010	3,77	12,43	4,50	1,09	1,38
2011	2,43	11,04	4,39	1,14	1,34
2012	2,23	8,52	2,99	1,63	1,46
2013	2,20	7,25	2,75	1,05	1,72
2014	2,48	7,37	4,70	0,80	1,58
2015	2,01	7,67	3,82	1,00	1,55
2016	2,52	11,16	4,36	0,47	1,59

Source : D'après Li (2018, p. 115).

Ce développement des échanges commerciaux s'est fait au détriment de la Russie qui ne possède pas de moyens financiers pour contrer efficacement l'augmentation de la présence chinoise en Asie centrale qui, après 2008, prenait un caractère de plus en plus systémique et complexe. Si dans les années 1990 et 2000, les investissements chinois visaient surtout le secteur de l'énergie, depuis 2008, la sphère d'intérêts économiques de Beijing en Asie centrale s'est élargie. Les entreprises chinoises sont désormais présentes non seulement dans le domaine des infrastructures, des travaux publics et des industries d'assemblage, mais aussi dans l'agriculture. Avec la mise en œuvre de la BRI dans la région, cette tendance ne pouvait que se renforcer. Cette éventualité inquiétait beaucoup la Russie qui redoutait le déclin rapide de son influence politique en Asie centrale, considérée par Moscou comme l'un des maillons du périmètre de sa sécurité nationale. Mais l'isolement croissant de la Russie sur la scène internationale à la suite de la crise ukrainienne a poussé le Kremlin à revoir sa position et à envisager une coopération plus étroite avec la Chine, y compris en Asie centrale.

Pour réconcilier leurs intérêts nationaux dans cette région, Moscou et Beijing ont décidé de combiner la BRI avec l'initiative russe de l'Union économique eurasiatique (UEE) (Putz 2018). L'UEE, qui regroupe la Russie, l'Arménie, la Biélorussie, le Kazakhstan et le Kirghizstan, est la plus récente des tentatives russes de promouvoir l'intégration économique entre la Russie et les anciennes républiques soviétiques. Bien que l'UEE poursuive des objectifs économiques en apparence similaires à la BRI, elle ne peut pas réellement la concurrencer. En effet, l'UEE se construit autour de la Russie qui en est l'acteur et le moteur central, tant politique qu'économique. Le mauvais état de l'économie russe et ses faiblesses structurelles minent donc de l'intérieur les perspectives et la portée réelle de ce projet d'intégration régionale. À l'heure actuelle, l'UEE semble être davantage un projet de coopération institutionnelle qu'une initiative économique destinée à créer de grandes possibilités d'affaires et d'emploi.

La coordination de la BRI et de l'UEE devrait en principe atténuer la rivalité sino-russe en Asie centrale et permettre à tous les acteurs d'y trouver leur compte, si l'on en croit les communiqués officiels conjoints (Président de la Russie, 2015). En réalité, la Russie et la Chine ne semblent pas avoir la même vision des objectifs et des finalités de ce « raccordement ». À Moscou, on imagine que l'UEE va jouer un rôle

d'intermédiaire dans les négociations entre les pays d'Asie centrale et la Chine, de pôle politique et économique indépendant au sein de la BRI (Gabuev, 2016, p. 74). À Beijing, on considère l'UEE plutôt comme un prolongement de l'initiative chinoise dont le rôle principal est de promouvoir les objectifs de la BRI et ainsi connecter les infrastructures existantes, harmoniser les standards, construire les nouveaux corridors de transport et créer les zones de libre-échange (Huang et Qin, 2018, p. 148-150). Ainsi, bien que la coordination de ces deux projets ait été décidée en mai 2015, rien n'a été fait depuis pour créer une structure organisationnelle conjointe, capable de coordonner le travail des différents organismes russes et chinois concernés.

En parallèle avec ses négociations avec Moscou, Beijing propose des modalités complémentaires d'harmonisation de la BRI à d'autres initiatives de développement centrasiatiques. Au Kazakhstan, par exemple, la BRI est donc officiellement « raccordée » au programme économique de *Nurly Zhol* (« La voie vers le futur ») lancé par le président kazakh, Noursoultan Nazarbaïev, en 2014. Le but de ce programme est de moderniser les infrastructures existantes et d'en construire des nouvelles, ce qui lui permet de « compléter de façon harmonieuse » beaucoup d'aspects de coopération sino-kazakh dans le cadre de la BRI. Selon les experts kazakhs, le raccordement de *Nurly Zhol* avec la BRI va créer des « opportunités de croissance économique uniques pour toute la région » et promouvoir ainsi le nouveau modèle du développement global, basé sur la mentalité asiatique, une « *easternization* » qui serait une option de rechange à la « *westernization* » (Shaïmergenova, 2018, p. 21). Depuis 2017, le Tadjikistan emboîte les pas de son voisin en avançant l'idée de la « coordination » de sa « Stratégie du développement national jusqu'en 2030 » avec les objectifs de la BRI (Vorobiev, 2018). Ainsi, la coordination de la BRI avec l'UEE russe n'a rien d'original ou d'exceptionnel, elle fait partie de la stratégie chinoise dans la région qui permet à Beijing d'intégrer les différentes initiatives locales au réseau de la BRI. Le même phénomène est observable après l'intégration de projets plus anciens à la BRI, comme le projet ferroviaire russe Belkomur (voir ci-après) ou le projet ferroviaire indien vers le Bangladesh et le Myanmar (voir chapitre 10).

2. LES GRANDS PROJETS SINO-RUSSES DANS LE CADRE DE LA BRI

Ce « pivot vers l'est » de Moscou a été accueilli avec beaucoup d'enthousiasme par les entrepreneurs et les politiciens en Russie (Alexeeva et Lasserre, 2018a, p. 80). Nombreux étaient ceux qui croyaient que l'adhésion de la Russie à la BRI allait lui permettre d'obtenir des crédits et des investissements chinois pour la réalisation de différents projets d'infrastructure sur le territoire russe. Parmi les projets envisagés, on évoquait la modernisation du réseau de chemin de fer national, vétuste et ayant une capacité de transit limitée, la construction d'autoroutes modernes et de voies ferrées à grande vitesse, le développement des infrastructures dans l'Arctique russe et l'exploitation conjointe des ressources naturelles en Sibérie. Chacun plus grandiose que l'autre, ces projets devraient stimuler l'économie de la Russie alors en récession profonde à cause de la double conjoncture de la chute du prix du pétrole et de la mise en place des sanctions occidentales, et apporter un nouvel élan dans le partenariat stratégique sino-russe (Alexeeva et Lasserre, 2018a, p. 80).

Cet enthousiasme russe initial, sous la pression des exigences chinoises en matière de conditions des investissements et de la rentabilité des projets, s'est rapidement dissipé. Le rapprochement politique sino-russe, qui a conduit Moscou à adhérer activement à la BRI, n'a pas rendu la Chine plus conciliante sur les questions économiques. Bien au contraire, profitant du fait que Moscou est isolée sur la scène internationale et qu'elle a de la difficulté à attirer des investisseurs étrangers, Beijing tente d'imposer ses propres conditions, que la Russie trouve souvent inacceptables. En conséquence, la plupart des grands projets sino-russes envisagés dans le cadre de la BRI se sont arrêtés au stade de la signature de mémorandums et d'accords d'intention. Par exemple, à l'été 2017, Beijing avait annoncé qu'elle allait construire une ligne ferroviaire à grande vitesse pour relier la Chine à l'Allemagne via le Kazakhstan, la Russie, la Biélorussie et la Pologne. Présenté en grande pompe à Moscou, ce projet « Eurasie » a été discrètement abandonné quelques mois plus tard, car l'entreprise chinoise responsable du projet, China Railway Eryuan Engineering Group (CREEG), l'avait déclaré non rentable. En effet, selon les estimations du CREEG, cette ligne ferroviaire, longue de 9 500 kilomètres, coûterait 9 800 milliards de roubles (environ 143,4 G\$) et la construction du tronçon russe

absorberait presque la moitié de cette somme (Marinin, 2018). Étant donné les faibles taux de rentabilité internes de la ligne en question, le CREEG a estimé que la durée du retour sur investissement serait de 28 ans, ce qui rendait ce projet non réalisable, à moins que les gouvernements chinois et russe soient disposés à y investir des fonds publics.

Le projet « Eurasie » ne fait pas figure d'exception. Un autre projet ferroviaire, la construction d'une voie ferrée à haute vitesse reliant Moscou et Kazan, se trouve également bloqué à cause de doutes sur sa rentabilité. Les travaux sur ce chantier phare, que les médias citaient souvent pour illustrer la coopération sino-russe dans le cadre de la BRI, devaient débuter en 2014. Reportés à plusieurs reprises, ils ont désormais un avenir incertain, à cause de l'incapacité de toutes les parties prenantes à se mettre d'accord sur les conditions de leur participation. Le coût du projet, estimé à 1 700 milliards de roubles (25,6 G\$), devait être au départ assumé par le gouvernement russe, la compagnie des Chemins de fer russes (RZD) et la chinoise CREEG, et il devait être financé par des prêts de la China Development Bank à la RZD (Trickett, 2017). Cependant, les longues négociations sur les taux d'emprunt et la période d'amortissement se sont révélées infructueuses, et la participation des investisseurs chinois au projet n'est plus assurée. À ces problèmes de financement s'ajoutent des doutes sur la fiabilité des prévisions sur la demande locale de transport et les estimations des futurs flux de passagers présentées par la RZD pour justifier le projet (Interfax, 2018). Ces doutes exprimés publiquement par le ministère du Transport russe témoignent des hésitations, au sein du gouvernement russe, quant à la possibilité de réaliser ce projet, en particulier dans le contexte de la récession économique que la Russie n'arrive pas à maîtriser.

Bien que l'infrastructure et l'énergie soient les principales cibles du partenariat sino-russe dans le cadre de la BRI, Beijing envisage également de développer une coopération plus étroite avec la Russie dans le secteur agroalimentaire. Les produits agricoles occupent déjà une place assez importante dans les échanges commerciaux sino-russes, avec un déséquilibre en faveur de Beijing : 2017, la valeur des exportations agricoles chinoises en Russie (fruits, légumes et produits aquacoles) s'élevait à 40 G\$, alors que la valeur de ses importations de produits agricoles russes (fruits de mer, oléagineux et noix) n'a atteint que la moitié de cette somme, soit 21,7 G\$ (Guo et Wu, 2018, p. 84-85).

Le contexte international semble donner un coup de pouce supplémentaire au développement de ces échanges. L'enlisement de la guerre commerciale avec les États-Unis a conduit Beijing à imposer des droits de douane de 25 % sur les cargaisons de soja, de blé et de maïs américains. Pour remplacer les importations américaines, le gouvernement chinois entend diversifier ses sources d'approvisionnement en s'appuyant davantage sur les producteurs venant des pays participant à la BRI, plus particulièrement le Kazakhstan et la Russie. Ces efforts ont déjà donné un certain résultat : en 2018, les importations de soja russe ont presque triplé par rapport à 2017, alors que le blé kazakh et russe est apparu pour la première fois sur le marché chinois (He, 2018, p. 32-33).

Malgré ces premiers succès, il est peu probable que les productions russes et kazakhes deviennent rapidement une option de remplacement aux oléagineux et aux céréales venus des États-Unis. Pour augmenter de façon significative ses exportations, la Russie doit résoudre les problèmes de logistique et de stockage qui nuisent à sa capacité de livrer des produits agricoles de qualité stable, correspondant aux normes chinoises en la matière. Selon les experts chinois, la solution serait de créer des zones agricoles spéciales dans l'Extrême-Orient russe, mais aussi dans la région centrasiatique où les agriculteurs chinois pourraient cultiver le soja, le blé et les pommes de terre destinés au marché chinois, avec le respect des normes agricoles en vigueur en Chine (Guo et Wu, 2018, p. 91-94). Une suggestion qu'on imagine difficilement adoptée par le gouvernement russe dans le futur proche, étant donné le potentiel de conflits sociaux et des protestations populaires qu'une telle mesure pourrait susciter dans l'Extrême-Orient russe, où l'opinion publique demeure sensible à l'idée d'une mainmise chinoise sur la région (Goble, 2017 ; SCMP, 2017).

3. L'ARCTIQUE RUSSE, UN NOUVEAU TERRAIN POUR LA BRI

Aujourd'hui, malgré de nombreuses déclarations officielles, à Moscou comme à Beijing, les résultats concrets de la collaboration sino-russe au sein de la BRI sont bien maigres, à l'exception de la réalisation du grand projet dans l'Arctique russe, le *Yamal LNG*. Son objectif est d'exploiter le gisement de gaz naturel de la péninsule de Yamal, située au-delà du cercle

arctique, d'en liquéfier le gaz extrait puis de l'exporter par méthaniers vers l'Europe et en Asie, en suivant le passage du nord-est qui longe la côte nord de la Russie jusqu'au détroit de Béring. Véritable défi technologique et logistique, ce projet fut au départ envisagé comme une initiative franco-russe, dont la compagnie française Total et la russe Novatek, deuxième plus gros producteur russe de gaz après Gazprom, étaient les actionnaires majoritaires. Mais, en 2014, après l'imposition de sanctions par les pays occidentaux à l'encontre de la Russie qui ciblaient, entre autres, le secteur de l'énergie, Moscou a dû se tourner vers la Chine. Depuis, Beijing est devenu le second actionnaire du *Yamal LNG* après Novatek, qui le contrôle avec 50,1 % d'actions, alors que les chinoises China National Petroleum Corporation (CNPC) et China's Silk Road Fund en possèdent 29,9 %, reléguant ainsi la française Total à la troisième position avec 20 % des actions (Filimonova et Krivokizh, 2018).

Le cœur du projet était la construction d'une usine de production de gaz naturel liquéfié (GNL) qui fonctionne à plein rendement depuis décembre 2017 et produit 16,5 millions de tonnes de gaz par an (Toporkov, 2018). Pour rendre le site opérationnel, il fallait construire un véritable complexe industriel sur le pergélisol avec un port capable d'accueillir de grands méthaniers brise-glace, un aéroport international, des routes et des voies ferrées ainsi que des réservoirs géants pour stocker le GNL. En 2014, les perspectives de réalisation de ce projet pharaonique dans les conditions d'exploitation extrêmes semblaient bien incertaines, les sanctions américaines ayant bloqué l'accès de la Russie non seulement aux technologies et aux équipements occidentaux, mais aussi aux crédits nécessaires pour finaliser ce projet. Les compagnies chinoises y ont vu une occasion d'augmenter leur présence dans cette région stratégique et de mettre en valeur leurs compétences techniques et industrielles. Ainsi, la China Offshore Engineering Company a fabriqué des modules pour l'usine de gaz du site de Yamal, tandis que la CNPC Offshore Engineering Company a conçu et produit les différents équipements pour les docks du port et les méthaniers (Li *et al.*, 2016, p. 15). La Chine participe désormais à l'exploitation de gisements d'hydrocarbures arctiques non seulement comme investisseur, mais aussi comme fournisseur d'équipements et de technologies.

En parallèle, les banques chinoises Export-Import Bank of China et China Development Bank ont accordé au projet une ligne de crédit de 12

G\$, ce qui a permis de livrer le *Yamal LNG* à temps et en respectant globalement le budget initial (Alexeeva et Lasserre, 2018b, p. 276). Les négociations à ce sujet ont duré presque deux ans et témoignent de l’ambivalence des relations Chine-Russie : au niveau des chefs d’État, la coopération sino-russe au sein de la BRI est un franc succès, mais, dans les faits, les hommes d’affaires russes et chinois ont peiné à trouver un compromis qui satisfasse les intérêts de tous. Dans le cas du *Yamal LNG*, les banques chinoises exigeaient des garanties supplémentaires du gouvernement russe et n’ont débloqué les crédits qu’après la promesse formelle de Moscou d’investir davantage de fonds publics dans le projet (Filimonova et Krivokizh, 2018).

En décembre 2017, Vladimir Poutine a officiellement inauguré le projet en démarrant la première ligne de production de GNL à Yamal. Moscou et Beijing semblent donc réussir leur pari de coopération dans le développement de l’Arctique russe. Toutefois, d’importantes divergences de vues semblent en menacer l’avenir. En Russie, la réalisation du projet *Yamal LNG* a été présentée avant tout comme une réussite nationale, même si la Chine et la France y ont beaucoup contribué, une réussite qui permettra d’améliorer les perspectives de l’économie russe affaiblie par les sanctions occidentales (Président de la Russie, 2017). Elle est aussi considérée comme une victoire stratégique russe qui permettrait à Moscou de renforcer sa position sur le marché mondial du gaz et d’asseoir sa place d’acteur incontournable dans l’Arctique.

À Beijing, le projet *Yamal LNG* est plutôt vu comme un symbole du nouveau savoir-faire des compagnies chinoises, capables de développer et de produire les équipements sophistiqués que l’industrie russe ne peut pas fournir, faute d’expertise technologique. Ainsi, pour célébrer les 40 ans de réformes et d’ouverture du pays sur le monde, le Musée national de Chine à Beijing a inauguré avec grande pompe une exposition retraçant les succès de la modernisation nationale depuis 1978 (figure 3.1, en haut). L’objectif principal est de montrer, à l’aide de photos, de textes, de vidéos, de maquettes et d’animations interactives, comment « la nation chinoise s’est relevée, est devenue prospère et puissante » depuis le lancement des réformes économiques de 1978 sous la houlette du Parti communiste (Xinhua, 2018). L’une des photos illustrant les réussites chinoises est celle du chantier du *Yamal LNG* dont le commentaire précise que « [l]e projet russe de *Yamal LNG* dont la construction fut entreprise par la Chine, est un

projet d'envergure réalisé dans l'esprit gagnant-gagnant de la BRI et mis en exploitation le 8 décembre 2017 » [中俄亚马尔LNG项目“北极”管道2017年12月8日通航] (figure 3.1, en bas).

La Chine ambitionne également de participer à l'organisation du trafic commercial sur le passage du nord-est, qui est désormais inclus dans le réseau maritime de la BRI et rebaptisé pour l'occasion par les médias chinois « Route de la soie polaire » (北极丝绸之路). Beijing s'intéresse à plusieurs projets associés à l'exploitation de cette voie maritime, dont la construction du chemin de fer *Belkomur* qui relierait Arkhangelsk (en mer Blanche) à la Sibérie occidentale, et la mise en valeur du gisement de gaz naturel sur la péninsule de Gydan, en mer de Kara, qui devrait à terme produire autant que *Yamal LNG* (Zhao, 2018, p. 112). Toutefois, ces projets de collaboration ne sont qu'à l'étape des discussions préliminaires, et la participation chinoise à leur réalisation n'est pas du tout assurée. Ainsi, China Poly Group Corporation, qui promet d'investir 5,5 G\$ dans la construction du *Belkomur*, conditionne sa participation au projet à l'engagement officiel du gouvernement russe de financer une grande partie de son coût (*Belkomur*, 2018).

FIGURE 3.1

L'exposition « Les grands changements » commémorant le 40^e anniversaire de la réforme et de l'ouverture de la Chine, Musée national de Chine, Beijing



Source : Photos d'Olga V. Alexeeva.

CONCLUSION

L'unité apparente de Moscou et de Beijing semble désormais trancher fortement avec la désunion du G7 minée par les mesures unilatérales du président américain Donald Trump en matière de coopération économique et diplomatique envers ses alliés occidentaux. Ce tandem sino-russe, qui n'était à ses débuts qu'une stratégie temporaire, paraît désormais plus solide. L'adhésion russe à la BRI semble en être une illustration parfaite. Lors des rencontres officielles bilatérales, on évoque plusieurs projets qui pourraient être réalisés dans le cadre de la BRI sur le territoire russe : la modernisation du Transsibérien, la construction de l'autoroute reliant le Xinjiang chinois avec la Finlande en passant par le territoire russe, la construction du nouveau port à Arkhangelsk. Mais tous demandent des capitaux colossaux que la Russie ne possède pas et que la Chine ne promet pas de fournir étant donné leur rentabilité fort incertaine. À long terme, les perspectives de ce nouveau rapprochement Chine-Russie dépendent donc fortement de la conjoncture internationale et de la capacité des deux pays à élaborer une stratégie cohérente de leur collaboration, avec des objectifs clairement définis et appliqués sur le terrain.

BIBLIOGRAPHIE

- Alexeeva, O. et F. Lasserre (2018a). « L'évolution des relations sino-russes vue de Moscou : les limites du rapprochement stratégique », *Perspectives chinoises*, n° 3, p. 75-84.
- Alexeeva, O. et F. Lasserre (2018b). « An Analysis on Sino-Russian Cooperation in the Arctic in the BRI Era », *Advances in Polar Science*, vol. 29, n° 4, p. 269-282.
- Belkomur (2018). « Дорога к Белому морю » (La voie vers la mer Blanche), <www.belkomur.com/news/index.php?ELEMENT_ID=2969>, consulté le 21 janvier 2019.
- Butchia, S. (2018). « Unpacking Debt in Kyrgyzstan and Tajikistan : Compared to their Peers, Kyrgyzstan and Tajikistan Are on a Borrowing Spree », *Eurasianet*, 1^{er} août, <<https://eurasianet.org/unpacking-debt-in-kyrgyzstan-and-tajikistan>>, consulté le 6 février 2019.

Derkoul, O. (2018). « Визит Владимира Путина в Китай : стратегический союз и прорыв в будущее » (La visite de Vladimir Poutine en Chine : une alliance stratégique et une avancée dans le futur), *Ритм Евразии* (Le rythme de l'Eurasie), <<https://www.ritmeurasia.org/news-2018-06-13-vizit-vladimira-putina-v-kitaj-strategicheskij-sojuz-i-proryv-v-buduschee-36970>>, consulté le 22 janvier 2019.

EuAsia Daily (2018). « Таджикистан расплатится с Китаем золоторудным месторождением » (Le Tadjikistan va payer à la Chine avec une mine d'or), <<https://eadaily.com/ru/news/2018/04/16/tadzhikistan-rasplatilsya-s-kitaem-zolotorudnym-mestorozhdeniem>>, consulté le 24 janvier 2019.

Fernholz, T. (2018). « Eight Countries in Danger of Falling into China's “Debt Trap” », *Quartz*, 7 mars, <<https://qz.com/1223768/china-debt-trap-these-eight-countries-are-in-danger-of-debt-overloads-from-chinas-belt-and-roadplans/>>, consulté le 6 février 2019.

Filimonova, N. et S. Krivokhizh (2018). « China's Stakes in the Russian Arctic », *The Diplomat*, <<https://thediplomat.com/20vokizh201818/01/chinas-stakes-in-the-russian-arctic/>>, consulté le 25 janvier 2019.

Gabuev, A. (2016). « Crouching Bear, Hidden Dragon : “One Belt One Road” and Chinese-Russian Jostling for Power in Central Asia », *The Journal of Contemporary China Studies*, vol. 5, n° 2, p. 61-77.

Goble, P. (2017). « Russian Fears about China's Aspirations East of the Urals on the Rise », *Euromaidan Press*, 8 septembre, <<http://euromaidanpress.com/2017/09/08/russian-fears-about-chinas-aspirations-east-of-the-urals-on-the-rise-euromaidan-press/>>, consulté le 6 février 2019.

Guo, H. et D. Wu (2018). « “一带一路”中俄农业合作研究 » (Research on the Development of Sino-Russian Agricultural Cooperation from the Perspective of “One Road and One Belt”), *东北亚论坛* (Northeast Asia Forum), vol. 27, n° 5, p. 83-95.

He, Z. (2018). « Шансы для агросектора стран “пояса и пути” » (Les opportunités pour le secteur agricole des pays de la BRI), *Шелковый*

путь – ревю (Revue Route de la soie), n° 7, p. 32-33.

Huang, X. et F. Qin (2018). « 『一带一路』与『欧亚经济联盟』——2015-2017：回顾与展望 » (Reviews on the Docking between the Silk Road Economic Belt and the Eurasian Economic Union – 2015-2017), *俄罗斯、东欧及中亚研究* (Russian, East European & Central Asian Studies), vol. 222, n° 3, p. 140-195.

Interfax (2018). « В проекте BCM Москва-Казань нашли неувязки с прогнозом пассажиропотока » (On a trouvé des problèmes dans les prévisions des flux des passagers dans le projet des voies ferrées à haute vitesse Moscou-Kazan), <www.interfax.ru/russia/601890>, consulté le 28 janvier 2019.

Li, S. (2018). « “一带五路”对中俄蒙哈萨克斯坦贸易影响研究 » (A Study on the Economic and Trade Effects of Trade Facilitation between China and Five Central Asian Countries in the Context of the « Belt and Road Initiative »), *东北亚论坛* (Northeast Asia Forum), vol. 4, n° 138, p. 112-126.

Li, Y., L. Kong et J. Liu (2016). « Yamal LNG Project and Made-in-China Equipment Going Globally », *China Oil & Gas*, vol. 23, n° 3, p. 13-17.

Marinin, V. (2018). « Китайский расчет : как дорогу через Россию в Европу признали убыточной » (Le calcul chinois: comment la route via la Russie en Europe a été déclarée non rentable), *RBK*, <www.rbc.ru/business/20/06/2018/5b28c3059a794751862a94fb>, consulté le 25 janvier 2019.

Panfilova, V. (2018). « Душанбе возвращает Пекину долги золотом » (Dushanbe rembourse ses dettes à Beijing avec de l'or), *Независимая газета* (Journal indépendant), <www.ng.ru/cis/2018-07-25/1_7274_tadzhikistan.html>, consulté le 7 février 2019.

Président de la Russie (2015). « Совместное заявление Российской Федерации и Китайской Народной Республики о сотрудничестве по сопряжению Евразийского экономического союза и Экономического пояса Шелкового пути » (La déclaration commune de la Fédération de la Russie et de la République populaire de Chine sur la coopération dans le raccordement de l'UEE et de la BRI), Kremlin.ru, <<http://kremlin.ru/supplement/4971>>, consulté le 25 janvier 2019.

Président de la Russie (2017). « Церемония загрузки первого танкера в рамках проекта “Ямал СПГ” » (La cérémonie de la première expédition d'un méthanier dans le cadre du projet « Yamal LNG »), Kremlin.ru, <<http://kremlin.ru/supplement/4971>>, consulté le 31 janvier 2019.

Putz, C. (2018). « Can Russia and China “Synergize” the Eurasian Economic Union and the Belt and Road Initiative ? », *The Diplomat*, 9 novembre, <<https://thediplomat.com/2018/11/can-russia-and-china-synergize-the-eurasian-economic-union-and-the-belt-and-road-initiative/>>, consulté le 6 février 2019.

SCMP *South China Morning Post* (2017). « Chinese in the Russian Far East : A Geopolitical Time Bomb ? », 8 juillet, <www.scmp.com/week-asia/geopolitics/article/2100228/chinese-russian-far-east-geopolitical-time-bomb>, consulté le 6 février 2019.

Shaïmergenova, G. (2018). « Синергия совместных усилий » (La synergie des efforts conjoints), Шелковый путь – ревю (*Revue Route de la soie*), n° 9, p. 19-24.

Toporkov, A. (2018). « Новатэк досрочно запустил третью очередь Ямал СПГ » (Novatek a démarré en avance le 3^e train du Yamal LNG), Ведомости (Les déclarations), <www.vedomosti.ru/business/articles/2018/12/11/788976-yamal-spg>, consulté le 31 janvier 2019.

Trickett, N. (2017). « The Gordian Rail Tie : Russia’s Mythic Belt and Road Cooperation », *The Diplomat*, <<https://thediplomat.com/2017/10/the-gordian-rail-tie-russias-mythic-belt-and-road-cooperation/>>, consulté le 28 janvier 2019.

Ulukbek, Y. (2018). « Сколько Киргизстан должен Китаю и что брал кредиты » (Combien Kirghizstan doit à la Chine et pourquoi il a demandé des crédits), Radio Azattyk, <<https://rus.azattyk.org/a/kyrgyzstan-china-debt/29229901.html>>, consulté le 24 janvier 2019.

Vorobiev, A. (2018). « Не один путь : интересы КНР и РФ в Центральной Азии » (Pas une voie unique : les intérêts de la RPC et de la Fédération de la Russie en Asie centrale), *Expert online*,

<<http://expert.ru/2017/07/3/kitaj-i-tsentralkiya-aziya/>>, consulté le 25 janvier 2019.

Xing, G. (2018). « Sino-Russian Ties Backbone of SCO », China Daily, <www.chinadailyhk.com/articles/238/228/170/1528254558608.html>, consulté le 22 janvier 2019.

Xinhua (2018). « Chine : ouverture d'une exposition pour commémorer le 40^e anniversaire de la réforme et de l'ouverture », <http://french.xinhuanet.com/2018-11/13/c_137603591.htm>, consulté le 31 janvier 2019.

Zhao, L. (2018). « 俄羅“一帶一路”政策的背景與挑戰 » (Sino-Russian Cooperationin Building the « Polar Silk Road » : The Backgrounds, Constraints and Feasible Paths), *俄羅東歐研究* (*Russian, East European & Central Asian Studies*), vol. 221, n° 2, p. 106-120.

CHAPITRE 4

LES NOUVELLES ROUTES DE LA SOIE

Viabilité et enjeux du corridor ferroviaire eurasiatique

Xavier Aurégan et Jérôme Verny

Faisant suite aux premiers trains-blocs de 2011 mis en fonction par la Deutsche Bahn, puis à l'annonce, par Xi Jinping en septembre 2013, du volet terrestre des nouvelles routes de la soie, l'arrivée à Madrid, en décembre 2014, d'un train de marchandises chinois en provenance de Chongqing sanctionnait avec succès un test d'approvisionnement du marché européen en produits chinois. Ce test avait alors vocation à établir des lignes régulières de fret entre les grands pôles industriels chinois en pleine expansion (dont Chongqing, Chengdu et Zhengzhou) et les principales plateformes logistiques d'Europe occidentale et centrale (dont Anvers, Hambourg, Duisbourg et Łódź).

Dans ce contexte, le développement du fret ferroviaire transcontinental entre l'Asie orientale (centre et ouest de la Chine principalement) et l'Europe (marchés de l'Union européenne notamment) fait écho à l'ancienne Route de la Soie par laquelle transitaient, depuis l'Antiquité, des marchandises entre l'Europe, l'Asie centrale et l'Extrême-Orient. Toutefois, le processus actuel reste limité, l'essentiel du transport de marchandises intercontinental se faisant par voie maritime, via la Route Royale qui passe par le canal de Suez. Les travaux d'élargissement de ce dernier, qui ont pris

fin en août 2015, ont pour objectif de doubler le nombre de navires empruntant cette voie d'ici à 2023. Néanmoins, les services offerts par le transport ferroviaire entre l'Asie et l'Europe peuvent s'avérer complémentaires à ceux proposés par le transport maritime, mais également par le transport aérien de fret, voire la combinaison dite « *sea/air* ».

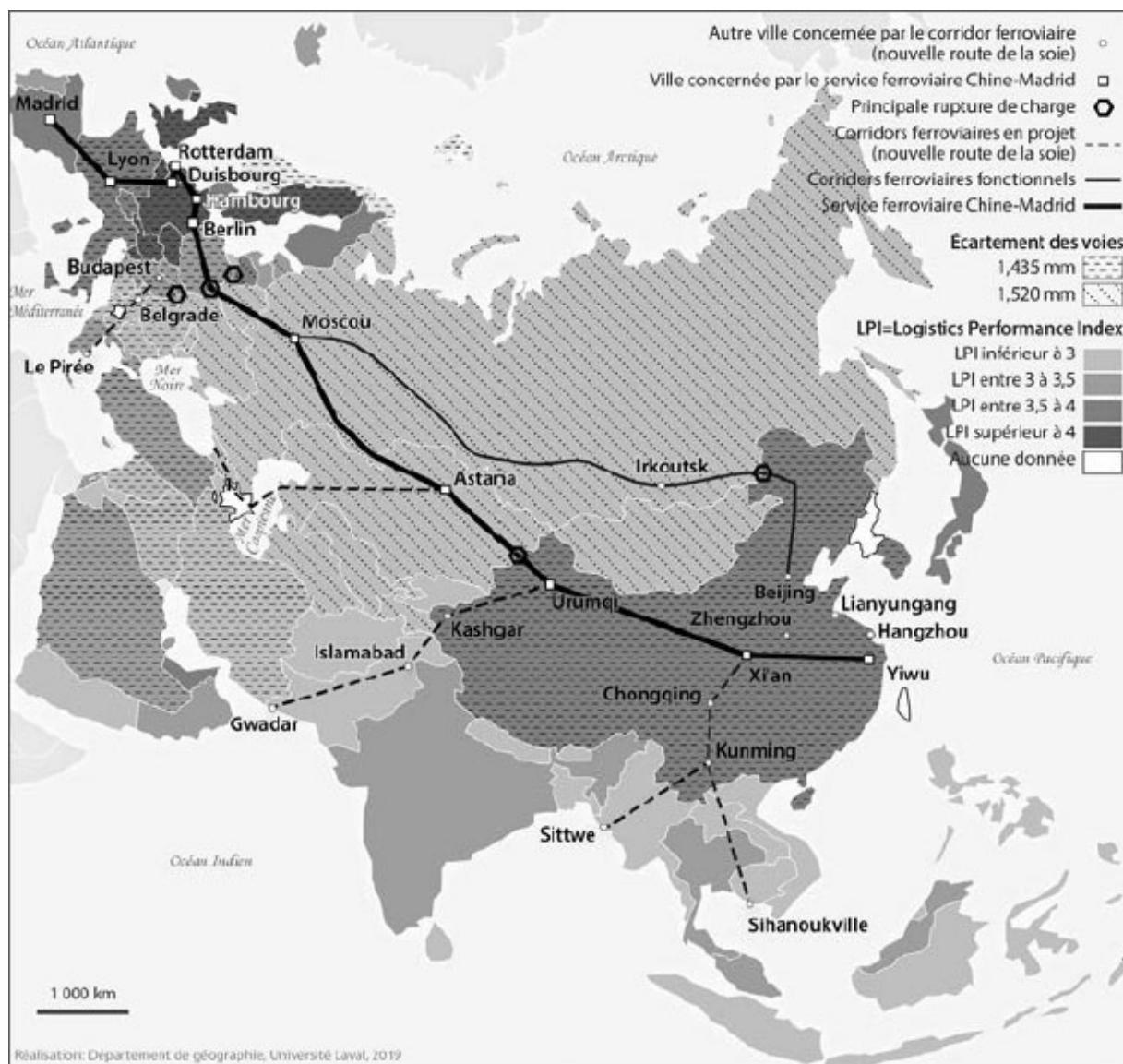
L'objectif principal de ce chapitre est d'analyser ce moyen supposément différent d'échanges commerciaux entre l'Asie et l'Europe que constitue le corridor ferroviaire eurasiatique. Ce dernier concernant de multiples acteurs et territoires, l'enjeu consiste à rappeler la notion de *corridor* et les principaux projets ferroviaires entre Asie et Europe dans un premier temps, puis à évaluer la viabilité du fret ferroviaire eurasiatique et les enjeux associés dans un second temps. Ainsi, cette contribution fournit un éclairage sur le très ambitieux projet infrastructurel chinois pour le développement de l'initiative des nouvelles routes de la soie du XXI^e siècle (figure 4.1). De fait, si ces dernières ne représentent pas *in extenso* les liaisons ferroviaires eurasiatiques, force est de constater qu'elles réifient les intérêts internationaux à l'égard des corridors, et qu'elles méritent ainsi une place centrale.

Alors que la perspective de relier l'Asie à l'Europe par voie terrestre n'a jamais été abandonnée, cette ambition fait l'objet de nombreux projets, plus ou moins aboutis à ce jour. En amont de l'ambition chinoise, certaines organisations internationales se sont intéressées au transport ferroviaire eurasiatique et ont développé des programmes proposant des initiatives pour, d'une part, améliorer la connexion et les services entre l'Asie et l'Europe, et, d'autre part, moderniser les infrastructures de transport en Asie centrale afin d'appuyer le développement économique de ces pays.

En effet, les travaux menés dans la nouvelle économie géographique et en géographie des transports et de la logistique ont prouvé qu'il y avait un lien de corrélation entre infrastructures de transport et développement économique (Joignaux et Verny, 2004a), et qu'un réseau de transport fiable et développé était source de croissance (Baldwin *et al.*, 2003 ; Warr, 2005 ; Yang et McCarthy, 2013). Dans ce sens, des organismes liés à l'Organisation des Nations Unies (ONU) ou à des organisations régionales ont mis en place des projets pour améliorer le maillage des réseaux de transport eurasiatiques, et faciliter les échanges en désenclavant l'aire géographique en général, et certains territoires en particulier. Pour bien saisir l'augmentation qualitative et surtout quantitative des flux de

marchandises entre la Chine et l'Europe, il est ainsi nécessaire d'expliciter la notion de *corridor* et d'examiner ces projets, pour ensuite évaluer la viabilité de ces derniers.

FIGURE 4.1
Les corridors ferroviaires des nouvelles routes de la soie



Source : D'après Banque mondiale (2019) ; CIA (2019).

1. LE CONCEPT DE CORRIDOR DANS LE CONTEXTE FERROVIAIRE EURASIATIQUE

À l'instar de Stephen O. Bender (2001), bien des auteurs ont contribué à définir les corridors. Historiquement, les premiers s'appuient sur l'analyse spatiale (Cole et King, 1968 ; Haggett et Chorley, 1969 ; Kansky, 1963) et décrivent un corridor comme une infrastructure de communication tendant au désenclavement des arrière-pays (Luiz et Paulo, 1996 ; Prentice, 1996), mais qui a également vocation à l'extraction de ressources (Neudorf et Hassan, 1996). Plus généralement, un corridor met en exergue des réseaux, généralement urbains, qui créent des carrefours interdépendants et qui fluidifient les échanges, les flux et les liens (Doxiadis, 1978 ; Gottmann, 1961, 1987 ; McGee, 1991 ; Yeates, 1975).

En réalité, si les ingénieurs, les géographes ou les économistes ont tous analysé les corridors, aucune définition universelle ne peut être retenue. De même, si les corridors favorisent les bassins versants et les plaines, leurs lignes de démarcation ou frontières peinent à être théorisées et communément admises par la communauté scientifique. Alors que Jean-Paul Rodrigue (2004) avance le modèle de gravité, d'autres préfèrent l'offre et la demande (Berthaud et David-Nozay, 1998 ; Bruisma *et al.*, 1997 ; DeCorla-Souza et Cohen, 1999 ; Savelberg et Vogelaar, 1987), les analyses liées aux coûts-bénéfices (UNESCAP, 1999), un cadre multicritère (Reggiani *et al.*, 1995) ou encore le prisme de la géohistoire de Fernand Braudel, qu'a diffusée, notamment, Christian Grataloup (2010).

Hormis les dissensions à son égard, le corridor trouve un consensus lorsque sont évoqués les rapports entre conditions de marché et de transport (Amjadi et Winters, 1997 ; Bender, 2001). Estimant que le corridor « donne accès à un lieu et, par extension, exprime la concentration de flux », Claude Comtois (2012, p. 69) donne la typologie suivante de ce concept plurivoque. Premièrement, le corridor de pénétration est un axe qui n'a pas vocation à développer le transit, mais à relier un point A à un point B. Il sert donc à acheminer des hommes, des matériels ou à désenclaver un État qui souhaite accéder à un port. Deuxièmement, le corridor chaîne « affiche une séquence de corridors dont le terminal de sortie de l'un coïncide avec le terminal d'entrée de l'autre ». Ces terminaux peuvent servir au groupage-dégroupage de marchandises ou de passagers (Joignaux et Verny, 2004b). Enfin, le corridor centrifuge est un réseau de corridors utilisant plusieurs modes de transport, organisé autour d'un axe central ou qui a vocation à l'être, et qui permet de réaliser des économies d'échelles théoriquement importantes. Ce corridor centrifuge doit contribuer à l'intégration

multiscalaire – voire transcalaire – de l'ensemble des fonctions : logistique, territoriale, commerciale, socioéconomique, de production et de transformation.

Selon cette typologie, le corridor ferroviaire eurasiatique se veut centrifuge et doit être appréhendé comme une expression générique qui désigne l'ensemble des voies ferrées reliant l'Asie (et notamment la Chine) à l'Europe (Union européenne). Les cartes des nouvelles routes de la soie chinoises comme celles des projets menés par l'ONU incarnent expressément ce type de corridors et leurs finalités. L'ONU, justement, a été à l'origine de la généralisation des corridors en lançant, en 2002, le projet *Capacity Building in Developing Interregional Land and Land-cum-sea Transport Linkages* (UNESCAP, 2008). Ce projet international a pour prérogative la cartographie des liaisons de transport qui, à terme, permettront de meilleures intégrations régionale et mondiale, ainsi que le développement économique qui y est adossé. En dehors des universitaires, c'est donc bien l'ONU qui a fait évoluer le terme corridor, partiellement réservé au domaine écologique hier, principalement usité dans les hétérogènes domaines géographique et économique aujourd'hui. Par ailleurs, si les Nations Unies se sont emparées de ce concept, c'est en raison de l'augmentation, deux fois plus rapide, du commerce des biens et de services vis-à-vis du produit national brut (PNB) international depuis les années 1990 (CNUCED, 2019). Le commerce mondial de marchandises étant *in fine* composé de flux, eux-mêmes supportés par des infrastructures physiques, le commerce tend donc au maillage des économies (locales, régionales, nationales, continentales et internationale). Partant, il est légitime que des États, des entreprises privées et des exploitants logistiques, des organisations régionales et des institutions internationales s'intéressent à cet outil qui peut se révéler un levier de développement territorial.

Un corridor, par définition, peut effectivement être représenté comme un outil de développement (Bender, 2001 ; Debrie et Comtois, 2010 ; Rodrigue, 2017), qu'il soit situé dans cet espace eurasiatique ou en Afrique (Lombard *et al.*, 2014 ; Steck, 2017). Les recompositions territoriales issues de la mise en chantier des corridors peuvent naturellement entraîner des effets négatifs, dont le piège du bas revenu (*Low-Income Trap*) qui renforce les fractures entre les principales métropoles, dynamiques, et les régions rurales, isolées et déprimées (Radvanyi, 2010). Plus directement, la mise en place de corridors peut « aboutir à des territoires dominés par la fluidité et

peu structurés par les transports » (Lombard *et al.*, 2014, p. 268). D'une manière générale, les effets structurants des transports et donc des corridors ont toujours fait débat (Offner, 1993), y compris à l'échelle du processus d'intégration régionale (Fau *et al.*, 2014 ; Mareïn et Richard, 2018). En plus d'évaluer les performances logistiques, l'un des enjeux est bien de concilier les connectivités interne et externe. Sur les nouvelles routes de la soie comme sur les corridors eurasiatiques, le peu de recul empêche certainement d'avoir une vision panoptique du contexte infrastructurel, alors même qu'il serait nécessaire de les appréhender d'une manière diachronique, afin, comme Jean Debrie (2007, p. 57), d'obtenir « la géohistoire des tracés techniques ».

En définitive, le corridor pourvoit ici à articuler des régions industrielles émergentes (façade maritime chinoise puis provinces enclavées) aux historiques (Europe de l'Ouest), il génère des activités productrices, améliore l'accessibilité et les capacités locales de transformation de la production, et doit par conséquent fonctionner non seulement sur les nœuds et centres, mais également sur les marges et périphéries. Outil de planification, de gouvernance et d'intégration, le corridor permet l'interdépendance entre les divers secteurs économiques et, en cela, ne peut que transcender les frontières, qu'elles soient politiques et administratives, physiques ou sociales. Par conséquent, des rivalités et enjeux de pouvoir sont engendrés, puisque « tout réseau est une image du pouvoir ou plus exactement du ou des acteurs dominants » (Raffestin, 1980, p. 150).

Alors que les États et certaines institutions internationales sont nécessairement astreints à développer le circuit secondaire qui concerne les investissements à long terme (infrastructures), les acteurs privés, quant à eux, s'intéressent prioritairement au primaire : la production et la consommation. Cette complémentarité supposée permet la circulation et l'ancrage spatial du capital fixe (Harvey, 2006), eux-mêmes dépendants de nouvelles configurations spatiales eurasiatiques, soit, en l'occurrence, de ce réseau polyvalent de multiples corridors transeurasiens interconnectés.

Cette articulation multiscalaire territoriale fait l'objet de plusieurs recherches et projets. À l'échelle eurasiatique, ces derniers sont nombreux, parfois concordants, mais également parfois discordants. Parmi eux, quatre intègrent directement l'axe ferroviaire le plus usité entre la Chine et l'Europe, soit le corridor Chine-Kazakhstan-Russie. Il s'agit du projet TAR

de l'UNESCAP, de l'EATL de l'UNECE, des nouvelles routes de la soie ainsi que l'OSJD.

Le *Trans-Asian Railway* (TAR) de la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (UNESCAP ou ESCAP), fondée en 1947 et qui regroupe 53 États en plus de 9 membres associés, a été évoqué dès 1959, mais mis en œuvre à partir de 1992, voire 2006 avec la signature de l'Accord sur le réseau de chemin de fer transasiatique (Fedorenko, 2013 ; Lasserre, Huang et Mottet, 2018). TAR promeut l'interconnexion ferroviaire de 117 500 km de lignes ferroviaires dans 28 pays. Comme l'indique la carte du TAR¹, les lignes sont autant situées au Moyen-Orient, en Asie du Sud, du Sud-Est et en Extrême-Orient, qu'en Russie.

L'*Euro-Asian Transport Links* (EATL) de la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies (CEE-ONU ou UNECE), qui regroupe 56 États, est un projet commun avec le TAR de l'UNESCAP. L'EATL promeut également l'intermodalité, la facilitation du passage des frontières ou le transport fluvial. L'idée principale de ce projet est de déterminer les routes et voies ferrées à développer en priorité de manière à accroître les échanges entre les deux zones, et de permettre le développement des pays traversés. Trois phases (UNECE, 2017) ont pour l'instant été achevées : I (2002-2007), II (2007-2013) et III (2013-2017). L'UNECE a développé une application cartographique² et propose de nombreuses cartes dans le rapport finalisé de la phase II. Reliant l'Asie à l'Europe, le corridor ferroviaire Chine-Kazakhstan-Russie de l'UNESCAP et de l'UNECE débute à Lianyungang (Jiangsu), et s'achève, selon les deux Commissions, à Brest (anciennement Brest-Litovsk) en Biélorussie. Passant par Ürümqi (Xinjiang), le col d'Alataw (Alashankou), Dostyk (Almaty, Kazakstan) et Astana, il peut alors prendre deux directions différentes pour rejoindre l'Europe : soit par le nord du Kazakhstan (Iekaterinbourg, Moscou, Minsk et Brest), ou par l'ouest du Kazakhstan (Tobol puis Iekaterinbourg). Un certain nombre de variantes existe par ailleurs ; la route peut passer par Vilnius (Lituanie) ou par Kiev (Ukraine) par exemple.

Fondée à Sofia en 1956 et réunissant 29 membres, l'Organisation pour la coopération des chemins de fer (OSJD³) est une organisation internationale dont les prérogatives portent sur l'amélioration du trafic ferroviaire à travers la mise en place de corridors internationaux, la compétitivité de ce mode de transport ou les moyens techniques et

scientifiques afférents. Son site Internet précise également qu'elle intègre, en tant que membres associés, 43 compagnies de chemin de fer, dont la Société nationale des chemins de fer français (SNCF) pour la France, Deutsche Bahn pour l'Allemagne, ou China Railway Eryuan Engineering Group (CREEC) pour la Chine. L'OSJD privilégie également des liaisons ferroviaires entre l'Asie et l'Europe passant par le nord du continent. La principale route est Chongqing-Duisbourg qui traverse notamment les villes suivantes : Alashankou (Xinjiang, Chine), Dostyk (Almaty, Kazakhstan), Sol-Iletsk (Oblast d'Orenburg, Russie), Krasnoye (Oblast de Smolensk, Russie), Brest (Biélorussie) et Małaszewicze (Pologne)⁴.

Enfin, le projet des nouvelles routes de la soie (Kaplan, 2016 ; NDRC, 2015 ; Schramm et Zhang, 2018 ; Song, 2015 ; Tian, 2016 ; Van der Leer et Yau, 2016 ; Van der Putten et Meijnders, 2015), annoncé par le Président Xi Jinping en 2013 au Kazakhstan, forme cette triple vision stratégique, commerciale et (géo)politique d'un vaste réseau infrastructurel reliant la Chine au monde – ou presque. Pour ce faire, le pouvoir chinois a prioritairement défini deux routes complémentaires. La première (*The 21st-Century Maritime Silk Road*) est maritime et peut autant passer par le Canal de Suez que par la Route maritime du Nord (RMN). La seconde est terrestre et doit prioritairement relier la Chine à l'Union européenne par l'Asie centrale. Ces deux principales composantes doivent être complétées par une route électronique de la soie, également nommée *route de la soie numérique*.

Ce dessein infrastructurel est le plus récent des nombreuses initiatives (voir chapitre 1) qui ont pu être menées ou proposées ces dernières décennies. Néanmoins, les nouvelles routes de la soie chinoises sont singulières : elles ne sont pas le fait d'une organisation internationale, mais d'un État, soit la Chine. Ainsi, ce projet pharaonique, qui innove finalement peu en reprenant bon nombre d'axes infrastructurels déjà en cours de réalisation, met en perspective de nombreuses dimensions. Le volet terrestre et ses six corridors (*New Silk Road Economic Belt*) vont tirer profit des avantages comparatifs de territoires, États et régions parties prenantes en privilégiant les infrastructures ferroviaires qui, d'un triple point de vue (environnemental, rapport coût-temps-distance, capacité de transport), bénéficient de contextes commercial, technique et politique favorables. L'un des axes principaux est donc le corridor Chine-Kazakhstan-Russie qui permet de relier le territoire chinois à l'europeen en passant par le moins de

pays possible. En outre, deux autres corridors sont priorisés : celui reliant l’Ouest chinois à l’Asie centrale et au Moyen-Orient en direction de la Turquie via l’Iran ; et le corridor Chine-Pakistan (CEPC), ou route méridionale, entre le Xinjiang et Gwadar au Pakistan. Par ailleurs, trois autres corridors devraient compléter cet ensemble réticulaire : Chine-Mongolie-Russie avec le Transsibérien ; Bangladesh-Chine-Inde-Myanmar (BCIM) ; et Chine-Indochine par le Laos (Mottet et Lasserre, 2018).

En ce qui concerne spécifiquement le corridor Chine-Kazakhstan-Russie, il peut avoir pour origine de multiples métropoles chinoises, littorales ou non. Le principal trajet est néanmoins Yiwu-Madrid avec ses divers couples origine-destination permis par l’exploitation de la ligne Lanzhou-Xinjiang depuis 1962, puis Lanzhou-Kazakhstan depuis 1990. De plus, Xi’an, Ürümqi, Astana, Iekaterimburg et Małaszewicze s’avèrent être des points stratégiques dans le cadre du développement du fret ferroviaire eurasiatique. Pour développer et stimuler d’une manière artificielle ces diverses routes ferroviaires sino-européennes, les autorités chinoises en font non seulement la promotion, mais elles les subventionnent. Ces subventions faussent partiellement la rentabilité directe de ce mode de transport et posent la question de sa pérennisation en cas d’arrêt des aides financières. Les chiffres varient généralement de 1 000 \$ à 5 000 \$ par conteneur, soit jusqu’aux deux tiers du coût total. Alors que certaines estimations font état de subventions atteignant 7 000 \$, 300 M\$ auraient été dépensés par les provinces chinoises pour subventionner les trains-blocs de 2011 à 2016 (Barrow, 2018 ; Besharati *et al.*, 2017 ; Gerden, 2016). Ces sommes sont tout compte fait relativement modestes en comparaison du budget d’investissement chinois attribué au ferroviaire pour la seule année 2018, soit 112 G\$ (Hu, 2018). Pour l’État chinois, la principale stratégie est la suivante : rendre viable le fret ferroviaire.

2. LE CORRIDOR FERROVIAIRE EURASIATIQUE : VIABILITÉ ET ENJEUX POUR LE TRANSPORT DE FRET CHINE-EUROPE

Non exhaustifs, les exemples de projets de corridors ferroviaires présentés ci-dessus incarnent ce consensus international selon lequel le réseau de lignes stratégiques eurasiatiques, en tant que système géoéconomique et

outil au service du développement, est non seulement nécessaire au désenclavement des espaces traversés, au commerce mondial, mais également à leur pacification, et partant, à la paix mondiale. Dans ce cadre général, la logistique multi-couches joue un rôle premier qu'il convient d'explorer.

Le *Logistics Performance Index* (LPI) a été créé en 2007 et est publié tous les deux ans par la Banque mondiale (tableau 4.1) qui associe des institutions universitaires et internationales ainsi que des sociétés privées et des personnes actives sur le marché de la logistique internationale (Banque mondiale, 2019). Six critères composent l'index : l'efficacité du processus de dédouanement ; la qualité des infrastructures commerciales et des infrastructures de transports connexes ; la capacité de suivi et de traçabilité ; la facilité de l'organisation des expéditions à des prix concurrentiels ; la qualité des services d'infrastructure ; et la fréquence avec laquelle les expéditions arrivent au destinataire dans les délais prévus. Chacun de ces critères est noté de 1 (très faible) à 5 (très satisfaisant). La moyenne des six indices donne le LPI final.

TABLEAU 4.1

La valeur de quelques *Logistics Performance Index* (LPI)

Chine	3,61
Kazakhstan	2,81
Russie	2,76
Biélorussie	2,57
Pologne	3,54
Allemagne	4,20
France	3,84
Espagne	3,83

Source : D'après Banque mondiale (2019).

Il permet de constater qu'en Europe, la densité des infrastructures logistiques (routes, plaques tournantes (*hubs*) et voies ferrées) est très élevée et que, grâce à l'intégration progressive des réseaux de transport (intermodalité, réseau transeuropéen de transport ou *RTE-T*), elle continue de se développer dans l'ensemble des pays membres. Ceci se caractérise par la présence de tous les pays uest-européens dans le haut du classement

international. Cet indicateur mondial permet d'observer un contraste entre l'Europe de l'Ouest et les pays d'Europe centrale et orientale (PECO), et un appauvrissement de la couverture des infrastructures dès lors que l'on se rapproche de l'Asie centrale.

Théorisée depuis le XVIII^e siècle par Adam Smith qui liait alors transports, géographie et élargissement des marchés, cette carence infrastructurelle est néfaste aux pays centraasiatiques, puisque, selon Georges Plassat (2011), pour un même niveau de revenu par habitant, une meilleure chaîne logistique apporterait jusqu'à 1 point supplémentaire de PIB et 2 % de commerce supplémentaire au pays logistiquement plus performant. En Asie centrale, le Kazakhstan est une exception, même s'il reste tout de même en dessous de la moyenne mondiale (2,81 contre 2,87 en 2018). C'est pourquoi les premières liaisons ferroviaires reliant la Chine à l'Europe ont privilégié un passage par le Kazakhstan, la Russie et la Biélorussie, et cela montre que d'importantes améliorations doivent encore être réalisées en Asie centrale pour permettre à ces pays de polariser ces liaisons transcontinentales (Verny et Chaze, 2014). En effet, plusieurs États centraasiatiques obtiennent parmi les plus faibles scores mondiaux. En 2018 (Banque mondiale, 2019), le Tadjikistan se classait par exemple 134^e sur 160 (avec un score de 2,34), le Kirghizstan 108^e (2,55), et le Turkménistan 126^e (2,41). Le fait que ces pays soient enclavés (Thorez, 2007, 2015, 2016) explique en partie ces mauvais résultats, mais ce sont notamment l'efficacité du processus de dédouanement, la qualité des infrastructures et les capacités de suivi des marchandises inefficaces et qui sont donc perfectibles.

Bien que la plupart des marchandises actuellement usinées en Chine et transitant par l'Asie centrale n'aient pas uniquement pour destination les marchés européens, mais également l'Asie centrale ainsi que le Moyen-Orient dont l'Iran, la connectivité commerciale entre la production industrielle chinoise et les marchés européens lucratifs est croissante. De fait, ces dernières années, 35 villes chinoises ont été reliées à 34 villes européennes (Xiang, 2017). De Yiwu, Liyangang ou Chongqing, ces trains de fret parcourent plus de 11 000 km en environ 15 jours pour rejoindre Madrid, Londres, Lyon, Hambourg et surtout Duisbourg, le plus important port sec et la plaque tournante logistique au nord de l'Union européenne.

Dans ce cadre, quel est l'objectif du corridor ferroviaire eurasiatique ? L'une des ambitions est de multiplier et d'améliorer les services ferroviaires réguliers pour les clients, et d'augmenter les itinéraires possibles. Quelles sont les principales routes ? Si l'on se restreint au projet chinois des nouvelles routes de la soie, deux ponts terrestres ferroviaires émergent : le *New Eurasian Land Bridge* (NELB) ou corridor central (Sárvári et Szeidovitz, 2016) de Lianyungang à Rotterdam (Islam *et al.*, 2013 ; OSJD, 2019), et le Transsibérien (corridor nord) avec l'infrastructure russe (OSJD, 2019 ; Zhang, 2013). Pour quelles finalités ? Matérialisées par la redistribution des itinéraires de transport mondiaux, ces nouvelles solutions logistiques doivent promouvoir la connectivité et diversifier les modes de transport supportant les flux entre l'Asie et l'Europe, soit, principalement, entre la Chine et l'UE. Par ailleurs, les corridors ferroviaires doivent également promouvoir une coopération régionale et l'établissement de partenariats.

Premier partenaire de la Chine depuis 2002, l'UE échange en moyenne 1,6 G\$ par jour, soit 617 G\$ au total en 2017. La balance commerciale est favorable à Beijing qui a exporté 372 G\$ cette même année (CNUCED, 2019). Ce déséquilibre commercial met en exergue les contraintes de capacité sur le *West Bound*. Ainsi, le problème des conteneurs vides renvoyés par voie maritime et la plus faible demande en services en direction de l'Est créent tous deux des coûts de repositionnement et ont une incidence sur la compétitivité du transport maritime comme sur celle du transport ferroviaire (Sárvári et Szeidovitz, 2016).

Néanmoins, la fréquence de service s'accroît mois après mois. Pourtant, en 2016, le fret ferroviaire ne représentait que 0,9 % du total de la demande de transport de marchandises entre la Chine et l'UE, contre 1,8 % pour l'aérien, 3 % pour le transport routier, et finalement 94 % pour le maritime. En valeur, les flux sont plus équilibrés : 2,1 % pour le ferroviaire, 28 % pour l'aérien, 6 % pour le routier, et 64 % pour le maritime (Eurostat, 2019 ; Kosoy, 2017). Mais ces flux restent dans tous les cas éloignés des ambitions initiales chinoises, soit faire passer le fret ferroviaire originaire du centre et de l'ouest du territoire chinois à 25 % du total à moyen ou long termes (Smith, 2017).

En comparaison des frets maritime et aérien, les données désagrégées inhérentes au corridor ferroviaire eurasiatique sont peu disponibles et à relativiser étant donné qu'elles ne sont pas encore centralisées, mais elles

convergent toutes vers la tendance haussière des flux. Depuis octobre 2008 et les premiers trains entre la Chine et l'Europe⁵, DB Schenker⁶, Hewlett Packard (HP)⁷ et bien d'autres se sont intéressés aux trains-blocs puis aux offres devenues plus flexibles (mutualisation des expéditions pour différents chargeurs dans un seul conteneur (*Less than Container Load*, LCL). Dans ce cadre, le changement de paradigme est certainement lié à l'ouverture, en 2013, du train Chengdu-Łódź qui fut le premier à publier des horaires et à proposer une ligne régulière directe. Néanmoins, dès mars 2011⁸, la Chine avait lancé le *China Railway Express Freight Service* avec les trains-blocs (Luo, 2017).

Alors que les tendances commerciales, logistiques, institutionnelles⁹, administratives et politiques sont favorables au mode ferroviaire, les volumes sont corrélatifs à l'utilisation progressive des routes ferroviaires eurasiatiques (Moon *et al.*, 2015 ; Regmi et Hanaokab, 2012 ; Rodemann, 2013 ; Rodemann et Templar, 2014 ; Song et Na, 2012 ; Tsuji, 2013 ; Zhang, 2013). China Railway Corporation, les médias chinois ainsi que les spécialistes du secteur affirment qu'entre 6 300 et 10 000 trains-blocs ont d'ores et déjà relié l'Asie à l'Europe depuis 2011, dont 3 200 trains pour la seule année 2017 (Knowler, 2018 ; Ren, 2018). Roman Vassilenko, vice-ministre des Affaires étrangères du Kazakhstan, assure que 200 000 conteneurs ont été expédiés par le Kazakhstan en Europe en 2017. Ce nombre pourrait atteindre 400 000 dès 2021 (Gotev, 2018) – puis 636 000 en 2027 (Berger, 2017). Ces chiffres peuvent être comparés aux 420 000 conteneurs du trafic ferroviaire Asie-Europe via la Russie en 2017 (Gerden, 2018). Malgré les nombreuses incertitudes inhérentes au fret ferroviaire, le directeur des Chemins de fer russes, Oleg Belozerov, suppose que cette liaison eurasiatique pourrait transporter 3 millions d'EVP¹⁰ d'ici 2040 (Shirres, 2018). Andre Wheeler, directeur de Wheeler Management Consulting, estime quant à lui que le gouvernement chinois entend atteindre 2 millions d'EVP dès 2021 (Knowler, 2017) grâce aux 5 000 trains espérés en 2020 (Luo, 2017).

De 3 700 à 7 000 dollars par EVP, le tarif du fret ferroviaire Asie-Europe se situe entre le maritime (1 000 à 2 000 dollars) et l'aérien (15 000 à 35 000 dollars), à l'image du temps de transport (*transit time*) entre les couples origine-destination qui est actuellement d'une quinzaine de jours (environ trente jours pour le maritime et cinq jours pour l'aérien). Les

investissements russes vont toutefois faire gagner quatre jours sur la route Chine-Russie-Europe dès 2019 (Gerden, 2018) et accroître les services. Partiellement générée par le commerce électronique, cette augmentation des échanges en volume et en valeur nécessite des investissements étatiques conséquents, une approche innovante et une politique logistique et de commerce extérieur sur le long terme. Le projet russe de chemin de fer à grande vitesse (LGV) *Eurasia Concept*, devrait y concourir avec la première tranche de 762 km entre Moscou et Kazan si le projet, très coûteux, va de l'avant (Chen and Zhang, 2015 ; Kosoy, 2017 ; Shirres, 2018). Les projections optimistes estiment que ce réseau LGV de corridors ferroviaires, qui intègre la version chinoise (Chinese Eurasia Continental Bridge Passageway), transporterait 12 millions de tonnes de fret et 58 millions de passagers en 2050.

Davantage que le volume, c'est sur la valeur que le ferroviaire peut présenter un avantage comparatif vis-à-vis des autres modes de transport (maritime, aérien et mer/air). Option intermédiaire pour ce qui est du coût et du temps de transit, le ferroviaire peut pourvoir à compléter l'offre de services eurasiatique en capturant de la valeur. C'est donc une nouvelle option, de plus en plus viable, qui s'offre aux clients comme aux fournisseurs. Chez ces derniers, ceux qui devraient prioritairement en profiter sont les fabricants de produits de grande valeur marchande, à haute valeur ajoutée et qui font partie d'un processus de fabrication : outils informatiques, pièces automobiles, matières toxiques, robotique, produits pharmaceutiques, vin et spiritueux, fromage, chocolat, voire fleurs.

Dans ce cadre, Hans-Joachim Schramm et Sabrina Zhang (2018) ont exploré quatre scénarios pour évaluer la compétitivité du fret ferroviaire qui « s'inscrit à la croisée des chemins entre le maritime et l'aérien ». D'après leurs recherches, le ferroviaire est le plus rentable en cas de fret de grande valeur avec une sensibilité au temps réduite (de 2,46 \$/kg à 21,48 \$/kg en 2 semaines). Il est également rentable en cas de fret de faible valeur avec une sensibilité élevée au temps (de 1,23 \$/kg à 10,89 \$/kg pour une demande de délai d'exécution courte). Le ferroviaire est en concurrence directe avec l'aérien en cas de fret de grande valeur avec une grande sensibilité au temps (moins de 12 \$/kg). En général, les délais de livraison avoisinent une semaine, ce qui peut exclure le ferroviaire. Finalement, le ferroviaire n'est pas viable en cas de fret de faible valeur avec une faible sensibilité au temps : le fret maritime ne peut être concurrencé. Comme l'affirmaient déjà

Frédéric Lasserre, Linyan Huang et Éric Mottet (2018, p. 125), il ressort ainsi que le ferroviaire est viable pour les « marchandises sensibles au coût » du transport, pour « optimiser des flux tendus et réduire des stocks coûteux ». D'autre part, les contraintes techniques (taille des navires et capacité d'emport) et environnementales (*Slow Steaming* ou vitesse volontairement réduite) inhérentes au transport maritime laissent nécessairement une place à d'autres modes de transport moins énergivores.

Récent, l'essor du corridor ferroviaire eurasiatique est lié au contournement ou à la résolution de plusieurs contraintes techniques, non développées ici¹¹. Cet essor entraîne à l'avenant de multiples enjeux. En sus de la question des normes, il semble nécessaire d'assurer une meilleure relation tripartite entre les gestionnaires d'infrastructures, les chargeurs et les exploitants ferroviaires (entreprises et exploitants de transport), en plus d'organiser des tours de table réunissant pouvoirs publics et collectivités locales, industriels et entreprises ferroviaires. La rentabilité des lignes passe effectivement par une meilleure coordination entre les exploitants ferroviaires, les propriétaires des biens immobiliers, les chargeurs, les commissionnaires de transport et les autorités nationales qui influencent la connectivité mondiale. Une évolution des mentalités et habitudes serait de nature à réorganiser les chaînes d'approvisionnement, à condition toutefois que l'information soit diffusée.

Un autre enjeu fondamental concerne la privatisation du réseau, sa gestion et sa modernisation. Si privatisation il y a, doit-elle être verticale, avec la séparation entre gestionnaires d'infrastructures et exploitants, comme en France, ou horizontale, avec des compagnies privées intégrées qui gèrent les infrastructures et le réseau comme aux États-Unis d'Amérique ? *A contrario*, la nature du ferroviaire et son caractère stratégique n'impliquent-ils pas de laisser la gestion à une seule compagnie publique qui serait donc entièrement contrôlée par l'État, comme en Russie ?

Parmi les autres enjeux relevés, celui de la formation du capital humain dans le domaine du transport et de la logistique est capital et généralisable à tous les pays traversés. Par ailleurs, si le nombre élevé de corridors eurasiatiques est *a priori* positif, il peut également mener à la réflexion suivante : faut-il favoriser les relations Est-Ouest pour le trafic de conteneurs, ou les relations Nord-Sud pour les exportations de matières premières ? À cette question, la Chine pourrait devoir répondre à court

terme, bien qu'elle soit en capacité de favoriser les deux ; ce sera moins le cas pour la partie russe et dans une moindre mesure, pour les Européens. De même, à l'échelle asiatique, il est nécessaire de s'interroger sur la possibilité, pour la Corée du Sud et le Japon, ainsi que pour la Mandchourie, de s'intégrer dans le corridor ferroviaire eurasiatique et d'ouvrir une ou plusieurs lignes, ce qui reviendrait à remettre en cause la localisation des pôles émetteurs de flux en Asie orientale et leur influence sur le tracé des lignes de fret eurasiatiques.

Finalement, compte tenu de la direction et de l'intensité des flux actuels, la question normative et politique reste certainement la plus importante puisque ces trains transportent autant de marchandises que d'ambitions politiques. La partie ferroviaire des nouvelles routes de la soie étant intrinsèquement liée aux différents projets de voies ferrées eurasiatiques, la Chine voit plusieurs avantages à s'investir dans le développement de ces corridors. Si, jusqu'à récemment, la création de lignes a surtout permis de connecter les usines du centre et de l'ouest de la Chine à la côte Est, elle est désormais adossée au « rebalancing » (Lemoine, Poncet et Ünal, 2015 ; McNally, 2017), soit aux relocalisations locale et surtout interprovinciale, et au relatif déplacement du centre de gravité industriel chinois vers les provinces enclavées. En profitant d'avantages structurels (faibles coûts de la main-d'œuvre, du foncier, des taxes et des impôts) et en limitant les risques (environnementaux, voire sociopolitiques), le centre et demain l'ouest du territoire chinois offrent ainsi de nouvelles perspectives aux investisseurs étrangers et chinois. Outre la mise en valeur, par les élites gouvernementales comme locales, de sites de production et de projets, cette contribution ferroviaire au « plan de développement de l'Ouest » rapproche *de facto* la production des pôles de consommation, soit le Moyen-Orient, l'Asie centrale, l'Asie du Sud-Est, la Russie occidentale... et l'Europe.

En dehors des investissements et des échanges commerciaux de marchandises, la Chine voit également l'avantage de remporter et de réaliser des prestations de services dans ces relais de croissance extraterritoriaux que sont les pays associés aux nouvelles routes de la soie. Ces relais participent de ce fait au chiffre d'affaires de l'industrie ferroviaire et aux entreprises à capitaux publics, permettent de tester en conditions réelles matériel, main-d'œuvre et normes, d'acquérir un savoir-faire – y compris dans le cas de consortiums –, de réinjecter une partie de la réserve

de devises, de fidéliser des États clients et leurs élites, et en définitive d'assurer l'émergence des futures firmes transnationales (FTN) chinoises.

La migration des activités industrielles vers le centre et l'ouest de la Chine constitue ainsi un atout majeur, si ce n'est l'essence même des nouvelles routes de la soie insérées dans ce pont ferroviaire eurasiatique, mais également dans d'autres programmes de l'État, dont le plan directeur en 60 points de 2013 (McNally, 2017). En 2018, pour les métropoles de l'intérieur, ne pas posséder de ligne ferroviaire reliée au corridor eurasiatique incarne dès lors une carence en connectivité – et en investissements. Situés à Chongqing, Chengdu, Suzhou ou encore Zhengzhou, les ateliers, les centres commerciaux, les zones de haute technologie et les entrepôts contenant de plus en plus de produits – de luxe – européens sont dorénavant connectés aux infrastructures ferroviaires. Ces dynamiques urbaines concourent toutes à faire passer ces villes et leurs territoires de *backwaters* à des collectivités innovantes et mondialisées. Au sein de cette nouvelle frontière du commerce mondial constituée du centre et de l'ouest de la Chine, de l'Asie centrale et du sud de la Russie, c'est effectivement à ces multiples échelles d'analyse que se situent l'intérêt et les enjeux des nouvelles routes de la soie et des corridors ferroviaires eurasiatiques.

CONCLUSION

Selon l'adage chinois, pour devenir riche, il faut commencer par construire une route. En l'occurrence, celle-ci n'est pas bitumée, mais ferrée, et relie l'est, le nord, le centre et l'ouest de la Chine à l'Europe en passant notamment par Ürümqi, Astana, Moscou et les PECO. Ce faisant, le projet des nouvelles routes de la soie peut être apprécié comme l'un des outils permettant non seulement le désenclavement de provinces, d'États limitrophes ou traversés par les infrastructures ferroviaires, mais également un développement multiscalaire à travers une meilleure insertion dans les espaces asiatique et eurasiatique. En cela, le Xinjiang et les pays d'Asie centrale incarnent une nouvelle centralité qui n'est pas uniquement géographique. Certes, les recompositions territoriales et les processus d'intégration/d'exclusion entraînent avantages comme inconvénients spatiaux et socioéconomiques, s'enchevêtrent et sont dépendants de

multiples facteurs. Mais ils sont surtout tributaires de l'essor et de la diffusion des infrastructures de communication. Celles-ci, vues en tant que corridor ferroviaire eurasiatique centrifuge, jouent un rôle sur l'organisation spatiale et les systèmes urbains en premier lieu.

Ces processus qui sont déjà à l'œuvre reposent sur un postulat : que les lignes ferroviaires soient utilisées par les acteurs économiques publics comme privés. Or, force est de constater l'asymétrie des flux entre l'Europe et la Chine, en sus des multiples contraintes techniques, normatives et matérielles inhérentes au fret ferroviaire eurasiatique. Depuis 2011, la productivité a pourtant fortement et positivement évolué, laissant à penser que ce mode de transport de marchandises devient de plus en plus viable d'une part, et qu'il est complémentaire du maritime d'autre part. À l'échelle internationale, on note que les zones qui sont proches des ports ou de la mer ne sont pas avantagées par un développement du rail et sont naturellement tournées vers le transport maritime d'autant plus que ce dernier est moins cher. Dans ces zones, le train est plus comparé à l'aérien qu'au maritime, et remplace les services maritimes ou aériens. En revanche, les zones intérieures sont plus enclines à opter pour le transport ferroviaire qui peut pénétrer les espaces les plus reculés. De fait, il semble incohérent, d'un point de vue logistique et économique, d'expédier ces marchandises par la route, par le train ou encore par voie fluviale en direction des ports de la côte Pacifique pour ensuite les expédier vers le marché européen. La possibilité de relier la Chine à l'Europe par voie ferrée semble donc parfaitement adaptée. D'un autre côté, le rail peut être aussi un maillon de pré-ou de postacheminement pour les flux import ou export passant par les ports maritimes. Il constitue alors un maillon important de la chaîne logistique.

Parmi les autres avantages du ferroviaire, nous pouvons généralement retenir le cadre économique et la volonté politique favorables ; le temps de transport en transit (*Transit Time*) avantageux par rapport au transport maritime ; la possibilité de massification des flux par rapport à l'aérien ; la meilleure empreinte carbone ; la stabilité des prix ; la sécurité des matériels et marchandises ; la possibilité d'utiliser le stock roulant, d'importer-exporter des produits à forte valeur ajoutée ; les taux de services pour les flux réguliers ; un suivi aisément par *Global Positioning System (GPS)* ; et finalement, un mode de transport favorisant le développement de certains territoires.

En définitive, la diffusion spatiale du fret ferroviaire eurasiatique ouvre un champ d'investigation relativement large. Bien que le ferroviaire n'annonce ni le retour d'un monde dominé par le commerce terrestre ni l'uberisation¹² de la solution logistique Asie-Europe, les prochaines recherches pourraient concerner les répercussions aux grandes échelles spatiales, moins médiatisées, mais vitales pour les populations concernées par les corridors de transport. Dans ce cadre, le contexte international des nouvelles routes de la soie et des projets infrastructurels régionaux et internationaux peut être perçu comme un avantage pour la diffusion spatiale des marchandises via le transport ferroviaire, et pour le développement des territoires et populations afférentes. S'il peut également maintenir voire accroître leur enclavement, il n'en reste pas moins que ces corridors ferroviaires devraient bouleverser les actuels paradigmes ayant trait aux manières dont nous pensons et nous nous représentons l'espace eurasiatique.

BIBLIOGRAPHIE

- Amjadi, A. et L.A. Winters (1997). « Transport Costs and “Natural” Integration of Mercosur », *Policy Research Working Paper*, Washington, DC, Banque mondiale, <<http://documents.worldbank.org/curated/en/271551468773379871/pdf/multi-page.pdf>>, consulté le 12 mars 2019.
- Baldwin, R., R. Orslid, P. Martin, G. Ottaviano et F.-R. Nicoud (2003). *Economic Geography and Public Policy*, Princeton, Princeton University Press.
- Banque mondiale (2019). « LPI dataset », Banque mondiale, <<http://lpi.worldbank.org/>>, consulté le 1^{er} février 2019.
- Barrow, K. (2018). « China-Europe Rail Freight : In it for the Long-Haul », *International Railway Journal*, <www.railjournal.com/index.php/freight/china-europe-rail-freight-in-it-for-the-long-haul.html>, consulté le 3 mars 2019.
- Bender, S.O. (2001). « Trade Corridors : The Emerging Regional Development Planning Unit in Latin America », dans D. Edgington, A.

- Fernandez et C. Hoshino (dir.) (2001), *New Regional Development Paradigms*, vol. 2, Westport/Londres, Greenwood Press, p. 39-56.
- Berger, R. (2017). « Eurasian Rail Corridors : What Opportunities for Freight Stakeholders ? », International Union of Railways (UIC)/Roland Berger, <https://uic.org/IMG/pdf/corridors_exe_sum2017_web.pdf>, consulté le 2 mars 2019.
- Berthaud, P. et N. David-Nozay (1998). « Le transport de marchandises à l'horizon 2020 sur l'axe Rhin-Rhône », Paris, SES, <www.side.developpement-durable.gouv.fr/EXPLOITATION/DEFAULT/doc/IFD/IFD_REFDOC_TEMIS_0025901/projet-de-canal-a-grand-gabarit-seine-nord-demande-de-transport-regionalisee-a-l-horizon-2015-12-p-p>, consulté le 4 mars 2019.
- Besharati, B. et al. (2017). « The Ways to Maintain Sustainable China-Europe Block Train Operation », *Business and Management Studies*, vol. 3, n° 3, 33 p.
- Bruisma, F.R., S.A. Rienstra et P. Rietveld (1997). « Economic Impacts of the Construction of a Transport Corridor : A Multi-level and Multi-approach Case Study for the Construction of the A1 Highway in the Netherlands », *Regional Studies*, vol. 31, n° 4, p. 391-402.
- Chen, L. et W. Zhang (2015). « China OBOR in Perspective of High-speed Railway (HSR) : Research on OBOR Economic Expansion Strategy of China », *Advances in Economics and Business*, vol. 3, n° 8, p. 303-321.
- CIA (2019). « The World Factbook », <<https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/fields/384.html>>, consulté le 15 juillet 2019.
- CNUCED (2019). « Data Center », *Conférence des Nations unies sur le commerce et le développement (CNUCED)*, <<http://unctadstat.unctad.org/wds/ReportFolders/reportFolders.aspx>>, consulté le 22 février 2019.
- Cole, J. et C. King (1968). *Quantitative Geography. Techniques and Theories in Geography*, Londres, John Wiley & Sons.

- Comtois, C. (2012). « Définition et périmètre des grands corridors de transport fluvio-maritime », dans Y. Alix (dir.), *Les corridors de transport*, Caen, Éditions Management & Société, p. 65-86.
- Debrie, J. (2007). « Géohistoire d'un tracé technique : frontières et réseaux en Afrique de l'Ouest continentale “francophone” », *Flux*, vol. 4, n° 70, p. 49-58.
- Debrie, J. et C. Comtois (2010). « Une relecture du concept de corridors de transport : illustration comparée Europe/Amérique du Nord », *Les Cahiers scientifiques du transport*, n° 58, p. 127-144.
- Decorla-Souza, P. et H. Cohen (1999). « Estimating Induced Travel for Evaluation of Metropolitan Highway Expansion », *Transportation*, n° 26, p. 249-262.
- Doxiadis, C. (1978). *Ecology and Ekistics*, Boulder, Westview Press.
- Eurostat (2019). « Transport-Data », <<https://ec.europa.eu/eurostat/web/transport/data/main-tables>>, consulté le 11 mars 2019.
- Fau, N., T. Taillard et S. Khonthapane (2014). *Transnational Dynamics and Territorial Redefinitions in Southeast Asia : The Greater Mekong Subregion and Malacca Strait economic corridors*, Singapour, ISEAS.
- Fedorenko, V. (2013). « The New Silk Road Initiatives in Central Asia », *Rethink Paper 10*, Washington, DC, Rethink Institute.
- Gerden, E. (2016). « China May Heavily Subsidize Container Rail Shipments to Russia », *JOC*, <https://www.joc.com/rail-intermodal/international-rail/asia/china-may-heavily-subsidize-container-rail-shipments-russia_20160129.html>, consulté le 10 mars 2019.
- Gerden, E. (2018). « Russia Rail Aims for Asia Imports to South and Central Europe », *JOC*, <www.joc.com/rail-intermodal/russia-rail-aims-asia-imports-south-and-central-europe_20180904.html>, consulté le 29 mars 2019.
- Gotev, G. (2018). « China's Belt and Road Initiative, Explained by Kazakhstan », *Euractiv*, <https://www.euractiv.com/section/central-europe/chinas-belt-and-road-initiative-explained-by-kazakhstan_151000>

asia/news/chinas-belt-and-road-initiative-explained-by-kazakhstan/, consulté le 25 février 2019.

- Gottmann, J. (1961). *Megalopolis : The Urbanized Northeastern Seaboard of the United States*, Cambridge, The MIT Press.
- Gottmann, J. (1987). *Megalopolis Revisited : 25 Years Later*, College Park, University of Maryland-Institute for Urban Studies.
- Grataloup, C. (2010). *Géohistoire de la mondialisation : le temps long du monde*, Paris, Armand Colin.
- Haggett, P. et R. Chorley (1969). *Network Analysis in Geography*, Londres, Edward Arnold.
- Harvey, D. (2006). *Spaces of Global Capitalism : Towards a Theory of Uneven Geographical Development*, Londres/New York, Verso.
- Hu, X. (2018). « China to Invest \$113b in Railway in 2018 », *Chinadaily.com.cn*, <www.chinadaily.com.cn/a/201801/03/WS5a4c90c4a31008cf16da4e93.html>, consulté le 2 mars 2019.
- Islam, D.M.Z. et al. (2013). « The Potential of Alternative Rail Freight Transport Corridors between Central Europe and China », *Transport Problems*, vol. 8, n° 4, p. 45-57.
- Joignaux, G. et J. Verny (2004a). « Le découplage entre transport de marchandises et croissance : organisations productives, localisations et demande de transport », *Revue d'économie régionale & urbaine*, n° 5, p. 779-791.
- Joignaux, G. et J. Verny (2004b). « Transport de marchandises et croissance : la problématique du couplage/découplage », *Reflets et perspectives de la vie économique*, tome XLIII, n° 4, p. 5-12.
- Kansky, K. (1963). *Structure of Transportation Networks : Relationship between Network Geometry and Regional Characteristics*, Chicago, University of Chicago.
- Kaplan, Z. (2016). « EATL : The Trade Prospects for EU and China », <<https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2016/wp5->

eatl/WP5_GE2_2nd_infomral_session_Ms_Kaplan_1.pdf>, consulté le 3 mars 2019.

Knowler, G. (2017). « Rising China-Europe Backhaul Demand Spurs New Services », *JOC*, <https://www.joc.com/rail-intermodal/forwarder-reports-strong-demand-europe-china-rail-services_20170509.html>, consulté le 29 mars 2019.

Knowler, G. (2018). « China-Europe Rail Evolving into Reliable, Shipper-Driven Evolution », *JOC*, <https://www.joc.com/rail-intermodal/china-europe-rail-evolving-reliable-shipper-driven-solution_20180612.html>, consulté le 29 mars 2019.

Kosoy, V. (2017). « HSR “Eurasia”-A Future of EU-EAEU-China Cooperation in Trade and Railway Transport », Infrastructure Economics Centre, <www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2017/wp5/WP5_30th_session_Mr_Kosoy.pdf>, consulté le 2 mars 2019.

Lasserre, F., L. Huang et É. Mottet (2018). « Nouvelles liaisons ferroviaires transasiatiques : un succès commercial et économique ? », *Politique étrangère*, n° 1, p. 119-131.

Lemoine, F., S. Poncet et D. Ünal (2015). « Spatial Rebalancing and Industrial Convergence in China », *China Economic Review*, n° 34, p. 39-63.

Lombard, J., O. Ninot et B. Steck (2014). « Corridors de transport en Afrique et intégration territoriales en questions », dans A. Gana et Y. Richard (dir.), *La régionalisation du monde : construction territoriale et articulation global-local*, Tunis, IRMC ; Paris, Karthala, p. 253-272.

Luiz, S. et M.B. Paulo (1996). « The Influence of the Sepetiba Port Complex on Brazilian Competitiveness in the International Grain Market », dans B.E. Prentice (dir.), *Transport Gateways and Trade Corridors*, Saskatoon, University of Saskatchewan Printing Services, p. 107-119.

Luo, W. (2017). « China Railway Express Carries Weight of Expections », *The Telegraph*, <www.telegraph.co.uk/news/world/china->

watch/business/china-railway-express-freight/>, consulté le 2 mars 2019.

Mareïn, N. et Y. Richard (2018). *Dictionnaire de la régionalisation du monde*, Paris, Khartala.

McGee, T. (1991). « The Emergence of Desakota Regions in Asia : Expanding a Hypothesis », dans N. Ginsburg (dir.), *The Extended Metropolis. Settlement Transition in Asia*, Honolulu, University of Hawaii Press, p. 3-25.

McNally, C. (2017). « Rebalancing the Economy, Refurbishing the State : The Political Economic Logic of Sino-Capitalism in Contemporary China », *Revue de la régulation*, n° 21, <<https://journals.openedition.org/regulation/12294>>, consulté le 2 mars 2019.

Moon, D.-S., D.-J. Kim et E.-K. Lee (2015). « A Study of Competitiveness of Sea Transport by Comparing International Transport Routes between Korea and EU », *Asian Journal of Shipping and Logistics*, vol. 31, n° 1, p. 1-20.

Mottet, É. et F. Lasserre (2018). « L'initiative “Belt and Rod”, stratégie chinoise du “Grand jeu” ? », *Diplomatie*, n° 90, p. 34-41.

NDRC (2015). « Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road », National Development and Reform Commission (NDRC), <http://en.ndrc.gov.cn/newsrelease/201503/t20150330_669367.html>, consulté le 1^{er} mars 2019.

Neudorf, R. et M. Hassan (1996). « Macroeconomic Impact and Benefit/Cost Analysis of Transportation and Mining Developments in the Northwest Territories », dans B.E. Prentice (dir.), *Transport Gateways and Trade Corridors*, Saskatoon, University of Saskatchewan Printing Services, p. 42-55.

Offner, J.M. (1993). « Les effets structurants du transport : mythe politique, mystification scientifique », *L'Espace géographique*, vol. 22, n° 3, p. 233-242.

- OSJD (2019). « Home Page », Organisation for Co-operation between Railways (OSJD), <www.osjd.org>, consulté le 5 mars 2019.
- Plassat, G. (2011). « Indice de performance de la logistique par pays », Banque mondiale, <<http://transportsdufutur.ademe.fr/2011/06/indice-de-performance-de-la-logistique-par-pays-world-bank.html>>, consulté le 2 mars 2019.
- Prentice, B.E. (1996). « Winnipeg : Gateway to the Mid-Continent Corridor », dans B.E. Prentice (dir.), *Transport Gateways and Trade Corridors*, Saskatoon, University of Saskatchewan Printing Services, p. 171-186.
- Radvanyi, J. (2010). *La nouvelle Russie*, Paris, Armand Colin. Raffestin, C. (1980). *Pour une géographie du pouvoir*, Paris, LITEC.
- Reggiani, A. et al. (1995). « Towards a Typology of European Inter-Urban Transport Corridors for Advanced Transport Telematics Applications », *Journal of Transport Geography*, vol. 3, n° 1, p. 53-67.
- Regmi, M. et S. Hanaokab (2012). « Assessment of Intermodal Transport Corridors : Cases from North-East and Central Asia », *Research in Transportation Business & Management*, vol. 5, n° 12, p. 27-37.
- Ren, J. (2018). « 中欧班列 中国列车“走出去”[Expansion of the Central European Trains, the “One Belt, One Road” is Expanding and Widening !] », *People's Daily Online* (People.cn), <<http://finance.people.com.cn/n1/2018/0122/c1004-29778645.html>>, consulté le 10 mars 2019.
- Rodemann, H. (2013). *An Investigation into the Enablers and Inhibitors of Intermodal Rail Freight Land Bridges between Asia and Europe*, mémoire de maîtrise, Cranfield University.
- Rodemann, H. et S. Templar (2014). « The Enablers and Inhibitors of Intermodal Rail Freight between Asia and Europe », *Journal of Rail Transport Planning and Management*, vol. 4, n° 3, p. 70-86.
- Rodrigue, J.P. (2004). « Freight, Gateways and Mega-Urban Regions : The Logistical Integration of the Bostwash Corridor », *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*, vol. 95, n° 2, p. 147-161.

- Rodrigue, J.P. (2017). *The Geography of Transport Systems*, Londres, Routledge.
- Sárvári, B. et A. Szeidovitz (2016). « The Political Economics of the New Silk Road », *Baltic Journal of European Studies*, vol. 6, n° 1, p. 3-27.
- Savelberg, F. et H. Vogelaar (1987). « Determinants of a Northern High-Speed Railway », *Transportation*, n° 14, p. 97-111.
- Schramm, H.J. et S.X. Zhang (2018). « Eurasian Rail Freight in the One Belt One Road Era », communication non publiée, *30th Annual Nofoma Conference : Relevant Logistics and Supply Chain Management Research*.
- Shirres, D. (2018). « Containers (Lot of) from China », *RailEngineer*, <www.railengineer.uk/2018/04/10/containers-lots-of-from-china/>, consulté le 1^{er} mars 2019.
- Smith, K. (2017). « China-Europe Rail Freight Continues to Soar », *International Railway Journal*, <www.railjournal.com/in_depth/china-europe-rail-freight-continues-to-soar>, consulté le 3 mars 2019.
- Song, L. (2015). « Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road-Belt and Road Portal », *Belt and Road Portal*, <<https://eng.yidaiyilu.gov.cn/qwyw/qwfb/1084.htm>>, consulté le 4 mars 2019.
- Song, J.-Y. et H.-S. Na (2012). « A Study on the Intercontinental Transportation Competitiveness Enhancement Plan between Northeast Asia and Europe Using the Trans-Siberian Railway », *International Journal of Engineering and Technology*, vol. 4, n° 2, p. 208-212.
- Steck, B. (2017). « Entre fermeture fantasmée et ouverture effective : les infrastructures de transport, levier majeur du développement de l’Afrique », *Revue internationale et stratégique*, n° 107, p. 45-153.
- Thorez, J. (2007). « La construction territoriale de l’indépendance : Réseaux et Souveraineté en Asie centrale post-soviétique », *Flux*, n° 70, p. 33-48.

- Thorez, J. (2015). *Asie centrale : des indépendances à la mondialisation*, Paris, Ellipses.
- Thorez, J. (2016). « Les nouvelles frontières de l'Asie centrale : États, nations et régions en recomposition », *Outre-Terre*, vol. 48, n° 3, p. 28-59.
- Tian, J. (2016). « One Belt and One Road : Connecting China and the World », McKinsey & Company, <www.mckinsey.com/industries/capital-projects-and-infrastructure/our-insights/one-belt-and-one-road-connecting-china-and-the-world>, consulté le 7 mars 2019.
- Tsuji, H. (2013). « Competitive Advantages and Disadvantages of Trans-Siberian Railway Route », *International Journal of Railway*, vol. 6, n° 4, p. 139-147.
- UNECE (2017). « Euro-Asian Transport Links – Phase III – Expert Group Report », Genève, Nations Unies, <<http://www.unece.org/trans/main/eatl.html>>, consulté le 5 mars 2019.
- UNESCAP (1999). « Development of Asia-Europe Rail Container Transport through Block-Trains. Northern Corridor of the Trans-Asian Railway », New York, Nations Unies, Banque mondiale, <<https://www.unescap.org/resources/development-asia-europe-rail-container-transport-through-block-trains-northern-corridor>>, consulté le 5 mars 2019.
- UNESCAP (2008). « Joint Study on Developing Euro-Asian Transport Linkage », New York/Genève, Nations Unies, <https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/eatl/in_house_study.pdf>, consulté le 4 mars 2019.
- Van der Leer, Y. et J. Yau (2016). « China's New Silk Route : The Long and Winding Road », PWC, <<https://www.pwc.com/gx/en/growth-markets-center/assets/pdf/china-new-silk-route.pdf>>, consulté le 3 mars 2019.
- Van der Putten, F. et M. Meijnders (2015). « China, Europe and the Maritime Silk Road », Clingendael Institute, Netherlands Institute of International Relations,

<www.clingendael.org/sites/default/files/pdfs/China_Maritime_Silk_Road.pdf>, consulté le 2 mars 2019.

Verny, J. et M. Chaze (2014). « The Role of Kazakhstan in the New Geography of Production and Trade between the Asian and European Markets », *Public Administration & Regional Studies*, vol. 2, n° 14, p. 57-72.

Warr, P. (2005). « Road Development and Poverty Reduction : The Case of Lao PDRR », ADB Institute, Working Paper n° 25, Manille, Banque asiatique de Développement, <www.adb.org/sites/default/files/publication/156778/adbi-dp25.pdf>, consulté le 21 février 2019.

Xiang, B. (2017). « Over 6,200 Train Trips Made between China, Europe in 6 Years », *Xinhuanet*, <www.xinhuanet.com/english/2017-12/26/c_136852817.htm>, consulté le 22 février 2019.

Yang, J. et P. McCarthy (2013). « Multi-modal Transportation Investment in Kazakhstan : Planning for Trade and Economic Development in a Post-Soviet Country », *Procedia – Social and Behavioral Sciences*, n° 96, p. 2105-2114.

Yeates, M. (1975). *Main Street. Windsor to Quebec City*, Toronto, Macmillan Company.

Zhang, H. (2013). *Eurasian Landbridge : Past, Present and Future*, mémoire de maîtrise, Cranfield University.

-
1. Disponible sur le site Internet de l'UNESCAP : <https://www.unescap.org/sites/default/files/TAR%20map_1Nov2016.pdf>, consulté le 12 juin 2019.
 2. Disponible sur le site Internet de l'UNECE : <<https://apps.unece.org/eatl/>>, consulté le 15 juillet 2019.
 3. OSJD, <www.en.osjd.org>, consulté le 12 juin 2019.
 4. Disponible sur le site de l'UNESCAP : <<https://www.unescap.org/sites/default/files/Presentation%20by%20OSJD.pdf>>, consulté le 12 juin 2019.
 5. Dont celui de Foxconn depuis Shenzhen, ou celui ayant relié en 17 jours Xiangtan (Hunan) à Hambourg (Allemagne).
 6. DB Schenker a lancé en 2009 un service hebdomadaire entre Shanghai et Duisburg.

7. Hewlett-Packard (HP) a testé en 2011 les premiers convois entre Chongqing et l'Allemagne, et un service hebdomadaire par train-bloc est opérationnel depuis 2012.
8. Sans la crise économique et financière de 2008, il est possible que ces trains-blocs eussent été plus utilisés, puisqu'un premier essai avait été réalisé en 2008 par la *Deutsche Bahn* entre Beijing et Hambourg (Lasserre, Huang et Mottet, 2018).
9. En plaçant en 2011 le Kazakhstan, la Russie et la Biélorussie sous le même régime douanier, l'Union économique eurasiatique (UEE) a simplifié le processus douanier.
10. Équivalent 20 pieds, unité de mesure de conteneur.
11. Parmi elles, les différents écartements de rail et les mises en compatibilité qu'ils nécessitent, la qualité des infrastructures, les gabarits, les sillons, les régimes d'exploitation, les énergies de traction, l'électrification, les différents voltages, la signalisation non uniforme, la formation et l'interopérabilité des ressources humaines, les processus de dédouanement, etc. L'une des principales contraintes réside dans la dualité juridique entre les normes européennes (RU-CIM) et postsoviétiques (SMGS), bien que le Comité international des transports ferroviaires (CIT) développe un cadre juridique simplifié CIM/SMGS.
12. L'ubérisation fait ici référence à l'utilisation des nouvelles technologies numériques qui, en mettant en contact clients et prestataires par des services privés, déstabilisent les modèles économiques classiques par l'affranchissement de multiples contraintes nationales et internationales.

CHAPITRE 5

LA BRI EN ASIE DU SUD-EST CONTINENTALE

Projets, perspectives et tensions géopolitiques et géoéconomiques

Éric Mottet

Le futur réseau ferroviaire panasiatique¹, conçu dès 1992 sur la base d'idées héritées de l'époque coloniale, a en partie été intégré dans l'initiative des « nouvelles routes de la soie » (*Belt and Road Initiative* ou BRI). L'aspect le plus visible de ces nouvelles routes de la soie est la présence financière de la China Railway Group Limited dans de nouvelles voies ferroviaires. Elle pousse notamment pour la construction du vieux projet de liaison Kunming-Bangkok-Singapour via trois corridors (figure 5.1). La Chine veut assurément tirer pleinement profit des avantages comparatifs des régions parties prenantes en adoptant une stratégie proactive d'ouverture ainsi que de renforcement de la connectivité. En Asie du Sud-Est continentale, le corridor Chine-Indochine de la BRI se raccorde au programme *Greater Mekong Subregion* (GMS)², dans 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 contestée, et les détroits sud-est asiatiques (Malacca notamment).

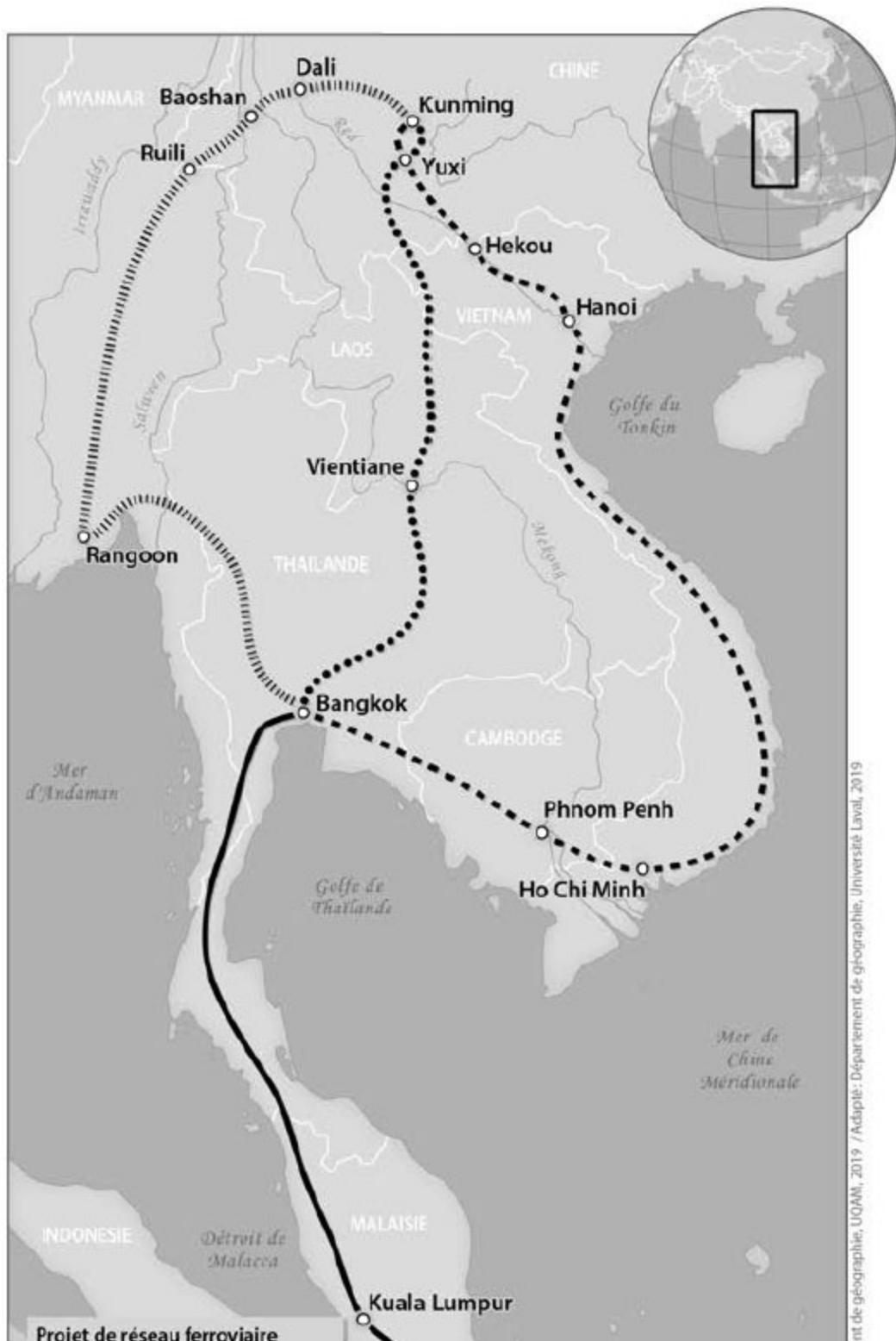
La BRI participe d'un plan massif d'investissement dans les infrastructures en Asie du Sud-Est. L'objectif est d'offrir aux entreprises chinoises de nouveaux débouchés alors que la transition du modèle économique en faveur du marché intérieur s'avère insuffisante. Il s'agit également d'écouler des surplus industriels estimés par la Banque mondiale à 10 % du PNB (notamment dans le BTP), et d'assurer la diversification des approvisionnements énergétiques (Foucher, 2017). En outre, en raison de l'augmentation des coûts du travail, les entreprises chinoises perdent de leur compétitivité face à certains concurrents étrangers (Cambodge, Vietnam, etc.). Il s'agit de délocaliser des industries à utilisation intensive de main-d'œuvre vers les États voisins et les zones franches, là où les coûts de production sont moins élevés. La vague de créations de zones économiques spéciales (ZES) en Asie du Sud-Est continentale (Laos, Vietnam, Cambodge, Thaïlande) résulte manifestement de cette stratégie qui s'appuie sur le dynamisme de l'économie chinoise.

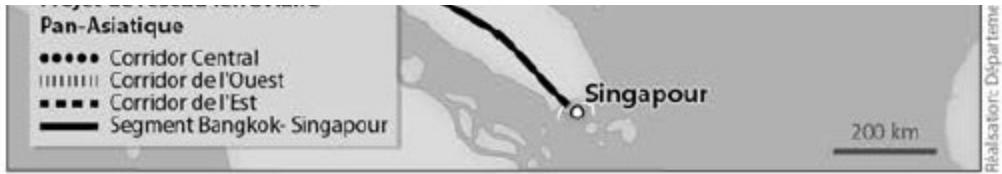
1. LE FUTUR RÉSEAU FERROVIAIRE PANASIATIQUE : TROIS CORRIDORS SUD-EST ASIATIQUES

Le gouvernement chinois a ainsi décidé d'investir dans la construction de la voie ferrée Yunnan-Bangkok-Singapour tout en privilégiant trois axes principaux : l'un à l'ouest vers la Birmanie (corridor occidental), l'autre à l'est vers le Vietnam et le Cambodge (corridor oriental) et le dernier au centre vers le Laos et la Thaïlande (corridor central ou indochinois). C'est d'ailleurs cet axe de pénétration nord-sud qui est actuellement considérablement renforcé par la construction de la nouvelle ligne de chemin de fer par la Chine.

Toutefois, si les travaux au Laos vont bon train, de nombreux nuages s'amoncellent au-dessus du futur réseau ferroviaire panasiatique dont les Chinois ont intégré les axes Yunnan-Laos-Thaïlande et Yunnan-Myanmar dans le cadre de la BRI. En effet, la Chine n'a pas d'accord avec la Birmanie et le Vietnam, alors que la Malaisie semble remettre en question la construction de la ligne de chemin de fer et son financement chinois faisant la jonction entre le territoire thaïlandais et Singapour, jetant du même coup le trouble sur la faisabilité à court et moyen termes de la voie ferrée Kunming-Bangkok-Singapour.

FIGURE 5.1
Le projet de réseau ferroviaire panasiatique en Asie du Sud-Est continentale





Source : D'après Railway Pro (2016).

1.1. LA LIGNE DE CHEMIN DE FER LAOTIENNE, UN CORRIDOR CENTRAL EN VOIE DE RÉALISATION

La présence du Laos dans l'initiative chinoise de la BRI, avec la construction du tronçon laotien de la route centrale reliant la Chine à la Thaïlande, est désormais une réalité bien tangible. Achever le segment Kunming-Vientiane participe d'un plus grand projet qui remonte à l'époque coloniale et qui a été relancé par la GMS en 1992, 1998, 2010 (BAD, 2010), puis 2018 (BAD, 2018). Maintes fois annoncé et reporté depuis 2010, le projet de construction de la ligne ferroviaire Kunming-Boten-Luang Prabang-Vientiane a été mis sur les rails. 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-Est³ – puis Kuala Lumpur (Malaisie) et Singapour grâce à la construction d'un train à grande vitesse entre ces dernières villes, si ce segment va de l'avant depuis la suspension du projet par le nouveau premier ministre malaisien Mahathir en juillet 2018. Une fois achevé, le Kunming-Vientiane permettra aux passagers et aux marchandises de faire le trajet en 6-7 heures alors qu'il faut actuellement plusieurs jours par voie routière⁴.

Jusqu'alors, le gel du projet était lié à des obstacles financiers, techniques et administratifs entre le Laos, la Chine et la Thaïlande. Le 25 décembre 2016 à Luang Prabang, une cérémonie sino-laotienne, à laquelle participait le premier ministre laotien Thongloun Sisoulith, a marqué le début des travaux. Les travaux pilotés par la China Railway Group Limited⁵, notamment dans les provinces de Luang Namtha (Boten) et Luang Prabang, consistent dans un premier temps dans le percement des tunnels. La ligne de chemin de fer, doublée d'une autoroute, devrait être inaugurée en 2021. La construction de la voie rapide autoroutière (4 voies),

pour un coût de 1,3 G\$, entre Vang Vieng (ville à partir de laquelle sera lancée la prochaine phase qui reliera le Laos et la Chine) et Vientiane (113 km) par la Laos-China Joint Expressway Development⁶ a débuté, elle, à la fin de l'année 2018.

Le projet Boten-Vientiane, largement annoncé dans la presse nationale et internationale, coûtera à terme près de 6 G\$; le Laos et la Chine sont convenus d'un partage des coûts à 30 %-70 %. Pour démarrer la construction (2,38 G\$), le Laos a contribué pour un montant de 715 M\$ alors que le reste de la somme (1,67 G\$) provient d'un prêt de la Banque chinoise de développement (China Development Bank). Concernant l'engagement financier du Laos, Vientiane prend 250 M\$ directement sur son budget national⁷ (50 M\$ par an durant les cinq ans de construction) et a contracté un prêt de 465 M\$ 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 cinq premières années). En revanche, aucune information n'est disponible sur les 60 % restants (3,62 G\$) qui seraient apportés par des banques chinoises, en échange d'une participation importante dans la Laos-China Railway Company Limited, une coentreprise sino-laotienne gestionnaire du tronçon laotien.

Jusqu'à présent (mars 2019), les travaux vont bon train puisque près de 60 % de la ligne seraient d'ores et déjà achevés, notamment le percement des tunnels, la construction de ponts et routes (permettant l'accès aux futures gares), le déblaiement le long du tracé projeté, etc.

1.2. MYANMAR : UN CORRIDOR OCCIDENTAL PARTIEL ET TOUJOURS À L'ÉTUDE

Les sanctions occidentales avaient précipité le régime birman dans les bras de la Chine, son principal soutien jusqu'en 2011. La suspension par le gouvernement de Naypyidaw de la construction du barrage de Myitsone⁸ a accéléré la levée des sanctions de l'Occident, sans nuire aux échanges avec la Chine. Au contraire, ils se sont intensifiés après la mise en service d'un gazoduc et d'un oléoduc de 770 kilomètres entre le port de Kyaukpyu sur l'océan Indien et la province chinoise du Yunnan (Mottet, 2013).

Le projet de construction d'une liaison ferroviaire structurant un corridor entre les deux pays n'est pas une première. En 2011, Beijing et

Naypyidaw avaient signé un protocole d'accord pour la construction d'un chemin de fer entre Muse et Kyaukphyu. Selon les médias chinois, le China Railway Group devait être chargé de la construction de la ligne ferroviaire de Ruili dans le sud-ouest de la province du Yunnan à Kyaukphyu via Muse. L'ensemble de la ligne de chemin de fer devait s'étendre sur 810 km. Selon les termes du protocole d'accord, le projet devait être achevé pour un coût total estimé à 20 G\$ en moins de trois ans. Cependant, le gouvernement du président de l'époque, U. Thein Sein, a suspendu le projet à la suite de fortes objections locales. En 2014, l'entente a expiré et le projet ferroviaire s'est perdu dans les limbes (Nam, 2018), notamment après les élections législatives partielles de 2012 (Mottet, 2012) et la victoire du parti de Aung San Suu Kyi aux législatives de 2015. La Chine a depuis achevé un tronçon de ligne entre Kunming, la capitale de la province du Yunnan, et Ruili, pour se connecter avec le Myanmar à l'avenir⁹.

En octobre 2018, le projet est relancé dans le cadre de la BRI. Myanmar Railway signe un protocole d'entente (*Memorandum of Understanding* ou MoU) avec la China Railway Eryuan Engineering Corporation (CREEC)¹⁰ pour lancer une étude de faisabilité pour la ligne ferroviaire Muse-Mandalay-Kyaukphyu, qui fait partie du corridor économique Chine-Myanmar (CMEC) (Chan, 2019), qui fait lui-même partie du projet BCIM de la BRI (voir chapitre 1). En vertu de l'accord, CREEC couvre le coût total de l'étude, qui évaluera les répercussions environnementales et sociales de la ligne ferroviaire proposée. Le projet prévoit la construction d'une ligne ferroviaire à grande vitesse entre Kunming (Yunnan) et Muse (État Shan), à la frontière entre le Myanmar et la Chine, puis entre Muse et Mandalay, pour aboutir à Kyaukphyu dans l'État Rakhine. Le tronçon entre Muse et Mandalay, d'une longueur de 430 km, devrait accueillir des trains roulant à une vitesse maximale de 160 km/h et comporter sept gares de fret et cinq gares de voyageurs. Le trajet de Mandalay à Muse prendra environ trois heures. Actuellement, Mandalay est reliée à Muse via Lashio par la route nationale, le trajet durant normalement plus de huit heures.

Stratégique pour la Chine, à qui il permet d'échapper au détroit de Malacca et d'accéder rapidement à ses infrastructures de Kyaukphyu, ce projet fait l'objet de débats au Myanmar, où le précédent du port de Hambantota¹¹ a refroidi l'enthousiasme. Les Birmans redoutent de tomber à leur tour dans le piège de la dette¹². En outre, la junte militaire birmane

s'inquiète de la perte de souveraineté territoriale que peut engendrer un tel projet, notamment s'il est géré par une puissance étrangère, même si depuis la crise des Rohingya, Naypyidaw considère Beijing comme son seul protecteur, notamment face aux sanctions des Nations Unies et des pays occidentaux. Par ailleurs, certains détracteurs du projet soulignent que la ligne de chemin de fer traverse des zones de conflit et pourrait engendrer des problèmes de sécurité importants (résistance des populations locales, conflits armés, attentats, expropriations, protection des ouvriers chinois). Toutefois, Naypyidaw est bien consciente que la liaison entre Muse, porte d'entrée du commerce bilatéral sino-birman, et Mandalay, centre commercial du pays, créerait grâce à cette ligne un lien vital pour le Myanmar et son développement économique, d'autant que la Chine prévoit de construire une autoroute en parallèle à la voie ferrée entre Ruili (Yunnan) et le port de Kyaukphyu.

Bien que le protocole d'accord n'engage les deux parties qu'à entamer une étude de faisabilité (Nam, 2019), le gouvernement birman déclare régulièrement que le chemin de fer est un projet prioritaire qui fait partie du plan directeur national de transport. Toutefois, le temps joue pour le Myanmar. Il peut étudier et examiner d'autres projets semblables, notamment japonais, et maximiser ses propres intérêts nationaux. Il n'y a pas lieu de se précipiter, et le pouvoir de négociation de la Chine semble aujourd'hui inférieur dans la région. Quant au raccordement du CEMC au corridor Mandalay-Yangon-Bangkok-Singapour, il n'en est pas question à court et moyen termes.

1.3. VIETNAM, UN CORRIDOR ORIENTAL SANS LA CHINE

Alors que les voisins du Vietnam vont de l'avant avec des projets de ligne à grande vitesse dans le cadre de la BRI chinoise, l'idée d'un train à grande vitesse reliant Hanoi à Hô Chi Minh-Ville a germé dans l'esprit du gouvernement vietnamien dès 2007, soit bien avant l'annonce de Xi Jinping de 2013. Le projet, annoncé par le premier ministre vietnamien de l'époque, Nguyen Tan Dung, devait avoir une longueur de 1630 km et faire passer le temps de déplacement entre les deux plus grandes villes du pays de plus de 30 heures¹³ à un peu moins de 10 heures (5h30 pour un train roulant à 350 km/h). Le coût du projet a d'abord été estimé à 33 G\$. Il était basé sur la technologie japonaise du Shinkansen et financé à la fois par le gouvernement vietnamien, des fonds d'aide au développement japonais et

des prêts levés par les chemins de fer vietnamiens. Cependant, en 2010, les estimations de coûts ont grimpé à plus de 56 G\$. Les critiques ont fait valoir que le coût était trop élevé, que les tarifs élevés qui en résulteraient seraient inabordables et que le chemin de fer ne desservirait pas la majorité des citoyens vietnamiens puisqu'ils vivaient dans des zones rurales (Chin, 2019). Le projet est annulé la même année, d'autant qu'au même moment l'essor des compagnies aériennes à bas prix comme Jetstar et VietJet a rendu le transport aérien moins cher, plus rapide et plus sécuritaire que le transport ferroviaire¹⁴.

En juin 2017, le gouvernement vietnamien a décidé que le rail était de nouveau crucial pour le réseau de transport national, puisqu'à terme très concurrentiel vis-à-vis du transport aérien¹⁵, mais aussi nécessaire sur le plan environnemental. Selon la firme OAG, société basée au Royaume-Uni spécialisée dans les données relatives au transport aérien, la plupart des voyageurs entre Hanoi et Ho-Chi-Minh-Ville optent pour l'avion. Environ 6,7 millions de personnes utilisent chaque année les quelque 45 vols quotidiens entre les deux villes, ce qui en fait la ligne intérieure la plus achalandée de l'Asie du Sud-Est et la septième au monde (Nguyen, 2018). La nouvelle mouture du projet de train à grande vitesse (jusqu'à 350 km/h) prévoit la construction de trois tronçons en deux phases : de Hanoi à Vinh (285 km), de Vinh à Nha Trang (364 km) et de Nha Trang à Ho-Chi-Minh-Ville (896 km). Les premier et troisième tronçons seraient construits au cours de la première phase pour un coût de 24 G\$. L'étude réalisée par un consortium de consultants, Tedi-Tricc-Tedis, indique que la ligne de 1 545 kilomètres (20 stations) pourrait coûter plus de 58 G\$. Le troisième tronçon de la ligne serait construit progressivement à partir des recettes des deux tronçons en service à partir de 2030-2035, le projet devant être achevé en 2045 (Onishi, 2019).

Le coût du projet demeure un obstacle majeur. Depuis les nouvelles règles mises en place en 2017 sur la gestion des garanties gouvernementales pour les projets d'investissement, dont la réalisation a été approuvée par l'Assemblée nationale, les prêts garantis par le gouvernement central doivent couvrir 70 % du coût total, alors que les 30 % restants sont garantis par des investisseurs privés vietnamiens et étrangers. Cependant, le Vietnam s'est fixé comme règle budgétaire d'avoir une dette publique en dessous du plafond des 65 % du produit intérieur brut (PIB). Or la dette publique approchait cette limite avec 61,4 % du PIB en 2018 (Thê Linh, 2018). La

construction de la ligne ferroviaire nord-sud pourrait obliger l'État à intégrer une plus grande part de financement privé ou à relever le plafond de 65 % de la dette. Tokyo souhaite soutenir le projet par le biais d'un financement de l'aide publique au développement, mais une telle offre se heurte à une forte résistance de la part des pro-Chinois au sein de l'État-parti vietnamien. Les secteurs public et privé japonais restent intéressés par le projet ferroviaire, notamment l'Agence japonaise de coopération internationale (JICA), soutenue par le gouvernement, qui a contribué à l'étude de faisabilité initiale, ainsi que les sociétés commerciales et les fabricants de trains. En outre, des acteurs issus des États-Unis et la Corée du Sud regardent également le projet avec intérêt (Thuy, 2019).

Autre obstacle à la construction de la ligne à haute vitesse : la relocalisation des populations vivant le long du tracé projeté. En effet, pour des raisons de sécurité, il faudra établir une zone tampon de 15 mètres de part et d'autre de la voie ferrée. Selon une estimation de 2013 (Chin, 2019), les dédommagements pour cause de destructions des maisons pourraient coûter jusqu'à 2,2 G\$. Par conséquent, ces maisons ayant dans certains cas été depuis absorbées par les zones urbaines alimentées par l'exode rural, le coût réel des compensations pourrait maintenant être beaucoup plus élevé alors que le prix de l'immobilier ne cesse de flamber dans les villes vietnamiennes. Sans parler des conflits géopolitiques qu'engendre l'édition des grands projets infrastructurels dans un pays où les questions foncières constituent le premier sujet de saisine des juridictions étatiques. Entre expropriations abusives, opacités des attributions foncières et ententes avec le secteur privé, de vives contestations s'élèvent autour des modalités de gestion de la terre par les autorités publiques (Nguyen Leroy, 2015).

En fin de compte, malgré le coût très important de la construction d'une nouvelle ligne de chemin de fer, la concurrence des compagnies aériennes bon marché et l'impopularité du transport ferroviaire, le développement d'un système moderne de train à grande vitesse reliant les deux grands centres urbains du pays pourrait bien être une source de fierté pour le Vietnam. Cela est d'autant plus vrai que le Vietnam ne fait pas partie des grands projets de la BRI chinoise.

1.4. LA MALAISIE MENACE LE TRACÉ BANGKOK-SINGAPOUR

Depuis que Mahathir Mohamad est redevenu premier ministre¹⁶, au lendemain des élections législatives du 10 mai 2018 qui sont marquées par la défaite de son ancien parti, il a violemment dénoncé la politique d'investissement chinois dans le pays. Il faut dire que le rapprochement entre la Malaisie et la Chine, longtemps entravé par des divergences idéologiques, s'est renforcé au cours de cette dernière décennie, notamment sous le gouvernement du premier ministre sortant Najib Razak (2009-2018), empêtré depuis plusieurs années dans le scandale « 1MDB¹⁷ » et inculpé pour corruption. Dès le 26 mai, soit quelques jours après son élection, Mahathir a déclaré que son gouvernement cherchait à renégocier à moindre coût les termes du contrat pour le super projet *East Coast Rail Link* (ECRL) devant traverser la péninsule malaise, un ancien projet intégré à la BRI à partir de novembre 2016 avec la signature d'un accord-cadre de financement et de construction. L'objectif de Kuala Lumpur est de recouvrer la souveraineté que Najib aurait cédée à la Chine et surtout de s'assurer que le chantier soit bénéfique à l'économie du pays (Germain, 2018).

En août 2018, Mahathir Mohamad décide d'annuler plusieurs grands projets financés par les Chinois, dont la ligne de train à grande vitesse nord-sud et est-ouest, mais le gouvernement a depuis lors déclaré qu'il était en négociations avec la China Communications Construction Co Ltd (CCCC), l'entreprise de construction publique chinoise responsable de la construction de l'infrastructure de transport, sur l'avenir de la ligne ferroviaire. Le ministre malaisien de l'Économie, Mohamed Azmin, annonce le 26 janvier 2019 que le pays va prendre la décision d'annuler purement et simplement le projet ferroviaire jugé trop onéreux (20 G\$), les intérêts du prêt chinois s'élevant à 120 M\$ par an (NSA, 2019). D'une part, alors que la dette du gouvernement fédéral a légèrement diminué (50,8 % du PIB à la fin de 2017), les garanties apportées aux grands projets ont beaucoup augmenté depuis 2009 (Chaponnière, 2018). D'autre part, la U.S.-China Economic and Security Review Commission a publié en novembre 2018 un rapport classant l'ECRL comme le deuxième projet en importance de la BRI par son coût estimé, derrière le projet de train à

grande vitesse Moscou-Kazan¹⁸ dont le coût serait de 21,4 G\$ (USCC, 2018).

Le projet ECRL étant la pièce maîtresse de l'effort d'infrastructure ferroviaire de la Chine entre la frontière thaïlandaise et la ville de Kuala Lumpur, la faisabilité de la voie ferrée Yunnan-Bangkok-Singapour ne semble plus assurée, du moins sous sa forme actuelle. En effet, la CCCC aurait proposé de réduire de moitié les coûts de construction (*The Newpaper*, 2019). Cela confirme du même coup que la Malaisie, malgré les nombreuses déclarations gouvernementales annonçant l'annulation du projet ferroviaire, poursuivrait bel et bien ses négociations avec Beijing.

1.5. LE TRAIN À GRANDE VITESSE ENTRE KUALA LUMPUR ET SINGAPOUR SUSPENDU

Dans le cadre du réchauffement de leurs relations diplomatiques, les gouvernements malaisien et singapourien ont relancé le projet de construction d'une ligne à grande vitesse entre Kuala Lumpur et Singapour. Cette annonce a été faite en février 2013 à l'issue d'une rencontre bilatérale entre les deux premiers ministres. L'objectif est de relier les deux villes, distantes de 330 kilomètres, en à peine 90 minutes contre 7 heures actuellement. Déjà évoquée à la fin des années 2000, la construction de la ligne à grande vitesse avait finalement été abandonnée en raison du coût de sa réalisation estimée à près de 3 G\$. Pour réaliser ce projet, de nombreux investisseurs potentiels se sont déjà présentés et la Chine en fait partie. La China Railways a présenté une offre en association avec l'entreprise locale Global Rail et le premier ministre chinois Li Keqiang s'est entretenu sur ce sujet en mai 2015 avec le président de la Commission nationale des transports publics malaisiens (SPAD). La concurrence est cependant extrêmement dure : les groupes japonais Sumimota et Japan Railways ont ratifié un accord de partenariat (MoU) avec le groupe malaisien MMC, spécialisé en infrastructures, et Siemens a fait de même avec le conglomérat malaisien YTL, déjà pressenti comme constructeur potentiel lors du précédent projet. Quant au coût de la construction, les estimations varient du simple au double : entre 11 G\$ et 27 G\$ (Delfolie, Fau et Lafaye de Micheau, 2016). Néanmoins, malgré les incertitudes face aux coûts de l'infrastructure, Singapour et la Malaisie signent un protocole d'accord (MoU) le 19 juillet 2016. Le 17 octobre 2017, le premier ministre malaisien

annonce que son pays a lancé le processus d'acquisition du terrain pour le projet ainsi que la conception des stations. Le 5 avril 2018, MyHSR Corp¹⁹ annonce les résultats du processus de sélection pour la conception et la construction de la partie malaisienne du projet : un consortium de Malaysian Resources et Gamuda construira la partie nord et un consortium de Syarikat Pembinaan Yeoh Tiong Lay et TH Properties, la partie sud (*Railway Gazette*, 2018). Le processus d'appel d'offres pour les sections du tunnel de Singapour a débuté en avril 2018 et le début des travaux était attendu en 2019 (Tan, 2018).

En mai 2018, le premier ministre malaisien Mahathir Mohamad, qui s'est engagé lors de la campagne électorale à réduire les dépenses publiques, annonce l'abandon du projet. Cependant, il semble revenir sur des déclarations antérieures lors d'une visite officielle au Japon, commentant que le projet avait simplement été reporté jusqu'à ce que la Malaisie soit dans de meilleures conditions financières, réaffirmant ainsi la nécessité pour la péninsule de disposer à l'avenir du train à grande vitesse (Leong, 2018). En septembre 2018, Singapour et la Malaisie ont officiellement convenu de reporter la construction du train à grande vitesse Kuala Lumpur-Singapour jusqu'à la fin mai 2020, la Malaisie devant payer 15 M\$ singapouriens pour les coûts encourus par la suspension du projet. Dans une déclaration commune, les deux pays annoncent également que la mise en service de la ligne à grande vitesse est reportée à janvier 2031 au lieu de décembre 2026 comme prévu dans l'accord de 2016. Un nouvel accord est signé (Ariffin, 2018).

Après tant de vicissitudes, il est difficile de pouvoir statuer à l'heure actuelle sur une réussite du train à grande vitesse entre Kuala Lumpur et Singapour même si les gouvernements malaisien et singapourien ont réaffirmé en septembre 2018 son maintien. En outre, le fait que la Malaisie et Singapour soient actuellement en proie à des différends sur des questions territoriales et d'approvisionnement en eau ne pousse pas à l'optimisme quant à la réalisation du projet de TGV.

2. QUELLES PERSPECTIVES POUR LES PAYS DE LA RÉGION ?

Le développement des corridors ferroviaires s'appuyant à la fois sur le savoir-faire et le financement chinois ouvre de nouvelles perspectives économiques pour les pays de la péninsule du Sud-Est asiatique et une meilleure intégration régionale.

2.1. LE DÉSENCLAVEMENT ET LE DÉVELOPPEMENT DU LAOS

La route ferroviaire traversant le nord du Laos doit permettre, d'une part, de réduire les coûts de transport intralaotien, 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).

Aux yeux du gouvernement laotien, cette ligne de chemin de fer en construction concrétise enfin le désenclavement du pays lui aménageant à terme un accès à la mer – et son repositionnement stratégique au cœur de l'Asie du Sud-Est continentale : le Laos passerait d'une condition de *land-locked* à celle de *land-linked*, d'état « enclavé » à « carrefour », reliant les pays de l'Asie du Sud-Est et le Yunnan. Faisant fi des frontières, le projet ferroviaire, doublé d'une autoroute, positionnerait le pays au centre d'un réseau transnational de transports et d'échanges, comme à l'époque précoloniale lorsque les marchands empruntaient les pistes caravanières sillonnant les principautés lao (Pholsena, 2011).

La route centrale, financée presque exclusivement par la Chine sous forme de prêts, apparaît aujourd'hui comme la plus ambitieuse des routes du réseau ferroviaire panasiatique : les investissements dans les transports se diversifient aux routes et ponts ; s'y ajoutent les voies de desserte locale jalonnant le grand axe nord-sud. Ils concernent aussi la première voie de chemin de fer, les aéroports (Luang Namtha et Luang Prabang) et la navigation fluviale qui permettent le développement industriel et touristique. Le corridor indochinois s'étend à ce qu'il est convenu aujourd'hui d'appeler la connectivité, avec l'interconnexion des réseaux électriques et de télécommunication, la création de zones franches transfrontalières. Ils visent enfin à faciliter le franchissement de la frontière sino-laotienne, à développer le commerce et les investissements privés. On l'aura compris, la route centrale va bien au-delà d'une simple voie de chemin de fer, elle est davantage un corridor de développement qui, à

terme, structurera les flux commerciaux et de population le long d'un axe nord-sud.

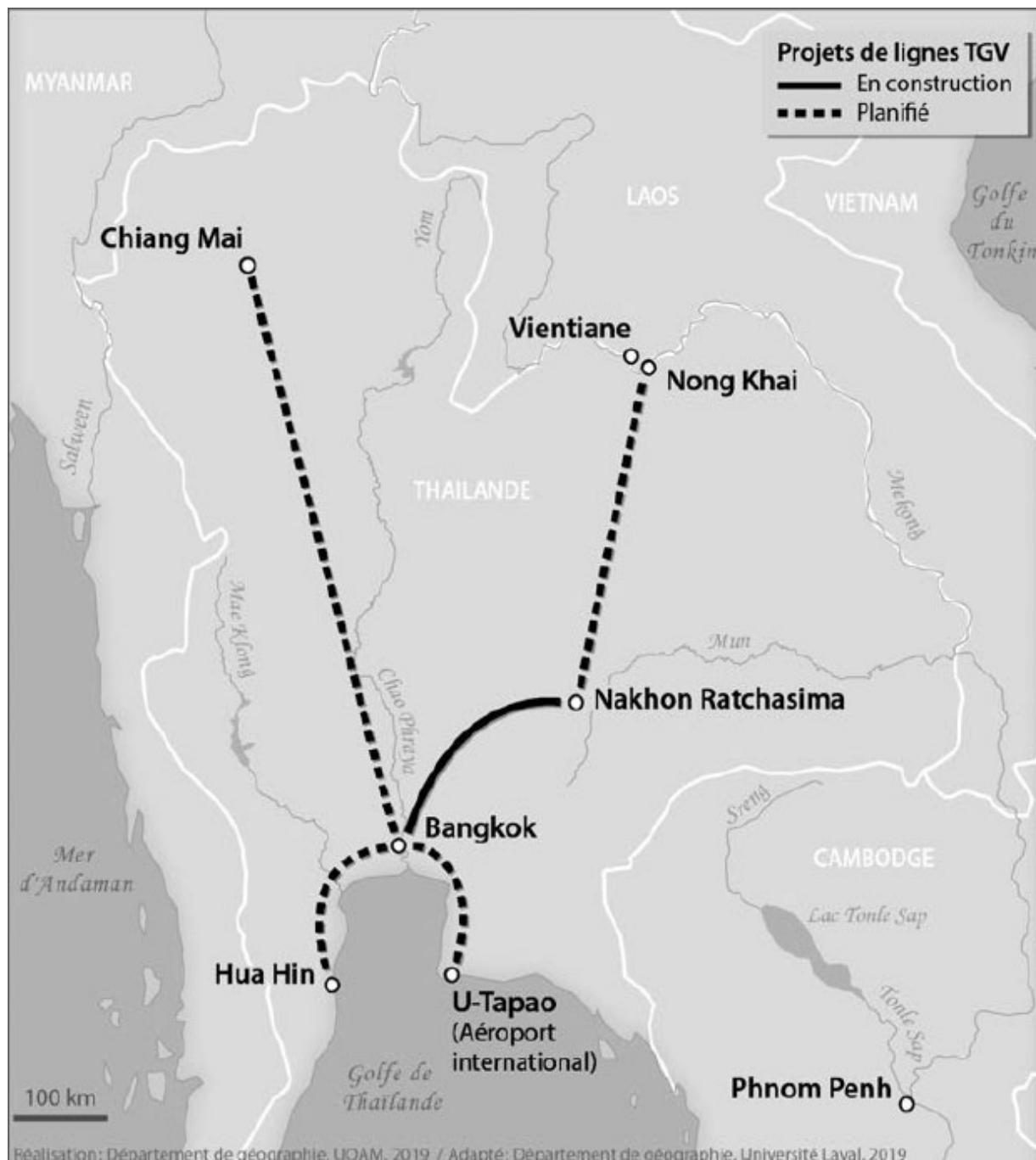
Si l'avantage réel d'un train à grande vitesse traversant le nord du Laos à près de 160 km/h (120 km/h pour les trains de marchandises), sur une voie unique et à écartement standard (1,435 m)²⁰ qui plus est, n'apparaît pas évident à plusieurs observateurs, les doutes semblent moindres dans le cas du transport de marchandises entre le Laos et la Thaïlande, service ferroviaire qui n'existe pas actuellement. La construction en cours d'un terminal de conteneurs de 38 000 mètres carrés dans une zone adjacente aux installations de la gare laotienne de Thanalaeng²¹ et la future mise en place d'un guichet unique permettent d'envisager une baisse importante des coûts de transport (30 % à 50 %) au départ du Laos. Certes, les coûts élevés de transport, principalement routier, rendent les produits laotiens peu compétitifs notamment par rapport à ceux des voisins thaïlandais, chinois ou vietnamiens. D'après une étude réalisée en 2016 par l'Organisation japonaise du commerce extérieur (JETRO, 2016), les coûts de transport d'un conteneur de 40 pieds (12,19 m) entre Vientiane et les ports de Bangkok ou de Laem Chabang (le plus important de Thaïlande) se situent entre 1 233 \$ et 2 088 \$, alors qu'entre Vientiane et le port japonais de Yokohama, il faut compter près de 2 500 \$. En comparaison, envoyer un conteneur à Yokohama ne coûte que 1 100 \$ depuis Bangkok, 1 000 \$ au départ de Hanoi et moins de 300 \$ depuis Hong Kong et Shenzhen. Le projet laotien consiste à transformer la gare de Thanalaeng en « port sec » intermodal et interconnecté aux réseaux ferroviaires des pays voisins afin de faire baisser les coûts des exportations et des importations. Pour cela, d'autres voies de chemin de fer sont à l'étude, notamment les lignes Savannakhet-Lao Bao-Dong Ha (port vietnamien), Thakhek-Savannakhet-Paksé-Vung Tau (port vietnamien), Paksé-Veun Kham (à la frontière lao-cambodgienne) et, surtout, la ligne Vientiane-Thakhek-Mu Gia-Vung Ang, un port vietnamien (*Vientiane Times*, 2018a). Les gouvernements du Laos et du Vietnam se sont engagés à rechercher des financements pour la construction du chemin de fer dont le coût a été estimé à près de 6,5 G\$ par une étude de faisabilité pilotée et financée par l'Agence coréenne de coopération internationale (KOICA) (Vaenkeo, 2019). En outre, pour compléter sa stratégie de désenclavement, le Laos, qui n'a pas de débouché maritime, investit massivement dans le développement des infrastructures

du port vietnamien de Vung Ang (*Vientiane Times*, 2017a), ce qui fera de ce dernier à terme un port laotien extraterritorial.

2.2. BANGKOK, FUTUR HUB FERROVIAIRE RÉGIONAL

La Thaïlande souhaite saisir l'occasion de la BRI, d'une part, pour moderniser son réseau ferroviaire²², et, d'autre part, pour transformer Bangkok en centre ferroviaire régional, fonction qui n'existe pas encore en Asie du Sud-Est. Pour mettre en place son ambitieuse campagne de développement, le gouvernement dépensera plus de 25 G\$ pour construire un réseau ferroviaire national à grande vitesse (figure 5.2), et de cette somme 485 M\$ ont été affectés à la nouvelle grande gare de Bang Sue située à Bangkok (Kotani, 2019). Une fois achevée en 2021, elle accueillera près de 400 000 passagers par jour et servira de plaque tournante pour toutes les liaisons ferroviaires de la Thaïlande, les trains à grande vitesse, les liaisons vers les aéroports (*airport link*), les trains de banlieue, mais aussi les lignes à grande vitesse en provenance de Chine et d'autres pays de l'Asie du Sud-Est continentale. L'immeuble de quatre étages constitue la pièce maîtresse d'un projet d'aménagement de 3,7 km² qui abritera des tours de bureaux, des condominiums, des commerces et des parcs (Srimalee, 2018). Bang Sue remplace la vieille gare Hua Lamphong construite en 1916 et sera la plus grande gare d'Asie du Sud-Est avec ses 26 quais, dont deux seront voués exclusivement aux trains à grande vitesse transrégionaux.

FIGURE 5.2
Le projet de réseau TGV en Thaïlande



Source : D'après *Nikkei Asian Review* (2018).

Si la gare de Bang Sue est au cœur du projet ferroviaire national, Bangkok a pour ambition de devenir un *hub* régional pour les liaisons ferroviaires à grande vitesse comme le TGV sino-thaïlandais de Bangkok à Nong Khai, via Nakhon Ratchasima, le TGV du Corridor économique de l'Est reliant les aéroports Don Mueang, Suvarnabhumi et U-Tapao (les trois plus importants du pays) et le TGV nippo-thaïlandais de Bangkok à Chiang Mai.

Évaluée à près de 12,5 G\$, la ligne Bangkok-Nakhon Ratchasima-Nong Khai aura une longueur de 607 km. Quant à son mode de financement, en négociation depuis plusieurs années, Bangkok et Beijing semblent s'être mis d'accord sur un prêt de 25 ans avec un taux d'intérêt de 3 % (*Bangkok Post*, 2019). Le projet, qui verra des trains roulant à une vitesse de 250 km/h, sera opérationnel en 2024. Une fois achevée, la ligne à haute vitesse fera passer la durée du trajet entre Bangkok et Nong Khai de 11 heures actuellement à 3 heures, mais permettra surtout de faire la jonction avec la ligne à grande vitesse en cours de construction au Laos et ainsi de relier Kunming à Bangkok, la pièce maîtresse du corridor central de la BRI.

3. DES TENSIONS GÉOPOLITIQUES ET GÉOÉCONOMIQUES

La Chine souhaite réorganiser l'Asie du Sud-Est continental sur la base d'un système de partenariats politiques et économiques dont elle serait le cœur. Mais la réalisation des nouvelles routes de la soie reste complexe et sources de tensions. Les défis en Asie du Sud-Est sont nombreux et les conflits d'ordres géopolitiques et géoéconomiques apparaissent dans tous les pays concernés par la BRI ; cela est particulièrement vrai pour les populations laotiennes qui subissent des déplacements forcés, mais aussi pour Vientiane qui joue dangereusement avec la dette publique. Enfin, l'Asie du Sud-Est est certes le terrain d'une coopération sino-japonaise, mais aussi le lieu d'une concurrence industrielle et normative à travers le développement des corridors nationaux et transnationaux.

3.1. LE DÉPLACEMENT FORCÉ ET L'INDEMNISATION PARTIELLE DES POPULATIONS LAOTIENNES

Si Vientiane voit dans ce projet ferroviaire une occasion de désenclaver le nord de son territoire et de confirmer son intégration régionale, les populations locales vivant à proximité du tracé projeté et des ouvrages d'art en construction (ponts et tunnels) y voient davantage un chantier titanique aux nuisances multiples (bruit incessant d'explosions, afflux d'ouvriers chinois²³, etc.). Cependant, en vertu du décret 84 publié le 5 avril 2016²⁴, ceux qui perdent des terres à cause de projets de développement doivent être indemnisés pour les pertes de revenus, les biens, les cultures et les

plantes. Les gestionnaires des projets sont tenus de garantir que les conditions de vie des personnes déplacées seront aussi bonnes ou meilleures qu'elles l'étaient avant le début du projet. Toujours est-il que les compensations allouées aux paysans qui seront ou ont été expropriés n'ont toujours pas été versées près de deux ans après le début des travaux. La raison en est que le recensement des populations touchées reste préliminaire, car le travail de délimitation de la largeur de la zone tampon entre la voie de chemin de fer et les zones résidentielles n'a été achevé qu'en mai 2018 (*The Nation*, 2017). Effectivement, alors qu'il était prévu initialement d'instaurer une zone tampon large de 50 m de part et d'autre de la voie de chemin de fer sur l'ensemble du tracé entre Boten et Vientiane, dorénavant la zone tampon pourra varier entre 20, 30 ou 50 m en fonction de la vitesse de passage du train (entre 120 et 160 km/h) et des particularités géographiques du site (*Vientiane Times*, 2017b). Bien entendu, le gouvernement laotien cherche à accélérer le versement des compensations en établissant un barème forfaitaire actuellement en consultation auprès des responsables provinciaux et locaux. Par exemple, l'indemnisation pour l'expropriation d'un mètre carré de rizière se situe entre 1,79 \$ et 16,15 \$ alors qu'un mètre carré de terrain résidentiel se voit attribué jusqu'à 360 \$ (Vaenkeo, 2017). Idem pour les maisons et appartements touchés par le projet, la compensation varie entre 320 \$ à 360 \$ par mètre carré. Au total, dans les quatre provinces traversées par les 414 kilomètres de voie de chemin de fer (Luang Namtha, Oudomxay, Luang Prabang et Vientiane), le gouvernement estime que près de 4 411 familles devraient être affectées, 3 832 hectares expropriés et 3 346 bâtiments détruits (Vaenkeo, 2017).

S'il ne fait guère de doute que les compensations seront versées aux villageois affectés par la construction de la ligne de chemin de fer, la lenteur du processus s'explique aussi par le fait que les caisses de l'État laotien sont partiellement vides. Selon le comité du projet ferroviaire, près de 300 M\$ seraient nécessaires pour compenser les pertes villageoises liées au projet. Or, selon les données de janvier 2019, seuls 156 M\$ avaient été versés (Radio Free Asia, 2019). Crise budgétaire oblige²⁵, le gouvernement laotien a dû contracter un prêt de 160 M\$ auprès du gouvernement chinois dont le montant sera intégralement consacré à l'octroi d'indemnités auprès des villageois (*Vientiane Times*, 2018b).

3.2. LE LAOS EST LE SPECTRE DU PIÈGE DE LA DETTE CHINOISE

Le Laos dépend économiquement chaque jour davantage de la Chine, compte tenu de l'importance de son voisin comme bailleur de fonds et comme principal constructeur des infrastructures du pays. Cette poussée multiforme de Beijing suscite des appréhensions vis-à-vis d'une domination de la Chine sur le Laos, une domination visible dans bien des secteurs (immobilier, tourisme, commerce de détail). D'après une étude du FMI (Marwaan, 2018), la Chine détiendrait la majorité des 13,6 G\$ de la dette extérieure du Laos (à la fin 2017). D'après la Banque mondiale, la Chine détenait 35 % de la dette extérieure du Laos en 2012 et 44 % en 2015. À cela s'ajouteraient près de 11 G\$ de financement au développement (*other official flows*), ce qui placerait le Laos en seconde position en Asie, derrière le Pakistan (16,3 G\$)²⁶. En outre, ces chiffres ne prennent pas en compte les prêts privés (ou de gré à gré), pratique courante pour la communauté chinoise (Fortat, 2017), ce système échappant à tous les cadres de régulation du secteur financier et donc aux statistiques officielles. Ces investissements sont particulièrement visibles dans le financement de grandes infrastructures, dont la construction de la nouvelle ligne de chemin de fer entre la frontière chinoise et Vientiane est le symbole (Mottet, 2018b).

Sur le plan du commerce bilatéral, dont le volume s'élevait à près de 2 G\$ en 2017 (*Vientiane Times*, 2018c), la balance est excédentaire avec la Chine, ce qui assez rare pour être signalé. En effet, Vientiane exporte davantage de matières premières, de ressources naturelles et de denrées alimentaires (1,2 G\$ en 2017) qu'elle n'importe de machines lourdes, de produits électroniques et de télécommunications, d'équipements électriques et de pièces détachées (817 M\$ en 2017). Au regard des chiffres partiels, tout porte à croire que le commerce bilatéral entre Vientiane et Beijing va connaître un nouveau record en 2018 (1,9 G\$ sur les neuf premiers mois), même si la Chine reste encore loin derrière la Thaïlande, premier partenaire commercial du Laos (3,3 G\$ en 2016).

Dans ce contexte, soit la multiplication des prêts et la construction d'infrastructures, le Laos dépend économiquement chaque jour davantage de la Chine. Beijing pratique essentiellement une coopération économique dans laquelle le Laos doit conclure en priorité des contrats avec des

entreprises chinoises pour mettre en œuvre les projets financés. En outre, beaucoup des prêts chinois sont également garantis par la livraison de matières premières. Face aux critiques, la Chine se défend de détenir la dette laotienne, mais rien n'indique que cette relation de dépendance économique, qui peut aussi s'assimiler à une forme de clientélisme, ne permettra pas à terme à la Chine d'étendre son influence politique au-delà de sa frontière.

3.3. LE TGV SUD-EST ASIATIQUE : TOKYO ET BEIJING EN CONCURRENCE

Depuis quelques mois, le Japon et la Chine s'efforcent d'améliorer leurs relations grâce à des projets d'infrastructure conjoints à l'étranger. Cette tentative de rapprochement est visible en Asie du Sud-Est, qui jusqu'aux années 1990, était sous l'emprise économique du Japon. À partir des années 2010, la Chine est devenue le premier partenaire commercial des pays de la région²⁷. Même si elle n'a pas encore éclipsé le Japon, la Chine conteste désormais la prééminence de Tokyo, y compris dans les secteurs dominés par le Japon comme les trains à grande vitesse.

Japonais et Chinois ont fait du TGV une priorité. Ils se livrent désormais une concurrence féroce en Asie du Sud-Est. L'offre chinoise est moins sophistiquée sur le plan technique et moins sûre (un accident en Chine en 10 ans, aucun au Japon en 50 ans). Quant à l'offre japonaise, elle est certes plus onéreuse, mais assortie de conditions généreuses – le Japon mobilise son aide publique au développement et un système financier perfectionné. De son côté, la Chine intervient avec l'EximBank ou la China Development Bank dans des conditions peu transparentes, et des crédits à taux plus élevés sont assortis de prises d'hypothèque qui font hésiter les différents États clients de Beijing, comme le Myanmar ou la Malaisie (Chaponnière, 2019).

En 2015, les Japonais ont été stupéfaits d'apprendre que le gouvernement indonésien ait retenu l'offre chinoise pour la ligne à grande vitesse Jakarta-Bandung. Le Japon a mis en service le Shinkansen en 1964, construit 3 000 kilomètres de lignes et exporté sa technologie à Taïwan et en Inde. Il ne s'attendait pas à être devancé par une Chine qui s'est appuyée sur des apports étrangers, notamment la compagnie canadienne Bombardier,

pour développer sa technologie et construire 25 000 km de lignes depuis l'an 2000, avec un objectif de 30 000 km pour 2020 (Chaponnière, 2019).

En Thaïlande, la compétition a tourné à l'avantage du Japon. Alors que China Railway Corp. avait proposé une ligne à grande vitesse entre Bangkok et Chiang Mai, les Japonais ont emporté le contrat, mais ils pourraient l'abandonner en raison de la faible rentabilité financière du projet (*Bangkok Post*, 2018). Par contre, les Chinois réaliseront la ligne reliant Bangkok à Nong Kai, car elle fera la jonction avec la ligne à haute vitesse en construction actuellement au Laos. De son côté, le Vietnam s'est rapproché du Japon pour la construction d'une ligne TGV entre Hanoi et Hô Chi Minh-Ville à l'horizon 2030-2035 dans le cadre d'une aide au développement.

En Malaisie, la Chine avait obtenu de construire la ligne à grande vitesse traversant la péninsule malaise (*East Coast Rail Link*). Les Chinois n'avaient pas ménagé leurs efforts pour la réélection de Najib empêtré dans le scandale 1MDB. Aussitôt élu, le nouveau gouvernement de Mahathir Mohamad a immédiatement décidé de geler le grand projet de TGV pour un coût de 20 G\$. Cette mesure ouvre une perspective au Japon, courtisé par Mahathir dans les années 1980 dans le cadre de sa « Look East Policy²⁸ ». Ce rebondissement peut permettre au Japon de revenir dans le jeu, même si la Chine semble travailler sur une nouvelle offre très inférieure à la précédente.

En tout état de cause, l'Asie du Sud-Est continentale et insulaire (Indonésie) a bien compris qu'un réseau à grande vitesse lui était nécessaire pour raccourcir les distances et densifier les échanges économiques sur son territoire. Donnant la priorité à la route par le développement de corridors de transport, d'ailleurs financés par les agences internationales (Banque mondiale, BAD, etc.), les pays d'Asie du Sud-Est ont délaissé les chemins de fer hérités de la période coloniale. Ils ont attendu les années 2000 pour redécouvrir l'intérêt du ferroviaire. Les trains rapides ne pouvant pas circuler sur les voies existantes trop étroites (système métrique) et souvent mal entretenues, construire des lignes à grande vitesse exige des investissements considérables. L'offre japonaise fait désormais face à l'offre chinoise.

CONCLUSION

En Asie du Sud-Est, on assiste bel et bien à la mise en place de partenariats renforcés entre les pays de la région et la Chine à travers les projets de corridors de développement dont les TGV sont les éléments structurants. Toutefois, les gouvernements de la région semblent parfaitement conscients du « danger chinois » et de l'intérêt stratégique que constitue une connectivité accrue avec la Chine, d'une part, et entre les États du Sud-Est asiatique, d'autre part.

Si pendant longtemps, le Japon semblait avoir l'avantage technologique en Asie sur le créneau TGV, aujourd'hui les décisions des pays « clients » sont susceptibles d'évoluer très rapidement : ils expriment souvent un positionnement à court terme ou tout simplement une manière de faire monter les enchères sur un dossier sensible du point de vue de la géopolitique régionale et locale. Cela dit, il n'est pas question pour les pays de la région d'assister à une confrontation entre Tokyo et Beijing dont les lignes à grande vitesse seraient le terrain d'affrontement. Autrement dit, les gouvernements du Sud-Est asiatique souhaitent ardemment que les entreprises japonaises coopèrent avec les entreprises chinoises dans le cadre de plusieurs projets de la BRI.

En somme, à travers la BRI et les corridors de développement, l'Asie du Sud-Est va pouvoir exploiter pleinement sa vocation d'entremetteur entre Tokyo et Beijing. Cette vocation de médiateur pourrait bien s'avérer fort utile quand viendra le temps de discuter d'enjeux géopolitiques et géoéconomiques entre les grands acteurs régionaux.

BIBLIOGRAPHIE

- Ariffin, A. (2018). « KL-Singapore High-Speed Rail Formally Postponed ; Service Targeted to Start by Jan. 2031 », *Channel NewsAsia*, 5 septembre.
- ASEAN (2011). *Master Plan on ASEAN Connectivity*, Jakarta, ASEAN Secretariat.
- ASEAN (2016). *Master Plan on ASEAN Connectivity 2025*, Jakarta, ASEAN Secretariat.

Bangkok Post (2018). « Losses Predicted for High-Speed Railway », *Bangkok Post*, 25 juillet.

Bangkok Post (2019). « Key Thai-Sino Railway Talks “Wrapping Up” », *Bangkok Post*, 15 février.

Banque asiatique de développement (BAD) (2010). *Connecting Greater Mekong Subregion railways : A strategic framework*, Manille, Banque Asiatique de Développement.

Banque asiatique de développement (BAD) (2018). *Assessment of Greater Mekong Subregion Economic Corridors. 10th Economic Corridors Forum*, Manille, Banque Asiatique de Développement.

Chan, M.H. (2019). « Survey Starts for Major Railway Project », *Myanmar Times*, 26 février.

Chaponnière, J.-R. (2018). « “Routes de la Soie” : pourquoi la défiance monte en Asie », *Asialyst*, <<https://asialyst.com/fr/2018/08/09/nouvelles-routes-de-la-soie-pourquoi-defiance-monte-en-asie/>>, consulté le 22 mars 2019.

Chaponnière, J.-R. (2019). « Face à la Chine, le Japon bouge encore en Asie du Sud-Est », *Asialyst*, <<https://asialyst.com/fr/2019/01/11/face-chine-japon-bouge-encore-asie-sud-est/>>, consulté le 22 mars 2019.

Chin, S. (2019). « Vietnam Plays Catch Up with High Speed Rail », *The Asian Post*, 27 février.

Fau, N., S. Khonthapane et C. Taillard (dir.) (2013). *Transnational Dynamics in Southeast Asia. The Greater Mekong Subregion and Malacca Straits Economic Corridors*, Cambridge, Cambridge University Press.

Fortat, V. (2017). « Chine : le “Shadow Banking”, la bombe à retardement », *Asialyst*, 28 avril.

Foucher, M. (2017). « L’Euro-Asie selon Pékin », *Politique étrangère*, n° 1, p. 99-113.

Germain, V. (2018). « Malaisie : quelle stratégie internationale avec Mahathir Mohamad ? », *Asialyst*,

<<https://asialyst.com/fr/2018/05/28/malaisie-quelle-strategie-internationale-avec-mahathir-mohamad/>>, consulté le 22 mars 2019.

Greater Mekong Subregion (2018). *GMS Transport Sector Strategy 2030*, Manille, Banque asiatique de développement.

Japan External Trade Organization (2016). *Logistics Costs in Lao People's Democratic Republic*, Tokyo, Institute of Developing Economies, JETRO.

Kotani, H. (2019). « Thailand on Track to Develop into Regional Rail Hub », *Nikkei Asian Review*, 16 janvier.

Leong, T. (2018). « Kuala Lumpur-Singapore High Speed Rail Postponed, Not Cancelled », *The Star*, 12 juin.

Marwaan, M.-M. (2018). « Chines Edams Ramp Up Lao External Debt », *Nikkei*, 2 novembre.

Ministry of Planning and Investment (2016). *8th Five-Year National Socio-Economic Development Plan (2016-2020)*, Vientiane, Lao PDR.

Mottet, É. (2012). « Birmanie : une transition “civile” bien fragile », *Monde chinois, nouvelle Asie*, n° 29, p. 130-131.

Mottet, É. (2013). « Birmanie : un gazoduc qui renforce la stratégie d'approvisionnement énergétique chinoise en Asie du Sud-Est », *Monde chinois, nouvelle Asie*, n° 35, p. 113-115.

Mottet, É. (2014). *Géopolitique des ressources naturelles de la RDP Lao : Appropriation, développement et intégration régionale*, Thèse de doctorat en sciences géographiques, Québec, Université Laval, 331 p.

Mottet, É. (2017). « Le Laos devient un pôle géostratégique majeur des Nouvelles routes de la Soie », *Asialyst*, 11 décembre, <<https://asialyst.com/fr/2017/12/11/laos-devient-pole-geostrategique-majeur-nouvelles-routes-soie/>>, consulté le 22 mars 2019.

Mottet, É. (2018a). « Le corridor de développement indochinois comme nouvel espace géopolitique des stratégies multiformes de l’Initiative Belt and Road », *Regards géopolitiques*, vol. 4, n° 3, <https://cqegheiulaval.files.wordpress.com/2018/11/vol4no3-specialbri_automne2018.pdf>, consulté le 22 mars 2019.

Mottet, É. (2018b). « Laos : moralisation de la société, “nouvelles routes de la soie” et crise diplomatique », dans C.T.-L. Tran et A. Pesses (dir.), *L’Asie du Sud-Est 2018. Bilan, enjeux et perspective*, Bangkok, IRASEC, p. 241-257.

Mottet, É. et F. Lasserre (2014). « Géopolitique des aménagements hydroélectriques des affluents du Mékong en RDP Lao : développement et intégration régionale », *Canadian Journal of Development Studies/Revue canadienne d’études du développement*, vol. 25, n° 4, p. 522-538.

Nam, L. (2018). « Analysis : Muse-Mandalay Railway Agreement with China Raises Debt, Conflict Fears », *The Irrawaddy*, 31 octobre.

Nam, L. (2019). « Surveying Begins on Muse-Mandalay Railway », *The Irrawaddy*, 7 janvier.

Nguyen, Q. (2018). « Hanoi-Saigon is World’s Seventh Busiest Air Route », *VNExpress.net*, 18 septembre.

Nguyen Leroy, M.L. (2015). *Les enjeux de la nouvelle réforme foncière au Vietnam*, Bangkok, IRASEC.

Nikkei Asian Review (2018). « Thailand on track to develop into regional rail hub », <<https://asia.nikkei.com/Economy/Thailand-on-track-to-develop-into-regional-rail-hub>>, 7 décembre.

Nikkei Asian Review (2019). « Malaysia to Cancel \$20bn China-Backed Rail Project – Minister », *Nikkei Asian Review*, 26 janvier.

Onishi, T. (2019). « Vietnam Revives \$58bn High-Speed Rail Project Despite Cost Hurdle », *Nikkei Asian Review*, 16 janvier.

Pholsena, V. (2011). *Laos : un pays en mutation*, Paris, Éditions Belin.

Pholsena, V. (2013). « There is More to Road : Modernity, Memory and Economics Corridors in Huóng Hoá-Sepon Lao-Vietnamese Border Area », dans N. Fau *et al.* (dir.), *Transnational Dynamics in Southeast Asia : The Greater Mekong Subregion and Malacca Straits Economic Corridors*, Singapour, ISEAS-Yusof Ishak Institute, p. 379-398.

Radio Free Asia (2019). « Chinese Railway Project in Laos Leaves Farmers in the Lurch », Radio Free Asia, 10 janvier.

Railway Gazette (2018). « Kuala Lumpur-Singapore High Speed Rail Civil Partners Selected », *Railway Gazette International*, 5 avril.

Railway Pro (2016). « “Pan-Asia Railway Network” Takes Another Step Forward », <<https://www.railwaypro.com/wp/pan-asia-railway-network-takes-another-step-forward/>>, consulté le 25 avril 2019.

Sayarath, C. (2014). *Dispositif spatiaux et évolution des villes lao, persistance des pratiques et permanence des formes : la place du centre historique et de l'habitat ancien dans la recomposition de la ville contemporaine*, thèse de doctorat non publiée, Paris, Université Paris-Est.

Srimalee, S. (2018). « Riding on the Grand Station Plan », *The Nation*, 26 novembre.

Tan, C. (2018). « Construction for Singapore’s End of High-Speed Rail Expected to Start in 2019 », *The Strait Times*, 16 avril.

Tan, D. (2013). « Chinese Networks, Economic and Territorial Redefinitions in Northern Lao PDR », dans N. Fau *et al.* (dir.), *Transnational Dynamics in Southeast Asia : The Greater Mekong Subregion and Malacca Straits Economic Corridors*, Singapour, ISEAS-Yusof Ishak Institute, p. 421-452.

Thê Linh (2018). « La dette publique restera en dessous du seuil toléré fin 2018 », *Le Courrier du Vietnam*, 6 novembre.

The Nation (2017). « Compensation Quandary for Villages Affected by Laos-China Railway », *The Nation*, 1^{er} mai.

The Newpaper (2019). « China Offered to Halve Cost of Malaysia’s \$27b Rail Project : Report », *The Newpaper*, 1^{er} février.

Thuy, B. (2019). « Fast-Tracking North-South High-Speed Railway Project », *Vietnam Investment Review*, 3 mars.

USCC (2018). *Annual report, US-China Economic and Security Review Commission*, Washington, DC.

Vaenkeo, S. (2017). « Govt to Steam Ahead with Railway Compensation », *Vientiane Times*, 23 août.

Vaenkeo, S. (2019). « Laos, Vietnam Seek Funding for Vientiane-Vung Ang Railway », *Vientiane Times*, 26 février.

Vientiane Times (2017a). « Lao Company to Invest US \$280 Million in Vietnamese Seaport Development Project », *Vientiane Times*, 19 juillet.

Vientiane Times (2017b). « Villagers Affected by Laos-China Railway Await Compensation », *Vientiane Times*, 29 avril.

Vientiane Times (2018a). « Vientiane-Vung Ang Railway to Cost More Than US \$ 5 billion », *Vientiane Times*, 8 mai.

Vientiane Times (2018b). « Laos Govt to Pay Compensation to Families Displaced by Railway », *Vientiane Times*, 26 novembre.

Vientiane Times (2018c). « Lao's Trade with US Declines, Booms with China », *Vientiane Times*, 6 novembre.

-
1. Ou voie ferrée Kunming-Singapour (Singapore-Kunming Rail Link, SKRL).
 2. Lancé en 1992, ce programme, piloté par la Banque asiatique de développement (BAD), a des objectifs multiples, à savoir réduire les difficultés logistiques, les formalités administratives, les taxes d'importation et autres barrières aux échanges commerciaux et financiers, une circulation plus soutenue des marchandises devant stimuler les économies des pays membres de la sous-région du Mékong. Les trois corridors du projet GMS ont été précisés en 1998. L'ASEAN a adopté le projet SKRL dans ses *Master Plan on Connectivity* de 2011 et 2016 (ASEAN, 2011, 2016), sans parler des corridors de la GMS.
 3. Le premier projet consiste à doubler la voie de chemin de fer existante (fret), alors que le second porte sur la construction en partenariat avec la Chine d'une ligne à haute vitesse (jusqu'à 250 km/h sur certains tronçons), ligne 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 (3,5 km) en service depuis 2009 (10 minutes de trajet via le pont de l'Amitié lao-thaïlandaise).
 4. Le chemin de fer fera passer de trois jours à moins de trois heures le temps nécessaire pour se rendre de Boten à Vientiane.
 5. La Laos-China Railway Company Limited, une coentreprise sino-laotienne (*joint-venture*) a été créée pour construire et exploiter la nouvelle ligne Boten-Vientiane.
 6. Partenariat entre le Groupe China Yunnan Construction & Investment Holding (YCIH) et le ministère laotien de la Planification et de l'Investissement.
 7. D'après les estimations du FMI, le budget de l'État laotien s'élevait en 2017 à 17 G\$.
 8. Situé dans l'État Kachin, le projet de construction du barrage de Myitsone par une société d'État chinoise est suspendu depuis 2012.
 9. New China TV a rapporté en août 2017 que des ingénieurs chinois foreraient l'un des plus longs tunnels ferroviaires du monde, le tunnel de montagne de Gaoligong, long de 34,5 km, dans la province du Yunnan, au sud-ouest de la Chine. Il fera partie d'un chemin de fer qui reliera à terme la Chine et le Myanmar. Les plus longs tunnels ferroviaires du monde sont le tunnel de base du

Gothard (Suisse, 57 km) ; le tunnel de Seikan (entre Honshu et Hokkaido au Japon, 53 km) ; le tunnel sous la Manche (50,5 km) ; le tunnel du lac Songshan (Chine, 38,8 km), le tunnel de base du Lötschberg (Suisse, 34,6 km).

10. Fondée en septembre 1952 et ayant son siège social à Chengdu (province du Sichuan), CREEC est la plus grande société d'études d'ingénierie et de conception en Chine (6 400 ingénieurs), dont les activités principales sont l'étude, la conception, le conseil, l'entreprise générale et l'intégration de systèmes et des services de consultation pour le secteur ferroviaire, notamment. CREEC est une filiale de la China Railway Group Ltd.
11. Situé au Sri Lanka, le port d'Hambantota a été financé par des prêts chinois onéreux. Le gouvernement sri lankais étant incapable de faire face aux échéances de remboursement, il s'est résigné en 2018 à céder le port et 6 000 hectares de terrain pour la construction d'une zone industrielle à une société mixte détenue à 80 % par China Merchant pendant 99 ans.
12. Naypyitaw a signé un protocole d'accord s'engageant à financer le CMEC pour un montant de 2 G\$.
13. Sur une voie à écartement métrique.
14. Outre les vitesses lentes, le transport ferroviaire au Vietnam connaît de très nombreux accidents. Le long des quelque 3 000 km de chemin de fer nord-sud qui relient Hanoi à Hô Chi Minh-Ville, il y a plus de 4 200 passages à niveau illégaux et, dans de nombreux tronçons, il n'y a pas de couloirs de sécurité – on trouve des maisons le long des voies.
15. Un aller simple coûterait entre 50 \$ et 90 \$, soit environ la moitié du prix d'un billet d'avion.
16. Premier mandat entre 1981 et 2003.
17. 1MDB (pour Malaysia Development Berhad) est le nom d'un fonds souverain malaisien. Environ 3,5 G\$ issus de ce fonds ont été détournés pour enrichir les directeurs du fonds, des hommes d'affaires proches du pouvoir malaisien, des officiels émiratis, ainsi que le premier ministre malaisien lui-même, Najib Razak.
18. Projet antérieur à la BRI.
19. MyHSR Corporation Sdn Bhd (MyHSR Corp) est une société de Malaisie entièrement détenue par le ministère des Finances. Elle a été créée en 2015 pour être la promotrice et la propriétaire des actifs du projet de train à grande vitesse (TGV) entre Kuala Lumpur et Singapour.
20. Donc sans possibilité de connexion avec le réseau régional à écartement métrique.
21. La gare de Thanalaeng (2 500 à 3 000 passagers par mois), la seule du Laos, se situe à 7,5 km du centre de Vientiane. Le chantier de l'extension de la voie de chemin de fer jusqu'au centre-ville devrait débuter en 2019 (inauguration en 2020), pour un coût estimé à près de 27 M\$ (900 millions de bahts), somme intégralement financée par la Thaïlande sous forme de dons (30 %) et de prêts (70 %).
22. Le vaste réseau ferroviaire national s'étend sur plus de 4 000 kilomètres. Mais la plupart des lignes sont à voie unique, les trains sont vieux et les services sont inefficaces. Il faut de 11 à 14 heures pour aller de Bangkok à Chiang Mai, ce qui oblige de nombreux passagers à prendre des avions et des bus plus rapides pour parcourir les 670 km du trajet.
23. Environ 50 000 ouvriers chinois d'ici 2021 selon les estimations.
24. Decree on Compensation and Resettlement Management in Development Projects.
25. Les pertes de revenus étatiques sont dues à la défaillance de la perception des recettes fiscales et douanières. En effet, compte tenu des pesanteurs historiques et politiques, pour ne pas dire des mauvaises habitudes (corruption structurelle), les provinces et les entreprises manipulent les données budgétaires afin de soustraire une partie de leurs revenus aux services fiscaux du gouvernement central.

26. D'après une étude du Center for Strategic and International Studies citée par Nikkei (2 novembre 2018).
27. Depuis 2010, les Chinois investissent en moyenne deux fois plus que les Japonais et privilégient Singapour et les pays voisins (hors Vietnam).
28. Lancée au début des années 1990, la Look East Policy vise à arrimer l'Inde au processus de régionalisation de l'Asie du Sud-Est tant sur le plan économique que politique.

CHAPITRE 6

DE GLACE, DE FUMÉE ET D'ACIER

La géo-ingénierie chinoise sur la route de la soie polaire

Mia M. Bennett

« La Chine espère travailler avec tous les acteurs concernés afin de construire une Route de la Soie Polaire grâce au développement de voies de transport maritime dans l'Arctique », annonce le premier programme chinois pour l'Arctique, publié en janvier 2018 (State Council Information Office, 2018). La formulation de cette ambition, à laquelle vient s'ajouter le surnom oriental de « Route de la soie polaire » (RSP) pour rebaptiser le passage du Nord-Est, a suscité quelques inquiétudes en Occident. Lors de la publication de la politique arctique de Beijing, le *Wall Street Journal* titrait : « Une nouvelle guerre froide ? La Chine se déclare comme un État du “proche arctique” » (Dou, 2018). Toutefois, cela ne devrait surprendre personne que la Chine, la plus grande nation commerçante et un pays qui aspire également à être à la tête de la gouvernance et du développement économique mondial, prévoit de rendre régulière la traversée des eaux glacées du nord. La Chine est « l’État infrastructurel paradigmatic » et elle investit 14 % de son produit intérieur brut – bien plus que la moyenne mondiale – dans le développement de nouvelles infrastructures telles que des routes, des barrages et des ponts (Bach, 2016). Compte tenu du déploiement croissant des liens que tisse la Chine au-delà de ses frontières,

l'élan polaire du gouvernement chinois montre des signes d'intérêts commerciaux et géopolitiques évidents sur lesquels nombre de chercheurs se sont déjà penchés (Hong, 2012 ; Lasserre et Pelletier, 2011 ; Moe et Stokke, 2019 ; Tillman, Jian et Nielsson, 2018). Cependant, les progrès environnementaux et technologiques mis en avant par la Chine pour jeter les bases de ses activités arctiques à la fois d'un point de vue littéral, mais aussi métaphorique – en particulier en ce qui concerne le transport maritime – n'ont pas encore été étudiés en détail.

Le marché chinois, qui fut, avant 1820, le plus grand au monde pendant deux millénaires (Maddison, 2007), a attiré les navires marchands venus du nord durant des siècles. La mer de Béring a constitué un « monde pacifique polyglotte » au cœur duquel « le commerce de fourrures, les industries maritimes, et les sociétés autochtones se sont entrechoqués par les biais d'échanges interculturels, de conflits et de compromis aux 18^e et 19^e siècles » (Jacobs, 2014, p. 136). En formant un triangle commercial dans le Pacifique Nord au XIX^e siècle, les skippers anglais et américains livraient leurs cargaisons de vivres et de provisions à Sitka en Alaska, transportaient les fourrures obtenues auprès des trappeurs autochtones jusqu'en Chine, et traversaient à nouveau l'océan Pacifique chargés de marchandises en provenance de l'empire du Milieu telles que le thé et la porcelaine (Sokol, 1952). Évidemment, il y a des intérêts profonds à l'intérieur et à l'extérieur de la Chine dans le développement des liens maritimes entre nord, est et ouest.

En ligne avec la renaissance de l'économie chinoise, le gouvernement de Beijing est en train de mener à bien une expansion de ces liaisons maritimes. Alors que du XV^e au XIX^e siècle, les explorateurs européens cherchaient un passage nord-ouest comme raccourci entre l'Europe et l'Asie, la Chine, en revanche, à cause de son emplacement, vise à développer le passage du Nord-Est à travers les eaux peu profondes de la côte nord de la Russie qui sont généralement exemptes de glace chaque été depuis 2010 (Otsuka, Tamura et Furuichi, 2018). Cette année-là, la compagnie maritime danoise Nordic Bulk Carriers affréta le *Nordic Barents*, un vraquier avec une cargaison de 40 000 millions de tonnes (Mt) de minerai de fer qu'il transporta de Kirkenes (Norvège) à Qingdao (Chine) pour lesaciéries chinoises. C'était la première fois qu'un navire traversait la totalité du passage du Nord-Est en un voyage sans s'arrêter (*South China Morning Post*, 2011). Ce voyage a ouvert la porte à la navigation

internationale le long du passage connu aujourd’hui sous le nom de « la Route maritime du Nord » (RMN), nom donné par les Soviétiques au XX^e siècle (*Sevmorput* en russe). Bien que l’URSS ait régularisé la navigation intérieure au large de la côte nord dans le cadre de l’industrialisation de l’Arctique soviétique, pour des raisons de sécurité l’accès à cette route fut interdit aux navires étrangers (non soviétiques) jusqu’au 1^{er} juillet 1991 (Atland, 2008).

FIGURE 6.1
La route de la soie polaire



La RMN a attiré les Soviétiques, car elle consistait en un moyen sûr de transporter des biens aux communautés lointaines sans traverser les eaux internationales potentiellement hostiles. Une version élargie de cette voie de navigation – la RSP – captive la Chine en partie (mais pas exclusivement) à cause des changements climatiques qui facilitent l'accès aux ressources naturelles russes et aux marchés européens (figure 6.1). En fait, la route était initialement une proposition russe qui reçut le soutien du gouvernement chinois en 2017 (Tillman, Jian et Nielsson, 2018). En chinois, la RSP s'appelle *bīng shàng sī lù* (« 冰上絲路 »), un nom traduit précédemment en anglais par *Ice Silk Road* (en français, Route de la soie de glace) et *Silk Road on Ice* (en français Route de la soie sur la glace). Toutefois, au fur et à mesure que les années passent et que la fonte de la calotte glaciaire s'accélère, ces appellations deviennent de plus en plus inappropriées. La glace couvre le sommet de la planète depuis au moins 2,6 millions d'années (Knies *et al.*, 2014). Néanmoins, les niveaux actuels des émissions de gaz à effet de serre présentent l'éventualité que la fonte de la calotte glaciaire arctique rende possible la navigation transpolaire en été au milieu du siècle (Melia, Haines et Hawkins, 2016). Entre-temps, la navigation le long de la côte nord de la Russie raccourcit la distance entre l'Europe et l'Asie de 40 % en comparaison avec le canal de Suez. Bien que les frais d'expédition, eux, ne soient pas réduits de 40 %, à cause du coût qu'engendre la navigation polaire (besoin de navires possédant une structure renforcée (certification « glace »), frais d'escorte par un brise-glace exigés par le gouvernement russe, etc.), la RMN peut toutefois réduire la durée du parcours d'au moins 11 jours (Liu et Kronbak, 2010). Géographiquement, les ports d'Asie du Nord-Est et d'Europe du Nord sont les mieux placés pour profiter de ces réductions de distance et de temps. En Chine, les ports qui profiteront probablement de ces avancées, tels que Dalian, Qingdao, et Shanghai, sont les plus actifs au monde et sont engagés dans l'importation et l'exportation de quantités énormes de ressources naturelles et de produits manufacturés. Même si ces preuves empiriques ont déjà été analysées en long et en large et sont souvent utilisées pour justifier l'intérêt chinois pour le développement de la navigation arctique, l'objectif de ce chapitre est de s'appuyer sur la littérature scientifique existante et d'en tirer des conclusions en utilisant une approche méthodologique plus réflexive et relationnelle.

1. LE CHANGEMENT CLIMATIQUE, LES PROJETS ÉCONOMIQUES ET LES AMBITIONS CHINOISES

Pour ce faire, ce texte essaie de dévoiler les liens directs et indirects qu'il y a entre les changements environnementaux et le développement économique en Chine et dans l'Arctique et plus précisément le long de la RSP. Au fondement théorique et méthodologique de ce chapitre se trouve la théorie de l'agencement, et l'objectif est de démontrer que la RSP est le résultat, quoiqu'indirect, de la géo-ingénierie. Inspirés de Deleuze et Guattari (1987), les objectifs de la théorie de l'agencement sont de tracer activement, sélectionner, regrouper, et concevoir les liens qui unissent des unités individuelles dans des groupes.

« Agencer » des unités individuelles pour former un assemblage implique un processus de territorialisation. Dans leur étude sur le dégel de l'espace maritime canadien, avec une attention particulière à l'archipel Arctique et au Passage du Nord-Ouest, Vannini *et al.* (2009, p. 124) préfèrent employer le mot « continentalisation » qui, selon eux, « souligne implicitement le caractère *marin* de l'espace » (soulignés par les auteurs). Toutefois ni la territorialisation ni la continentalisation ne parviennent vraiment à capturer l'évolution du développement dans l'Arctique et le long de la RSP. Plutôt que d'être vues comme « gelées » – un mot dérivé du latin *congelare* –, la région et la voie de navigation sont en train d'être repensées dans des termes à la fois plus liquides et plus étendus. En même temps, les processus socioéconomiques dans l'Arctique conditionnent et sont conditionnés par des dynamiques environnementales que l'on peut retrouver au niveau local, régional et même mondial. Illustrant l'interaction accrue entre les phénomènes naturels et sociaux dans l'Arctique, Depledge (2015, p. 2) explique comment la région constitue une scène métaphorique sur laquelle les événements se déroulent et modifient ladite scène, en « résistant, provoquant et facilitant l'émergence des différentes sortes d'assemblages géopolitiques dans l'Arctique ». La diminution de la glace arctique, par exemple, est l'un des nombreux facteurs à l'origine de l'augmentation des activités maritimes dans l'océan Arctique (« l'hypothèse du vaisseau-glace ») (Berkman *et al.*, sous presse). Les stratégies mises en place par les compagnies maritimes et d'autres acteurs commerciaux sont aussi importantes (Guy et Lasserre, 2016). La confluence de ces facteurs

signale la pertinence des phénomènes naturels de même que celle des moteurs géopolitiques et économiques.

Au lieu d'appliquer les concepts de la *territorialisation* ou de la *continentalisation* pour souligner l'importance des processus géotechniques et environnementaux dans le développement de l'Arctique, une étude de la région en tant qu'assemblage de géo-ingénierie peut aider à mettre en évidence les forces qui, au-delà de la géopolitique et de l'économie, influent sur le développement régional. La géo-ingénierie est généralement définie comme la manipulation délibérée à grande échelle des processus climatiques afin de lutter contre les effets du changement climatique (Szerszynski et Galarraga, 2013, p. 2817). Mais la modification involontaire de l'environnement, à cause des émissions de gaz à effet de serre, est une des raisons principales pour laquelle les solutions que procure la géo-ingénierie – c'est-à-dire l'extraction du CO₂ de l'atmosphère et la séquestration du carbone dans les sols ou encore le contrôle de la quantité de lumière naturelle qui entre dans l'atmosphère terrestre (Horton, 2015) – doivent être considérées. Dans ce sens, à l'heure de l'anthropocène (l'ère géologique où les activités humaines ont des conséquences significatives sur l'écosystème terrestre), la géo-ingénierie est la fois « un déclencheur et une réponse » (Clark, 2012, p. 259). Par ailleurs, en plus d'être une pratique scientifique et industrielle, la géo-ingénierie comprend « des procédures réelles et des assemblages d'imaginaires spéculatives » (Horton, 2015). En Arctique, ces spéculations ne concernent pas seulement la lutte contre le changement climatique et ses supposées externalités négatives comme la fonte des glaces, mais aussi les façons d'en tirer profit. Les acteurs en position de bénéficiar du développement des voies de navigation arctiques décrivent souvent ces activités émergentes comme un des effets positifs du changement climatique. Cette tendance exemplifie le « paradoxe arctique » qui s'explique comme suit : plus la consommation d'énergies fossiles s'accélère, plus il sera possible d'intensifier l'exploitation des ressources naturelles sous la calotte glaciaire et la banquise (Palosaari, 2011). Alors que la Chine et d'autres pays essaient de réduire leurs émissions de gaz à effet de serre, ils envisagent en même temps de bénéficier du changement climatique anthropique grâce au développement des activités industrielles dans la région.

Par conséquent, le développement de l'Arctique illustre comment, en entrant dans l'anthropocène, la société internationale est elle-même passée

de l'ère de la géopolitique à l'ère de la politique géologique (Clark, 2013 ; Dalby, 2015). Depuis des temps immémoriaux, les changements naturels ont modifié le paysage géologique terrestre et maritime qui sert de terrain de jeu à la politique mondiale. Cependant, grâce aux interventions anthropiques à grande échelle, ces changements s'effectuent à un rythme et à une magnitude plus élevés que par le passé (Barnosky *et al.*, 2012), en particulier dans l'Arctique où la région subit un changement climatique à un rythme moyen presque deux fois supérieur à celui de la planète à cause de l'effet d'amplification arctique (Cohen *et al.*, 2014). Dans le monde entier, les modifications de la couverture végétale provoquées par l'activité de l'homme, l'extinction des espèces ainsi que l'extraction et la consommation des ressources naturelles laissent des traces indélébiles sur les différentes strates terrestres et sur la stratosphère.

À la lumière de cette politique géologique, il est important de prêter attention non seulement à l'humanité comme force géologique (Clark, 2013 ; Crutzen, 2006), mais aussi à la Chine comme une telle force. Chaque année, la Chine bat de nouveaux records de consommation de diverses matières premières (Narayanan, 2018). Sa consommation record de combustibles fossiles (charbon et pétrole) l'a conduite à devenir le plus grand émetteur de gaz à effet de serre au monde. En contribuant à la fonte des glaces, ces derniers rendent rapidement possible un océan Arctique sans glace comme l'illustrent fréquemment les cartes de la RSP. Cette route devient ainsi bien plus qu'un raccourci aux motifs commerciaux ou géopolitiques : elle est un assemblage lié, dans une large mesure, aux processus environnementaux et technologiques originaires de Chine.

« Étudier la manière dont ces dynamiques se rassemblent afin de créer la RSP permet ainsi d'en problématiser les origines, le pouvoir, la politique et l'éthique » (Anderson et McFarlane, 2011, p. 126). Tandis que la RMN était fondamentalement un assemblage soviétique, et puis russe, qui impliquait l'utilisation de brise-glaces nucléaires, une bureaucratie d'État et un océan gelé plus étendu, la RSP est un assemblage plus mondialisé et géologiquement plus complexe qui ne concerne plus seulement les origines, le pouvoir, la politique et l'éthique de la Russie, pour reprendre les termes d'Anderson et McFarlane, mais aussi ceux de la Chine : des fabricants d'acier en Hebei en passant par l'Initiative de la Nouvelle Route de la Soie (NRS) (mieux connu sous son nom anglais de *Belt and Road Initiative*)

jusqu'à la géo-ingénierie involontaire de l'Arctique en partie due aux émissions de gaz à effet de serre chinois.

En définitive, cette synthèse des changements environnementaux et technologiques vise à compléter les études plus focalisées sur les motifs commerciaux et géopolitiques de la RSP avec des perspectives climatiques et géotechniques qui permettent d'analyser cette nouvelle route maritime à la fois comme un processus du changement, mais aussi en tant que résultat de ce dernier. Une telle approche peut aussi servir de contre-exemple aux analyses discursives du développement qui accompagne l'initiative de la NSR et qui se trouvent dans la plupart des recherches sur le sujet à ce jour (par exemple, Sidaway et Woon, 2017). En tentant de problématiser les origines, le pouvoir, la politique et l'éthique, ce chapitre constitue une réflexion sur la nouvelle géopolitique du développement de l'Arctique dans laquelle la Chine est non seulement une force politique, mais aussi une force géologique.

2. IL N'Y A PAS DE FUMÉE SANS GLACE FONDUE

2.1. LES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE EN CHINE

Bien que les autorités chinoises déclarent leur pays comme un État du « proche arctique », elles doivent occasionnellement faire face à des réponses sceptiques, voire sardoniques, de la part de leurs homologues septentrionaux. En réalité, comme pour beaucoup de régions dans l'hémisphère nord, les activités économiques en Chine ont des répercussions considérables sur l'environnement arctique. Cependant, l'inverse est également vrai. Tandis que le monde continue de s'industrialiser, de s'urbaniser, et de se développer, ces processus modifient l'atmosphère arctique provoquant ainsi une myriade de nouvelles conséquences pour les conditions climatiques en Chine. Les pays qui se sont industrialisés relativement tôt comme la Grande-Bretagne, l'Allemagne et les États-Unis portent la responsabilité historique pour les émissions de gaz à effet de serre, un fait historique qui suscite des appels pour qu'on leur demande des comptes (Neumayer, 2000). Pour le moment, en raison du développement rapide de l'Asie au cours des trois dernières décennies, on observe que les émissions de gaz à effet de serre du continent asiatique sont plus responsables du changement climatique dans l'Arctique

que ceux de toute autre région (Sand *et al.*, 2016). Les gaz à effet de serre sont une des forces majeures conduisant à la disparition de la glace dans l'océan Arctique, et la Chine en est maintenant le plus grand émetteur au monde.

Depuis que Deng Xiaoping a inauguré des réformes économiques en 1978, les émissions de CO₂ de la Chine ont quadruplé. Cette augmentation s'explique en grande partie par une multiplication par quatre de la consommation d'énergie (Guan *et al.*, 2008). La majorité de cette énergie provient encore du charbon, le combustible fossile le plus riche en carbone, dont la combustion incomplète dégage du carbone noir, plus communément appelé *sui*, dans l'atmosphère et entraîne ainsi l'aggravation du réchauffement climatique. En 2012, la Chine a émis 27 % des émissions mondiales de CO₂ (World Resources Institute, 2018), une quantité qui dépasse celle des États-Unis et de l'Europe réunis, les deux autres plus gros émetteurs de CO₂. En 2015, les secteurs qui avaient produit la plupart des émissions de CO₂ étaient l'énergie électrique, la vapeur et la production d'eau chaude, tandis que la fusion des métaux ferreux (généralement la sidérurgie) était le deuxième secteur en importance (Shan *et al.*, 2018). Ainsi, l'approvisionnement en électricité, l'alimentation, le chauffage, d'une part, et la sidérurgie, d'autre part, sont les deux principaux responsables facilement identifiables du changement climatique dans l'Arctique.

La diminution de la glace arctique a des conséquences directes sur la qualité de l'environnement et de la santé publique en Chine. Si l'économie mondiale suit son cours et ne fait aucun effort pour limiter les émissions de gaz à effet de serre, avant la fin du siècle, il pourrait y avoir une augmentation de la température moyenne du globe de 3,0 °C. Dans ces conditions, l'océan Arctique pourrait se retrouver complètement exempt de glace d'été aux environs de 2050 et peut-être même plus tôt. Si l'augmentation de la température moyenne mondiale est limitée à un niveau inférieur à 2 °C, l'objectif ambitieux de l'Accord de Paris, la probabilité que l'Arctique perde sa glace de mer en été diminuerait à une chance sur trois. Finalement, si l'augmentation de la température moyenne du globe est limitée à 1,5 °C, la probabilité d'un océan Arctique sans glace en été avant 2100 est seulement de 1 sur 100 000 (Sigmond, Fyfe et Swart, 2018).

Alors que la prévention de la fonte des glaces est évidemment importante à l'échelle mondiale, elle est tout aussi essentielle à la Chine, pour qui la diminution des intempéries hivernales dépend des conditions de l'Arctique. Quand la glace de mer s'amincit et rétrécit, cela affecte l'oscillation arctique (OA), un phénomène météorologique lié à la variation de la pression atmosphérique autour du pôle Nord qui aide à réguler le climat à l'échelle planétaire. Bien que les tenants et aboutissants de ce phénomène physique fassent encore l'objet de discussions au sein de la communauté scientifique, les changements de l'OA peuvent néanmoins conduire une invasion d'airs froids venus de l'Arctique vers les continents eurasiatique et nord-américain (Cohen *et al.*, 2014 ; Francis et Vavrus, 2013). Par conséquent, ces liens entre régions peuvent avoir une incidence sur la température de l'air à la surface, la couverture neigeuse, les précipitations, les moussons, et les tempêtes de poussière en Asie (He *et al.*, 2017). Plus particulièrement, une diminution de la banquise arctique d'un million de km² en automne peut être mise en corrélation avec une couverture neigeuse supérieure à la normale et des températures inférieures à la normale en Chine du Nord et au centre du pays (Liu *et al.*, 2012). En d'autres termes, une diminution des conditions hivernales dans l'Arctique signifie une augmentation des conditions hivernales en Chine.

La fonte de la banquise arctique cause aussi des changements atmosphériques qui entraînent des niveaux sans précédent de brouillard hivernal en Chine, des événements connus comme des « airpocalypses » (Zou *et al.*, 2017). Alors que les précipitations locales et le vent au sol déterminent les niveaux de brouillard au-dessus des villes en Chine du Nord-Est, fait surprenant, la glace de l'océan Arctique exerce des effets encore plus grands (Wang et Chen, 2016). Tandis que la banquise s'amincit, la circulation atmosphérique réduit l'activité cyclonique et stabilise l'atmosphère au-dessus de la Chine orientale, menant à une stagnation du brouillard hivernal. En effet, la variabilité de la banquise explique 45-67 % des variations climatiques interannuelles à interdécennales du nombre de jours affectés par le brouillard hivernal en Chine orientale (Lou *et al.*, 2018). Même si la quantité totale des polluants est réduite, le déclin continu de la glace de mer produit de l'air stagnant qui participe au maintien du brouillard hivernal (Wang et Chen, 2016). La constante demande de la population urbaine en Chine pour de l'air pur a incité le gouvernement chinois à introduire des mesures pour lutter contre ce phénomène (Zhang *et*

al., 2010). Parmi celles-ci, le gouvernement chinois promeut une sidérurgie plus propre en fermant les usines les plus polluantes et en encourageant l'utilisation de minerai de fer de haute qualité (c'est-à-dire avec une teneur en fer de plus de 64 %). Toutefois, l'accumulation des gaz à effet de serre de ces dernières années pourrait saper les efforts immédiats des mesures visant à réduire les émissions de CO₂.

2.2. LES ÉMISSIONS DE CARBONE NOIR DE LA CHINE SUR SON TERRITOIRE ET DANS L'ARCTIQUE

Tandis que les initiatives d'atténuation des changements climatiques prennent pour cible la réduction des émissions de gaz à effet de serre, en particulier le CO₂, le carbone noir (CN) représente, quant à lui, un autre forçage climatique dont les effets peuvent être plus facilement limités dans l'immédiat (Ding *et al.*, 2016). Cette matière particulière provient de la combustion incomplète des combustibles fossiles, y compris le charbon et le diesel, les biocarburants et la biomasse comme le bois. Le CN est potentiellement responsable d'un quart du réchauffement planétaire observé entre 1880 et 2000 (Hansen et Nazarenko, 2004). Il est particulièrement néfaste pour l'Arctique parce que le brouillard noir absorbe la lumière solaire, réduisant la réflectance (l'albédo) de la neige ou de la glace quand le CN entre en contact avec ces dernières (Wobus *et al.*, 2016). Cet effet de « noircissement de la neige » a peut-être plus d'effets négatifs sur le réchauffement et la fonte des neiges que n'importe quel autre agent anthropique (Qian *et al.*, 2014). Heureusement pour les initiatives d'atténuation des changements climatiques, le CN est un forçage climatique éphémère. Il ne reste dans l'atmosphère que de quatre à huit jours (Stohl, 2006), alors que les émissions de CO₂ se mesurent sur le long terme. Donc, maintenant, force est de constater que les initiatives pour réduire les niveaux de CN peuvent avoir un effet plus immédiat que ceux visant à réduire les niveaux de CO₂.

À l'instar de gaz à effet de serre, les émissions du CN en Asie orientale sont plus élevées que celles de toutes les autres régions du monde ; elles sont supérieures à celles de l'Europe, de l'Amérique du Nord et de la Russie réunies (Stohl, 2006). Les émissions du CN de la Chine et de l'Inde ont doublé depuis les années 1970. En revanche, les émissions de la Russie et des anciens pays satellites de l'URSS dans les années 1990 étaient à

moins d'un quart du niveau maximum atteint en 1980 (Koch et Hansen, 2005). La plupart des émissions de CN en Chine proviennent de la combustion de charbon pour les usages résidentiels (Wang *et al.*, 2012), et dans le pays, l'ensemble des gaz à effet de serre issus de la combustion de charbon ont augmenté de 2 600 % depuis 1950 (Bond *et al.*, 2007). Les particules volatiles de CN peuvent voyager depuis la Chine occidentale à travers l'océan Pacifique jusqu'à Utqiāgvik (Barrow) en Alaska (Sharma *et al.*, 2013). Pourtant, malgré les émissions importantes de l'Asie occidentale, en raison de la localisation géographique des trajectoires atmosphériques qui transportent le CN vers l'Arctique, la plupart des émissions dans la région sont d'origine extérieure et proviennent, notamment, des feux de forêts boréales, généralement en Sibérie, et des émissions anthropiques en Europe (Stohl, 2006).

Dans la même mesure, alors que les émissions de CN chinoises pourraient avoir moins de répercussions sur les changements climatiques dans l'Arctique que celles des autres régions, les ambitions du gouvernement chinois de développer le transport maritime et l'exploitation des ressources naturelles dans cette région contribueront vraisemblablement à une augmentation du CN dans l'Arctique. Environ les deux tiers du CN émis par la navigation arctique proviennent de la combustion du fioul lourd (FOL) (International Council on Clean Transportation, 2017). Le Code polaire de l'Organisation maritime internationale (OMI), introduit en 2017, a interdit l'utilisation du FOL dans les eaux antarctiques, mais pas dans les eaux arctiques. Bien que le Comité de protection du milieu marin de l'OMI ait montré les signes qu'une interdiction pourrait éventuellement être mise en œuvre dans l'Arctique, jusqu'à présent, le lourd fardeau économique qu'imposerait l'altération des pratiques de l'industrie dans l'Arctique, une région bénéficiant d'un trafic commercial plus important qu'en Antarctique, prévaut sur les préoccupations environnementales. Par chance, puisque la grande partie de la navigation arctique se passe en été, ces émissions de CN sont moins susceptibles de créer des dépôts sur la surface de la neige et de la glace, ce qui réduit leur impact sur le réchauffement (Corbett *et al.*, 2010). Par ailleurs, les navires émettent également des oxydes de soufre qui, en diffusant la lumière solaire, ont un effet refroidissant. Pourtant, cet effet est loin d'être suffisant pour renverser la balance et atténuer le réchauffement climatique dans la région (Stephenson *et al.*, 2018).

Tandis que les émissions de CN générées par la navigation arctique peuvent avoir un effet limité sur le changement climatique dans l'Arctique et sur la réduction de la banquise, les émissions de CN liés aux activités pétrolières et gazières peuvent avoir des conséquences plus importantes. Le forage pétrolier se déroulant toute l'année, le CN dispose d'un laps de temps relativement long pour retomber sur la surface de la neige et de la glace (Corbett *et al.*, 2010). Le torchage des gaz résiduels – la combustion *in situ* de l'excédent qui ne peut être ni exporté ni vendu – contribue à 42 % du taux annuel moyen de concentrations de CN en surface dans la région (Stohl *et al.*, 2013). La contribution du torchage de gaz à l'augmentation du CN arctique pourrait être sur le point de s'accroître à cause de l'ouverture de nouveaux sites d'extraction de ressources naturelles tels que le projet de gaz naturel liquéfié (GNL) Snøhvit, en Norvège, d'un montant de 5,6 G\$ (figure 6.2), et le projet Yamal LNG, en Russie, d'un montant de 27 G\$. Ce dernier se trouve à l'intérieur d'une voie principale le long de laquelle les masses d'air subarctiques sont transportées vers le nord en direction de l'Arctique (Evangelou *et al.*, 2018). Le CN émis au-dessus de la péninsule de Yamal, une région essentiellement habitée par les éleveurs de rennes du peuple Nenets avant et après la découverte des gisements de gaz dans les années 1960 (Forbes, 1999), se déplacerait plus facilement vers le nord où son effet de réchauffement serait amplifié. Yamal LNG n'aurait évidemment pas pu voir le jour sans la contribution d'investisseurs chinois, qui ont injecté plus de 15 G\$ dans le projet (Pan et Huntington, 2016). Donc, l'extraction et le torchage de gaz sur la péninsule de Yamal et les émissions annuelles de CN qui en découlent sont probablement une conséquence directe des investissements chinois.

FIGURE 6.2
**L'usine de liquéfaction du gaz naturel du gisement de Snøhvit,
Melkøya, Norvège**



Source : Photo de M. Bennett.

Le lancement de Yamal LNG, qui produit actuellement 5 % de l'approvisionnement mondial en GNL (*LNG World News*, 2018) a introduit une nouvelle source importante de matière première en Chine afin de réduire sa dépendance au charbon. Tandis que cette transformation d'énergie aidera à limiter les émissions de CN provenant du pays, elle augmentera, presque inéluctablement, les émissions de CN en provenance de l'Arctique, ce qui, à terme, aura pour effet de réduire la mousson hivernale en Asie orientale. Comme l'intensité de ce phénomène saisonnier diminue, la baisse de la vitesse du vent qui en résulte exacerbe le brouillard hivernal susmentionné au-dessus de Beijing (Lou *et al.*, 2018). C'est pourquoi, alors que les émissions de CN dans l'Arctique augmentent – en particulier en raison des activités hivernales comme l'extraction de combustibles fossiles – la pollution atmosphérique au-dessus des villes au nord de la Chine peut empirer, et ce, malgré le fait que les émissions locales de CN provenant de la combustion de charbon pourraient être diminuées. Le « paradoxe arctique » pourrait ainsi aller un peu plus loin : tandis que les nouvelles perspectives économiques offertes par le changement climatique

dans l'Arctique, comme le développement de la RSP, compromettent l'environnement de la région, elles compromettent aussi l'environnement des pays plus éloignés qui soutiennent ces activités.

3. MIROIR, MON BEAU MIROIR DE GLACE

En raison de leur dépendance au charbon, dans le cadre du processus de cokéfaction et de leurs grands besoins en électricité, les industries sidérurgiques chinoises émettent une grande quantité de CO₂. Ces gaz à effet de serre conduisent à la fonte de la calotte arctique que transpercent les brise-glaces et navires certifiés « glace » en acier chinois. Zeng *et al.* (2009) calculent que les industries de fer et d'acier ont produit à elles seules 10 % des émissions de CO₂ en 2008, alors que Shan *et al.* (2018) déterminent que la plus grande catégorie de fusion et de raffinage des métaux ferreux a généré 18 % des émissions en 2015 (1690,19 Mt/9265,06 Mt). Cette quantité correspond à environ 5 % des émissions mondiales. La sidérurgie chinoise constitue ainsi un vecteur non négligeable des changements environnementaux à l'intérieur et au-delà des frontières territoriales de la Chine. Les origines de cette industrie remontent aux années 1950, quand le gouvernement chinois a construit des aciéries au-dessus de gisements de fer datant du Précambrien et qui se trouvent, par coïncidence, près de Beijing (Tcha et Wright, 1999). Les hauts fourneaux des aciéries du Hebei, la province qui entoure la capitale, fabriquent plus d'acier brut que toutes les autres provinces de Chine réunies. En produisant plus de 100 Mt d'acier par an (Holloway, Roberts et Rush 2010) – la moitié de la production annuelle mondiale – les aciéries chinoises noircissent les cieux au-dessus des villes, incitant, par la même occasion, les demandes susmentionnées des populations urbaines pour un meilleur contrôle de la pollution atmosphérique.

En plus d'engendrer des forçages climatiques, la sidérurgie chinoise génère aussi, bien évidemment, de l'acier, qui est de plus en plus exporté alors que la demande interne se stabilise. L'urbanisation rapide de la Chine a absorbé une grande partie de la production d'acier entre les années 1990 et 2000. Mais tandis que la croissance ralentit, la Chine cherche à développer de nouveaux marchés pour y vendre son acier. Une de ses stratégies consiste à construire des chemins de fer et des ports dans les

régions identifiées comme manquant d'infrastructures, par exemple l'Arctique et les autres zones cibles pour l'initiative de la NRS. Une autre stratégie consiste à fabriquer des produits sidérurgiques plus avancés tels que de l'acier à haute résistance prévu pour tolérer la charge élevée typique des manœuvres dans les glaces et qui peut, par la même occasion, être vendu sur les nouveaux marchés avec des marges bénéficiaires plus élevées. Ces deux stratégies soutiennent le développement de la RSP qui a besoin d'infrastructures sur terre et en mer pour pouvoir supporter les conditions arctiques même si celles-ci s'adoucissent.

Le secteur maritime chinois est maintenant capable de construire des navires de transport et des plates-formes pétrolières avec une certification « glace ». Cette capacité représente un progrès industriel et technologique considérable. Alors que la banquise s'amincit, le Code polaire de l'OMI exige que les navires qui traversent les eaux polaires aient à leur bord un certificat pour navire polaire. Même sans glace, les mers polaires resteront glaciales, exigeant des coques renforcées (Park *et al.*, 2015). Au fur et à mesure que la navigation arctique et antarctique augmente, le besoin croissant de navires certifiés « glace » ou, du moins, dont la coque a été renforcée pour la navigation polaire se fera ressentir. Dès 2008, des quatre catégories de navires renforcés pour la navigation polaire – soit 1) les brise-glaces conventionnels ; 2) les remorqueurs/navires ravitailleurs/navires de recherche ; 3) les transbordeurs de passagers et de véhicules et 4) les navires-cargos – c'est la quatrième catégorie, celle des navires-cargos, qui a enregistré la plus forte augmentation. Celle-ci est principalement due à une économie croissante en Russie et à une intensification des transports maritimes en mer Baltique, en mer d'Okhotsk et le long de la RMN (Choi, 2008).

C'est bien entendu le progrès sidérurgique chinois qui est à la base des nouvelles capacités de constructions navales en Chine. Tandis que l'industrie sidérurgique chinoise s'est traditionnellement spécialisée dans les produits longs en acier principalement utilisés dans le domaine de la construction (Wu, 2000), et ce, afin d'accroître la rentabilité, la Chine entre dorénavant dans des secteurs autrefois dominés par les États-Unis, le Japon et la Corée du Sud comme la fabrication d'acier laminé destiné à être utilisé dans les automobiles et les navires. Avec leurs coques plus épaisses et des structures verticales et horizontales additionnelles, les navires polaires ont besoin de plus grandes quantités d'acier et des formes plus fortes soudées à

très haute température (Song et Zhang, 2013). En 2018, HBIS Group, une compagnie chinoise et le deuxième producteur d'acier au monde, a développé une technologie pour fabriquer de l'acier à haute résistance (certification « glace ») (Zhang *et al.*, 2018). Un tel progrès permet à la Chine de construire des navires polaires avec deux objectifs bien précis : premièrement, pour répondre aux besoins nationaux tels que la construction de brise-glaces de recherche comme le *Xue Long 2*, mis à flot en 2018 depuis le chantier naval de Jiangnan, près de Shanghai, où il a été construit, et deuxièmement, l'exportation aux pays et aux entreprises à l'étranger qui espèrent naviguer dans les eaux arctiques. À titre d'exemple, en mars 2018, China Merchants Heavy Industry a organisé une cérémonie de découpe de la première tôle d'acier pour le premier de dix navires avec la certification « glace ». Le constructeur chinois construit ces vaisseaux pour Aurora Expeditions, un pourvoyeur à Miami en Floride, qui organise des voyages en Arctique et en Antarctique (*World Maritime News*, 2018). De plus, en décembre 2018, pour desservir le projet Yamal LNG, le chantier naval international de Guangzhou (GSI) a construit le premier navire avec une certification « glace » transportant du condensat de gaz et du pétrole. Classé ARC 7, c'est le premier de ce type en Chine. Il peut naviguer à des températures atteignant -50 °C et dans des eaux gelées jusqu'à 1,8 m d'épaisseur. Le navire est le troisième que GSI a construit pour les activités de Yamal LNG. Les deux premiers étaient les seuls qui pouvaient s'arrimer en hiver, démontrant ainsi les capacités chinoises dans le domaine.

En fin de compte, bien que par le passé la navigation arctique restreinte aux mois d'été avait pour conséquences de limiter les émissions de CN, le développement accru des navires avec la certification « glace » dans des pays comme la Chine pourrait transformer la navigation arctique en une activité annuelle, en particulier le long de la RSP. Cette modification augmenterait la probabilité que les émissions de CN produites par les navires retombent sur la surface de neige et de la glace au lieu de retomber sur la surface d'eau libre, ce qui est plus typique en été. La Chine n'est évidemment pas le seul constructeur de navires certifiés « glace » : les chantiers navals finlandais, japonais et coréens ont toujours été les leaders de l'industrie mondiale, tandis que la Russie est en train de renforcer ses propres capacités dans ce secteur avec la construction de son chantier naval « Zvezda » dans l'Extrême-Orient russe. Pourtant, comme l'énorme économie chinoise fait doucement, mais sûrement son entrée sur ce marché,

les conséquences environnementales potentielles liées à ces progrès technologiques sont considérables.

CONCLUSION : UN ASSEMBLAGE DE GLACE, DE FUMÉE ET D'ACIER

Les changements climatiques et industriels en Chine modifient directement et indirectement l'environnement naturel et artificiel de l'Arctique. Les forçages atmosphériques provenant de villes, des usines et des véhicules en Chine font fondre la banquise dont les vestiges fragiles sont écrasés par les nouvelles infrastructures faites d'acier construites sur les chantiers navals à Jiangnan et à Guangzhou. De cette manière, hormis l'importance bien connue des intérêts géopolitiques et économiques de la Chine, les processus environnementaux, technologiques, voire géologiques du pays aident à concevoir la RSP comme un assemblage de géo-ingénierie.

Alors que la RSP peut ressembler à un tour de passe-passe discursif qui consisterait à rebaptiser l'ancienne route maritime soviétique, elle est déjà en train de devenir une réalité géophysique. D'une part, les programmes grandioses du gouvernement chinois comme le développement de la RSP et de la NRS sont souvent critiqués comme *smoke and mirrors* (littéralement en anglais « de la fumée et des miroirs » ou « de la poudre aux yeux ») (Russell, 2018). Évidemment, le discours géopolitique de la Chine n'est pas encore parvenu à réorienter tous les corridors infrastructurels au monde. Mais d'autre part, les émissions de gaz à effet de serre du pays produisent déjà des changements environnementaux dans des régions éloignées qui préparent le terrain pour que certaines de ces visions deviennent réalité. Entre-temps, les changements technologiques à l'intérieur de la Chine permettent à ces secteurs industriels de tirer parti de ces environnements transformés. Par exemple, une diminution de la glace marine dans la portion de la RMN à l'est de la péninsule de Yamal, qui est historiquement plus recouverte de glace que la partie à l'ouest, permet le transport du GNL et d'autres ressources comme les minerais de fer norvégiens vers l'Asie. En juillet 2018, la première livraison de GNL en provenance du Yamal est arrivée au terminal de Rudong dans la province de Jiangsu, pas loin du chantier naval où le deuxième brise-glace de la Chine est sur le point d'être mis à flot.

Pour la Chine, dans son ensemble, le « paradoxe arctique » ne reste qu'une énigme partiellement résolue. Le gouvernement n'a pas encore réussi à transformer complètement le réchauffement climatique arctique en grandes occasions commerciales. Comme l'a dit le vice-ministre des Affaires étrangères de la Chine, Zhang Ming, en 2017 à l'Arctic Circle Assembly, une conférence internationale sur le thème de l'Arctique qui réunit chaque année à Reykjavik des personnalités politiques, des diplomates, des représentants autochtones, des chercheurs et des chefs d'entreprise : « L'environnement naturel changeant et l'exploitation des ressources dans l'Arctique ont des impacts directs sur le climat, l'environnement, l'agriculture, et la navigation, ainsi que sur le développement social et économique » (Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of China, 2017). Deux exemples confirment son avis. Premièrement, une réduction de la calotte glaciaire arctique présage une augmentation des jours de brouillard dans les villes chinoises en hiver. Deuxièmement, tout changement de l'OA peut provoquer de violentes tempêtes de neige et des températures froides vers les régions du nord de la Chine. De cette façon, l'observation de Depledge (2015) que l'Arctique est une scène physique constamment transformée par des activités propres à la région ne représente finalement qu'une analyse partielle, car l'accroissement de la navigation et l'intensification des activités pétrolières et gazières ont des conséquences sur le reste de l'environnement mondial.

Finalement, si assez de glace disparaît, il pourrait arriver un moment où les technologies polaires chinoises deviendront obsolètes. Alors, des bouleversements environnementaux imprévus provenant du changement climatique – en d'autres termes, la géo-ingénierie involontaire – pourraient commencer à prendre le dessus sur les ingénieurs, mais ces victoires de la nature ne seront probablement que de courte durée. Les changements climatiques s'accélèrent, mais il en va de même pour la fréquence des changements technologiques. Cependant, les initiatives d'interventions rapides pour lutter contre ou profiter de ces changements climatiques peuvent eux aussi servir à provoquer des changements environnementaux, ce qui transformera les rêves de géo-ingénierie comme la RSP en de fugaces réalités. Alors que la géologie évolue plus rapidement que jamais, il en va de même pour la politique géologique. Même si l'humanité « restera une force majeure géologique pendant de nombreux millénaires, et peut-

être pour des millions d'années à venir » (Crutzen, 2006, p. 17), il reste à voir si la Chine continuera d'être une force géologique durable.

BIBLIOGRAPHIE

- Anderson, B. et C. McFarlane (2011). « Assemblage and Geography », *Area*, vol. 43, n° 2, p. 124-127.
- Atland, K. (2008). « Mikhail Gorbachev, the Murmansk Initiative, and the Desecuritization of Interstate Relations in the Arctic », *Cooperation et Conflict*, vol. 43, n° 3, p. 289-311.
- Bach, J. (2016). « China's Infrastructural Fix », *Limn*, n° 7, <<https://limn.it/articles/chinas-infrastructural-fix/>>, consulté le 12 juin 2019.
- Barnosky, A.D. *et al.* (2012). « Approaching a State Shift in Earth's Biosphere », *Nature*, vol. 486, n° 7401, p. 52-58.
- Bond, T.C. *et al.* (2007). « Historical Emissions of Black and Organic Carbon Aerosol from Energy-Related Combustion, 1850-2000 », *Global Biogeochemical Cycles*, vol. 21, n° 2, p. 1-16.
- Choi, K. (2008). « Recent Trend in Design Parameters of Ice-Transiting Vessels », *International Journal of Offshore et Polar Engineering*, vol. 18, n° 4.
- Clark, N. (2012). « Rock, Life, Fire : Speculative Geophysics and the Anthropocene », *Oxford Literary Review*, vol. 34, n° 2, p. 259-276.
- Clark, N. (2013). « Geoengineering and Geologic Politics », *Environment et Planning A*, vol. 45, n° 12, p. 2825-2832.
- Cohen, J. *et al.* (2014). « Recent Arctic Amplification and Extreme Mid-Latitude Weather », *Nature Geoscience*, vol. 7, n° 9, p. 627-637.
- Corbett, J.J. *et al.* (2010). « Arctic Shipping Emissions Inventories and Future Scenarios », *Atmospheric Chemistry et Physics*, vol. 10, n° 19, p. 9689-9704.

- Crutzen, P.J. (2006). « The Anthropocene », dans E. Ehlers et T. Krafft (dir.), *Earth System Science in the Anthropocene*, Berlin/Heidelberg, Springer-Verlag, p. 13-18.
- Dalby, S. (2015). « Geoengineering : The Next Era of Geopolitics ? », *Geography Compass*, vol. 9, n° 4, p. 190-201.
- Deleuze, G. et F. Guattari (1987). *A Thousand Plateaus : Capitalism and Schizophrenia*, Minneapolis, University of Minnesota Press.
- Depledge, D. (2015). « Geopolitical Material : Assemblages of Geopower and the Constitution of the Geopolitical Stage », *Political Geography*, vol. 45, p. 91-92.
- Ding, A.J. et al. (2016). « Enhanced Haze Pollution by Black Carbon in Megacities in China », *Geophysical Research Letters*, vol. 43, n° 6, p. 2873-2879.
- Dou, E. (2018). « A New Cold War ? China Declares Itself a “Near-Arctic State” », *Wall Street Journal*, 26 janvier.
- Evangelou, N. et al. (2018). « Origin of Elemental Carbon in Snow from Western Siberia and Northwestern European Russia During Winter–Spring », *Atmospheric Chemistry & Physics*, vol. 18, n° 2, p. 963-977.
- Forbes, B.C. (1999). « Land Use and Climate Change on the Yamal Peninsula of North-West Siberia : Some Ecological and Socio-Economic Implications », *Polar Research*, vol. 18, n° 2, p. 367-373.
- Francis, J. et S. Vavrus (2013). « Revisiting the Evidence Linking Arctic Amplification to Extreme Weather in Midlatitudes », *Geophysical Research Letters*, vol. 40, n° 17, p. 4734-4739.
- Guan, D. et al. (2008). « The Drivers of Chinese CO₂ Emissions from 1980 to 2030 », *Global Environmental Change*, vol. 18, n° 4, p. 626-634.
- Guy, E. et F. Lasserre (2016). « Commercial Shipping in the Arctic : New Perspectives, Challenges and Regulations », *Polar Record*, vol. 52, n° 3, p. 294-304.
- Hansen, J. et L. Nazarenko (2004). « Soot Climate Forcing Via Snow and Ice Albedos », *Proceedings of the National Academy of Sciences*, vol.

- 101, n° 2, p. 423-428.
- He, S. et al. (2017). « Impact of Arctic Oscillation on the East Asian climate : A Review », *Earth-Science Reviews*, vol. 164, p. 48-62.
- Holloway, J., I. Roberts et A. Rush (2010). « China's Steel Industry », *The Bulletin*, n° 4, December, Sydney, Reserve Bank of Australia, p. 19-25.
- Hong, N. (2012). « The Melting Arctic and its Impact on China's Maritime Transport », *Research in Transportation Economics*, vol. 35, n° 1, p. 50-57.
- Horton, Z. (2015). « Collapsing Scale : Nanotechnology and Geoengineering as Speculative Media », *Shaping Emerging Technologies : Governance, Innovation, Discourse*, p. 203-218.
- International Council on Clean Transportation (2017). *Prevalence of Heavy Fuel Oil et Black Carbon in Arctic Shipping, 2015 to 2025*, Beijing/Berlin/Brussels/San Francisco/Washington, DC, International Council on Clean Transportation.
- International Maritime Organisation (2018). Annex : *International Code for Ships Operating in Polar Waters (Polar Code)*. Annex 10, MEPC 68/21/Add.1.
- Jacobs, A. (2014). « Empire at the Floe Edge : Western Empires and Indigenous Peoples in the Bering Sea et Arctic Ocean, c. 1820-1900 », dans R. Aldrich et K. McKenzie (dir.), *The Routledge History of Western Empires*, Londres/ New York, Routledge, p. 136-150.
- Knies, J. et al. (2014). « The Emergence of Modern Sea Ice Cover in the Arctic Ocean », *Nature Communications*, vol. 5, n° 5608, p. 1-7.
- Koch, D. et J. Hansen (2005). « Distant Origins of Arctic Black Carbon : A Goddard Institute for Space Studies Model Experiment », *Journal of Geophysical Research D : Atmospheres*, vol. 110, n° 4, p. 1-14.
- Lasserre, F. et S. Pelletier (2011). « Polar Super Seaways ? Maritime Transport in the Arctic : An Analysis of Shipowners' Intentions », *Journal of Transport Geography*, vol. 19, n° 6, p. 1465-1473.
- Liu, J. et al. (2012). « Impact of Declining Arctic Sea Ice on Winter Snowfall », *Proceedings of the National Academy of Sciences*, vol. 109,

n° 11, p. 4074-4079.

Liu, M. et J. Kronbak (2010). « The Potential Economic Viability of Using the Northern Sea Route (NSR) as an Alternative Route Between Asia and Europe », *Journal of Transport Geography*, vol. 18, n° 3, p. 434-444.

LNG World News (2018). « Yamal LNG Ramps Up to Full Capacity », 11 décembre, <<https://www.lngworldnews.com/yamal-lng-ramps-up-to-full-capacity/>>, consulté le 12 juin 2019.

Lou, S. et al. (2018). « Black Carbon Amplifies Haze over the North China Plain by Weakening the East Asian Winter Monsoon », *Geophysical Research Letters*, vol. 46, n° 1, p. 452-460.

Maddison, A. (2007). *Chineconomic Performance in the Long Run*, 2^e éd., Revised and Updated, 960-2030 AD, Paris, Development Centre Studies, OCDE.

Melia, N., K. Haines et E. Hawkins (2016). « Sea Ice Decline and 21st Century Trans-Arctic Shipping Routes », *Geophysical Research Letters*, vol. 43, n° 18, p. 9720-9728.

Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of China (2017). *Keynote Speech by Vice Foreign Minister Zhang Ming at the China Country Session of the Third Arctic Circle Assembly*, 17 octobre, <https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/wjbxw/t1306858.shtml>, consulté le 12 juin 2019.

Moe, A. et O.S. Stokke (2019). « Asian Countries and Arctic Shipping : Policies, Interests and Footprints on Governance », *Arctic Review on Law et Politics*, vol. 10, p. 24-52.

Narayanan, P. (2018). « China Sets New Records for Gobbling Up the World's Commodities », *Bloomberg*, 12 janvier, <<https://www.bloomberg.com/news/articles/2018-01-12/world-s-commodity-engine-roars-to-another-record-with-xi-at-helm>>, consulté le 12 juin 2019.

Neumayer, E. (2000). « In Defence of Historical Accountability for Greenhouse Gas Emissions », *Ecological Economics*, vol. 33, n° 2, p. 185-192.

- Otsuka, N., T. Tamura et M. Furuichi (2018). « Northern Sea Route (NSR) Shipping, Current Status, and Feasibility », dans V.-P. Tynkkynen *et al.* (dir.), *Russia's Far North : The Contested Energy Frontier*, Londres, Taylor & Francis, p. 43-64.
- Palosaari, T. (2011). « The Amazing Race : On Resources, Conflict, and Cooperation in the Arctic », *Nordia Geographical Publications*, vol. 40, n° 4, p. 13-30.
- Palosaari, T. (2019). « The Arctic Paradox (and How to Solve It). Oil, Gas and Climate Ethics in the Arctic », dans M. Finger et L. Heininen (dir.), *The Global Arctic Handbook*, Cham, Springer International Publishing, p. 141-152.
- Pan, M. et H.P. Huntington (2016). « A Precautionary Approach to Fisheries in the Central Arctic Ocean : Policy, Science and China », *Marine Policy*, vol. 63, p. 153-157.
- Park, D.K. *et al.* (2015). « Operability of Non-Ice Class Aged Ships in the Arctic Ocean–Part I : Ultimate Limit State Approach », *Ocean Engineering*, vol. 102, p. 197-205.
- Qian, Y. *et al.* (2014). « A Sensitivity Study on Modeling Black Carbon in Snow and its Radiative Forcing over the Arctic et Northern China », *Environmental Research Letters*, vol. 9, n° 6, p. 064001.
- Russell, C. (2018). « Is China's Belt and Road Policy More Smoke and Mirrors ? » *The National*, 5 avril, <<https://www.thenational.ae/business/economy/is-china-s-belt-and-road-policy-more-smoke-and-mirrors-1.719017>>, consulté le 12 juin 2019.
- Sand, M. *et al.* (2016). « Response of Arctic Temperature to Changes in Emissions of Short-Lived Climate Forcers », *Nature Climate Change*, vol. 6, n° 3, p. 286-289.
- Shan, Y. *et al.* (2018). « China CO₂ Emission Accounts 1997-2015 », *Scientific Data*, vol. 5, n° 170201, p. 1-14.
- Sharma, S. *et al.* (2013). « 16-year Simulation of Arctic Black Carbon : Transport, Source Contribution, and Sensitivity Analysis on

- Deposition », *Journal of Geophysical Research Atmospheres*, vol. 118, n° 2, p. 943-964.
- Sidaway, J. D. et C.Y. Woon (2017). « Chinese Narratives on “One Belt, One Road” (一带一路) in Geopolitical and Imperial Contexts », *Professional Geographer*, vol. 69, n° 4, p. 591-603.
- Sigmond, M., J.C. Fyfe et N.C. Swart (2018). « Ice-free Arctic Projections under the Paris Agreement », *Nature Climate Change*, vol. 8, n° 5, p. 404-408.
- Sokol, A.E. (1952). « Russian Expansion and Exploration in the Pacific », *The American Slavic & East European Review*, vol. 11, n° 2, p. 85-105.
- Song, Y.P. et A.F. Zhang (2013). « The Economy Analysis of Sailing in the Arctic Northeast Passage », *Applied Mechanics et Materials*, vol. 409-410, p. 1253-1257.
- South China Morning Post* (2011). « Shipping Magnate Creates History », 27 mai, <<https://www.scmp.com/article/968865/shipping-magnate-creates-history>>, consulté le 12 juin 2019.
- State Council Information Office of the People’s Republic of China (2018). *China’s Arctic Policy*, Beijing, <http://english.gov.cn/archive/white_paper/2018/01/26/content_281476026660336.htm>, consulté le 12 juin 2019.
- Stephenson, S.R. et al. (2018). « Climatic Responses to Future Trans-Arctic Shipping », *Geophysical Research Letters*, vol. 45, n° 18, p. 9898-9908.
- Stohl, A. (2006). « Characteristics of Atmospheric Transport into the Arctic Troposphere », *Journal of Geophysical Research Atmospheres*, vol. 111, n° 11, p. 1-17.
- Stohl, A. et al. (2013). « Black Carbon in the Arctic : The Underestimated Role of Gas Flaring and Residential Combustion Emissions », *Atmospheric Chemistry & Physics*, vol. 13, n° 17, p. 8833-8855.
- Szerszynski, B. et M. Galarraga (2013). « Geoengineering Knowledge : Interdisciplinarity and the Shaping of Climate Engineering Research », *Environment & Planning A*, vol. 45, n° 12, p. 2817-2824.

- Tcha, M. et D. Wright (1999). « Determinants of China's Import Demand for Australia's Iron Ore », *Resources Policy*, vol. 25, n° 3, p. 143-149.
- Tillman, H., Y. Jian et E.T. Nielsson (2018). « The Polar Silk Road : China's New Frontier of International Cooperation », *China Quarterly of International Strategic Studies*, vol. 4, n° 3, p. 1-18.
- Vannini, P. et al. (2009). « Recontinentalizing Canada : Arctic's Ice Liquid Modernity and the Imagining of a Canadian Archipelago », *Island Studies Journal*, vol. 4, n° 2, p. 121-138.
- Wang, H.J. et H.P. Chen (2016). « Understanding the Recent Trend of Haze Pollution in Eastern China : Roles of Climate Change », *Atmospheric Chemistry & Physics*, vol. 16, n° 6, p. 4205-4211.
- Wang, R. et al. (2012). « Black Carbon Emissions in China from 1949 to 2050 », *Environmental Science & Technology*, vol. 46, n° 14, p. 7595-7603.
- Wobus, C. et al. (2016). « Future Arctic Temperature Change Resulting from a Range of Aerosol Emissions Scenarios », *Earth's Future*, vol. 4, n° 6, p. 270-281.
- World Maritime News* (2018). « Steel Cut for SunStone's First of Ten Expedition Ships », 19 mars, <<https://worldmaritimenews.com/archives/247512/steel-cut-for-sunstones-first-of-ten-expedition-ships/>>, consulté le 12 juin 2019.
- World Resources Institute (2018). « CAIT Climate Data Explorer », <<http://cait.wri.org/>>, consulté le 12 juin 2019.
- Wu, Y. (2000). « The Chinese Steel Industry Recent Developments and Prospects », *Resources Policy*, vol. 26, n° 3, p. 171-178.
- Zeng, S., Y. Lan et J. Huang (2009). « Mitigation Paths for Chinese Iron and Steel Industry to Tackle Global Climate Change », *International Journal of Greenhouse Gas Control*, vol. 3, n° 6, p. 675-682.
- Zhang, J. et al. (2010). « Environmental Health in China : Progress Towards Clean Air and Safe Water », *The Lancet*, vol. 375, n° 9720, p. 1110-1119.

Zhang, P. et al. (2018). « Development and Microstructure Analysis of High Strength Steel Plate Used for Polar Icebreaker and Polar Transport Ships », *The 28th International Ocean & Polar Engineering Conference*, 10-15 juin, Sapporo, Japon.

Zou, Y. et al. (2017). « Arctic Sea Ice, Eurasia Snow, and Extreme Winter Haze in China », *Science Advances*, vol. 3, p. 1-8.

CHAPITRE 7

LE VOLET MARITIME DE LA BRI

Entre mythe, réalité... et plasticité

Éric Frécon

Hobbes et Schmitt l'avaient théorisé ; les diplomates des dernières années l'ont expérimenté : un ennemi se révèle fort utile à l'heure de décider de politiques nationales, aux possibles répercussions extérieures. Ainsi, aux guerres successivement mondiales, froide et contre le terrorisme s'ajoute celle à présent commerciale contre la Chine. Mais dans ce dernier cas, il s'agit d'une valeur sûre, presque refuge au cœur de la « fabrication de l'ennemi » (Conesa, 2011). Songeons à la gravure sur laquelle Guillaume II avertissait ses voisins contre le « Péril jaune » à venir ; Albert Londres en 1923 n'a pas dépeint une Chine autrement que chaotique, incertaine et « en folie » ; Tintin a fini par s'amuser de ces fantasmes avec Tchang dans le *Lotus bleu* en 1934-1936, de même que Jean Yanne dans *Les Chinois à Paris* en 1974, avant que la mécanique ne reprenne à travers l'hypothétique « collier de perles », ainsi conceptualisé aux États-Unis entre deux projets terroristes de califats salafistes.

Néanmoins, depuis les installations gigantesques à Djibouti et le discours de Xi Jinping lors du XIX^e Congrès du Parti communiste chinois, n'est-il pas temps de prêter attention aux démarches lancées dans le cadre de la *Belt and Road Initiative* (Initiative de la ceinture et de la route) ? À nouveau, les plus sceptiques se sont inquiétés de ces tentacules sous forme

d'investissements et de prêts inespérément accueillis par des pays en manque d'infrastructures ; puis, au gré des premières expériences et des commentaires de plus en plus alarmistes, notamment depuis les groupes de réflexion (*think tanks*) américains, l'enthousiasme des pays ciblés a cédé le pas à la crainte de l'endettement et de la dépendance. Qu'en est-il aujourd'hui ? Où placer le curseur entre naïveté économico-béate et paranoïa diplomatico-idiologique ?

Pour tâcher d'y répondre – sachant que les données précises manquent, faute d'études approfondies, à l'échelle locale, au cas par cas, sur ce sujet précisément objet de fantasmes – nous nous concentrerons sur la sphère indopacifique, ce qui exclut les projets européens et centrasiatiques. Par ailleurs, nous nous attarderons sur la dimension maritime. D'une part, elle renvoie aux flux et reflux de l'attrait chinois pour la mer : des voyages de l'amiral eunuque et musulman Zheng He (1371-1433 ou 1435), diplomate naval avant l'heure à la tête d'expéditions transocéaniques, jusqu'au réveil de la marine chinoise sous l'impulsion du général Liu Huaqing (1916-2011) dans les années 1990, entrecoupés de l'interdiction sous les Ming de construire le moindre navire dès la fin du XIV^e siècle, tandis que Mao privilégia une défense simplement côtière ; c'est donc aujourd'hui un nouveau temps fort qui s'ouvre pour la Chine maritime, à des fins sans doute pas impérialistes, mais hégémoniques – avec ou sans bienveillance (Cabestan, 2018 ; Grosser, 2018) – à moins qu'il ne s'agisse que d'une normale mise à niveau étant donné son poids économique. Car, d'autre part, c'est en mer que se joue la mondialisation, incarnée en grande partie par la conteneurisation : les marchandises y transitent, entre les usines asiatiques et les marchés occidentaux, ainsi qu'entre les hydrocarbures moyen-orientaux et les mégalopoles chinoises ou japonaises ; en sus, les ressources s'y trouvent : non seulement gaz et pétrole, mais aussi poissons et autres sources de protéines pour les grandes puissances démographiques. Notons que neuf des dix ports les plus grands au monde pour les conteneurs sont est-asiatiques – Dubaï est dixième (Nightingale, 2018, p. 7).

Au carrefour de la montée en puissance de la Chine et de cette maritimisation, le volet maritime de la BRI s'impose comme élément clé des relations internationales à venir : facteur de stabilité, car de développement, en particulier par la mer, ou bien de tension à cause des rivalités et chasses gardées ? Nous ferons tout d'abord le constat d'un résultat presque en dessous des attentes, en matière d'implications et de

réalisations *made in China*. Étant donné ce décalage entre d'une part la BRI sur le terrain – et surtout dans les ports –, d'autre part les progrès de la marine et les besoins chinois, nous chercherons l'explication principalement du côté des pays ciblés et peut-être plus retors qu'on ne le croit. À terme, il faudra s'attendre à des réactions et adaptations chinoises, entre autres ; déjà, des tendances se dessinent.

1. LE CONSTAT : UNE MAINMISE MARITIMO-PORTUAIRE CHINOISE TOUJOURS EN DEVENIR

En plus des routes terrestres, la Chine ne mésestime pas la dimension maritime, toujours présente dans les appellations précédentes : *Maritime Silk Road Initiative* en 2013, *New Silk Road and the Maritime Silk Road* en 2014, *One Belt, One Road* en 2016. Or, faut-il y voir un lien avec son histoire maritime tourmentée ? Toujours est-il que sur le terrain portuaire, les concrétisations tardent.

1.1. DES ANTÉCÉDENTS PORTUAIRES ASSEZ FLOUS ET INCERTAINS

Dans les années 2000-2010, l'épisode du « collier de perles » fut symptomatique. Cette idée de points d'appui maritimes le long des voies d'importation maritime ne trouvait pas sa source à Beijing mais aux États-Unis. C'est un cabinet de conseil américain qui a popularisé l'expression en mettant bout à bout les diverses initiatives chinoises afin d'y déceler une stratégie mûrement réfléchie. Il n'en était rien, mais, satisfaite du discours ainsi produit et de l'effet généré, Beijing a pris le relais, dans un processus classique de prophétie autoréalisatrice et afin de souligner son nouveau statut de puissance mondiale. En réalité, d'une part Washington cherchait sinon à justifier des budgets, des états-majors aux *think tanks*, au moins à surligner l'émergence de ce géant démographique et économique ; d'autre part, il ne faut pas oublier New Delhi qui avait aussi une marine à maintenir à flot, dans un contexte de tensions latentes avec la Chine, surtout depuis le conflit frontalier mal éteint de 1962. Les stratégies indiens n'hésitèrent pas à jouer de la « menace » (ce qui sous-entend une construction intellectuelle) chinoise en relevant l'idée d'un possible encerclement, du Tibet au Pakistan, via Chittagong au Bangladesh, le Sri Lanka et Gwadar – alors que

la Chine se voyait elle-même « contenue » par les États-Unis (Amelot, 2010)…

Au terme de ce processus, au début des années 2000, les jalons d'éventuelles routes de la soie maritime demeurent incertains. Aucun élément n'est venu corroborer l'idée d'espions chinois déguisés en travailleurs ou d'antennes dissimulées dans des grues, des Maldives à la Birmanie, où il était question au moins de hangars et de pistes de décollage, au mieux de matériel de détection, en passant par le Sri Lanka (Townshend, 2011 ; Goswami, 2014). Aucune activité n'a été perçue au large de Gwadar, même après qu'un obscur exploitant portuaire supposément chinois, COPHC, prit en 2013 le relais de PSA (Port Authority of Singapore) International, qui s'était vu attribuer le marché en 2006-2007 : à lire la presse locale, ces deux manœuvres successives se distinguent par leur rapidité, leur opacité et leur mépris des lois sur les marchés publics ; depuis, la situation instable au Baloutchistan, dans l'arrière-pays, n'a guère contribué au développement du terminal. Sur les îles Coco en Birmanie, un double témoignage de marins indiens, généralement prompts à localiser des Chinois à leurs frontières, a confirmé n'y avoir observé aucune présence militaire de taille. De même, des cadets bangladais, passés par Chittagong, y ont certes aperçu des Chinois, mais simplement dans le cadre de formations aux sous-mariniers du pays. Dhaka a d'ailleurs récemment gagné en crédibilité, quand il s'est agi de répondre aux initiatives toujours plus pressantes de Beijing ; la capitale semble soucieuse et apte à maintenir son indépendance maritime, même face au rouleau compresseur des promesses et investissements chinois. Il en est allé de même pour l'Indonésie qui, chose rare, n'a pas hésité à tirer sur un bâtiment des garde-côtes chinois qui escortait des pêcheurs dans la ZEE (zone économique exclusive) indonésienne, au terme d'un accrochage maritime en trois actes au printemps 2016. Au lieu d'investissements chinois sur les îles Natuna, comme rapidement envisagé, c'est finalement une base qui a vu le jour en 2018, à la suite d'une visite présidentielle en guise de rempart face aux avancées chinoises (Frécon, 2017a ; Laksmana, 2019).

Dans ce contexte, difficile de croire à un départ tonitruant et à une mise en place en fanfare de la BRI, comme le laissait présager le sommet inaugural de mai 2017 ; la situation en mer est plus complexe selon les pays et les fondations ne se révèlent pas si stables pour Beijing.

1.2. DES RÉALISATIONS RARES ET GLOBALEMENT DÉCEVANTES

À l'enthousiasme des effets d'annonces, des projets envisagés, en bref de l'argent facile pour des pays en manque d'infrastructures afin de se connecter à la mer, donc à la mondialisation, succède la réalité des faits, moins exaltante, car plus méfiante qu'attendue.

Certes, il faut souligner la bascule stratégique que représente la base de Djibouti pour les forces armées chinoises. Il est vrai que l'état-major aurait pu choisir un pays sans aucune autre puissance étrangère dans les alentours et qu'il peut s'agir d'accompagner au mieux les participations chinoises aux opérations onusiennes dans les alentours. Mais il n'en demeure pas moins que la taille impressionne les chercheurs de passage, autant que les efforts – ou sacrifices ? – consentis par le gouvernement djiboutien. À un degré moindre, le projet de base à Jiwani au Pakistan laisse aussi présager le passage à une marine manifestement hauturière, capable d'accompagner des opérations extérieures lointaines et sur la durée. Enfin, il y a le cas du Sri Lanka où la Chine, pour la première fois considérée avec une sérieuse suspicion, a finalement obtenu gain de cause en échangeant en 2017 ses créances contre un bail de 99 ans dans le port de Hambantota ; Colombo a même contracté en 2019 un nouveau prêt auprès de Beijing pour la construction d'une autoroute, comme si la leçon n'avait pas été retenue. Depuis, Beijing et Colombo ne se lâchent plus puisque le second demeure ferme dans ses principes d'utilisation exclusivement civile du port ; il refuse également l'escale de sous-marins chinois sur son territoire.

C'est là un signe précurseur puisqu'en général, à terme, les terminaux envisagés demeurent au mieux de mornes plaines. Au Cambodge, il a été question d'une base ou d'installations à Koh Kong fin 2018, sans que les experts cambodgiens eux-mêmes ne puissent infirmer ou non. De même, le port en eaux profondes de Kyauk Pyu, en Birmanie, annoncé comme un futur Singapour, tarde à voir le jour – sans parler de l'agitation en Arakan, peu favorable à un développement apaisé, ni des renégociations lors de l'été 2018, à la suite des inquiétudes birmanes d'endettement et de dépendance ; il est vrai que des gazoducs sont opérationnels depuis juillet 2013, de là jusqu'au Yunnan, mais point encore de plateformes multimodales en pleine activité. Surtout, au gré des élections, l'accueil des pays à l'égard des investisseurs ou entrepreneurs chinois peut varier considérablement. En

Malaisie, par exemple, le retour de Mahathir au poste de premier ministre, après qu'il l'eût été de 1981 à 2003, a remis en cause les projets chinois de liaison transpéninsulaires entre Kuantan et Port Klang et même celui des ports en eaux profondes à Malacca et au Sabah oriental, à l'entrée du stratégique détroit de Makassar – passage obligé pour les navires de gros tonnages ; ces projets avaient en partie été lancés à des fins politiciennes, puisque le premier ministre de l'époque, Najib, empêtré dans des scandales de corruption, avait eu besoin de financements étrangers pour détourner l'attention et répondre au besoin en infrastructures (Frécon, 2017b, 2017c). De même, après les élections en Thaïlande, des analystes ont laissé entendre que les accords conclus avec la Chine pourraient être renégociés en vue d'un rééquilibrage diplomatique avec les États-Unis. Si les sous-marins achetés à la Chine ne devraient pas subir ces conséquences, avec sans doute tout l'avantage sur le plan du renseignement naval pour Beijing, ce n'est pas le cas pour la ligne de chemin de fer Thaïlande-Chine, nécessaire pour équiper l'arrière-pays portuaire et acheminer les biens vers le Yunnan sans devoir nécessairement emprunter le détroit de Malacca.

Le cas de l'Indonésie est lui aussi symptomatique du malaise à l'égard de la BRI dans sa version maritime (Allès et Frécon, 2018). Tout d'abord, comme en Malaisie, les élites politiques, plus ou moins favorables à l'influence de Beijing, sont soumises aux choix des électeurs. Ainsi Luhut Binsar Pandjaitan, homme fort du président Joko Widodo, s'est montré très ouvert aux offres de Beijing. Mais, au fil du mandat, ses vues ont été de plus en plus contestées, notamment par son ancien conseiller et diplomate Arif Havas Oegroseno, aujourd'hui lointain ambassadeur en Allemagne et hier à l'origine de la tentative de changement de nom de la ZEE au nord des îles Natuna : de « mer de Chine méridionale » à « mer des Natuna du Nord » – sur le même modèle de la « mer des Philippines occidentales » à Manille et de la « mer Orientale » à Hanoi. Jokowi réélu, il convient de surveiller la place que tiendra Luhut dans la prochaine équipe présidentielle. Par ailleurs, la BRI et son volet maritime auraient pu trouver un terrain favorable en Indonésie où le dernier quinquennat fut tout entier orienté d'une part vers la mer avec l'idée de « pivot ou axe maritime mondial » (*Poros Maritim Dunia*), d'autre part vers la recherche d'investissements afin d'y développer les infrastructures. Or, pris au sens strict, les projets sino-indonésiens étiquetés « BRI » n'ont pratiquement pas de dimension maritime, par exemple à Kalimantan (Luhut Binsar Pandjaitan, 2018). Il

faudrait rajouter le plus gros projet, antérieur, celui de la liaison ferroviaire à grande vitesse entre Jakarta et Bandung, mais il n'est pas non plus portuaire. Ailleurs, le long du détroit de Malacca, il a été question d'influence chinoise dans le développement de nouveaux terminaux, mais, une fois interrogés les acteurs locaux, les efforts chinois se perdent dans un brouillard financier et administratif. Aucun port n'y entre dans le cadre de la BRI – sauf la zone économique spéciale à l'ouest de Bintan – et la plupart des gouverneurs des provinces concernées, incontournables depuis la décentralisation, se montrent suspicieux à cause de la possible arrivée de travailleurs chinois en plus de l'éventuelle érosion de souveraineté. Même le projet pharaonique de Tanjung Sauh, susceptible de drainer des financements chinois, n'est pas sorti de terre à Batam. Quant à Kuala Tanjung, vers Medan : le nouveau port demeure sous contrôle et sous financements indonésiens – au moins dans cette première phase. Enfin, dernier argument propre à nuancer le poids maritime de la Chine par BRI interposée : ses premiers investissements ne se sont pas révélés de francs succès, comme autour des centrales à charbon à Java, d'où peut-être le moindre empressement à coopérer sur d'autres projets.

Faut-il rajouter le cas de l'Indocéanie ? Un bâtiment hydrographique chinois avait ainsi fait escale à la Réunion et un ancien secrétaire général de la Commission de l'océan Indien s'était ému de l'activisme régional de Beijing (Université de la Réunion, 2018). Une première conclusion affleure donc : l'emprise maritime de la Chine par le biais de la BRI s'avère loin d'être évidente, tout comme le « collier de perles » ne relevait initialement d'aucune stratégie de Beijing. Il convient à présent de tenter de l'expliquer.

2. L'ANALYSE : UNE AMBITION NAVALO-MARITIME DE LA CHINE SOUVENT CONTRARIÉE

Ce premier bilan se révèle moins uniforme et positif, du point de vue de Beijing, au regard des efforts chinois en matière maritime et de son activisme diplomatique en général. L'explication serait alors plus exogène, à trouver auprès de pays petits, mais vaillants ou confiants dans le multilatéralisme.

2.1. LE PARADOXE – POUR NE PAS DIRE L’ÉCHEC OU LA DÉCEPTION – À BEIJING

La tendance tout juste dépeinte s'avère être en décalage avec non seulement les besoins, mais aussi les moyens chinois.

D'une part, la Chine a besoin de ces points d'appui maritime. Ils lui sont indirectement précieux pour écouler ses stocks et ainsi faire face aux problèmes de surcapacité. Ils peuvent aussi permettre de trouver un emploi à des travailleurs toujours aussi nombreux et que le moindre ralentissement de la croissance, comme en 2018, met en péril. Plus directement, d'un point de vue naval, ces points d'appui vont de pair avec le développement de la marine hauturière, pour assurer soutien logistique et approvisionnement de façon aussi efficace et indépendante que possible. Pour ses sous-marins, il s'agit de pouvoir quitter le « bastion » de la mer de Chine méridionale en évitant de devoir emprunter des détroits sous l'entier contrôle de puissances rivales ; la multiplication des patrouilles sous-marines en océan Indien oblige aussi Beijing à prépositionner des relais au plus près de ces théâtres d'opérations. En ce qui concerne la marine marchande, il s'agit de veiller au bon acheminement des matières premières et énergétiques vers le pays, de façon sûre et à partir de diverses sources, toujours par souci d'autonomie. Il convient ici de rappeler l'idée de *dilemme de Malacca* développée par Hu Jintao en 2013. Au fil de ses discours, le président insista sur le risque à ne dépendre que du détroit éponyme, d'où la recherche de points de déchargements sur la façade ouest de l'Asie du Sud-Est et même au Bangladesh, voire dès le Pakistan. Là, devrait ainsi se développer le projet de corridor économique depuis Gwadar jusqu'au Xinjiang. Enfin, au-delà de ces considérations économiques ou militaires, demeure la question du discours au service d'un nouveau statut mondial à affirmer. À tout d'abord écouter Xi Jinping qui, en 2014, rêvait pour « tous les Chinois » du « réveil de Beijing », puis à le voir endosser les ambitions de Mao lors du XIX^e Congrès en 2017, il paraît naturel de suivre la Chine sur le chemin tracé sinon par l'amiral Mahan (adepte de l'entier contrôle des espaces maritimes), au moins par le plus pragmatique Corbett, le long des voies stratégiques (Ekman, 2019).

De même – et c'est précisément le second point –, la Chine a développé sa marine. Les missiles balistiques de ses sous-marins nucléaires lanceurs d'engins s'améliorent ; le deuxième porte-avions effectue ses essais à la

mer tandis que le missile chinois « tueur de porte-avions » change la donne dans le Pacifique ; de façon générale, il est communément rappelé que Beijing s'est doté dans les années 2010, en l'espace de quatre ans, de l'équivalent en tonnage de la marine française. Au-delà de ces acquisitions, la marine a su basculer d'une structure seulement « moderne » vers une nouvelle posture plus « post-moderne », selon la terminologie de Geoffrey Till, parfaitement apte à répondre aux défis non traditionnels, à lutter contre la piraterie et à répondre aux crises humanitaires – notamment avec son navire-hôpital, l'*Arche de la Paix* (*Daishan Dao*), qui a passé 205 jours en mer en 2018, dans le cadre de sa mission *Harmonie* (Duchâtel et Sheldon Duplaix, 2018).

Enfin, les premiers résultats de la BRI en mer peuvent étonner au regard de ce qui a été construit en mer de Chine du Sud. S'il s'agit officiellement d'y contribuer à la sécurité maritime, Beijing dispose ainsi aux abords des voies maritimes et de sa base de sous-marins d'Hainan de systèmes de surveillance autant que de capacités d'actions. Le vol de ses bombardiers à long rayon d'action, entre autres, à partir de ces îlots en 2018, fit par exemple grand bruit chez ses voisins.

Il apparaît donc que les installations maritimes chinoises outre-mer, en particulier sous forme de terminaux portuaires, soient en décalage avec les ambitions affichées sur les plans aussi bien économiques et diplomatiques que militaires, en particulier dans la marine et en mer de Chine du Sud. Un déplacement de la focale de la Chine vers l'Asie du Sud-Est fournit un début d'explication à ce paradoxe.

2.2. L'IMPARFAITE PERCEPTION AUTANT DE LA PUISSANCE QUE DES OBSTACLES

Il convient ici de mobiliser les travaux de Jarvis sur la *misperception* en relations internationales (Allès et Frécon, 2018). Les voisins ou hypothétiques partenaires de la Chine ont peut-être surestimé les offres de Beijing et mal jugé ses intentions. L'endettement du Laos, l'afflux de travailleurs chinois en Indonésie ou au Vietnam ainsi que le rachat de la dette du Sri Lanka en échange d'un bail emphytéotique (cf. *supra*) a sonné le réveil des consciences. Après l'enthousiasme des débuts, du fait du besoin d'investissements étrangers pour financer des plans précisément à vocation maritime et portuaire – comme la politique *Poros Maritim Dunia*

(axe maritime global), chère au président indonésien Jokowi lors de son premier mandat (2014-2019), en vue de réconcilier l'Indonésie avec son identité maritime et sa nature archipelagique à force d'infrastructures –, très vite est venue l'heure du *pushback* à travers l'Indo-Pacifique (Grossman, 2019). Il est vrai que les campagnes de sensibilisation se sont montrées efficaces, telles celles menées par divers *think tanks* et chercheurs travaillant sur la sécurité maritime, essentiellement américains, comme à la RAND ou au sein des programmes AMTI (*Asia Maritime Transparency Initiative*) et *Reconnecting Asia* au sein du CSIS (Centre for Strategic and International Studies) à Washington.

De façon plus précise, c'était sous-estimer certaines diplomatie, par exemple sud-est asiatiques, que de les voir s'abandonner ainsi aux investissements chinois. Le pragmatisme de tout temps, le besoin du « maximum d'ombre possible » à Singapour, dans la voix de son père fondateur Lee Kuan Yew (1923-2015), premier ministre 31 ans durant – qui insistait dès les années 1960 : « je ne suis pas chinois », par souci de ne pas braquer ses voisins malais –, la recherche de « millions d'amis, zéro ennemi » en Indonésie sous Yudhoyono, la « diplomatie du bambou » en Thaïlande, l'indépendance chère à Mahathir en Malaisie, l'idée de *hedging* récemment – à savoir la répartition des risques : autant de signes et slogans d'une diplomatie régionale plus prudente qu'on ne le croit. Tous connaissent le coût non seulement social, du fait des différences de salaires pour les travailleurs, mais aussi diplomatique à basculer irrémédiablement sous le giron chinois. La récente chronique diplomatique en Indo-Pacifique fourmille d'exemples. Dès 2015, Singapour, bien que taxée « d'ethno-nationalisme chinois » (Barr et Skrbis, 2008), avait annoncé accueillir des *Littoral Combat Ships* américains de façon permanente ainsi que des patrouilleurs maritimes aériens à long rayon d'action P-8 *Poseidon*. L'année dernière, Mahathir a rediscuté le projet chinois de transbordement à travers la péninsule sitôt de retour au pouvoir. De plus, il n'existe pour l'heure pas de présence chinoise dans les ports indonésiens, jugés trop sensibles, et les investissements se concentrent dans le domaine de l'énergie et de l'eau. Enfin, le cas le plus symptomatique d'une situation plus complexe qu'il n'y paraît demeure celui des Philippines. Là, il était craint au printemps 2019 que le port de Subic, ancienne base américaine et encore port de relâche de l'*US Navy*, surtout depuis l'*Enhanced Defense Cooperation Agreement* (ou Accord de coopération de défense amélioré) en avril 2014, ne tombe sous le

giron chinois par le biais des projets de reprise de chantiers navals en faillite. De même, pour accompagner ce mouvement, les pêcheurs-miliciens chinois se sont montrés de plus en plus pressants et actifs aux abords des récifs de Panatag ou Scarborough en avril 2019, tandis que Beijing offrait une aide à la reconstruction à Marawi... En même temps, des signaux forts se sont multipliés depuis Manille à l'égard de Washington ; il convient alors de distinguer les opérations chinoises en mer de celles plus logistiques. Si les premières semblent parfois tolérées par Manille, les secondes semblent moins évidentes. En témoignent les déclarations (étonnamment ?) virulentes du président philippin Duterte, au printemps 2019, ainsi que la confirmation du Traité de défense mutuelle de 1951 entre États-Unis et Philippines en cas de conflit en mer par l'entremise du secrétaire d'État Mike Pompeo, en mars 2019.

En parallèle à ce mouvement régional, des puissances périphériques ont offert aux gouvernements visés et en place des éléments de solutions distinctes. Les États-Unis, par exemple, n'agissent pas tant sur le plan portuaire, par investissements interposés, qu'en amont, au large, pour veiller à la liberté de navigation le long des routes et de la ceinture ciblées par Beijing. Les FONOP (*Freedom of Navigation Operations*), relancées en mer de Chine méridionale par Barack Obama, ont été confirmées sous le mandat de Donald Trump. Le Japon, de son côté, peut rivaliser en investissements, en dons et en aide, en particulier à la navigation. On a aussi vu deux de ses plus gros bâtiments faire relâche à Singapour durant les réunions ASEAN *Defense Ministers-Plus* (ADMM+ ou Réunion des ministres de la Défense de l'Association of Southeast Asian Nations ou Association des Nations d'Asie du Sud-Est [ASEAN] élargie) en octobre 2018. Par ailleurs, notons que l'Inde, déjà active au Vietnam, par le biais de ses exploitations pétrolières et des escales de sa marine, travaille à l'établissement d'infrastructures au nord-ouest de Sumatra en plus de multiplier les forums académico-diplomatico-navals à Singapour, par exemple lors de manifestations en avril 2019 aussi bien à l'ISEAS (Institute of Southeast Asian Studies) qu'à la RSIS (Rajaratnam School of International Studies). Dernier élément du *Quad*, Canberra fait office de vigie, essentiellement dans sa sphère pacifique, toujours au soutien de Washington. C'est ainsi que la Papouasie-Nouvelle-Guinée a accueilli avec bienveillance l'idée d'une base ouverte sur son sol aux Américains et Australiens. De façon plus générale, sur le terrain des normes, en

l'occurrence dans la sphère maritimo-portuaire, la Chine demeure très en retrait, voire en contradiction avec la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer – par exemple sur l'idée « d'archipel » ou encore sur le régime des eaux territoriales ; Beijing a pourtant ratifié ce texte, à la différence des États-Unis.

Faut-il alors craindre un face-à-face fatal autour des ports et routes maritimes, nouveaux enjeux de la géopolitique et de la géoéconomie d'une mondialisation conteneurisée ? Ce ne serait dans l'intérêt d'aucune partie, en opposition avec la démarche « gagnant-gagnant » telle que dépeinte par Xi Jinping à Jakarta en 2013. Dans le sillon d'une « ambiguïté stratégique » caractéristique de la région (Allès, 2017), les acteurs vont savoir envisager et tenter un nouveau *modus vivendi*.

3. LES RÉACTIONS : UNE NÉCESSAIRE RECONFIGURATION EN MER – ET DEPUIS LA TERRE – DE BEIJING

Contrariée dans ses approches strictement navales ou portuaires, en comparaison avec les ambitions affichées, la Chine se montre déjà apte à tirer de nouvelles ficelles en mer ou depuis la terre. À leur tour, les États visés devront se montrer diplomatiquement inventifs. Christine Lagarde a appelé à une « BRI 2.0 » lors du sommet-anniversaire de la BRI en avril 2019 ; mais au-delà de la transparence demandée, ce sont les vecteurs d'influence qui sont à reconsidérer.

3.1. VERS UNE « BRI 2.1 » ?

Au-delà des seuls ports, Beijing semble décidé à multiplier les terrains d'action en lien avec la mer. La Chine nous invite à prendre du recul et considérer les relations maritimes au regard des nouvelles relations internationales, le long d'un spectre toujours plus large entre risques, défis et pratiques plus ou moins stato-centrés. On y retrouve ainsi les sous-marins chinois, de plus en plus actifs dans l'océan Indien ; à ce sujet, Beijing cible certains pays, comme les Philippines et le Timor-Leste, pas seulement pour les infrastructures en surface, mais aussi pour les routes sous-marines, que ces archipels ou détroits voisins offrent : car Beijing, en plus du « dilemme de Malacca », doit répondre au dilemme de la mer de Chine dans le but de

pouvoir faire sortir en toute sécurité ses sous-marins de ce bastion. Les zones grises se multiplient aussi, en raison des spécificités du droit de la mer où le dégradé de souveraineté, des eaux intérieures jusqu'à la ZEE, via les archipels et détroits, constitue autant de causes d'accrochages ou turbulences, faute de précisions. La Chine sait alors jouer de ses milices de pêcheurs – surnommés *little blue men* (petits hommes bleus) par Andrew Erickson, en écho aux *little green men* (petits hommes verts) russes et sans uniformes officiels en Ukraine –, autant que de ses coques blanches et autres garde-côtes, replacés sous la tutelle des forces armées, mais moins propices à l'escalade que des bâtiments gris. Les relations internationales contemporaines, dans la lignée de la « paix-guerre » développée par le général Beaufre dès 1939, laissent également une plus grande place à la diplomatie de défense ; fort logiquement, la Chine emprunte cette voie pour étayer ses ambitions maritimes. Les leçons ont sans doute été apprises dans les suites du typhon *Haiyan* aux Philippines, en novembre 2013, quand la Chine avait été accusée d'avoir envoyé moins d'aide qu'Ikea. Depuis, la marine chinoise a invité ses homologues – comme l'Inde qui a répondu positivement – à son soixante-dixième anniversaire, en avril 2019 ; elle envoie un officier de liaison à *l'Information Fusion Centre* (Centre de fusion de l'information, responsable, entre autres, des accidents et incidents en mer) ; elle est aussi membre du RecAAP (*Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia* ou Accord régional de coopération contre la piraterie et le vol à main armée à l'encontre de navires en Asie) ; par ailleurs, ses universitaires irriguent les réunions *track 2*, en lien avec les questions maritimes, avec un discours souvent formaté, aux accents plus diplomatiques que scientifiques, même si d'autres savent habilement prendre leurs distances avec le pouvoir central, peut-être simplement pour se faire mieux accepter à l'étranger dans un premier temps ?

La BRI, qui était une notion déjà floue, le deviendrait-elle par conséquent davantage dans les moyens utilisés, plus intellectuels ou communicationnels que seulement infrastructurels ou financiers ? Toutefois, le but initial, lié à la plus grande maîtrise possible des flux maritimes, semble ainsi réaffirmé. Les États riverains de ces flux doivent alors se montrer suffisamment matures et sûrs d'eux pour tâcher de garder la main sur leurs atouts géopolitiques.

3.2. DU « MINILATÉRALISME » AU « MAXILATÉRALISME » ?

La Chine, pourtant pointée du doigt au Sri Lanka et en Malaisie, a su dans les deux pays patiemment attendre avant de relancer ses travaux ou activités, comme dans la péninsule malaise pour le projet de transbordement, récemment relancé. Au Cambodge aussi, les infrastructures navales annoncées, puis revues, seraient finalement envisagées, mais pas à Koh Kong. Les pays de la BRI doivent donc rester imaginatifs pour réfléchir à des portes de sortie au-delà de la BRI, voire des États-Unis. L'une d'elles consisterait dans le régionalisme.

Ce fut d'une part évident à l'occasion des divers sommets de l'ASEAN en 2018. Tour à tour, le ministre de la Défense puis le premier ministre de Singapour, pays responsable de l'Association cette année-là, se sont demandé pourquoi il leur fallait choisir entre États-Unis et Chine. De leur côté, les premiers ministres malaisien et thaïlandais se rencontraient peu avant les réunions conclusives afin de rappeler l'autonomie de l'Association. Même au Cambodge, un nouveau *think tank* très influent – AVI (Asian Vision Institute) – vient d'être lancé par une jeune équipe ouvertement régionaliste.

D'autre part, ce refuge dans le régionalisme s'étend de l'océan Indien jusqu'au Pacifique, où le dernier sommet de l'APEC (Asia-Pacific Economic Cooperation ou Coopération économique pour l'Asie-Pacifique) fut houleux. Des fonctionnaires chinois furent en effet pris en train de faire irruption dans les bureaux du ministre des Affaires étrangères de Papouasie-Nouvelle-Guinée, pays-hôte du sommet en novembre 2018.

Aussi des passerelles pourraient-elles s'organiser au cœur de l'Indo-Pacifique, entre États riverains. Ceux-ci se réapproprieraient de cette façon leur région en court-circuitant les grandes puissances, dont la Chine. Après le « minilatéralisme » très en vogue pour supplanter l'inefficacité de l'ASEAN et associer sur le terrain, de façon pragmatique, deux ou trois États voisins en butte aux mêmes défis – comme dans le détroit de Malacca ou en mer de Sulu contre la piraterie et le banditisme maritime –, faut-il envisager une sorte de « maxirégionalisme », à l'échelle du « super complexe de sécurité » identifié par Barry Buzan de l'Inde jusqu'au Pacifique ? Des structures existent déjà pour dialoguer efficacement, sur des sujets précis et directement opérationnels, à condition de se détacher des tutelles indiennes et américaines : IONS (Indian Ocean Naval Symposium)

et WPNS (Western Pacific Naval Symposium). Le réseau des IFC, strictement opérationnel, et plus informel que les groupes ou réunions de l'ASEAN situés de Singapour à New Delhi, via Madagascar voire l'Australie, constitue une piste à suivre avec attention. Sinon, il reste possible de faire appel à un *deus ex machina*, parmi les puissances tierces ou ultrapériphériques qui préparent déjà le terrain : Canada, Corée du Sud, France – assidue à l'annuel *Shangri-La Dialogue* depuis 2012 et dont sa mission *Jeanne d'Arc* a navigué cinq fois dans la région depuis 2013 (Frécon, 2019) –, Royaume-Uni – qui, comme Paris, a relancé l'idée d'une patrouille de son prochain porte-avions dans la région, avec en toile de fond la subreptice idée d'une base régionale (Storey, 2019), voire Taïwan, à laquelle des pays du Pacifique demeurent attachés –, sans parler de l'accord *Starlight* de 1975 pour les entraînements militaires singapouriens sur l'île (Grossmann, 2019).

En résumé, Beijing se montre suffisamment flexible, dans le contexte renouvelé des relations internationales, pour user de tous les outils à sa disposition afin de parvenir à ses fins le long des voies maritimes. Il reste aux États concernés à jouer à leur tour de la nouvelle donne au sein de la communauté internationale dans l'espoir de trouver d'autres leviers en réaction et plus précisément de nouveaux partenaires.

CONCLUSION

Ce qui se passe en mer entre la Chine et les pays visés par la BRI se révèle symptomatique d'une tendance qui se dessine plus généralement entre Beijing et les pays potentiellement tributaires : glissement d'une fascination exclusive pour la Chine (« soit Beijing, soit Washington »), vers une sagesse mûtinée de pragmatisme (« et Beijing, et Washington »), avant de tendre vers une indépendance teintée de non-alignement aux airs de déjà-vu (« ni Beijing ni Washington »).

Les enjeux sont de taille en mer ; aussi la leçon compte-t-elle pour l'Europe et ses entrées portuaires, présentement ciblées à travers le Pirée et Trieste. Il en va de même en Amérique latine où l'idée de canal concurrent à celui de Panama, au Nicaragua, fait office de serpent de mer (maya) concurremment au dragon (chinois). À nouveau, comme en Indo-Pacifique,

faudra-t-il choisir l'un ou l'autre des canaux, opter pour les deux... ou en creuser un troisième ?

BIBLIOGRAPHIE

- Allès, D. (2017). « En mer de Chine méridionale, “l’ambiguïté” est la meilleure stratégie », *Le Monde*, 2 juin.
- Allès, D. et E. Frécon (2018). « Les voies indonésiennes de la *Belt and Road Initiative* : des (*mis*)perceptions hégémoniques à l’ambiguïté stratégique », *Études internationales*, vol. 49, n° 3, p. 497-522.
- Amelot, L. (2010). « La stratégie chinoise du “collier de perles” », *Outre-Terre*, vol. 25-26, n° 2, p. 187-198.
- Barr, M.D. et Z. Skrbis (2008). *Constructing Singapore : Elitism, Ethnicity and the Nation Building Project*, Copenhague, NIAS Press, 320 p.
- Cabestan, J.-P. (2018). « La tentation hégémonique de la Chine en Asie et ses limites », *Questions internationales*, n° 93, p. 21-27.
- Conesa, P. (2011). *La fabrication de l’ennemi – ou comment tuer avec sa conscience pour soi*, Paris, Robert Laffont, 372 p.
- Duchâtel, M. et A. Sheldon Duplaix (2018). *Blue China : Navigating the Maritime Silk Road to Europe*, Paris, ECFR, 56 p.
- Ekman, A. (2019). « L’activisme diplomatique selon Xi Jinping », *Le Point – Phébé*, 13 mars, <www.lepoint.fr/phebe/phebe-l-activisme-diplomatique-selon-xi-jinping-13-03-2019-2300595_3590.php>, consulté le 12 juin 2019.
- Frécon, E. (2017a). « L’Indonésie en mer de Chine méridionale : une stratégie entre deux eaux », dans B. Courmont, F. Lasserre et É. Mottet (dir.), *Géopolitique de la mer de Chine méridionale : eaux troubles en Asie du Sud-Est*, Québec, Presses de l’Université du Québec, p. 81-97.
- Frécon, E. (2017b). « Relations Chine-Malaisie : Déstabilisantes pour l’analyse mais stabilisatrices pour la région », Note de l’Observatoire Chine, Asia Centre.

- Frécon, E. (2017c). « Le détroit de Makassar dans le jeu géopolitique indonésien », *Note d'actualité* n° 5/8 de l’Observatoire de l’Asie du Sud-Est, cycle 2017-2018, Asia Center, <https://centreasia.hypotheses.org/files/2018/02/5-Fre%CC%81con-Makassar_Oct2017.pdf>, consulté le 12 juin 2019.
- Frécon, E. (2019). « French Act East – and Beyond the Sea – Policy ? » *Kalinga International Foundation – Commentaries*, 23 février, <www.kalingainternational.com/Dr-Eric-Fr%C3%A9con.html>, consulté le 12 juin 2019.
- Grosser, P. (2018). « Du “système tributaire” à la *Pax Asiatica* : le poids de l’histoire en Asie », *Questions internationales*, n° 93, p. 11-17.
- Grossmann, D. (2019). « The Pushback Plan : How Taiwan Can Win Diplomatically Against China », *The National Interest*, 20 mars, <<https://nationalinterest.org/feature/pushback-plan-how-taiwan-can-win-diplomatically-against-china-48322>>, consulté le 12 juin 2019.
- Laksmana, E. (2019). *Why Indonesia’s New Natuna Base is Not about Deterring China*, Washington, AMTI-CSIS, 25 janvier, <<https://amti.csis.org/indonesias-natuna-base-not-about-deterring-china/>>, consulté le 12 juin 2019.
- Luhut, B.P. (2018). *Indonesia’s Global Maritime Fulcrum and China’s Belt & Road Initiative in the Framework of Comprehensive Strategic Partnership Indonesia Coordinating*, Jakarta, Minister for Maritime Affairs.
- Goswami, N. (2014). « China’s Second Coast : Implications for Northeast India », *IDSA Comment*, 19 juin, <https://idsa.in/idsacomments/ChinasSecondCoast_ngoswami_190614>, consulté le 12 juin 2019.
- Nightingale, L. (2018). *One Hundred Ports*, Londres, Lloyd’s List, 113 p.
- Storey, I. (2019). « The United Kingdom and Southeast Asia after Brexit », Singapore, ISEAS – Perspective 33, <www.iseas.edu.sg/images/pdf/ISEAS_Perspective_2019_33.pdf>, consulté le 12 juin 2019.

Townshend, A. (2011). « Unraveling China’s “String of Pearls” », *YaleGlobal Online*, <<https://yaleglobal.yale.edu/content/unraveling-chinas-string-pearls>>, consulté le 12 juin 2019.

Université de la Réunion (2018). *La Chine et la mer, Conférence internationale*, Saint-Denis-de-la-Réunion, 10-11 octobre.

CHAPITRE 8

LE CAS LOCAL DE KHORGOS

Analyser les nouvelles routes de la soie à l'aide de la télédétection géopolitique

Isabella Damiani et Victoria Bachelet

Le projet des nouvelles routes de la soie chinoise (*Belt and Road Initiative*, selon la dernière appellation de 2015) est le plus souvent analysé à partir d'une échelle très petite¹ : le phénomène étant continental, un regard très ample se prête parfaitement à une étude globale. Afin de donner un autre point de vue dans l'analyse de l'un des événements géopolitiques les plus marquants des dernières années, nous avons choisi d'étudier les nouvelles routes de la soie à partir d'une très grande échelle et à travers l'analyse du développement de la région frontalière de Khorgos, nœud considéré comme stratégique dans le nouveau réseau chinois.

La région de Khorgos incarne la représentation par excellence des nouvelles routes de la soie : lieu de frontière et en évolution, elle symbolise la coopération entre l'acteur porteur, la Chine, et l'un de ses principaux alliés dans le projet et désireux de renforcer son image de nouvelle puissance régionale et multivectorielle, le Kazakhstan.

Pour mieux analyser cet espace transfrontalier de très près et identifier ses mutations, nous utiliserons l'outil satellitaire et nous procéderons à une

analyse diachronique des images entre quatre années postérieures à la chute de l’Union soviétique : 1992, 2006, 2011 et 2016.

1. KHORGOS : LE TERRITOIRE À REPRÉSENTATION VARIABLE

Le choix de Khorgos dans cette analyse des nouvelles routes de la soie est lié au fait que ce territoire a toujours joué un rôle considérable dans les relations sino-centrasiatiques. Khorgos a assumé dans le temps des représentations différentes au fil de l’état d’esprit des relations entre l’Empire chinois et le monde turco-nomade. La représentation, soit l’une des images de la réalité, peut devenir un symbole porteur d’un pouvoir ou d’une dynamique entre des acteurs, et peut s’incarner dans un territoire (Damiani et Bachelet, 2018). Ce territoire incarne alors un message géopolitique, évoquant des enjeux, des coopérations ou des rivalités. Nous analyserons dans ce chapitre quatre représentations de Khorgos : lieu d’échange, de frontière, de guerre et nœud des nouvelles routes de la soie. Nous nous concentrerons ensuite sur l’analyse territoriale par le traitement d’image. Ces quatre représentations, opposées et complémentaires, révèlent les évolutions non seulement du territoire lui-même, mais aussi des significations qui lui sont associées.

1.1. LIEU D’ÉCHANGE, LIEU DE FRONTIÈRE

Depuis plusieurs siècles, des formes de peuplement humain se manifestent près de la rivière Khorgos. Le territoire autour de cette rivière est devenu un lieu d’échange, un nœud du réseau commercial eurasiatique mieux connu comme Route de la Soie. Au XVIII^e siècle, ce territoire se situe aux confins de l’Empire chinois, à la frontière où les empires nomades turciques commencent à être partagés entre les plus puissants empires russe et chinois. Avec la création de l'espace politique soviétique, cette délimitation devient lourde et deux centres urbains nommés Khorgos se font face de part et d'autre de la frontière. Les toponymes de cet espace peuvent être nombreux selon la langue que l'on utilise ou le côté de la frontière où l'on se situe, par exemple les très utilisés *Qorğas* en kazakh et ouïgour, et *Huò’ěrguǒsī* en mandarin transcrit en pinyin.

Au fil du temps et des évolutions urbaines, le territoire de Khorgos s'est retrouvé positionné entre deux villes importantes de part et d'autre de la frontière : l'ex-capitale kazakhstanaise Almaty (à 310 km), et le chef-lieu du Xinjiang Urumqi (à 580 km). Khorgos et les deux villes ont été reliés par l'une des premières connexions de grande envergure traversant l'Asie centrale : l'*Asian Highway 5*, artère routière entre Shanghai et Istanbul, portion du réseau des *Asian Highways* planifié par les Nations Unies à partir des années 1960.

Actuellement, Khorgos se trouve sur la frontière sino-kazakhstanaise. Pendant le conflit sino-soviétique de la fin des années 1960, le territoire n'a pas été parmi les zones d'affrontement les plus stratégiques. L'unique contentieux sur le segment kazakhstanais de la frontière survint en août 1969 près du lac Zhalanashkol, au nord de Khorgos (Gerson, 2010).

Cependant, la délimitation politique entre Chine et Union soviétique a toujours été assez fermée, y compris sur le segment sino-kazakhstanais, et le territoire frontalier a été inaccessible jusqu'au début des années 1980, quand une certaine porosité permet l'émergence de flux transfrontaliers qui s'intensifient à partir de 1991.

Avec la mise en place des accords frontaliers entre la Chine et les républiques centrasiatiques postsoviétiques, les négociations avec le Kazakhstan se sont développées sans difficulté majeure. Le processus commence par de premiers accords en 1992, mais aboutit seulement en 2002, avec une démarcation considérée comme acceptable par les deux parties (Kellner, 2011).

La résolution des controverses frontalières sino-centrasiatiques a permis la croissance des échanges transfrontaliers, creuset des nouvelles routes de la soie. Cette fraction de frontière, avec les premiers signes d'ouverture des années 1980, a retrouvé sa fonction de lieu d'échange, notamment avec la création d'une zone de libre-échange entre Chine et Kazakhstan à partir du début des années 2000.

1.2. DE LA GUERRE À LA BELT AND ROAD INITIATIVE (BRI)

La représentation de Khorgos en tant que limite des territoires impériaux chinois et terre de frontière avec le monde turco-nomade a été renforcée, notamment, par le fait que ce territoire a été en 1758 le lieu d'une des batailles décisives entre l'Empire chinois et l'empire nomade des

Dzoungars, bataille qui a porté cette partie du Turkestan sous contrôle chinois. Cet affrontement militaire a été immortalisé par une gravure et un tableau réalisés quelques années plus tard par des artistes français à la demande de l'empereur chinois². Khorgos a été pendant longtemps synonyme de guerre et de rivalités entre le monde chinois et le monde turco-nomade, cependant malgré cela Khorgos change aujourd'hui complètement de représentation et se recrée une nouvelle image de lieu d'échange, de connexion et de communication, principalement en lien avec le rôle attribué à ce territoire au sein du projet *Belt and Road Initiative* (BRI).

Le grand projet chinois de coopération internationale a débuté officiellement en 2013, avec différents noms officiels comme *The Silk Road Economic Belt and the 21st-century Maritime Silk Road* ou *One Belt, One Road* ou encore la dernière appellation de *Belt and Road Initiative* (2015). En français, il est surtout connu sous la dénomination suggestive de « nouvelles routes de la soie ». Autant de noms qui retracent l'évolution et les modifications des objectifs associés à ce rêve de Xi Jinping, qui a débuté à l'échelle régionale et qui aujourd'hui associe plus de 70 pays sur 5 continents. La *Belt and Road Initiative* est aujourd'hui le synonyme du pouvoir économique et commercial de Beijing à l'échelle mondiale.

La région de Khorgos est stratégique pour le projet, car l'ouverture territoriale vers l'Ouest, et donc l'Eurasie, l'Europe et le Moyen-Orient, passe par l'Asie centrale postsovietique, notamment par le corridor Nouvelle Eurasie et le corridor Chine-Asie centrale-Asie occidentale. Khorgos est l'un des points clés de cette ouverture. La centralité de Khorgos dans la BRI est bien visible dans les premières représentations cartographiques du projet, comme la carte *New Silk Road, New Dreams* publiée à l'origine sur le site de l'agence de presse nationale chinoise Xinhua en 2014³.

L'élément principal de l'aménagement de Khorgos en tant que nœud stratégique de la BRI est la mise en place du Centre international de coopération transfrontalière (International Center for Boundary Cooperation – ICBC) inauguré en 2011 du côté chinois de la frontière, en tant que zone de libre-échange pour la vente notamment des manufacturés chinois aux grossistes kazakhsstanais. Cet élément géoéconomique relevant de la coopération commerciale sino-kazakhstanaise est donc mis en place

avant l'officialisation du projet de nouvelles routes de la soie et de son ambition transcontinentale.

Au fur et à mesure que la BRI s'amplifie et change d'échelle, Khorgos n'est plus seulement un lieu d'échange entre la Chine et le Kazakhstan comme l'affirmaient les premiers slogans de l'ICBC kazakhstanais : « deux pays, un objectif » (Khorgos ICBC, s. d.). Khorgos assume de plus en plus un rôle clé à l'échelle continentale : « là où l'Est rencontre l'Ouest » selon le site Internet du port sec Khorgos Gateway, qui serait devenu le plus grand port sec au monde (Khorgos Gateway, s. d.).

La communication construite autour de ces représentations modernes de Khorgos dans les nouvelles routes de la soie est soutenue par des projets concrets transfrontaliers d'aménagement, notamment en matière de viabilité et de transports (Damiani et Bachelet, 2018). Deux nouveautés sont particulièrement notoires dans le réseau ferroviaire kazakhstanais : la gare ferroviaire d'Altynkol à une vingtaine de kilomètres de l'ICBC, ainsi qu'une nouvelle connexion entre Urumqi et Almaty passant par Khorgos. Le nouveau corridor routier Europe occidentale-Chine occidentale traversant le Kazakhstan, élément phare du programme de l'ancien président Noursoultan Nazarbaïev pour le développement du pays, passe aussi par Khorgos.

Les propos sont clairs : la Chine a besoin de développer les relations avec le voisin kazakhstanais et d'aménager un territoire de frontière favorable aux échanges ; quant au Kazakhstan il profite de sa position de partenaire stratégique pour participer activement au projet, et ainsi se donner une nouvelle image internationale, une image de puissance régionale capable de faire pencher la balance des rivalités eurasiatiques entre Beijing et Moscou.

En réalité, le projet de développement local de Khorgos ne se limite pas aux échanges commerciaux, car le déploiement d'un territoire de partage culturel et d'un nouvel espace urbain est souhaité des deux côtés de la frontière. La représentation de Khorgos est économique, géopolitique et sociale : Khorgos sera une nouvelle ville, avec une histoire nouvelle et une identité originale (Damiani et Bachelet, 2018). Les nouvelles routes de la soie « intensifieront les échanges culturels des peuples riverains et l'inspiration mutuelle de leurs civilisations, favoriseront leur fréquentation, leur connaissance, leur confiance et leur respect mutuels, et leur permettront une vie harmonieuse, paisible et aisée » (Ministère des Affaires étrangères,

2015). Avec ces mots qui font partie du manifeste de la BRI publié en mars 2015 par la Commission nationale du développement et de la réforme, et les ministères des Affaires étrangères et du Commerce chinois, Beijing souligne le rôle culturel et social du projet et ennoblit son dessein de puissance.

L'ancrage économique dans la nouvelle cohésion territoriale de Khorgos reste encore bien visible et s'incarne dans le port sec, centre logistique de gestion de la marchandise construit du côté kazakhstanais dans la zone économique spéciale *Khorgos Eastern Gates*. Mais la figure de la grue jaune à conteneurs du port sec, nécessaire pour résoudre la contrainte de l'écartement différent entre les rails chinois et kazakhstanais, dépasse la seule valeur logistico-commerciale, et c'est bien en tant que symbole d'une nouvelle cohésion eurasiatique par-delà les différences, qu'elle s'impose comme représentation la plus puissante et la plus répandue du territoire transfrontalier de Khorgos. Le nouvel *homo eurasiaticus* (Schatz, 2012), grâce à la technologie et à la coopération, triomphe des obstacles géohistoriques et crée les nouvelles routes de la soie.

Il s'agira de suivre si l'image idyllique de collaboration transfrontalière du port sec, qui fut construit sur le territoire kazakhstanais et qui était autrefois entièrement propriété de la société nationale des chemins de fer du Kazakhstan (KTZ), subsiste après le rachat en mai 2017 de 49 % de la structure par la COSCO Shipping et Lianyungang Port Holding Group⁴.

2. LA TÉLÉDÉTECTION ET LA ROUTE DE LA SOIE : ANALYSER LE TERRITOIRE DE KHORGOS À L'AIDE DES IMAGES SATELLITE

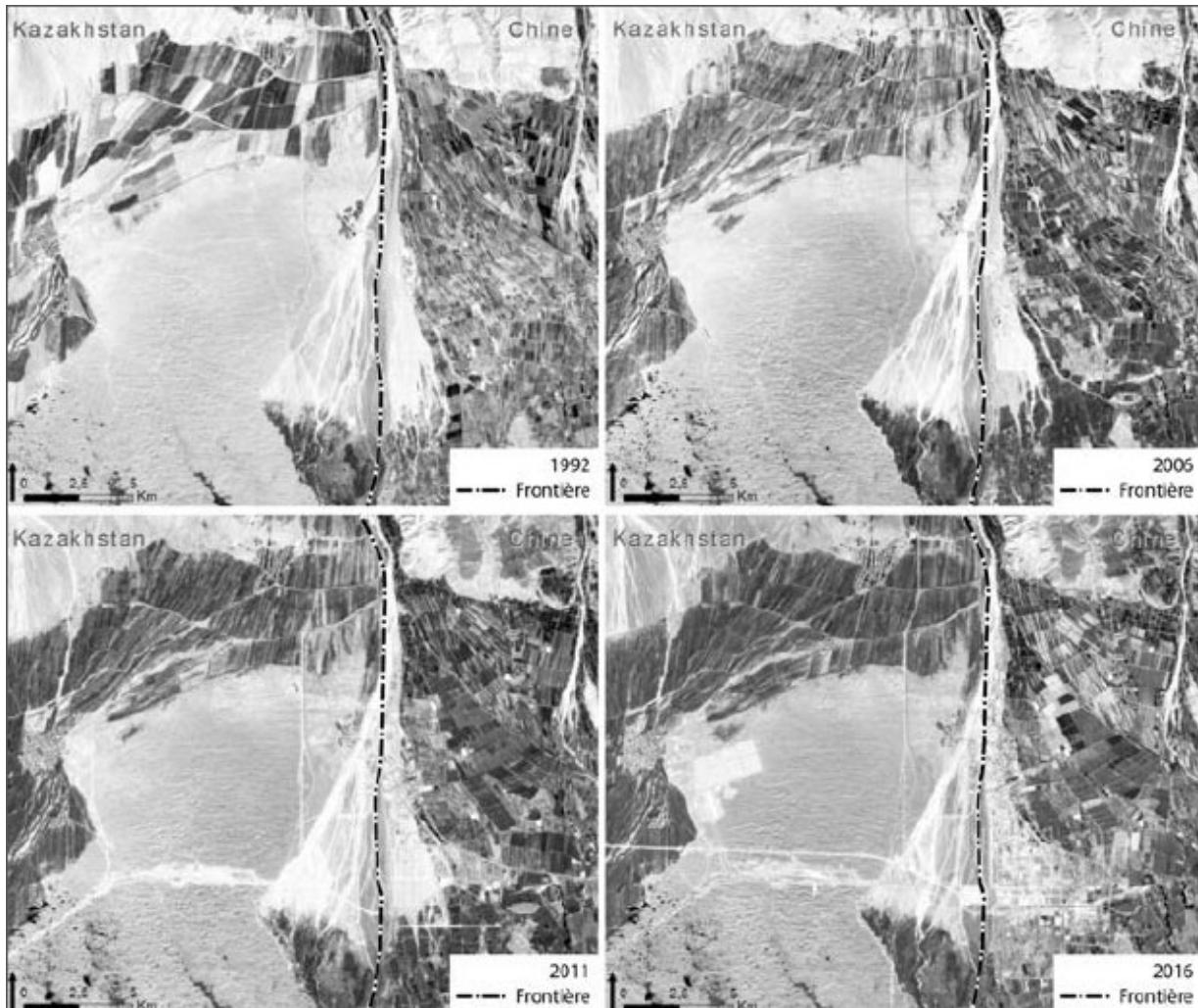
Malgré les déclarations de cohésion et de soutien réciproque, les travaux d'aménagement de la région transfrontalière de Khorgos semblent ne pas avancer de la même manière d'un côté et de l'autre de la frontière. Sur le territoire chinois, les chantiers débutent en 2006, après l'ouverture de la zone de libre-échange dès 2004, donc bien avant la formulation du projet *Belt and Road*. Par contre, du côté kazakhstanais, une loi sur la création des zones économiques spéciales sur le territoire de la république n'est approuvée qu'en 2011⁵.

Au vu des différences présumées dans le développement du territoire en question, nous avons envisagé d'étudier les transformations à travers une analyse diachronique des images satellite, afin de mieux interpréter l'évolution spatiale du territoire de Khorgos. Le traitement et l'interprétation des images concerneront notamment l'extension urbaine et l'évolution du bâti de part et d'autre de la frontière.

2.1. LA MÉTHODOLOGIE

Pour ce travail sur l'évolution du bâti frontalier de Khorgos, nous avons décidé d'utiliser des images des satellites de la NASA *Landsat* 5 pour les années 1992, 2006 et 2011, ainsi que *Landsat* 8 pour l'année 2016⁶ (figure 8.1).

FIGURE 8.1
Des images *Landsat* de la région de Khorgos, avant le traitement



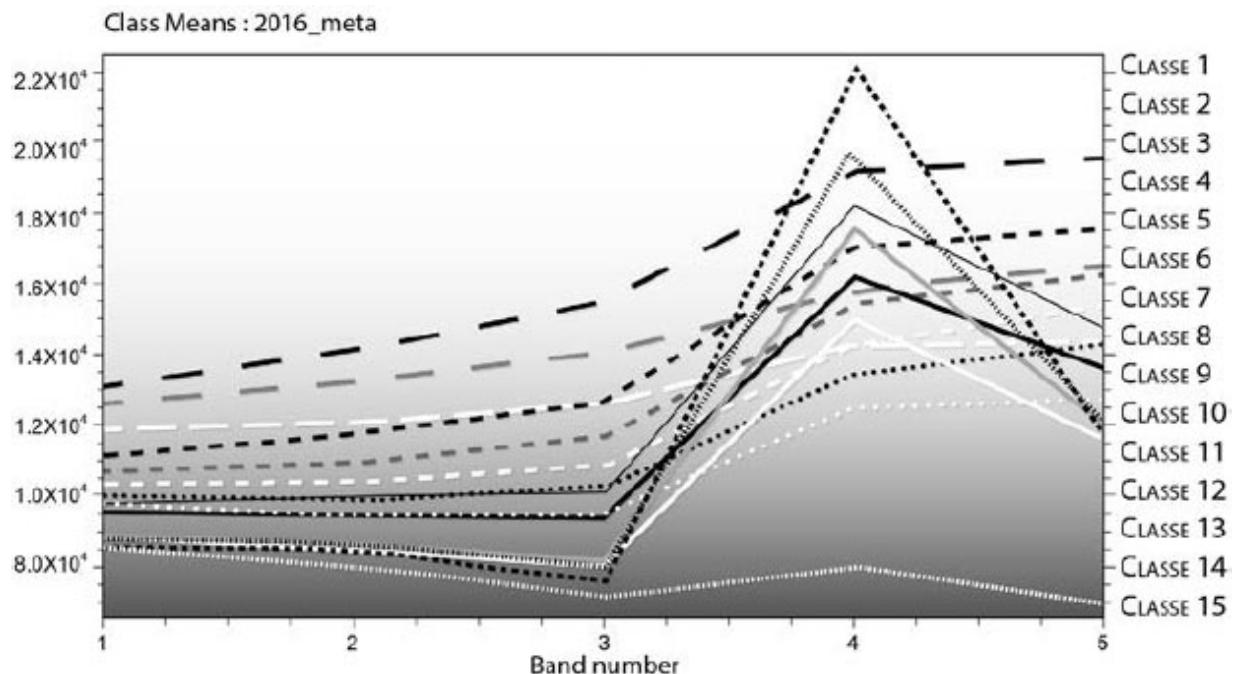
Source : D'après les images *Landsat 5*, avec l'autorisation du NASA Goddard Space Flight Center et du U.S. Geological Survey. *Landsat Image Gallery* (2019).

La résolution spatiale étant de 30 mètres pour les deux satellites, nous avons été en mesure de délimiter une zone urbaine, mais sans pouvoir prendre en compte les bâtiments de petites dimensions⁷. La résolution spectrale n'étant pas la même pour les deux capteurs, nous avons retenu les cinq premières bandes : bleu, vert, rouge, proche infrarouge et infrarouge à courte longueur d'onde⁸. Les images sélectionnées sur une période totale de 24 ans ont toujours été prises en été, afin d'éviter la couverture du territoire par les nuages.

Les dates choisies correspondent à des moments clés pour Khorgos : 1992, première année suivant l'indépendance du Kazakhstan ; 2006, année du commencement des travaux ICBC du côté chinois ; 2011, inauguration de l'ICBC du côté kazakhstanais ; et 2016, pour une date récente⁹.

Nous avons principalement utilisé la méthodologie de classification non supervisée¹⁰ avec 15 classes (figure 8.2).

FIGURE 8.2
Les signatures spectrales des 15 classes retenues



La classe 1 (tout en bas du schéma) fait certainement référence aux surfaces hydriques, car l'eau réfléchit très peu dans toutes les longueurs d'onde. Les surfaces végétalisées forment normalement des pics dans la bande proche infrarouge (bande 4). Les classes 3, 4, 6, 7, 8 et 9 indiquent donc des champs et de la végétation. Les classes 7 et 8 sont des champs agricoles que l'on retrouve notamment au nord-est de la ville de Khorgos du côté chinois.

L'objectif de ce travail de télédétection géopolitique est d'interpréter l'évolution du territoire de frontière, la classification des espaces végétalisés n'étant pas prioritaire. Le regroupement de la végétation et la distinction entre végétation anthropisée et non anthropisée ont constitué une étape de base afin d'isoler les groupes ayant une réflectance similaire, et de comprendre l'évolution notamment du bâti et de l'urbanisation.

Le sol nu¹¹ et le bâti réfléchissant beaucoup dans toutes les longueurs d'onde, notamment dans le proche infrarouge et l'infrarouge à courte longueur d'onde (bandes 4 et 5), la méthodologie non supervisée n'est pas suffisante et la distinction entre ces deux groupes nécessite une approche

plus précise. Certaines classes (11, 14 et 15) semblent correspondre entièrement à une surface non anthropisée, que nous avons définie comme « sol nu », au contraire d'autres classes (12 et 13) qui semblent correspondre au bâti des villes de Khorgos des deux côtés de la frontière et aussi aux chenaux asséchés du côté kazakhstanais.

La méthodologie des classifications emboîtées¹² n'a pas permis de résoudre le problème de la distinction entre *sol nu* et *bâti*, car les constructions isolées (assez présentes notamment dans les images plus anciennes) ne sont pas identifiées avec une méthode qui reconnaît les éléments en passant de proche en proche. Cette méthode nous a donc permis d'établir une carte d'occupation du sol avec quatre classes (*sol nu/bâti*, champs, végétation, surface humide), où *bâti* et *sol nu* sont dans la même classe, et où la végétation remarquable non anthropisée est distinguée de l'agriculture.

Afin de différencier la catégorie « *sol nu* » de celle du *bâti* et de pouvoir évaluer l'urbanisation de la région, nous avons choisi de réaliser une classification manuelle¹³. Cette méthodologie, basée sur la photo-interprétation et sur l'utilisation de critères concernant les bâtiments comme la compacité et l'échelle, nous a permis de différencier la catégorie « *bâti* » de celle de « *sol nu* ».

Cette analyse diachronique de l'occupation du sol de la région transfrontalière de Khorgos aura donc cinq classes : *bâti*, *sol nu*, agriculture, végétation et zones humides.

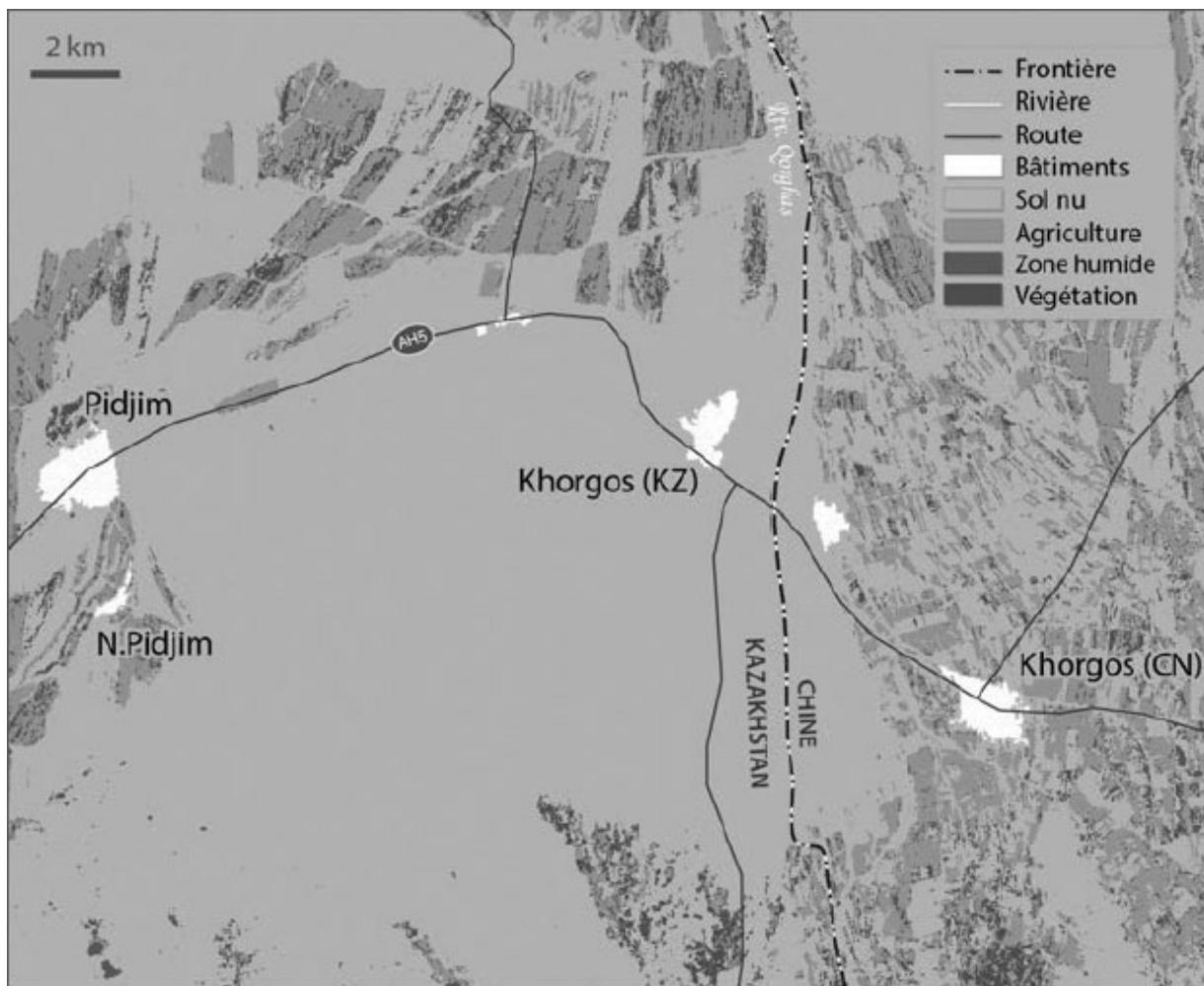
2.2. LE TERRITOIRE DE KHORGOS à LA CHUTE DE L'UNION SOVIÉTIQUE

Le premier instantané territorial étudié correspond à l'été 1992, quelques mois après la chute de l'Union soviétique et la création de la république indépendante du Kazakhstan (figure 8.3).

En regardant cette image, la frontière sino-soviétique, depuis peu sino-kazakhstanaise, est un espace vide, dépourvu de toute forme d'aménagement destinée à la coopération transfrontalière (Damiani et Bachelet, 2018). Cette représentation est présente malgré une perméabilité des échanges commerciaux qui augmente dès les années 1980 sur ce territoire, notamment grâce au statut de port commercial que Huoerguosi, la

Khorgos chinoise, acquiert en 1983, puis grâce au marché frontalier qui s'installe en août 1992 (Kellner, 2008).

FIGURE 8.3
Le territoire de Khorgos en 1992



Source : Rendu cartographique après le traitement de l'image *Landsat 5*.

La frontière en 1992 est nette et crée deux paysages totalement différents. Côté kazakhstanais, les éléments principaux sont la steppe, qui est intégrée dans la catégorie « sol nu » ; les grandes parcelles agricoles au nord, symptôme d'une organisation collective des terres encore présente ; une urbanisation très faible. Du côté chinois, l'espace est beaucoup plus anthropisé notamment en ce qui concerne l'agriculture. Des petites parcelles de champs indiquent une organisation agricole différente du système de collectivisation encore en place de l'autre côté de la frontière.

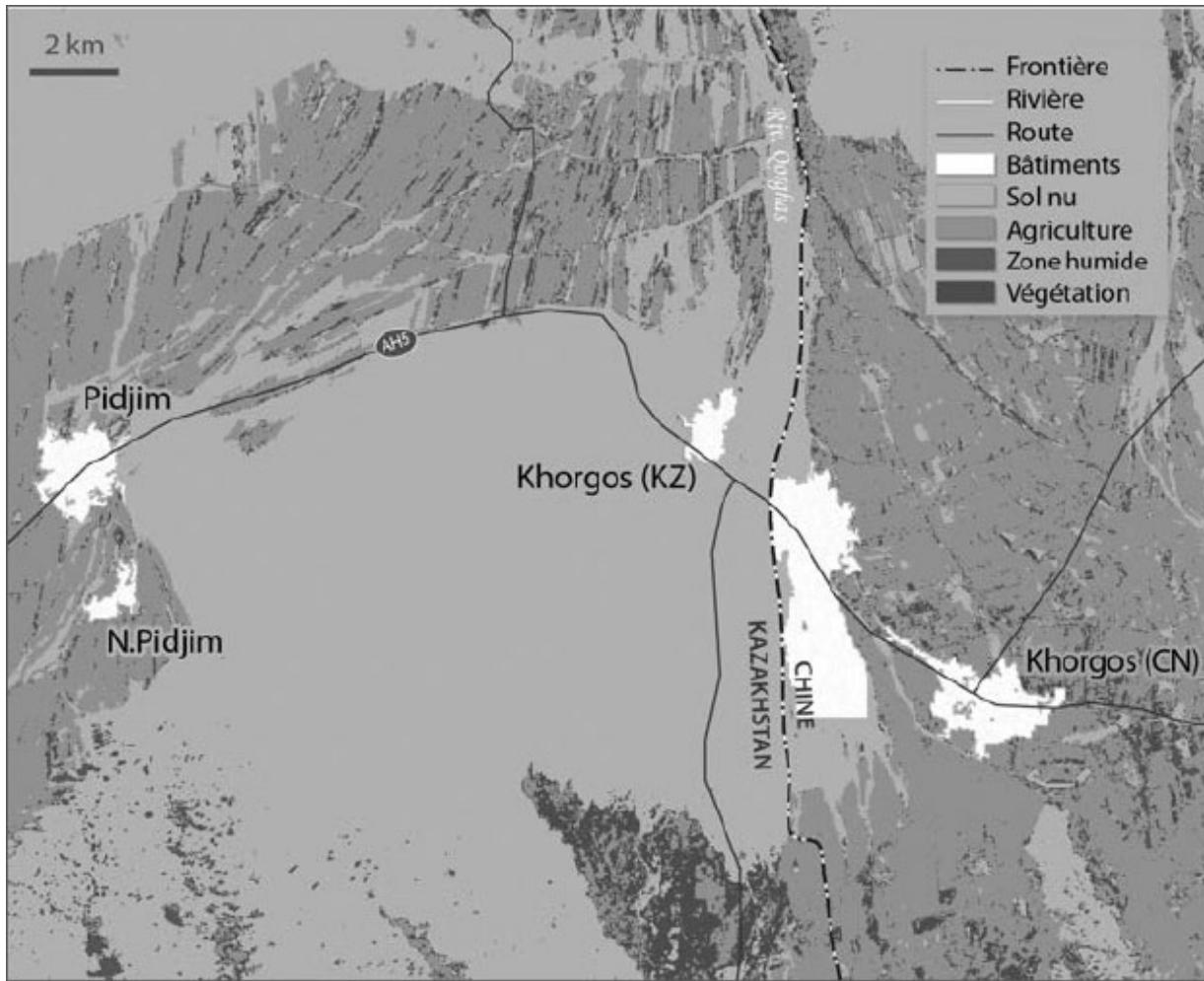
Les deux taches urbaines de la ville de Huoerguosi, bien que plus développées que la Khorgos kazakhstanaise, ne sont en réalité pas très étendues, surtout si l'on compare les images de 1992 avec celles de 2016. Les chenaux asséchés, qui ont été inclus dans la catégorie « sol nu », ne sont pas encore anthropisés et se présentent d'ailleurs comme le seul espace non anthropisé de la partie chinoise du territoire.

Du point de vue de l'aménagement du réseau des transports transfrontaliers, rien n'est encore en place et la seule *Asian Highway 5* traverse la région.

2.3. 2006 : LES PREMIERS GRANDS TRAVAUX DÉBUTENT À KHORGOS

L'instantané de l'été 2006 montre quelques modifications dans le territoire frontalier de Khorgos (figure 8.4). Les mutations les plus remarquables sont certainement du côté chinois, car l'expansion du bâti est en plein essor le long de la frontière dès la fin des années 1990 et prépare la mise en place de la zone de libre-échange dès 2004. Avec la tache de bâti se développent aussi la voirie et l'agriculture, l'ensemble de ces éléments montrant une évolution réelle de l'aménagement frontalier du côté chinois visiblement sous l'influence de la zone de libre-échange. De telles évolutions ne sont pas vraiment visibles du côté kazakhstanais de la frontière, dont les phénomènes plus remarquables sont un accroissement du bâti des centres de Pidjim et de Nizhny Pidjim à environ 15 kilomètres de la frontière. Une évolution des espaces cultivés est aussi perceptible du côté kazakhstanais. Non seulement l'agriculture se développe autour des espaces habités, mais elle change aussi de nature et les grandes parcelles de 1992 laissent place à de plus petites parcelles. Ce changement est probablement le résultat d'une politique de privatisation des terres qui aboutira notamment dans le nouveau code foncier et la loi sur la privatisation de 2003 qui permettra la location des terres agricoles par des étrangers pour une période de dix ans maximum¹⁴.

**FIGURE 8.4
La frontière en 2006**



Source : Rendu cartographique après le traitement de l'image *Landsat 5*.

En ce qui concerne les aménagements et les transports transfrontaliers, aucune mutation n'est à noter dans cette image de 2006 : les variations des territoires restent encore indépendantes et non connectées entre elles.

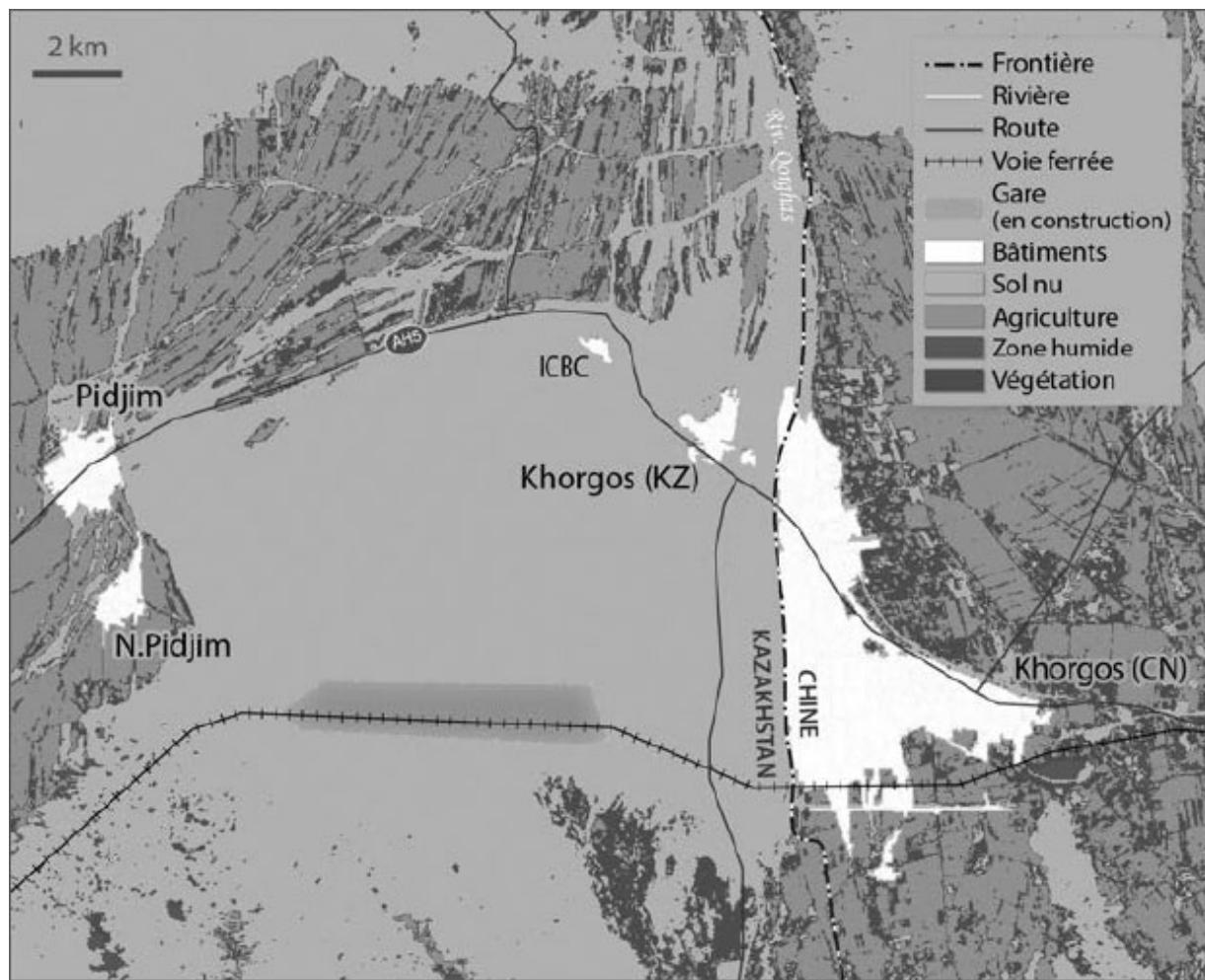
2.4. Des évolutions importantes en 2011

L'année 2011 est fondamentale dans l'évolution du territoire de Khorgos du côté kazakhstanais, car, en juillet 2011, la loi sur la création des zones de libre-échange est approuvée. Selon le texte législatif, « une zone économique spéciale est créée pour accélérer le développement et les productions modernes performantes et compétitives, attirer les investissements, les nouvelles technologies dans les industries et dans les régions, et augmenter l'emploi¹⁵ ».

Un nouveau paysage frontalier commence à prendre forme dans la partie kazakhstanaise avec un territoire de plus en plus ouvert à la coopération (figure 8.5). Le Centre international de coopération transfrontalière (ICBC) kazakhstanais, qui ouvre la même année, se situe stratégiquement le long de l'autoroute internationale, non loin du centre-ville. Une partie de l'ICBC kazakhstanais plus proche de la frontière et de l'ICBC chinois est déjà prévue, mais n'est pas encore visualisable sur les images. Un espace en chantier ressort au sud de la partie kazakhstanaise : il s'agit de la gare d'Altynkol en construction. Ce nœud ferroviaire permettra non seulement la connexion sur rails de Khorgos avec le réseau Almaty-Urumqi, mais aussi la création d'une étape ferroviaire extrêmement stratégique sur le réseau des nouvelles routes de la soie. Il s'agira de la deuxième gare transfrontalière entre le Kazakhstan et la Chine, après celle du poste-frontière Dostyk-Alashankou, située à environ 300 kilomètres au nord de Khorgos et achevée en 1990. L'image de 2011 montre que le tracé du côté chinois n'est pas encore visible du tout. Il n'est d'ailleurs pas encore complet côté kazakhstanais, puisque la connexion s'arrête à Zhetygen, à une trentaine de kilomètres au nord d'Almaty.

Des évolutions remarquables en ce qui concerne la densification du bâti sont à signaler du côté chinois de la frontière. L'expansion se manifeste notamment le long de la frontière vers le sud, soit vers les futurs dispositifs de la nouvelle ligne ferroviaire.

FIGURE 8.5 La frontière en 2011

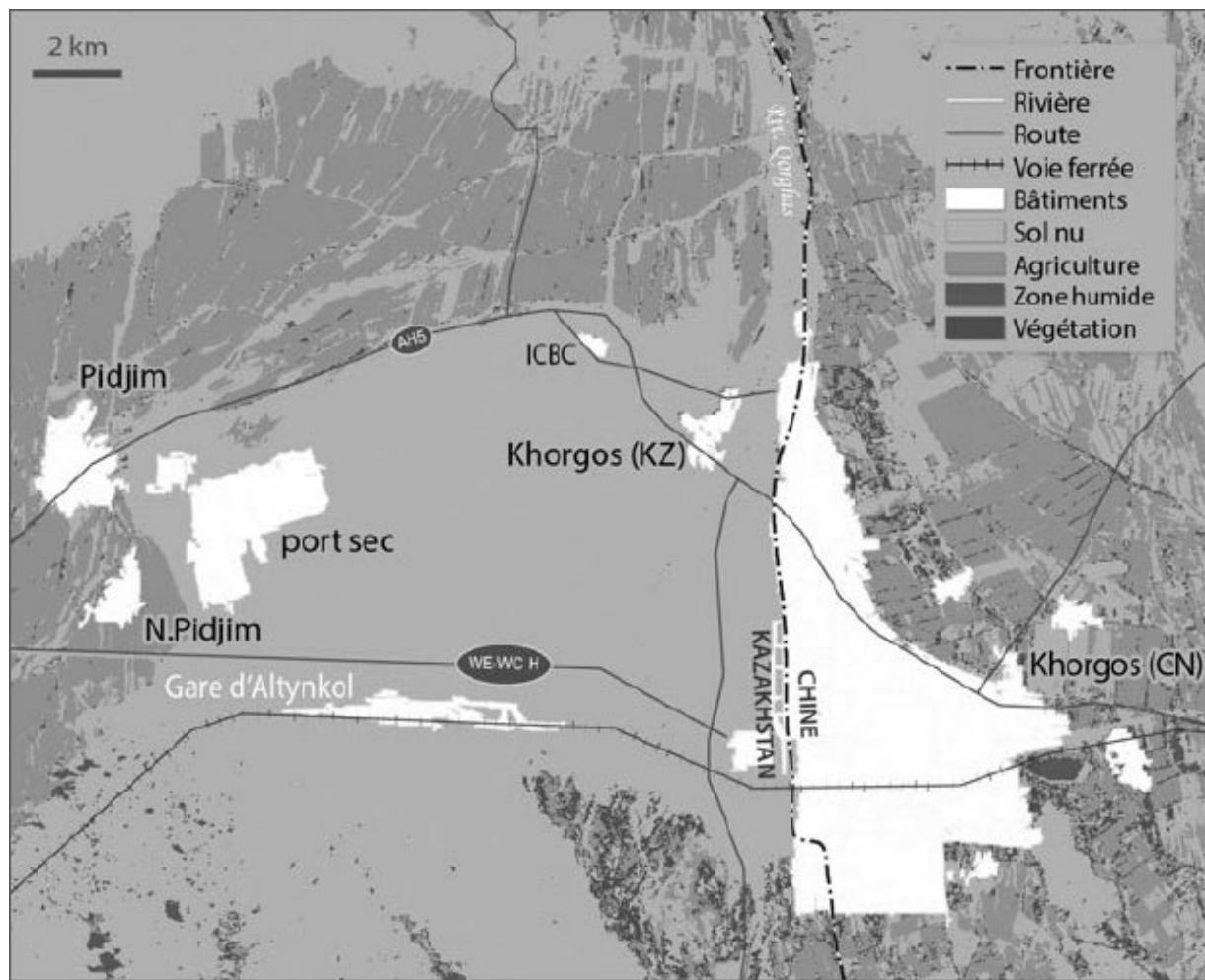


Source : Rendu cartographique après le traitement de l'image *Landsat 5*.

2.5. LA NOUVELLE KHORGOS SE PROFILE

Le paysage évolue considérablement entre 2011 et 2016. Deux structures vitales pour l'évolution de la nouvelle Khorgos sur la route de la soie sont en place du côté kazakhstanais (figure 8.6). Il s'agit, d'une part, de la gare d'Altynkol et de la ligne ferroviaire, achevées en 2012. La distance d'environ 30 kilomètres entre la gare et l'ICBC sera assurée par une ligne de bus. D'autre part, au nord de la gare, le port sec (*dry port*) a été finalisé en 2015. Ce dispositif permet la gestion logistique des conteneurs et le transfert des rails à modèle standard (1435 mm) utilisé par la Chine, aux rails selon le modèle russe (1520 mm) utilisé au Kazakhstan.

FIGURE 8.6
La frontière en 2016



Source : Rendu cartographique après le traitement de l'image *Landsat 8*.

Une nouvelle infrastructure se profile aussi sur l'image satellite de 2016 : la nouvelle autoroute internationale Europe occidentale-Chine occidentale, depuis la Baltique jusqu'à la Chine. Ce nouveau corridor routier est un projet lancé en 2009, porté notamment par la Banque asiatique de développement, la Banque mondiale et les Nations Unies. Inscrite dans le Programme régional de coopération économique de l'Asie centrale (CAREC), cette autoroute est le fleuron du programme d'État *Nurly Jol*, voulu par l'ancien président kazakhstanais Nazarbaïev, traversant le Kazakhstan et créant ainsi une nouvelle liaison routière entre Almaty, Khorgos et Urumqi. Un nouveau tracé entre Almaty et Khorgos réduira le temps de trajet entre les deux villes de 5 heures à 2 heures 30¹⁶.

Malgré les mutations sur le territoire kazakhstanais constatables dans l'image de 2016, la frontière continue à séparer deux types de paysages bien différents. Les dispositifs du côté kazakhstanais sont éloignés entre eux et

une vaste étendue non anthropisée reste présente. Le bâti est très peu développé de ce côté de la frontière et les surfaces agricoles restent limitées. Du côté chinois en revanche, la tache urbaine est de plus en plus étendue et dense. L'étalement se manifeste toujours vers le sud, le long de la frontière, occupant l'espace des chenaux asséchés, avec des surfaces agricoles toujours présentes autour du bâti.

3. UNE FRONTIÈRE, DEUX TERRITOIRES, UN PROJET

Les nouveaux territoires de Khorgos se profilent et la frontière modifie le paysage maintenant plus que jamais. La mise en place des projets de Khorgos en tant que nœud stratégique de la *Belt and Road Initiative* met en évidence un développement local bien différent entre les deux pays. Nonobstant l'existence de projets véritablement transfrontaliers comme l'accord de 2017 pour la création d'une digue sur la rivière Khorgos afin de préserver les infrastructures des risques d'inondation, les territoires en réalité ne se mêlent pas, et la mise en place de l'ICBC kazakhstanais contigu à la structure chinoise (185 hectares prévus du côté kazakhstanais contre 343 du côté chinois¹⁷) prend plus de temps à se mettre en place. Beijing met toujours plus en avant l'aspect national du projet par rapport à l'aspect transfrontalier, comme on peut par exemple le remarquer dans les représentations de Khorgos proposées par le site de l'Académie chinoise des sciences sociales (CSSN, 2012).

La frontière, bien que très fermée, crée des territoires autour d'elle (Amilhat Szary, 2016) et c'est effectivement le cas pour Khorgos, une région historiquement peu développée des deux côtés de la frontière, et qui voit depuis une vingtaine d'années son paysage transformé en espace vécu (Frémont, 1999 [1976]).

Par contre, les évolutions sont bien différentes des deux côtés et chaque changement ne produit pas un effet miroir de part et d'autre. L'anthropisation du territoire, par exemple, qu'il s'agisse de l'augmentation du bâti ou des espaces cultivés, se manifeste surtout du côté chinois où la ville de Huoerguosi dépasse désormais les 80 000 habitants. En deux décennies, le bâti du côté chinois a démultiplié par 20 sa surface en passant de 2 km² à 40 km². Du côté kazakhstanais, les centres urbains Pidjim, Nizhny Pidjim et Khorgos ne totalisent pas plus de 10 000 habitants¹⁸. Bien

évidemment, les deux pays n'ont ni la même démographie (le Kazakhstan ayant 77 fois moins d'habitants que la Chine) ni la même densité (5,7 hab./km² au Kazakhstan contre 148 hab./km² en Chine).

La Chine est une puissance démographique et elle n'hésite pas à utiliser cet atout et à mobiliser ses citoyens pour un peuplement de la frontière, comme d'ailleurs elle l'a déjà fait dans le reste du Xinjiang. La mobilité des Chinois n'a pas que des répercussions sur le territoire national, car le Kazakhstan compte parmi les pays les plus concernés par la migration chinoise et l'opinion publique ne l'ignore pas. Le Service des frontières comptabilise entre 150 000 et 200 000 entrées par an, et certains n'hésitent pas à parler de « sinisation du Kazakhstan » (Sadovskaya, 2015). Les médias et les experts kazakhstanais essayent d'apaiser l'opinion publique en affirmant que, parmi les travailleurs chinois qui migrent dans leur pays, beaucoup sont d'ethnie kazakhe (TengriNews, 2014)¹⁹.

Si, du côté chinois, les mutations du territoire passent principalement par l'anthropisation et la création de structures commerciales et de zones d'échanges, du côté kazakhstanais c'est l'aménagement d'infrastructures de transport (la gare d'Altynkol, le port sec) capables de faciliter l'acheminement de la marchandise chinoise vers l'Ouest qui prime.

Une asymétrie dans le projet de développement du territoire de Khorgos est donc bien en place dès le début. Même si généralement l'asymétrie frontalière est le résultat d'une politique unilatérale (Ritaine, 2009), dans le cas de Khorgos, l'asymétrie est le résultat d'actions et d'intentions de développement différenciées de chaque partie, à partir d'une asymétrie structurelle, miroir des dissemblances démographiques, et de puissance entre les deux pays. La frontière a donc créé des espaces vécus et établi des nouvelles fonctions aux territoires sur les nouvelles routes de la soie.

CONCLUSION

Cette analyse à très grande échelle de la région transfrontalière de Khorgos nous a permis d'envisager le phénomène géopolitique et géoéconomique des nouvelles routes de la soie sous l'angle des représentations et du développement local de ce territoire. Khorgos, au croisement entre le monde chinois et le turco-nomade, incarne les échanges et les rivalités qui ont toujours existé entre ces acteurs. Aujourd'hui Khorgos est l'emblème

d'un projet qui s'affiche comme de coopération et d'échange international. Cette région met en relation la Chine, de plus en plus décomplexée vis-à-vis des projets de puissance qu'elle est en train de mettre en place à l'échelle eurasienne et mondiale, et le Kazakhstan, le plus grand pays enclavé au monde, extrêmement demandeur d'une meilleur connexion de son territoire et d'une nouvelle image de puissance régionale. Beijing a besoin d' Astana en tant que marché pour sa production et comme passerelle stratégique vers l'Ouest, et Astana a besoin de Beijing pour créer sa nouvelle image : *a priori* l'échange semble donc gagnant-gagnant.

Une analyse plus fine à partir des images satellite de Khorgos permet de lire des dynamiques complètement différentes dans l'évolution de la région. La Chine modifie ses territoires dans des temporalités très courtes, en créant des espaces d'échanges et en développant l'urbanisation. Astana aménage les nouveaux espaces frontaliers plus lentement et de manière différente, presque complémentaire et en fonction de la Khorgos chinoise, à travers notamment la création d'espaces de gestion logistique et d'infrastructures de transport pour la marchandise chinoise. Paradoxalement, malgré les projets de cohésion territoriale continentale, la frontière de Khorgos est donc de plus en plus présente et visible, dans un contexte de crainte de « sinisation » qui s'installe depuis plusieurs années déjà dans l'opinion publique du pays.

À l'avenir, il s'agira de voir si Astana parviendra à gérer sa relation avec le voisin, de manière à préserver son rôle d'accompagnement stratégique dans le développement de Khorgos, et, à plus petite échelle, son rôle de facilitateur de la mise en place de deux corridors eurasiatiques sur trois dans les nouvelles routes de la soie sans remettre en cause ses spécificités culturelles et sa souveraineté territoriale.

BIBLIOGRAPHIE

Закон Республики Казахстан от 21 июля 2011 года № 469-IV. « О специальных экономических зонах в Республике Казахстан » (Loi de la République du Kazakhstan du 21 juillet 2011, n° 469-IV « Sur les zones économiques spéciales de la République du Kazakhstan »), <https://online.zakon.kz/document/?doc_id=31038117#pos=49;-227>, consulté en mars 2019.

Земельный кодекс Республики Казахстан Кодекс Республики Казахстан от 20 июня 2003 года № 442 (Code foncier de la République du Kazakhstan Code de la République du Kazakhstan du 20 juin 2003, n° 442), <https://zakon.uchet.kz/rus/docs/K030000442_>, consulté en mars 2019.

Китайская миграция в Казахстан может усилиться через 10 лет – эксперт (La migration chinoise au Kazakhstan pourrait s'intensifier dans dix ans – expert) (2014). <https://tengrinews.kz/kazakhstan_news/kitayskaya-migratsiyakazahstan-usilituya-10-let-ekspert-262236/>, consulté en novembre 2018.

Astarita, C. et I. Damiani (2016). « Géopolitique de la Nouvelle Route de la Soie », *Géoéconomie*, 2016, vol. 2, n° 79, p. 57-94.

Chinese Social Science Net (CSSN) (2012). « 中国与中亚的外交政策 », 18 avril, <www.cssn.cn/gj/gj_gjwtyj/gj_elsdozy/201311/t20131101_823277.shtml>, consulté le 3 avril 2019.

Damiani, I. et V. Bachelet (2018). « Représentations géopolitiques sur la Route de la Soie, une étude à l'aide de l'analyse cartographique et du traitement d'images satellites », *L'Espace politique*, vol. 1, n° 34.

Données démographiques officielles du district de Panfilov (Kazakhstan) (s. d.). <www.panfilov-akimat.gov.kz>, consulté le 12 juin 2019.

Frémont, A. (1999 [1976]). *La région, espace vécu*, Paris, Flammarion.

Gerson, M.S. (2010). « The Sino-Soviet Border Conflict Deterrence, Escalation, and the Threat of Nuclear War in 1969 », *Center for Naval Analyses*, <https://www.cna.org/CNA_files/PDF/D0022974.A2.pdf>, consulté en juin 2018.

Kellner, T. (2008). *L'Occident de la Chine, Pékin et la nouvelle Asie centrale (1991-2001)*, Paris, Presses universitaires de France.

Kellner, T. (2011). « Le règlement des questions frontalières... entre la République populaire chinoise et ses voisins centrasiatiques », *Relations internationales*, vol. 1, n° 145, p. 27-51.

Khorgos Gateway (s. d.). « Біз туралы », <<http://kz.khorgosgateway.com/sections/company>>, consulté le 4 avril 2019.

Khorgos ICBC (s. d.). « About Us », <www.mcps-khorgos.kz/en/node/8>, consulté le 3 avril 2019.

Lasserre, F. et É. Mottet (2018). « L'initiative “*Belt and Road*”, stratégie chinoise du “Grand Jeu” ? », *Diplomatie*, n° 90, p. 36-40.

Ministère des Affaires étrangères (MAÉ), Commission nationale du Développement et de la Réforme (2015). *Construire ensemble la Ceinture économique de la Route de la Soie et la Route de la Soie maritime du XXI^e siècle – Perspectives et actions*, Beijing, <www.fmprc.gov.cn/fra/zxxx/t1251984.shtml>, consulté le 3 avril 2019, désormais sur <<https://droitfrancechine.org/wp-content/uploads/2018/04/II-1-Construire-ensemble-ceinture-eco-Route-de-la-Soie.pdf>>, consulté le 15 juillet 2019.

Ritaine, E. (2009). « La barrière et le checkpoint : mise en politique de l'asymétrie », *Cultures et Conflits*, vol. 1, n° 73.

Sadovskaya, E. (2015). « Китайская миграция в Казахстане (La migration chinoise au Kazakhstan) », *Demoskol Weekly*, n° 629-630.

Schatz, E. (2012). *Modern Clan Politics : The Power of “Blood” in Kazakhstan and Beyond Couverture*, Washington, DC, University of Washington Press.

TengriNews (2014). Китайская миграция в Казахстан может усилиться через 10 лет – эксперт, 23 septembre, <https://tengrinews.kz/kazakhstan_news/kitayskaya-migratsiya-kazakhstan-usilitsya-10-let-ekspert-262236/>, consulté le 3 avril 2019.

-
1. Une échelle est un rapport de réduction. Une échelle au millième (10^{-3}) permet de présenter de petits territoires ; une échelle au millionième (10^{-6} , donc 1 000 fois plus petite) permet de représenter de grands territoires.
 2. *La victoire de Khorgos de 1758*, une gravure réalisée en 1774 par Jacques-Philippe Le Bas d'après un tableau de Jean-Denis Attiret, missionnaire français à la cour de la dynastie Qing et portraitiste de l'empereur chinois pendant une partie du XVIII^e siècle.

3. Accessible en 2019 sur le portail *Belt and Road*, <<https://eng.yidaiyilu.gov.cn/sljs/1080.htm>>, consulté le 3 avril 2019.
4. Cosco est une entreprise publique chinoise, parmi les plus importantes compagnies de transport maritime du monde et Lianyungang Port est une entreprise privée chinoise dans le même domaine.
5. La loi N.469-IV du 21 juillet 2011.
6. Le *Landsat* 5 était en orbite jusqu'en 2013 et le *Landsat* 8 est encore en orbite.
7. La résolution spatiale indique la dimension de la zone couverte par un pixel. Les satellites *SPOT* avec une meilleure résolution spatiale ne couvrent pas la région de Khorgos.
8. *Landsat* 5 compte six bandes multispectrales à 30 mètres et *Landsat* 8 en compte huit.
9. Nous ne constatons pas beaucoup de variations entre 2016 et 2018.
10. Classification automatique de l'espace, sans utiliser des échantillons.
11. L'expression « sol nu » indique les terrains non cultivés, non bâties et à la végétation peu développée.
12. Méthode qui permet d'affiner de proche en proche la définition des classes.
13. Segmentation de l'image en objets selon la similarité des pixels.
14. Code foncier de la République du Kazakhstan Code de la République du Kazakhstan du 20 juin 2003, n° 442, <https://zakon.uchet.kz/rus/docs/K030000442_>, consulté en décembre 2018. Le projet de loi de 2016 sur la réforme agraire voulait prolonger le bail des terres pour les étrangers à 25 ans, mais suite à des protestations dans tout le pays le président a repoussé la décision.
15. Loi de la République du Kazakhstan du 21 juillet 2011, n° 469-IV « Sur les zones économiques spéciales de la République du Kazakhstan »), <https://online.zakon.kz/document/?doc_id=31038117#pos=69;7>, consulté en mars 2019.
16. <<https://yvision.kz/post/778784>>, consulté le 12 juin 2019.
17. Données du Bureau du conseil économique et commercial de l'ambassade de Chine au Kazakhstan (2012).
18. Données officielles du district de Panfilov, <<http://www.panfilov-akimat.gov.kz>>, consulté en décembre 2018.
19. La migration chinoise au Kazakhstan pourrait s'intensifier dans dix ans – expert (2014), <https://tengrinews.kz/kazakhstan_news/kitayskaya-migratsiya-kazahstan-usilitya10-let-ekspert-262236/>, consulté en novembre 2018.

CHAPITRE 9

LA BRI, FACTEUR DE STABILISATION DANS LA POLITIQUE DU XINJIANG ?

Emmanuel Lincot

Dans le discours qu'il prononce à Astana (2013), et qui marque le lancement officiel du projet *Belt and Road Initiative* (BRI), Xi Jinping se livre à une véritable profession de foi. Elle repose sur la confiance qui vise à subordonner l'avenir de l'économie chinoise à un projet d'investissements à vocation internationale dans le domaine des infrastructures de plusieurs milliards de dollars ; le succès de ce projet dépendant non seulement de la solvabilité des pays emprunteurs, mais aussi de la sécurisation de régions musulmanes en proie à une forte instabilité. Pour faire face à ces défis, la pérennité des rapports entre le centre (la Chine) et sa périphérie (l'Asie centrale) est une priorité. En cela, l'Asie centrale est aussi un laboratoire pour la diplomatie et l'économie chinoises. Les importations croissantes de la Chine en matière d'hydrocarbures (qu'elle contrebalancera probablement un jour par sa richesse dans le domaine des terres rares) ont engagé ses dirigeants dans une voie de coopération renforcée avec cette partie du monde et plus particulièrement avec le Pakistan voisin pour relier la zone portuaire de Gwadar à l'oasis de Kachgar au Xinjiang. Cette province du Nord-Ouest s'en trouve profondément bouleversée. Lorsqu'il fallait encore trois jours au siècle dernier pour relier depuis Beijing la frontière du Kazakhstan par le train, quelques heures désormais suffisent. Glacis stratégique, réservoir de ressources, l'Asie centrale offre une profondeur de

champ que la Chine a redécouvert à la faveur des indépendances (1991) de ces anciennes Républiques soviétiques. C'est aussi à travers l'Asie centrale et dans la mise en valeur de ses territoires que la Chine collabore avec son partenaire russe.

Au reste, Moscou et Beijing se sont parfois retrouvées pour dénoncer l'immixtion des États-Unis et de l'OTAN dans cette partie du monde. L'imposition des sanctions occidentales a contribué à renforcer la nature de leur relation. Ainsi, les deux puissances ont conclu en 1996 un partenariat stratégique, puis signé un traité d'amitié en 2001, et réglé leurs conflits territoriaux en 2004. À bien des égards, la Russie et la Chine ont non seulement un passé révolutionnaire commun, mais elles partagent nombre de caractéristiques en matière de gouvernance. Elles n'ont de cesse que de vouloir contrecarrer les forces centrifuges qui les animent. Cette tendance explique l'articulation essentielle établie entre leurs choix de politique intérieure et extérieure. L'atout non négligeable de la Russie est de proposer à la Chine, en Asie centrale même et au-delà, une action de sécurisation et de stabilisation, par l'utilisation de ses forces armées. L'Organisation du Traité de sécurité collective (OTSC), créée en 2002, mais aussi son parapluie nucléaire peuvent y pourvoir même si la Chine ne cesse d'augmenter chaque année son propre budget militaire. Signe des temps : les officiels russes et chinois insistent régulièrement sur le fait qu'ils ont des intérêts légitimes en matière de sécurité, ce que négligent de prendre en compte, selon eux, les pays occidentaux. En définitive, pour ce qui concerne l'Asie centrale, la Chine et la Russie partagent un même objectif : limiter la présence américaine en Asie centrale – fermeture des bases aériennes américaines en Ouzbékistan (2005) et au Kirghizstan (2014) – et dans le prolongement naturel de celle-ci, le Moyen-Orient.

Dans les faits, c'est Beijing qui a réellement pris l'initiative du désenclavement de l'Asie centrale, devançant à la fois les Occidentaux et les Russes¹, en inaugurant un premier oléoduc du Kazakhstan vers la Chine (2005), puis un gazoduc depuis le Turkménistan (2009). Ces différentes réalisations sont autant d'éléments qui viennent briser le monopole d'influence russe : en créant des voies distinctes, elles permettent à ces pays de renégocier plus avantageusement les accords de transit bilatéraux avec Moscou, voire partiellement de se passer de l'intermédiaire russe. Pour le moment toutefois, Moscou et Beijing voient dans leur interaction dans les affaires internationales un facteur de poids croissant, et ce, tout

particulièrement en Asie centrale où Russes et Chinois s'associent pour y contrer le danger que représente le terrorisme islamiste. On comprendra d'autant mieux que le Xinjiang est un carrefour essentiel des intérêts stratégiques de la Chine en ce que cette province du nord-ouest du pays donne accès non seulement à l'Asie centrale et à la Russie, mais aussi aux régions du Cachemire et du nord de l'Inde. En d'autres mots, le Xinjiang est le nouvel axe-pivot de la stratégie chinoise en Eurasie. Dans la vaste réorganisation des forces armées décidées en 2016 par Xi Jinping, tout indique que l'immense zone Ouest (40 % du territoire) comprenant les provinces du Xinjiang, du Tibet, du Qinghai, du Sichuan, de Chongqing, du Gansu, du Guizhou et du Yunnan est devenue prioritaire. Proche des foyers terroristes d'Asie centrale et de l'Afghanistan, peuplé de minorités, ce nouveau théâtre sera chargé de faire face aux menaces internes venant du Tibet et du Xinjiang, avec des effectifs militaires qui rassembleront plus du tiers des forces armées chinoises.

La nouvelle image territoriale et structurelle de l'Armée populaire de libération (APL) ainsi envisagée fait partie du projet de modernisation des armées chinoises dont l'achèvement est prévu en 2020 (Yacine, 2016). Plus fondamentalement, l'intérêt que porte la Chine pour le Xinjiang nous renvoie à plusieurs faits observables. Le premier, de nature historique, rappelle que cette partie occidentale de la Chine a été réinvestie dans sa profondeur stratégique au moment même où l'Empire – sous la dynastie Qing (1644-1911) – se voyait essentiellement menacé dans sa partie orientale par les puissances impérialistes occidentales (Perdue, 2005). Le deuxième met aux prises une minorité ethnique, les Ouïghours, encore majoritaires dans les oasis méridionales de la province, face à l'écrasante majorité Han. L'inégalité de leurs rapports n'est pas seulement de nature démographique. Ce sont bien deux systèmes de valeurs qui s'affrontent. L'un se réfère à l'islam ; l'autre à une tradition impériale et à une idéologie marxiste. En somme, la divergence entre chacune de ces visions du monde fait du Xinjiang le laboratoire vivant des contradictions politiques engendrées par des rivalités politiques qu'accentuent les enjeux engendrés par la mondialisation. Ces rivalités à la fois culturelles et idéologiques provoquent de part et d'autre une radicalité exacerbée par des facteurs exogènes dont il faut rappeler ici l'importance.

1. LA LUTTE CONTRE LE TERRORISME ISLAMISTE INTERNATIONAL COUPLÉE À UNE STRATÉGIE DE DÉVELOPPEMENT

Fondamentalement, les autorités chinoises ont pris la mesure des risques de radicalité de la minorité ouïghoure dès l'effondrement de l'URSS. Les échecs du voisin soviétique, en matière de politique sécuritaire, au Caucase ou en Afghanistan, restent l'obsession du régime chinois (Bianco, 2014 ; Bougon, 2017). Rappelons qu'au même titre que la Russie, la Chine est une puissance constituée de plusieurs minorités musulmanes (Meaux, 2010). Si l'Organisation de coopération de Shanghai (OCS) permet une large coopération entre ses membres en matière de contre-terrorisme avec son centre basé à Tachkent, capitale de l'Ouzbékistan, l'effondrement de Daech et ses conséquences – le retour de plusieurs centaines de combattants djihadistes daghestanais et ouïghours respectivement au Caucase et au Xinjiang – laissent présager un développement de nouveaux foyers de crise, auxquels la Russie, mais aussi la Chine sont directement confrontées. Pour y faire face, la Chine s'est dotée d'un arsenal juridique sous la forme d'une loi votée le 27 décembre 2015 par l'Assemblée nationale populaire lui permettant de lutter contre « toute forme de terrorisme » et de tenir compte de « l'évolution de celui-ci autant sur le territoire national qu'à l'étranger par des moyens à la fois préventifs et répressifs ». Il s'agit de défendre non seulement les intérêts vitaux de ses propres ressortissants, mais aussi de participer davantage à des initiatives de coopération multilatérale en matière de lutte contre le terrorisme. D'où sa coopération au Processus d'Istanbul ou au Global Counterterrorism Forum (GCTF). L'engagement de la Chine sur le plan diplomatique dans ses efforts à vouloir éradiquer le terrorisme a été suivi par la mise en place d'une coalition avec trois de ses voisins parmi les États musulmans de l'Asie centrale : le Pakistan, l'Afghanistan et le Tadjikistan.

C'est précisément dans l'un ou l'autre de ces pays qu'un certain nombre de radicaux ouïghours ont trouvé refuge et fait allégeance à des organisations terroristes proches de Daech ou d'Al Qaida. D'une manière générale, l'Asie centrale représente une partie territoriale importante du califat idéalisé par Daech/État islamique. Elle est, selon la formule consacrée, la « Wilayat Khorasan » dotée d'une organisation militaire propre, l'EI-Khorasan (EI-K) et de groupes militaires islamistes affiliés,

mais autonomes (MOI, Ansarullah, Al-Tawhid-wad-Djihad, Imam al-Boukhari, Djammat Sabri, Djannat Ochiklari, Union pour le Djihad islamique, etc.). Cette dénomination désigne aussi bien le lieu de regroupement des djihadistes centrasiatiques sur un territoire de djihad étranger que la zone d'action de Daech en Asie centrale. De toute évidence, les moyens mis en œuvre par l'Organisation du traité de sécurité collective (OTSC) et principalement par la Russie sont, dans les faits, en grande partie inadaptés pour répondre aux défis que représente la menace multiforme, surtout psychologique, clandestine et mafieuse, exercée par Daech. La Chine semble vouloir y répondre par des choix stratégiques plus ambitieux : ceux consistant à s'attaquer aux racines du mal (trafics, corruption, chômage, fanatisme, ignorance, insécurité, etc.) par une politique de coopération inclusive et non exclusive.

Au Tadjikistan seulement, la Chine s'est imposée depuis le Xinjiang voisin, et sur un plan strictement économique (réfection en cours de la route de la frontière chinoise à Mourghab et au-delà, livraisons de plus en plus régulières de marchandises par des centaines de camions chinois) considérant que le développement est pour les dirigeants de Beijing une réponse incontournable au problème du terrorisme. D'une manière plus générale, la Chine a des liens forts avec l'ensemble de l'Asie centrale. Elle est la première partenaire commerciale non seulement du Tadjikistan, mais aussi du Kirghizstan, que seul le col du Torougart sépare du Xinjiang. Elle est par ailleurs la première importatrice de produits turkmènes. Outre l'Organisation de coopération de Shanghai (OCS), qui facilite le dialogue multilatéral entre ses différents interlocuteurs, le Programme régional de coopération économique pour l'Asie centrale (CAREC) et, plus récemment, la Banque asiatique d'investissement dans les infrastructures (BAII) constituent deux des plus importantes institutions facilitant, chacune, le développement de projets économiques communs. Ces derniers portent principalement sur une base d'investissements dans le secteur agricole (irrigation, etc.) et dans ceux des télécommunications, de l'électricité, et du transport. Dans cette configuration globale, le Kazakhstan et l'Ouzbékistan ne sont pas en reste. Ils constituent autant de points d'arrimage évidents à la politique *Belt and Road Initiative* (BRI) déployée par Beijing depuis le Xinjiang.

Ainsi, selon un article récent et émanant d'une officine gouvernementale,

en 2018, près de 450 milliards de RMB [ont été] investis dans la région autonome du Xinjiang. Les projets concernés par ce plan d'investissements se concentrent principalement sur l'expansion de l'aéroport d'Urumqi, la capitale provinciale, et la modernisation des réseaux ferrés et routiers de la province. D'autres projets concernent le réseau électrique et la gestion de l'eau au Xinjiang. Ces nouveaux investissements témoignent de la volonté de la Chine de faire du Xinjiang un hub important vers l'Asie centrale et le Pakistan. La province du Xinjiang est au centre de l'initiative « Belt and Road » (OborEurop, 2018).

Par conséquent, la connexion entre la Chine et l'Asie centrale donne accès – à travers l'ensemble du continent eurasien – à un marché de plusieurs dizaines de pays et des millions de consommateurs potentiels.

En construisant de nouvelles infrastructures de transport au Xinjiang, la Chine espère booster ses échanges avec ses voisins occidentaux. [...] La Chine espère donc ouvrir économiquement ces provinces de l'Ouest après avoir réussi à développer son littoral. Le déséquilibre économique entre les deux régions est un problème majeur pour la Chine. Le développement des nouvelles routes de la Soie pourrait permettre de réduire ce déséquilibre (OborEurop, 2018).

Suivant l'ancienne route par le Gansu et Lanzhou et Khorgos au Xinjiang, une des branches du projet *Belt and Road Initiative* (BRI) continue par le nord de l'Iran, puis par l'est de l'Irak, la Syrie, la Turquie et le Bosphore, avant d'obliquer vers le nord-ouest, vers la Bulgarie, la Roumanie, la République tchèque et l'Allemagne. Après Duisburg, une des directions allemandes desservies par les voies ferrées venant de Chine et de Russie avec Leipzig et Hambourg, elle bifurque ensuite vers Rotterdam pour ensuite rebrousser chemin en direction du sud-est vers Venise où elle rejoint la route maritime. On l'aura compris : de l'accès à l'Union européenne dépendent pour la Chine une sécurisation et un développement de l'Asie centrale. Quelques données chiffrées permettront de saisir l'extraordinaire dynamisme du Xinjiang sur le plan économique. Même si ces données sont officielles, elles sont corroborées par des observations

faites sur le terrain ; celles ayant trait tout particulièrement au développement des infrastructures. Ainsi, en un peu moins de dix ans, la Chine a aménagé un système autoroutier qui relie désormais Beijing au Xinjiang sur 2 768 kilomètres. Il s'agit à ce jour du plus long système autoroutier du monde traversant un désert. Autre réalité : en 2017, 700 trains de marchandises reliaient Urumqi à l'Europe. Ils étaient 1 400 en 2018. Avec un taux de croissance de 7,6 %, le taux de croissance du Xinjiang est officiellement d'un point supérieur à la moyenne nationale. Enfin, malgré les troubles que connaît la région, le nombre de touristes (Han en majorité) croît rapidement. Ils étaient 100 millions en 2017, 32,4 % de plus qu'en 2016, à visiter la province et à y dépenser, selon des sources gouvernementales, 182 milliards de yuans (Kidwai, 2018).

2. UN FACTEUR DE PAIX OU UN LABORATOIRE DU PIRE ?

Toutefois, dans un contexte de méfiance réciproque entre les communautés ouïghoure et han, tous les efforts pour stimuler l'économie, aussi profitables soient-ils, sont inévitablement perçus comme colonialistes. Intellectuel han atypique et d'entre tous plutôt rare à s'être intéressé, sans préjugé, aux Ouïghours, Wang Lixiong (Quesnel, 2003), dans un ouvrage daté d'un peu plus de dix ans avait montré que les Hans monopolisaient les parts de marché au Xinjiang (Wang, 2007). D'importantes promotions immobilières ont été réalisées par des entreprises établies par ailleurs sur la côte, sans considération pour les intérêts ouïghours. Des enquêtes récentes ont montré également que des entreprises américaines participaient à cette dynamique générale (Médiapart, 2018) en privilégiant une relation quasi exclusive avec leurs interlocuteurs hans du Xinjiang. Au reste, la discrimination raciale est encouragée par le système à majorité Han. Le mandarin est imposé auprès du plus grand nombre aux dépens de la langue ouïghoure. En vérité, la société ouïghoure ne trouve pas sa place dans le « grand développement de l'Ouest » (*Xibu dakaifa*). Elle est au contraire chaque année de plus en plus réprimée. Ainsi, Beijing augmente considérablement des systèmes de surveillance intrusifs dans la province du Xinjiang. Y ont été mises au point des méthodes de surveillance que le Président Xi Jinping a déployées et qui

pourraient servir d'essai pour des centres métropolitains tels que Beijing, Shanghai et Guangzhou.

Dans cet esprit [ajoute le journaliste Trevor Alexander], il est plus que probable que la militarisation du Xinjiang par la Chine deviendra un élément essentiel de sa stratégie de gouvernance ailleurs, alors que la Chine réprime par la surveillance numérique à la maison pour aider à protéger son influence à l'étranger.
(Alexander, 2018)

Toujours est-il que le gouvernement chinois vise des sportifs, des artistes – parmi lesquels la musicienne Sanibar Tursun (RTS, 2019) –, des intellectuels (comme Abduweli Ayup et bien d'autres [Al Jazeera, 2019]²), des personnalités publiques (*La Libre Belgique*, 2019) pour en maîtriser la parole, et plus généralement, ses méthodes semblent renouer avec des pratiques totalitaires d'un autre âge dans le but de contrôler l'ensemble de la population par la terreur (Tao, 2019). Une barbe « anormale », le refus de boire de l'alcool ou de manger du porc font partie des signes extérieurs de « possible extrémisme » qui peuvent mener à l'arrestation et à la détention (Wilkinson et Hartman, 2019). Les humiliations sont systématiques comme l'ingérence des autorités dans l'organisation des rituels funéraires (Li, 2019a ; *Epoch Times*, 2019). La surveillance du territoire s'est considérablement renforcée. Un chercheur en cybersécurité a récemment détecté une vulnérabilité permettant d'accéder à une colossale base de données tenue par une entreprise chinoise de reconnaissance faciale (Contreras, 2019). Ces informations ont été confirmées par une investigation du journal *Le Monde*. « Jusqu'à un million de personnes [...] sont ou auraient été détenues dans des centres de rééducation politique de la région, affirment des experts cités par l'Organisation des Nations unies (ONU) et des organisations de défense des droits humains » (*Le Monde*, 2019a). Les autorités chinoises quant à elles parlent de « centres de formation professionnelle » ou de camps de « déradicalisation ». Ils seraient 180 (*France 24*, 2019) à ce jour et donnent lieu à des séances de lavage de cerveau et de tortures d'une ampleur inégalée sur l'ensemble des détenus (Pluyette, 2019).

Parmi ces détenus, un certain nombre seraient des Kazakhs (Pedroletti, 2018), selon Aina Shormanbayeva, avocate et directrice de la Fédération

kazakhe des droits de l'homme (Souriau, 2019), même si, sous la pression du Kazakhstan, partenaire important de la Chine pour le projet des nouvelles routes de la soie, plusieurs dizaines auraient été relâchés (*Muslim Post*, 2019). Des exactions commises contre d'autres minorités musulmanes, les Hui notamment, auraient eu lieu également (Li, 2019b). Elles participent d'une islamophobie grandissante y compris dans les provinces voisines, comme le Ningxia. Ainsi, il y a moins de deux ans, les internautes chinois avaient engagé un virulent débat en ligne accusant le pouvoir de trop bien traiter sa minorité musulmane. Au cœur de la controverse, la nourriture halal et, cause initiale de l'effervescence virale du net, le faible nombre de restaurants non halal dans les universités du Ningxia (Yacine, 2017). Simple réflexe identitaire ou, au contraire, radicalité : dans tous les cas, le gouvernement chinois réagit fortement contre toute forme de manifestation qu'il estime être synonyme d'islamisation rampante (Danjou, 2018). Cette préoccupation n'est pas totalement infondée en ce que l'influence du wahhabisme dans des régions qui lui étaient traditionnellement étrangères a été finalement démontrée (Gonul et Rogenhofer, 2017). En réaction, elle explique l'obsession sans limites de surveillance, de quadrillage et de mise aux normes des communautés musulmanes, ouïghoures tout particulièrement. Ainsi, l'ONG Human Rights Watch mentionne l'utilisation à large échelle de « la collecte généralisée de l'ADN de tous les habitants sous couvert d'examens médicaux gratuits » (Yacine, 2018). Le Xinjiang est le point de contact de la Chine avec ce que le régime perçoit comme une double menace portée par un mouvement séparatiste et l'hostilité de l'islam radical. La conjonction des deux peut, selon la sécurité d'État, générer un risque terroriste interne dont les actions pourraient se dilater hors de la province. Ce risque explique des crispations sécuritaires et confère au Xinjiang un statut de laboratoire en matière de surveillance générale des populations. Celle-ci semble être désormais opérationnelle pour l'ensemble du territoire (Chalifour, 2018). De toute évidence, l'image de la Chine, de son régime, du projet BRI que Xi Jinping porte est ainsi sérieusement ternie. Pensant acheter la paix sociale par le seul développement économique, Beijing semble obtenir des effets inverses à ce qu'il escomptait. L'association de la politique de représailles menée par l'État-parti au projet des nouvelles routes de la soie au Xinjiang divise par ailleurs la communauté internationale.

3. LA BRI ET LE XINJIANG : UN SUJET DURABLEMENT CLIVANT

Le Xinjiang, du point de vue de ses choix aussi bien économiques que politiques, représente un champ de forces des plus contrastées dans l’appréciation et les commentaires qu’il finit par susciter au niveau international. D’une manière significative, le prince héritier saoudien Mohammed ben Salman, dont l’image en Occident s’est sérieusement détériorée depuis l’affaire Khashoggi³, entend élargir la coopération avec son principal partenaire commercial notamment via les nouvelles routes de la soie. Il ne prononcera pas un mot sur le sort des musulmans ouïghours lors de sa visite d’État à Beijing, le 22 février 2019. « Donnant-donnant », comme aime à le répéter la diplomatie chinoise : d’un côté un contrat de 10 G\$ signé avec la compagnie pétrolière d’État Saudi Aramco pour la construction d’un complexe de raffinage en Chine. De l’autre, le géant chinois des télécoms Huawei promet d’investir 20 M\$ par an en Arabie saoudite, notamment dans des centres de recherche, avec 10 000 emplois à la clé. Il s’agit de renforcer les échanges commerciaux avec le premier partenaire commercial du royaume, mais aussi les liens culturels, scientifiques avec la mise en place de prix venant récompenser les personnalités des pays (Lagarde, 2019). Tout autre est l’attitude des autorités turques (*Le Monde*, 2019b). Le 25 février, le porte-parole du gouvernement déclare : « Les violations des droits de l’homme ne doivent pas être couvertes par un costume de lutte contre le terrorisme. » (Dönmez, 2019) L’annonce de la fermeture du consulat général de Chine à Izmir intervient dans un contexte de crise sans précédent entre Ankara et Beijing (Red’Action, 2019). La répression menée par Beijing contre les Ouïghours se poursuit en dehors même des frontières de la Chine, comme en France où intimidations et menaces de représailles contre les familles des ressortissants établis à l’étranger sont de plus en plus fréquentes (Schmidt, 2019).

Le fichage systématique des populations provoque pourtant des réactions, comme aux États-Unis ; l’implication de l’entreprise Thermo Fisher dans le séquençage du génome humain sur une vaste échelle (Defranoux, 2019) faisant débat. Toutefois, c’est encore l’indifférence générale qui prévaut et tout particulièrement dans les pays musulmans (Hospital, 2019). L’indignation publique de musulmans britanniques est

sans doute une exception, tout au moins en Occident, qui confirme la règle (Ingram, 2019). Michelle Bachelet, haute-commissaire des Nations Unies pour les droits de l'homme, a demandé en début de 2019 à Beijing « un accès direct à la région pour pouvoir vérifier les informations préoccupantes » rapportées par des ONG et des médias indépendants (Grossrieder, 2019). Vœu pieux, car, semblent rappeler les autorités chinoises à qui veut l'entendre, une révolution, de nature économique de surcroît, n'est jamais – pour paraphraser Mao Zedong – « un dîner de gala ».

BIBLIOGRAPHIE

- Alexander, T. (2018). « La surveillance des Ouïghours : l'avenir de la Chine ? », *Mediapart*, <<https://blogs.mediapart.fr/silk-road/blog/150218/la-surveillance-des-ouighours-lavenir-de-la-chine>>, consulté le 17 mars 2019.
- Al Jazeera* (2019). « Uighurs : Nowhere to Call Home », 31 janvier, <www.aljazeera.com/programmes/101east/2019/01/uighurs-call-home-190131085421513.html?fbclid=IwAR10BkZm0zT1W5SsFMDhvHEe5iTjJNTa9KoPyBPbhqjTdNns8kH4fUcOL3Q>, consulté le 18 mars 2019.
- Bianco, L. (2014). *La récidive. Révolution russe, révolution chinoise*, Paris, Gallimard.
- Bougon, F. (2017). *Dans la tête de Xi Jinping*, Arles, Actes Sud.
- Chalifour, A. (2018). « Intelligence artificielle, un terrain de collaboration entre la France et la Chine ? », *Asia Focus*, n° 64, <www.iris-france.org/wp-content/uploads/2018/02/Asia-focus-64.pdf>, consulté le 17 mars 2019.
- Contreras, B. (2019). « Une faille de sécurité révèle l'inquiétante surveillance des Ouïghours en Chine », *Clubic*, <www.clubic.com/technologies-d-avenir/intelligence-artificielle/actualite-850920-faille-securite-revele-inquietantesurveillance-ouighours-chine.html?fbclid=IwAR0g7T1Wr6wapuj9muLXhGHv_IZo18H8Yxy8E0UwzyCjGEpBl0AGqQVxqQ>, consulté le 17 mars 2019.

Danjou, F. (2018). « Contrôle des religions et grabuge autour d'une mosquée », *Question Chine*, <www.questionchine.net/controle-des-religions-et-grabuge-autour-d-une-mosquee?artpage=2-2>, consulté le 17 mars 2019.

Defranoux, L. (2019). « Fichage génétique en Chine : l'Amérique se réveille », *Libération*, 22 février, <www.liberation.fr/planete/2019/02/22/fichage-genetique-en-chine-l-amerique-se-reveille_1710981>, consulté le 17 mars 2019.

Dönmez, Ü. (2019). « La Turquie “suit avec inquiétude le sort des Ouïghours” en Chine, *Actualités Turquie*, <www.actualite-news.com/fr/international/europe/turquie/9745-la-turquie-suit-avec-inquietude-le-sort-des-ouighours-enchine?utm_source=dlvr.it&utm_medium=facebook>, consulté le 17 mars 2019.

Epoch Times (2019). « Des Ouïghours musulmans forcés à manger du porc et à boire de l'alcool pendant le Nouvel An Chinois », *Epoch Times*, 14 février, <www.epochtimes.fr/chine-ouighours-musulmans-forces-a-manger-porc-a-boire-de-lalcool-pendant-nouvel-an-lunaire-714568.html?fbclid=IwAR3S6iNkNEl1hFAkOov-mY02t-6tdH79BcejB0QJLVEpx2Q7D9XEIXkH9OM>, consulté le 18 mars 2019.

France 24 (2019). « Chine : plongée dans un camp de “déradicalisation” », 10 janvier, <www.francetvinfo.fr/monde/terrorisme-djihadistes/chine-plongee-dans-uncamp-de-deradicalisation_3138201.html>, consulté le 18 mars 2019.

Gonul, H.Z. et J.M. Rogenhofer (2017). « Wahhabism with Chinese Characteristics », *Asia Focus*, IRIS, <www.iris-france.org/wp-content/uploads/2017/11/Asia-focus-51.pdf>, consulté le 17 mars 2019.

Grossrieder, P. (2019). « Qui protège les minorités du Xinjiang ? », *La Liberté*, <www.laliberte.ch/news/qui-protege-les-minorites-du-xinjiang-471563>, consulté le 17 mars 2019.

Hospital, C. (2019). « Le silence des pays musulmans face au sort des Ouïghours en Chine », *L'Orient-Le Jour*, 21 février, <www.lorientlejour.com/article/1158280/le-silence-des-pays->

[musulmans-face-au-sort-des-ouighours-en-chine.html?fbclid=IwAR37cAkt2hLmbn2A3CkehjXvFA5i7CImZpQ_-q7vuUepPPpiYJUED9mHJU>](https://fr.bitterwinter.org/musulmans-britanniques-se-rallient-a-la-cause-ouighoure/), consulté le 17 mars 2019.

Ingram, R. (2019). « Des musulmans britanniques se rallient à la cause ouïghoure », *Bitter Winter*, 12 mars, <<https://fr.bitterwinter.org/musulmans-britanniques-se-rallient-a-la-cause-ouighoure/>>? fbclid=IwAR08T8KhEuIcHKwnOdWQ66Ce6BF9hmzZmUQ6ciE-AK5NZuEvYoMl6P1p5d0>, consulté le 17 mars 2019.

Kidwai, F. (2018). « Xinjiang Rides High on Belt and Road Initiative », *ChinaDaily.com*, 8 août, <<http://global.chinadaily.com.cn/a/201808/08/WS5b6a649ba310add14f384a0c.html>>, consulté le 17 mars 2019.

Lagarde, S. (2019). « Le prince héritier saoudien Mohammed ben Salman à Pékin en quête de contrats », *RFI*, 22 février, <www.rfi.fr/asie-pacifique/20190222-chine-arabie-saoudite-prince-heritier-mohammed-ben-salman-pekin?fbclid=IwAR0EXAtqfwKsoT6IQC6xclL54A2y9Jxs6WaLZ8LdVkkX3XhtzqjQYlk33Q4>, consulté le 17 mars 2019.

La Libre Belgique (2019). « Chine : ces artistes et intellectuels ouïghours qui disparaissent sans qu'aucune information ne filtre », *Lalibre.be*, 19 février, <www.lalibre.be/actu/international/chine-ces-artistes-et-intellectuels-ouighoursqui-disparaissent-sans-qu-aucune-information-ne-filtre-5c6ad99cd8ad5878f0cbaff8>, consulté le 18 mars 2019.

Le Monde (2019a). « Les autorités chinoises constituent un fichier génétique géant pour contrôler les Ouïgours », 22 février, <www.lemonde.fr/international/article/2019/02/22/les-autorites-chinoises-constituent-un-fichier-genetiquegeant-pour-controler-les-ouigours_5427024_3210.html>, consulté le 18 mars 2019.

Le Monde (2019b). « La Turquie juge le traitement des Ouïgours musulmans en Chine de “honte pour l’humanité” », 10 février, <www.lemonde.fr/international/article/2019/02/10/la-turquie-juge-le-traitement-des-ouigours-musulmans-en-chine-de-honte-pour-l-humanite_5421577_3210.html>

utm_term=Autofeed&utm_medium=Social&utm_source=Facebook&fbclid=IwAR0fStTXJi61wDaWBMJj9-38bWrkhxKV65SEvbU05uOKrHAcWFkV7RmvlEw#Echobox=1549782600>, consulté le 18 mars 2019.

Li, Z. (2019a). « Ingérence du PCC dans les rites funéraires musulmans », *Bitter Winter*, 27 janvier, <<https://fr.bitterwinter.org/ingerence-du-pcc-dans-rites-funeraires-musulmans/>>, consulté le 17 mars 2019.

Li, Z. (2019b). « Destruction de la foi : étude de cas dans un comté du Xinjiang », *Bitter Winter*, 17 février, <<https://fr.bitterwinter.org/destruction-de-la-foi-cas-dans-comte-du-xinjiang/?fbclid=IwAR3sz6lemQtxCcbCSaJ66BCyciKRP0COV-Zhm46we7qEqJjR49098v1tFXU>>, consulté le 17 mars 2019.

Meaux, L. (2010). *La Russie et la tentation de l'Orient*, Paris, Fayard.

Médiapart (2018). « Voici les entreprises de Fortune 500 qui font du business au Xinjiang », *Médiapart*, 26 février, <https://blogs.mediapart.fr/silk-road/blog/260219/voici-les-entreprises-de-fortune-500-qui-font-du-business-au-xinjiang?fbclid=IwAR2r2b2nTov_wOP3Ns51Hez2RSAjjs7pEdtf8fVzDcRkrl7lpEAP_1_vetM>, consulté le 18 mars 2019.

Muslim Post (2019). « Chine : 2000 Kazakhs autorisés à quitter le Xinjiang », *MuslimPost*, 10 janvier, <<https://lemuslimpost.com/chine-kazakhs-autorises-quitter-xinjiang.html>>, consulté le 18 mars 2019.

OborEurop (2018). « Priorité aux investissements au Xinjiang pour 2018 », *OborEurop*, 22 février, <www.oboreurope.com/fr/investissements-xinjiang-2018/>, consulté le 12 juin 2019.

Pedroletti, B. (2018). « Kazakhs et Ouïgours dans l'enfer du goulag chinois », *Le Monde*, 28 décembre, <www.lemonde.fr/international/article/2018/12/28/au-xinjiang-dans-l-univers-concentrationnaire-des-camps-chinois_5402864_3210.html>, consulté le 17 mars 2019.

Perdue, P. (2005). *China Marches West : The Qing Conquest of Central Eurasia*, Cambridge, Belnap Press of Harvard University Press.

Pluyette, C. (2019). « Quelle est l'ampleur de la répression contre les Ouïgours en Chine ? », *Le Figaro*, 6 janvier, <www.lefigaro.fr/international/2019/01/06/01003-20190106ARTFIG00110-quelle-est-l-ampleur-de-la-repression-contre-les-ouigours-en-chine.php>, consulté le 17 mars 2019.

Quesnel, R. (2003). « Wang Lixiong, un intellectuel atypique. L'auteur du roman Huanghuo, très critique vis-à-vis du régime de Pékin, mène ses activités en Chine même », *Perspectives chinoises*, <<https://journals.openedition.org/perspectiveschinoises/181>>, consulté le 17 mars 2019.

Red'Action (2019). « La Chine ferme temporairement son consulat à Izmir », 12 mars, <www.redaction.media/articles/chine-ferme-temporairement-consulat-a-izmir/>, consulté le 18 mars 2019.

RTS (2019). « Sanubar Tursun, disparition d'une musicienne ouïghoure », RTS, 20 février, <www.rts.ch/play/radio/versus-ecouter/audio/sanubar-tursundisparition-dune-musicienne-oughoure?id=10196732&fbclid=IwAR21Al1IDEnil23FrfBDUf6xXbxZWblQIXihXlh1_GciLnRtvk2ee7hhr-w>, consulté le 18 mars 2019.

Schmidt, H. (2019). « La Chine traque les Ouïghours jusqu'en France », RFI, 24 février, <www.rfi.fr/emission/20190224-chine-traque-ouighours-jusqu-france?fbclid=IwAR3mQWT823Z2sAtPKTEIOGHpWYBLFDhn5ICprJfomvZsz7mY79ff7RPfBlA>, consulté le 17 mars 2019.

Souriau, V. (2019). « Les Kazakhs au Xinjiang », RFI, 17 février, <www.rfi.fr/emission/20190217-kazakhs-xinjiang?fbclid=IwAR3uYCdLs1646_djvDy8YdgdJ1EFxZX8z3KhrEWi4M5jIRbkbmV5sbjsYzs>, consulté le 17 mars 2019.

Tao, J. (2019). « Des musulmans arrêtés et des familles renvoyées au Xinjiang », *Bitter Winter*, 9 mars, <<https://fr.bitterwinter.org/musulmans-arretes-des-familles-renvoyees-au-xinjiang/?fbclid=IwAR3sHHCl2eyZ4ObUSICvfpi8eqyvtCbpKICXJEogWTPRpYk9ZbtGwoYTBk>>, consulté le 17 mars 2019.

Wang, L. (2007). *Wo de Xiyu, ni de Dong Tu (Mon Far West, ton Turkestan oriental)*, Taipei, Dakuai Wenhua (Locus Publishing).

Wilkinson, S.G. et L. Hartman (2019). « 10 façons de finir dans un camp d'internement en Chine », *Shareamerica*, 20 février, <https://share.america.gov/fr/10-facons-de-finir-dans-un-camp-dinternement-en-chine-infographie/?fbclid=IwAR1xj4Zgb7_ewSqe-T2MuYP1aLznIWJ-Cc9sBIjwEKdUgij4ROWfU1Q0vfI>, consulté le 18 mars 2019.

Yacine, J.-P. (2016). « Vaste réorganisation des forces armées », *Question Chine*, 3 février, <www.questionchine.net/vaste-reorganisation-des-forces-armees>, consulté le 17 mars 2019.

Yacine, J.-P. (2017). « Regards sur l'islamophobie des internautes chinois », *Question Chine*, 1^{er} octobre, <www.questionchine.net/regards-sur-l-islamophobie-des-internautes-chinois>, consulté le 17 mars 2019.

Yacine, J.-P. (2018). « Le Xinjiang sous la chape de “rectification” », *Question Chine*, 4 août, <www.questionchine.net/le-xinjiang-sous-la-chape-de-rectification>, consulté le 17 mars 2019.

-
1. Selon Frédéric Lasserre, « on peut mentionner l'oléoduc BTC (Bakou-Tbilissi-Ceyhan), inauguré en 2005 également, mais à l'impact moindre car au départ de l'Azerbaïdjan seulement; et le projet, jamais abouti faute de pacification, du projet d'oléoduc-gazoduc Turkménistan-Afghanistan-Pakistan porté par plusieurs entreprises américaines dont Unocal dans le consortium Cent Gas (1995). Il semble que ce projet renaisse de ses cendres avec le projet TAPI dont la construction aurait débuté en 2015, et qui incarne un rare projet de coopération indo-pakistanaise ». Nous tenons à le remercier de ces précieuses informations.
 2. Consulter également cette liste non exhaustive des intellectuels et personnalités publiques ouïghours détenus depuis fin 2016 dans les camps ou prisons : <www.youtube.com/watch?v=TvAPtdGvbF8&feature=youtu.be&fbclid=IwAR3q56PTo5AQjOsechoDW5xxyd2vMWHh2ZD8SUc-49mNQKbMNdnA3aiWEes>, consulté le 12 juin 2019.
 3. Jamal Khashoggi, né le 13 octobre 1958 à Médine et mort assassiné le 2 octobre au consulat d'Arabie saoudite à Istanbul, est un journaliste saoudien, ayant été notamment directeur de la chaîne Al-Arab News. Le régime saoudien serait directement impliqué dans cet assassinat.

CHAPITRE 10

LES PAYS D'EUROPE DU SUD-EST FACE À LA BRI

Intérêts, polémiques, défis et perspectives en périmétrie européenne

Justine Chichery, Oxana Kgaevski, Alexis Leggeri et Josée-Anne Roussel

Incertitude. Tel est le mot qui définit le plus justement la conjoncture mondiale : un environnement trouble dans lequel l'Europe, en proie à la défiance politique et à des difficultés économiques, qui voit son partenaire historique américain tenté par une cure de protectionnisme et qui constate que le modèle de croissance chinois semble avoir atteint ses limites, n'a guère les moyens de réduire les tensions géopolitiques. Dans ce contexte de versatilité politique et économique, la *Belt and Road Initiative* (BRI) – les nouvelles routes de la soie –, proposée par la Chine, entend consolider les liens commerciaux sino-européens au moyen de vastes investissements au service de la connectivité transcontinentale.

Bien que la nature de la BRI soit très régulièrement discutée, les dynamiques politiques, économiques et sociétales de la périphérie européenne ont été peu analysées malgré le réel éclairage qu'elles fournissent quant aux perspectives de l'initiative en Europe. Elles importent particulièrement concernant l'implantation et la viabilité de certains projets

phares de l'initiative au sein de quatre pays hautement stratégiques d'Europe centrale et méridionale – Grèce, Hongrie, Pologne et Serbie. Ces projets sont d'une importance fondamentale en ce qu'ils constituent l'épine dorsale de l'initiative en Europe et seront probablement appelés à structurer les futures relations sino-européennes. Dans cette optique, on abordera d'abord les manifestations de la BRI ainsi que les relations sino-européennes qui les entourent ; puis, les facteurs politiques, économiques et géographiques internes qui favorisent l'implantation locale de la BRI ; et enfin, les défis et perspectives qui entourent l'implantation de la BRI dans la région.

1. LA BRI : DES PONTS PAR-DESSUS LES OCÉANS ?

1.1. LES MANIFESTATIONS DE LA BRI

C'est lors de sa visite européenne de 2014 que le président Xi officialise l'inclusion de l'Europe au sein de la BRI. Depuis, l'initiative se concrétise au moyen d'une série de vastes projets d'infrastructures qui transforment les marchés du continent en points d'accès stratégiques du marché unique. C'est à travers trois projets de ce type que la Grèce, la Hongrie, la Pologne et la Serbie se sont transformées en partenaires stratégiques aux yeux de Beijing.

Le projet le plus emblématique de la BRI au sein de l'Union européenne (UE) est certainement celui du port du Pirée, en Grèce, où COSCO, le géant étatique chinois du transport maritime, investit depuis 2009, d'abord en exploitant un terminal En 2016, dans le sillon de la BRI, COSCO a acquis 51 % de l'Autorité portuaire du Pirée, a pris une option pour porter sa part à 67 % en 2021 et prendre ainsi le contrôle du dernier terminal qui demeurait sous autorité grecque. Cette transaction a permis d'offrir une véritable vitrine à la BRI, ce qui constitue un réel succès pour la Chine. Grâce aux investissements chinois, le port est passé de la 93^e à la 44^e place dans le classement mondial des ports de conteneurs entre 2010 et 2016 (*Lloyd's List*, 2016). En outre, son trafic de conteneurs a été multiplié par 8,6 entre 2008 et 2014 (*Ekathimerini*, 2017). Parallèlement, Beijing semble organiser un réseau méditerranéen¹ autour du port grec en acquérant des actifs portuaires en Algérie, en Israël ou en Turquie ainsi qu'en établissant des

liens avec la North Adriatic Ports Association qui regroupe cinq ports en mer Adriatique (ETNC, 2016 ; Fardella et Prodi, 2017).

Les deux autres projets concernent le développement de la connectivité ferroviaire régionale et transcontinentale. Au niveau régional, le projet phare de la BRI est la rénovation de la voie ferrée Budapest-Belgrade en voie rapide² dans le but de relier la Grèce au reste du marché européen, renforçant ainsi le rôle de point d'accès stratégique du port du Pirée pour l'arrière-pays (*hinterland*) européen. Au niveau transcontinental, les voies Kazakhstan-Russie-Bélarus et transsibérienne relient la Chine à l'UE. Elles traversent la Pologne avant de rallier Duisburg (Allemagne), Londres ou Madrid. Ces voies revêtent une importance stratégique pour Beijing en ce qu'elles constituent l'épine dorsale du pan terrestre de la BRI qui entend engendrer un processus de développement autour de ces dernières. Cet état de fait explique le fort soutien politique chinois aux lignes ferroviaires qui se caractérise par d'importantes subventions, en partie responsables de la forte croissance de leur trafic (Li *et al.*, 2016).

1.2. LES MÉCANISMES DE COOPÉRATION

L'ampleur des projets de la BRI donne naissance à une coopération sino-européenne marquée par une forte fragmentation. Ce morcellement prend la forme d'une absence de position commune européenne concernant la BRI ou de plateforme de discussions inclusives, les pourparlers s'effectuant essentiellement au niveau bilatéral. Cependant, le Forum CEE (Central and Eastern European) 16+1³, plateforme de discussion entre la Chine et les pays d'Europe centrale et orientale (PECO), membres ou non de l'UE, constitue une exception. Établi en 2012, le groupe promeut la coopération entre ses membres au moyen, notamment, de sommets annuels regroupant le premier ministre chinois et les chefs de gouvernement des États membres du groupe (Parlement européen, 2018).

Le Forum CEE 16+1 est souvent perçu comme une percée chinoise dans un continent où plusieurs pays sont en proie à une crise de la dette aiguë. Cette avancée chinoise se concrétise en une plateforme économico-politique favorisant une dynamique de coopération régionale autour de la Chine. La collaboration sino-PECO s'organise notamment par l'établissement d'un secrétariat, la mise en place d'une ligne de crédit spéciale de 10 G\$ à destination de projets d'infrastructures et de nouvelles

technologies, l’instauration d’un fonds de coopération à l’investissement de 500 M\$ ou encore la création de zones économiques et technologiques spéciales (Ministère des Affaires étrangères de la RPC, 2012). Inquiète de cette progression chinoise sur son flanc oriental, et à la suite de nombreuses plaintes découlant des tensions autour de l’influence chinoise au sein de l’UE, la Commission européenne est récemment parvenue à rejoindre le groupe à titre d’observateur (Le Corre, 2017).

Parallèlement au CEE 16+1, des pays d’Europe occidentale, telle l’Allemagne, encouragent la multilatéralisation des relations sino-européennes, notamment via la Plateforme de connectivité UE-Chine. Fondée en 2015, cette dernière vise à harmoniser les investissements chinois, liés à la BRI, aux objectifs européens en matière d’infrastructures. Cette coopération-harmonisation sino-européenne passe également par la participation de Beijing au capital de la Banque européenne de reconstruction et développement à hauteur de 1,7 G\$ depuis 2016. La même année, la banque a établi un fonds à destination des pays en développement, dont la Mongolie et la Slovénie, avec le concours de la Chine et de l’Azerbaïdjan⁴, renforçant à cette occasion ses liens avec Beijing (BERD, 2017 ; McCrum, 2016).

Bien que Beijing tende à privilégier le CEE 16+1 dans les discussions relatives à la BRI, le groupe ne doit pas occulter les relations bilatérales entre la Chine et les PECO, véritable lieu de négociation et de décision des investissements liés à la BRI. Au-delà du cadre multilatéral, les avancées des relations Chine-PECO se concrétisent par de fastueuses visites présidentielles visant à promouvoir l’image de la BRI ou au moyen d’initiatives nationales. Parmi elles figure celle de Budapest qui, sous l’égide de la BRI, est parvenu à obtenir l’établissement d’un centre de coordination du tourisme sino-européen dans les PECO (ETNC, 2016).

Ces divers niveaux de coopération épousent les lignes de fracture de l’UE, dont le clivage structurel Est-Ouest, et contribuent ainsi à la fragmentation européenne vis-à-vis de la BRI. Ce morcellement, bien que renforçant la position chinoise, représente un risque pour Beijing à terme, comme on le verra plus loin. Enfin, ce paradoxe est accentué par l’intensité de l’incidence de la coopération sino-européenne sur le continent qui s’enracine tant dans le poids du partenaire chinois que dans les convergences d’intérêt entre Beijing et les différents acteurs européens. Aussi, afin d’appréhender le rapprochement entre la Chine et les quatre

pays étudiés, il nous faut maintenant nous attarder sur les dynamiques politico-économiques internes propres aux quatre États.

2. LES PERSPECTIVES EUROPÉENNES : UNE AFFAIRE EN OR ?

2.1. UN TOUR D'HORIZON ÉCONOMIQUE : L'AVANT ET L'APRÈS 2008

En plus de la géographie, les dynamiques économiques internes des États sont une composante majeure du rapprochement avec la Chine. En effet, après une forte croissance initiale⁵, les déséquilibres engendrés par leurs différents modèles de développement ont grandement contribué à pousser ces États vers Beijing. Si la Hongrie et la Pologne ont été intégrées aux chaînes de valeur régionales et ont pu jouir d'une croissance basée sur leurs exportations vers l'UE, la Grèce et la Serbie ont, pour leur part, opté pour un modèle de développement basé sur la stimulation de leur consommation nationale. Cependant, avant la crise de 2008, la Hongrie souffrait d'une importante dette extérieure, liée au différentiel entre des taux élevés d'intérêt sur son territoire et des taux modérés en zone euro (Darvas, 2008). Cette dernière s'élevait à 119 % du produit intérieur brut (PIB) en 2007, dont une dette souveraine de 69 % du PIB (CEIC, 2018) due à des déficits publics répétés⁶. En Grèce, l'entrée du pays au sein de la zone euro, en 2001, a favorisé une croissance marquée par un accès privilégié aux marchés de capitaux internationaux et une expansion fiscale⁷ soutenant la consommation intérieure (Romei, 2015). Il en a résulté un déficit constant du compte courant, générant une dette extérieure qui s'élevait à 134 % du PIB en 2007, dont une dette souveraine de 103 % du PIB (CEIC, 2018).

Similairement, la croissance serbe est également marquée par un déficit du compte courant, lequel est financé, en partie, par des emprunts internationaux et des programmes de privatisations. En outre, l'économie serbe souffre d'une concentration excessive des entrées de capitaux dans son secteur non productif, une situation qui ne lui a guère permis de se préparer à la tempête qui s'annonçait (Radenkovic, 2016). En contraste, la Pologne, en plus de ses performances en matière d'exportations, a joui d'une forte stabilité macroéconomique, fruit de la bonne gestion de la

transition des années 1990. Cette stabilité se caractérise notamment par un endettement extérieur modeste. Les fondamentaux sains de l'économie polonaise ont transformé le pays en un des moteurs de la croissance européenne.

La crise de 2008 expose les déséquilibres des économies grecque, hongroise et serbe. La cataclysmique crise grecque place Athènes en incapacité d'honorer ses créances. Cette crise de la dette a de profondes répercussions sur la souveraineté économique grecque alors que le pays subit une cure d'austérité menée par Bruxelles. La très endettée économie hongroise est violemment frappée par la crise qui contracte la demande de ses débouchés industriels et fait grimper sa dette extérieure à 181 % du PIB en 2011. Cependant, celle-ci se contracte à 103,37 % du PIB en 2017 (CEIC, 2018). De plus, malgré la relative embellie, deux piliers de son économie demeurent sous pression : les investissements directs étrangers (IDE) et les fonds européens⁸ (Simon, 2016). La Serbie est également très affectée par la fuite des capitaux étrangers ainsi que par une inondation qui a paralysé le pays en 2014. Tentant de soutenir son économie, Belgrade voit son déficit public se creuser et ses dettes s'accumuler⁹ (Andric *et al.*, 2016).

Malgré une bonne résistance au choc de 2008, la Pologne craint depuis plusieurs années de tomber dans le piège du revenu intermédiaire (*middle income trap*), situation d'un pays lorsque sa croissance économique stagne une fois atteints des niveaux de revenus moyens. Aussi, afin de consolider sa croissance sur le long terme, Varsovie a conçu un plan de développement stratégique à partir de 2016 – le plan Morawiecki. Le plan met l'accent sur la montée en gamme de l'industrie polonaise au moyen d'un soutien à sa compétitivité. Ce soutien prend la forme d'importants investissements dans les infrastructures et dans les capacités d'innovation, afin de sortir Varsovie du fond du classement des innovateurs européens et de relancer l'investissement comme moteur de croissance (Rzeczpospolita, 2014 ; Slusarczyk, 2015).

Au gré de la crise de 2008, les quatre pays sont entrés dans une période de turbulences économiques, entre endettement et recherche de nouveaux modèles de développement, alors que la cohésion de l'UE et ses capacités de financement sont mises à mal. C'est dans ce contexte que Beijing a renforcé sa présence en Europe, notamment par des acquisitions de firmes, des acquisitions facilitées par un euro faible et les programmes de privatisation visant à renflouer les caisses des États endettés. Ainsi, le stock

d'IDE chinois est passé de 2,5 G\$ en 2007 à plus de 30 G\$ en 2012 (Zhang, 2014). La BRI, revêtant l'apparat d'une bouffée d'oxygène pour des États en quête de relance économique, s'ancre dans cette orientation. C'est pourquoi ces quatre pays de la périphérie de l'Europe se sont vite positionnés en faveur de l'initiative.

2.2. TOUTES LES ROUTES MÈNENT À BRUXELLES

Par suite de la dégradation de la situation économique de leur principal partenaire commercial – l'UE –, voire de leurs relations politiques avec Bruxelles, les quatre États cherchent un soutien chez le partenaire chinois, notamment à travers le levier de la BRI. Aussi, trois intérêts fondamentaux émergent de la prise de position des quatre États vis-à-vis de la BRI : l'ambition de devenir un *hub* logistique, les besoins en investissements et la recherche de partenaires politiques.

Les pôles logistiques (hubs)

La Chine, en tant que première partenaire commerciale de l'UE¹⁰, perçoit la périphérie européenne comme un espace hautement stratégique en raison de sa qualité de porte d'accès du marché unique. Conscients de leur atout géographique, les quatre États tentent de se positionner en tant que *hub* logistique au sein de la BRI.

Athènes, à court de moyens financiers, utilise la BRI afin de développer divers secteurs clés de son économie. Par sa position de *hub* méditerranéen, le pays compte développer son secteur du transport maritime¹¹ et une industrie logistique corollaire qui représente 10 à 12 % de son PIB. La Grèce entend également renforcer sa part de marché du tourisme méditerranéen, autre pilier de son économie, en attirant davantage de croisières (Davarinou, 2016).

La Hongrie ambitionne de consolider deux secteurs d'exportations de son économie – la manufacture et le tourisme – à travers sa position au sein de la BRI. Budapest tente de jouer de sa position de corridor naturel sur la route des flux de marchandises entre le port du Pirée et l'UE afin de se transformer en *hub* logistique et ainsi renforcer son traditionnel rôle de pôle manufacturier¹² (Matura *et al.*, 2014). En outre, tout comme la Grèce, la Hongrie entend devenir un *hub* touristique en accueillant un centre de

coordination du tourisme sino-européen pour les PECO, comme mentionné en première partie.

La Pologne s'efforce de tirer parti de sa position de porte d'entrée terrestre des lignes ferroviaires transcontinentales de la BRI pour soutenir sa base industrielle. Ainsi, s'appuyant sur des services ferroviaires en expansion depuis les villes chinoises de Chengdu et Xiamen, la ville de Łódź vise à devenir un centre manufacturier assemblant des composants chinois. Il existe également des projets visant à assembler des composants à plus haute valeur ajoutée en provenance d'Europe de l'Ouest afin de les exporter vers le marché chinois (OCDE, 2016, p. 16).

Les investissements

De manière plus concrète, grâce à leur positionnement en tant que *hub* logistique au sein de la BRI, les quatre pays ambitionnent de soutenir leur croissance future en attirant des IDE chinois dans divers secteurs de leurs économies en mal de capitaux. Ils entendent également renforcer leur compétitivité au moyen d'une rénovation et d'une extension de leurs réseaux d'infrastructures.

Les États membres de l'UE tendent à préférer les Fonds structurels et d'investissement européens (FSIE) aux prêts chinois qui transfèrent le risque à l'État bénéficiaire et privilégient les compagnies chinoises. En effet, les FSIE, d'une valeur totale de 530 G\$ sur le budget européen 2014-2020, sont constitués d'une vaste gamme d'instruments permettant aux États de partager le risque, d'offrir des occasions aux compagnies locales et de bénéficier de taux d'intérêt parfois nuls. Aussi, les prêts chinois représentent souvent un recours en cas d'insuffisance des FSIE ou d'incompatibilité d'un projet avec les stricts critères européens (CE, 2016a ; Jakubowski, 2016).

En Pologne, les FSIE s'élèvent à 100 G\$ sur la période 2014-2020 et contribuent aux investissements publics à hauteur de 61,17 % (CE, 2016a ; Strzalkowski, 2017). Varsovie compte créer une synergie entre son plan de développement stratégique et la BRI afin de compléter les FSIE dans le financement de projets liés aux infrastructures et aux capacités d'innovation. Varsovie compte également tenter d'orienter ce complément financier chinois vers sa montée en gamme industrielle. Ces capitaux chinois lui sont d'autant plus précieux que les tensions s'aiguisent entre un gouvernement tendant vers l'interventionnisme et les milieux d'affaires.

Des frictions ont notamment émergé à la suite d'un mouvement de renationalisation de l'industrie bancaire visant à augmenter l'influence de l'État sur l'allocation des crédits dans le cadre du plan stratégique (Miszerak et Rohac, 2017 ; ETNC, 2016).

La Hongrie, qui a reçu 29 G\$ de FSIE (CE, 2016b), se trouve être relativement perméable aux prêts chinois, comme le démontre son recours à Beijing dans le cadre du financement d'une déviation ferroviaire de 110 km autour de Budapest après le refus européen en 2013 (Pavlicevic, 2014). Cependant, bien que souffrant de désinvestissement, Budapest ne semble pas disposer de plan visant à attirer des IDE le long des infrastructures de la BRI. En effet, la Hongrie semble se cantonner à tenter de valoriser certains secteurs clés de son économie – technologie, manufacture, énergie – auprès des investisseurs chinois en baissant les taxes frappant les entreprises ou en valorisant son bassin de main-d'œuvre bilingue (Deloitte, 2017 ; ETNC, 2016).

La Grèce, bénéficiant de 23,4 milliards de FSIE et se classant 26^e sur 28 pays de l'UE sur le plan de la qualité des infrastructures (PwC, 2017), est particulièrement perméable aux investissements chinois, qui accompagnent les FSIE dans la modernisation de ses infrastructures. Ainsi, en 2017, un consortium sino-grec, dont l'équipementier chinois Zhongxing Telecommunication Equipment (ZTE), s'est réuni dans le but de financer un réseau de fibres optiques. Athènes espère également bénéficier d'investissements dans son réseau électrique, alors qu'une stratégie du chinois State Grid Co.¹³ orientée vers la constitution d'un portefeuille d'actifs sud-européens dans la distribution d'électricité semble émerger. En outre, le pays est parvenu à attirer des IDE dans son secteur touristique, dont un investissement de 8 G\$ par un consortium sino-émirati visant à développer de vastes complexes touristiques dans des constructions désaffectées de la capitale (Bastian, 2017 ; Inman, 2017).

La Serbie tente de jouer de sa position d'espace de transit entre la Grèce et la Hongrie afin de résoudre son dilemme financier : comment financer des projets visant à satisfaire les critères d'adhésion de l'UE malgré un lourd endettement ? Face à un difficile accès aux financements des bailleurs de fonds internationaux, les fonds chinois résolvent partiellement ce dilemme. En effet, les 494 M\$ distribués par la Chine depuis 2009 ont permis au pays de développer d'importantes infrastructures – ponts, routes, centrale thermique. Belgrade compte également valoriser son réseau

d'accords de libre-échange – UE, Russie, Turquie –, sa main-d'œuvre très bon marché, sa future adhésion à l'UE et ses normes souples afin de devenir un nouveau centre industriel le long des routes de la BRI. Ainsi, Belgrade a consenti à céder son unique aciéries, premier employeur et second exportateur du pays, au chinois He Steel Group contre un engagement à augmenter les capacités de production du site sans licencier de personnel (Levitin *et al.*, 2016).

Enfin, les IDE et les prêts chinois sont d'autant plus importants qu'ils représentent une entrée de devises pour les États endettés que sont la Grèce, la Hongrie et la Serbie. Ces États, à l'exclusion de la Hongrie, considèrent également les fonds chinois comme source importante de financement, en raison de leur accès restreint aux marchés de capitaux internationaux.

Le soutien politique

L'UE souffre de divisions induites par les difficultés économiques, la crise migratoire et la montée en puissance de partis souveraino-populistes qui en découlent. Ces divisions prennent notamment la forme d'un conflit entre Bruxelles et un axe Varsovie-Budapest en expansion, deux gouvernements à l'encontre desquels la Commission européenne a récemment engagé des procédures légales liées à la distance que leurs appareils politiques ont prise avec l'État de droit (Grabbe et Lehne, 2017).

Ce conflit nourrit la crainte des deux États de voir le flux des FSIE, fonds cruciaux au maintien de leur croissance, se tarir lors du budget européen de 2020, alors qu'un précédent a été établi en 2013, lorsque des FSIE à destination de la Hongrie ont été suspendus (*Euractiv*, 2013). Aussi, l'option chinoise est envisagée par Budapest en tant que complément au soutien russe, et par Varsovie comme un important soutien politico-financier face à Bruxelles alors que l'appui américain se limite aux affaires sécuritaires. Par suite de la crise de la dette européenne et de la dégradation de ses relations avec Bruxelles, Athènes recherche également le soutien de Beijing. Celui-ci prend la forme d'investissements qui sont risqués, étant donné la situation grecque, et que seul un partenaire politique solide est en mesure de réaliser. Ces investissements se concrétisent notamment par un soutien financier qui a pris la forme d'un achat de 6 G\$ de dette grecque, au début de la crise, et d'une promesse du premier ministre Li de poursuivre ses achats lors d'une prochaine émission obligataire (*Reuters*, 2014 ; Tzogopoulos, 2016), un engagement d'autant plus remarquable que les

engagements chinois se font le plus souvent sous forme de prêts à des taux non négligeables.

Enfin, bien que les liens entre la Chine et ces pays soient à relativiser¹⁴, Beijing dispose d'une volonté politique solide et de capitaux importants, situation tranchant avec une UE divisée et encore marquée par l'austérité. Aussi, la BRI peut constituer une « affaire en or » pour ces pays soumis à d'intenses pressions économico-politiques. Ces projets cachent cependant une face plus obscure, source d'inquiétudes et d'incertitudes, et que nous étudions dans la partie suivante.

3. LES REVERS ET LES HORIZONS

3.1. LES OBSTACLES EUROPÉENS

Des équilibres chancelants : la problématique de l'asymétrie

La question de la gestion des profondes asymétries en matière de développement et de puissance entre la Chine et les pays d'Europe orientale et méridionale (PEOM)¹⁵ est primordiale quant à l'avenir de la BRI, car elle examine la capacité des acteurs à concilier des *intérêts* parfois contradictoires. En effet, des réticences face à la perception de la nature des projets en infrastructures chinois et à leur effet sur le commerce extérieur des PEOM émergent, constituant un obstacle potentiel à la viabilité de la BRI dans la région.

Les PEOM tendent à percevoir les investissements chinois comme un moyen de répondre à des impératifs propres – pénétration du marché européen en particulier – et s'interrogent quant à la conciliation entre leurs besoins en développement et la stratégie de Beijing. Ainsi, des inquiétudes émergent quant aux projets chinois qui alourdissent les dettes souveraines, emploient peu de main-d'œuvre locale et constituent un potentiel moyen d'ouvrir les marchés locaux, faisant courir aux firmes nationales un risque certain (Bastian, 2017 ; Wang *et al.*, 2017).

Les déficits commerciaux entre les PEOM et la Chine sont un autre sujet d'inquiétude¹⁶. La Pologne, pays le plus touché par le phénomène, s'inquiète que l'augmentation du trafic ferroviaire entre la Chine et l'UE ne favorise l'exportation de la surproduction chinoise et n'aggrave le déficit

commercial sino-polonais qui pourrait avoir des conséquences sur la montée en gamme industrielle du pays. Une inquiétude qui se voit renforcée par la relative fermeture du marché chinois et par l'obstacle russe qui entrave la capacité des pays de la région à exploiter les lignes transcontinentales¹⁷. C'est pourquoi des voix réclamant des négociations plus dures avec Beijing s'élèvent à Varsovie. Plus généralement, les déficits commerciaux structurels PEOM-Chine posent la question du remboursement des emprunts alors que la place du partenaire chinois au sein du commerce régional risque d'augmenter au gré de l'accroissement de la connectivité transcontinentale (Goralczyk, 2017 ; Makocki, 2016 ; ETNC, 2016).

À terme, ces déséquilibres représentent de véritables obstacles affectant la pérennité de l'initiative. En effet, les pertes associées à un manque d'inclusion des projets chinois, à un endettement croissant, à un déficit commercial en expansion ou encore à un différentiel d'ouverture des marchés sino-européens, et qui sont couplées à une certaine impuissance des Européens face au géant chinois pourraient mener certains pays à revoir leur participation au sein de la BRI.

Des nuits blanches à Bruxelles : les tensions sino-européennes

Il existe également des frictions entre l'UE, ses sociétés civiles et Beijing en termes normatifs, politiques et sociaux qui constituent autant d'obstacles supplémentaires au bon déroulement de la BRI.

À l'échelle européenne, les enjeux normatifs et politiques sont deux dossiers qui cristallisent les tensions avec la Chine. En matière de projets d'infrastructures, l'UE impose des normes strictes basées sur un modèle de marché efficient – concurrence loyale, appels d'offres publics équitables et transparents, etc. – qui tranche avec le modèle chinois où les contractants sont nommés par l'État (Wang *et al.*, 2017). Cette situation provoque d'autant plus de frictions que Bruxelles est déterminé à faire respecter ses normes afin d'assurer son influence sur la structuration et la cohésion de l'espace européen. L'exemple le plus criant est certainement celui de l'enquête européenne concernant le projet stratégique chinois de liaison ferroviaire serbo-hongroise. Cette enquête, visant à déterminer si Budapest a respecté les normes européennes relatives aux marchés publics, a débouché sur un appel d'offres hongrois en bonne et due forme en fin 2017 (Silk Road Briefing, 2017).

Bien que plus diffus, les enjeux politiques liés à une initiative souvent perçue comme un instrument géopolitique provoquent des inquiétudes à Bruxelles, où l'on craint que la Chine ne profite de la fragmentation politique européenne pour constituer une zone d'influence qui lui offre une présence *de facto* au cœur des institutions européennes. Cette crainte est exacerbée par au moins trois facteurs. Premièrement, une stratégie d'investissement qui semble épouser les lignes de fracture de l'UE – Est-Ouest, Nord-Sud –, permettant à des États en froid avec Bruxelles de renforcer leur position vis-à-vis de l'UE. Deuxièmement, une instrumentalisation du CEE 16+1 afin de contourner Bruxelles et les institutions européennes, dans un mouvement plus large de multilatéralisation partielle des relations UE-Chine, visant à appuyer l'acquisition de divers actifs ou à alléger le poids des strictes normes européennes pesant sur les projets chinois comme dans le cas hongrois. Troisièmement, la corrélation perçue entre un haut degré de participation à la BRI et un soutien potentiel des États membres aux positions politiques chinoises, au risque de desservir les *intérêts* de l'UE. Cette crainte fut corroborée par le blocage d'Athènes et de Budapest de la déclaration de l'UE enjoignant à la Chine de respecter la décision de juillet 2016 de la Cour permanente d'arbitrage concernant l'affaire de la mer de Chine du Sud (Gotev, 2016).

Des tensions émergent également au sein de la société civile où divers groupes, s'estimant lésés par un manquement de la Chine au respect des normes européennes, réagissent régulièrement à la percée chinoise. Ainsi, en plusieurs endroits, des travailleurs européens ont manifesté contre les importations d'acier chinois à très bas coût, y voyant un acte de dumping nuisant à la pérennité de leurs emplois. Certains chercheurs parlent de l'émergence d'un populisme anti-chinois (Browne, 2016).

Certaines réactions aux inquiétudes provoquées par Beijing sont déjà décelables. En plus de récurrentes tentatives d'obtenir de la Chine une réciprocité d'accès aux marchés publics au moyen de divers projets de loi, le Parlement européen tente de tempérer la pénétration chinoise en votant contre l'octroi du statut d'*économie de marché* à la Chine au sein de l'OMC en 2016. Ce statut aurait rendu l'imposition de mesures anti-dumping européennes beaucoup plus délicate (Browne, 2016). En outre, en 2018, 27 ambassadeurs européens en poste à Beijing ont publié un rapport mettant en exergue l'effet négatif de la BRI sur la politique européenne de

développement du libre-échange ainsi que la concurrence faussée engendrée par les firmes publiques subventionnées par l'État chinois (Prasad, 2018). Voilà un sérieux camouflet à la construction d'un *soft-power* autour de l'initiative et qui, au même titre que les deux autres événements, illustre les obstacles auxquels la BRI devra faire face en cas de crispation continue des partenaires européens.

3.2. LES PERSPECTIVES : QUELS DÉFIS ET OCCASIONS POUR LA BRI ?

L'instabilité à l'horizon

Malgré ses atouts, la BRI fait face à un horizon européen trouble où les obstacles actuels s'ajoutent à un risque d'instabilité à trois niveaux – national, régional et sociétal – qui jette un doute sur sa capacité à se développer au sein du continent.

Au niveau national, la potentielle instabilité économique menaçant les participants de la BRI représente un risque politique non négligeable. Aussi, en Grèce en particulier, un changement de gouvernement en faveur de Bruxelles sur fond de marasme économique et de populisme anti-chinois, comme dans le cas zambien de 2011, pourrait réduire la marge de manœuvre de Beijing dans ce pays stratégique. Un scénario similaire s'est déjà déroulé en Macédoine, espace de transit stratégique entre le port du Pirée et le marché européen : la construction d'une autoroute par une firme chinoise s'est vue bloquée par suite d'un changement de gouvernement qui s'enracinait dans une crise politique en partie alimentée par un scandale de corruption sino-macédonien autour de cette infrastructure. L'affaire a affecté les relations bilatérales et l'opinion publique macédonienne vis-à-vis de la Chine, tout en inquiétant Bruxelles quant à l'effet négatif de Beijing sur le niveau de corruption de la région. En outre, l'influence chinoise pourrait, à terme, également être perçue comme problématique par les pays des Balkans, et donc gêner la mise en œuvre de la BRI, en ce qu'elle ne favorise guère leur candidature à l'UE, unique horizon politico-économique viable de la région, de par la diffusion d'un modèle qui contribue à les éloigner davantage des critères d'adhésion européens (Makocki et Nechev, 2017).

Au niveau régional, la potentielle instabilité pesant sur les Balkans, traversés par la connexion ferroviaire gréco-hongroise, obscurcit l'avenir de la BRI. En effet, les tensions régionales semblent se cristalliser de nouveau autour des lignes de fractures politico-ethniques, laissant augurer le pire. Alors que le dirigeant de Republika Srpska – entité politico-territoriale serbe de Bosnie – annonce une loi sur la sécession en 2018, après l'organisation d'un référendum illégal, l'Albanie et le Kosovo parlent d'unification. Ce projet en lien avec l'idée de la *Grande Albanie* – projet de réunion politico-territoriale des populations albanaises – pourrait pousser les Albanais de Macédoine, du Monténégro et de Serbie à réclamer une partition (Kampmark, 2017 ; *The Economist*, 2016). Il s'agit là de développements inquiétants pour Beijing étant donné que la pérennité de sa voie commerciale méridionale est liée à la capacité des États des Balkans à maintenir la paix dans la région, et ce, malgré des pressions internes croissantes les poussant à revoir l'ordre géopolitique régional établi à l'issue de la signature des Accords de Dayton en 1995 qui a mis un terme à la guerre de Bosnie.

Au niveau sociétal, la crise des réfugiés, touchant particulièrement la Grèce, la Hongrie et la Serbie, constitue un risque supplémentaire pour la Chine. Trivialement, le flux de réfugiés affecte le bon fonctionnement du réseau logistique chinois. Ce fut notamment le cas lors du blocage de la connexion ferroviaire gréco-hongroise durant trois semaines, en 2015, à la suite de l'installation d'un camp de fortune par les migrants. À plus long terme, la pression potentielle exercée par cette vague migratoire sur les marchés de l'emploi locaux marqués par le chômage¹⁸ pourrait alimenter la contestation naissante autour du manque d'inclusion des projets chinois (ETCN, 2016).

Les lois de l'attraction

Il nous faut cependant relativiser les défis mentionnés au cours de cette partie à l'aune de la grande flexibilité de la BRI qui lui permet de s'accommoder des tensions ponctuelles avec l'UE et ses États membres à travers une grande capacité d'ajustement. Cette capacité permet à la Chine de négocier avec l'UE tout en la court-circuitant parfois au moyen des relations bilatérales entre États, sur lesquelles Bruxelles dispose d'une influence limitée, ou encore du CEE 16+1. Cette tendance est d'autant plus prégnante que les intérêts poursuivis par les États européens dans leur

collaboration avec la Chine constituent un terrain fertile pour la BRI, limitant la portée des défis auxquels l'initiative doit faire face.

Loin d'être le seul apanage des PEOM, la poursuite d'intérêts à travers une participation à la BRI concerne le continent entier. L'Italie et le Portugal tentent de se positionner au sein du réseau portuaire régional chinois émergent à travers les ports de Gênes et Naples ainsi qu'au moyen de sa participation à la North Adriatic Ports Association pour l'une, et par l'intermédiaire du port de Sines, fort de connexions africaines potentielles, pour l'autre. L'Allemagne et la France, piliers de l'UE, s'engagent dans la BRI de peur de se voir exclues d'un réseau d'échange transcontinental en consolidation alors que la présidence Trump semble s'orienter vers un protectionnisme certain. Au-delà de ses appréhensions, Bruxelles voit dans la BRI un moyen de combler ses besoins en infrastructures et d'accéder à de nouveaux marchés en Eurasie. Bruxelles y voit également une occasion de renforcer sa sécurité énergétique au moyen de la consolidation de sa connexion à l'Asie centrale à travers un Sud-Caucase que la Chine participe à stabiliser. Cet état de fait tend à pousser l'UE vers une conciliation face à la stratégie chinoise, et renforce l'ambiguïté qui règne en Europe vis-à-vis de la BRI (ETNC, 2016 ; Parlement européen, 2016).

CONCLUSION

L'incapacité de l'UE à formuler une position commune sur la BRI semble faire régner une certaine confusion autour de cette dernière'. En effet, le caractère flexible de la BRI structure son implantation qui se déploie tant aux côtés de l'UE et de ses États membres que le long des lignes de divisions politico-économiques européennes. Un développement singulier qui transforme l'initiative en un objet de coopération et de division, soit un abscons paradoxe cher à la pensée taoïste. En effet, alors que la BRI répond à certains besoins économico-politiques de la périphérie européenne, l'UE y voit un moyen d'accompagner son plan Juncker (2015-2020) de promotion de l'investissement, qui peine parfois à attirer des investissements privés dans les projets d'infrastructures. Cependant, les déficits commerciaux croissants, le manque d'inclusion de ses projets ainsi que les craintes des travailleurs européens relatives au dumping, ou encore celles de Bruxelles

quant à un cheval de Troie chinois, sont autant de sources de tensions qui pourraient entraver le bon déroulement de la BRI.

À l'image des événements actuels, les perspectives de la BRI sont tout aussi ambiguës. Bien que le pouvoir d'attraction de la BRI sur l'ensemble de l'UE permette de surmonter les présents obstacles, le risque économico-politique chez ses partenaires stratégiques, comme la Grèce, et surtout l'instabilité potentielle dans les Balkans posent la question de la pérennité de l'initiative. Enfin, reste à voir si l'UE saura tirer avantage du désenclavement transcontinental qui se prépare alors qu'elle approfondit sa coopération avec le Kazakhstan, et si les États européens parviendront à sécuriser un meilleur accès au marché chinois à travers la BRI. Les éléments de réponses à ces interrogations contribueront à structurer l'évolution de l'initiative au sein d'un très complexe espace européen.

BIBLIOGRAPHIE

- Andric, V. *et al.* (2016). « Public Debt Sustainability in Serbia Before and During the Global Financial Crisis », *Economic Annals*, vol. LXI, n° 210, p. 47-77.
- Bastian, J. (2017). *The Potential for Growth through Chinese Infrastructure Investments in Central and South-Eastern Europe along the “Balkan Silk Road”*, Londres, Banque européenne de reconstruction et de développement.
- BERD (2017). « China : EBRD Shareholder Profile », Banque européenne de reconstruction et de développement, <www.ebrd.com/who-we-are/structure-and-management/shareholders/china.html>, consulté le 29 novembre 2017.
- Browne, A. (2016). « “China’s Offensive in Europe” ; Is There a Master Plan in Beijing ? », *The Wall Street Journal*, <<https://blogs.wsj.com/chinarealtime/2016/06/22/chinas-offensive-in-europe-is-there-a-master-plan-in-beijing/>>, consulté le 22 novembre 2017.
- CE (2016a). « Poland », European Structural and Investment Funds, <http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/policy/what/investment->

policy/esif-country-factsheet/esi_funds_country_factsheet_pl_en.pdf>, consulté le 30 novembre 2017.

CE (2016b). « Hungary », European Structural and Investment Funds, <http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/policy/what/investment-policy/esif-country-factsheet/esi_funds_country_factsheet_hu_en.pdf>, consulté le 30 novembre 2017.

CE (2017). « European Union, Trade with China », Commission européenne, <http://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2006/september/tradoc_113366.pdf>, consulté le 20 avril 2018.

CEIC (2018). « Indicators », CEIC, <www.ceicdata.com/en/indicators>, consulté le 19 avril 2018.

COMTRADE (2018). « China Export of Goods in 2016 », Comtrade, <<https://comtrade.un.org/labs/dit-trade-vis/?reporter=156&partner=97&type=C&year=2016&flow=2>>, consulté le 17 avril 2018.

Darvas, Z. (2008). « The Rise and Fall of Hungary », *The Guardian*, <www.theguardian.com/business/blog/2008/oct/29/hungary-imf>, consulté le 27 novembre 2017.

Davarinou, P. (2016). « The New Silk Road and Greece », Institute of International Economic Relations, <<http://idos.gr/report-new-silk-road-greece-benefits-opportunities-challenges-2/?lang=en>>, consulté le 26 novembre 2017.

Deloitte (2017). « Deloitte Sees Hungary Worth Considering for Quality Investment and Operations », Deloitte, <www2.deloitte.com/cn/en/pages/about-deloitte/articles/pr-deloitte-csg-hungary-worth-investment-operations.html>, consulté le 30 novembre 2017.

Ekathimerini (2017). « Shanghai Teams Up with Piraeus to Boost Container Traffic », *Ekathimerini*, <www.ekathimerini.com/219186/article/ekathimerini/business/shanghai-teams-up-with-piraeus-to-boost-container-traffic>, consulté le 30 novembre 2017.

ETNC (2016). « Europe and China's New Silk Road », European Think-Tank Network on China, <www.clingendaal.org/publication/europe-and-chinas-new-silk-roads>, consulté le 30 novembre 2017.

Euractiv (2013). « EU Suspends Funding to Hungary over Weak Controls », Euractiv, <www.euractiv.com/section/central-europe/news/eu-suspends-funding-to-hungary-over-weak-controls/>, consulté le 29 novembre 2017.

Fardella, P. et G. Prodi (2017). « The Belt and Road Initiative Impact on Europe : An Italian Perspective », *China & World Economy*, vol. 25, n° 5, p. 125-138.

Goralczyk, B. (2017). « China's Interests in Central and Eastern Europe : Enter the Dragon », *European View*, vol. 16, n° 1, p. 153-162.

Gotev, G. (2016). « EU Unable to Adopt Statement Upholding South China Sea Ruling », Euractiv, <www.euractiv.com/section/global-europe/news/eu-unable-to-adopt-statement-upholding-south-china-sea-ruling/>, consulté le 30 novembre 2017.

Grabbe, H. et S. Lehne (2017) « Defending EU Values in Poland and Hungary », Carnegie Europe, <<http://carnegieeurope.eu/2017/09/04/defending-eu-values-in-poland-and-hungary-pub-72988>>, consulté le 30 novembre 2017.

Inman, P. (2017) « Greece Approves \$8bn Chinese-Backed Resort Project Outside Athens », The Guardian, 2 juin, <www.theguardian.com/business/2017/jun/02/greece-approves-8bn-chinese-backed-resort-project-outside-athens>, consulté le 30 novembre 2017.

Jakobowski, J. (2016). « How to Finance the Enhanced EU-China Connectivity in the CEE Region ? », dans M. Andzans (dir.), *Afterthoughts : Riga 2016 International Forum of China and Central and Eastern European Countries*, Riga, Latvian Institute of International Affairs, p. 36-40.

Kampmark, B. (2017). « Greater Albania and the Balkan Problem », *International Policy Digest*,

<<https://intpolicydigest.org/2017/05/05/greater-albania-and-the-balkan-problem/>>, consulté le 28 novembre 2017.

Le Corre, P. (2017). « Europe's Mixed Views on China's One Belt, One Road Initiative », Brookings Institution, <www.brookings.edu/blog/order-from-chaos/2017/05/23/europe-s-mixed-views-on-chinas-one-belt-one-road-initiative/>, consulté le 26 novembre 2017.

Levitin, O. et al. (2017). « China and South-Eastern Europe : Infrastructure, Trade and Investment Links », Banque européenne de reconstruction et de développement, <www.ebrd.com/news/2016/ebrd-papers-highlight-potential-of-southeastern-europe.html>, consulté le 25 novembre 2017.

Li, Y. et al. (2016). « The Effect of the New Silk Road Railways on Aggregate Trade Volumes between China and Europe », *Working Papers on East Asian Studies*, <www.uni-due.de/imperia/md/content/in-east/about/publications_green_series/paper109-2016.pdf>, consulté le 27 novembre 2017.

Lloyd's List (2016). « One Hundred Container Ports 2016 », *Lloyd's List*, <[https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/one-hundred-container-ports-2016#row](http://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/one-hundred-container-ports-2016#row)>, consulté le 30 novembre 2017.

Makocki, M. (2016). « One-Way Train from China to Central Europe », dans M. Andzans (dir.), *Afterthoughts : Riga 2016 International Forum of China and Central and Eastern European Countries*, Riga, Latvian Institute of International Affairs, p. 43-46.

Makocki, M. et Z. Nechev (2017). « Balkan Corruption : The China Connection », *Issue Alert*, <www.iss.europa.eu/sites/default/files/EUSSFiles/Alert%2022%20Balkans.pdf>, consulté le 30 novembre 2018.

Matura, T. et al. (2014). « Chinese Investments and Financial Engagement in Hungary », Centre for Economic and Regional Studies of the Hungarian, <<http://real.mtak.hu/13580/1/Working%20208.pdf>>, consulté le 29 novembre 2017.

McCrum, D. (2016). « EBRD Launches New Fund and Deepens Ties to China », *Financial Times*, 20 septembre,

<www.ft.com/content/052c0c50-7f24-11e6-bc52-0c7211ef3198>, consulté le 29 novembre 2017.

Ministère des Affaires étrangères de la République populaire de Chine (2012). « China's Twelve Measures for Promoting Friendly Cooperation with Central and Eastern European Countries », <www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/topics_665678/wjbispg_665714/t928567.shtml>, consulté le 26 novembre 2017.

Miszerak, M. et D. Rohac (2017). « Poland's Rush to Banking Sector Socialism », *Financial Times*, 29 juin, <www.ft.com/content/f7283548-5cd1-11e7-b553-e2df1b0c3220>, consulté le 28 novembre 2017.

Moldicz, C. (2017). « China's Attraction : The Case of Central Europe », Oriental Business and Innovation Center, <<http://16plus1-thinktank.com/u/cms/cepen/201708/29175442zki9.pdf>>, consulté le 30 novembre 2017.

Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) (2016). *Governance of Land Use in Poland : The Case of Lodz*, Paris, OCDE.

Parlement européen (2016). « One Belt, One Road (OBOR) : China's Regional Integration Initiative », Service de recherche parlementaire, <www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2016/586608/EPRS_BRI%282016%29586608_EN.pdf>, consulté le 25 novembre 2017.

Parlement européen (2018). « China, the 16+1 Format and the EU », Service de recherche du Parlement européen, <[www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2018/625173/EPRS_BRI\(2018\)625173_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2018/625173/EPRS_BRI(2018)625173_EN.pdf)>, consulté le 20 décembre 2018.

Pavlicevic, D. (2014). « China's Railway Diplomacy in the Balkans », *China Brief*, vol. 14, n° 20, 23 octobre, <<https://jamestown.org/program/chinas-railway-diplomacy-in-the-balkans/>>, consulté le 30 novembre 2018.

Prasad, R. (2018). « EU Ambassadors Condemn China's Belt and Road initiative », *The Diplomat*, 21 avril, <<https://thediplomat.com/2018/04/eu-ambassadors-condemn-chinas-belt-and-road-initiative/>>, consulté le 25 mai 2018.

PwC (2017). « Infrastructure in Greece », PwC, <www.pwc.com/gr/en/publications/greek-thought-leadership/infrastructure-in-greece-2016-en.pdf>, consulté le 30 novembre 2017.

Radenkovic, I. (2016). « Foreign Direct Investment in Serbia », *Research Paper Series of Rosa Luxemburg Stiftung Southeast Europe*, <www.rosalux.rs/sites/default/files/publications/6_Radenkovic_engl_web.pdf>, consulté le 27 novembre 2017.

Reuters (2014). « UPDATE 2-China Hints at Purchase of Greek Bonds, Reiterates Targets », *Reuters*, <www.reuters.com/article/greece-china/update2-china-hints-at-purchase-of-greek-bonds-reiterates-targets-idUSL6N0P04PV20140619>, consulté le 28 novembre 2017.

Romei, V. (2015). « Greece and the EU : A Brief (Economic) History in Charts », *Financial Times*, 9 août, <www.ft.com/content/9436dfa7-cd88-3daa-a844-56da4b27ec54>, consulté le 30 novembre 2017.

Rzeczpospolita, I.R. (2014). « Avoiding the Middle Income Trap in Poland », Banque mondiale, <www.worldbank.org/en/news/opinion/2014/08/19/avoiding-the-middle-income-trap-inpoland>, consulté le 29 novembre 2017.

Silk Road Briefing (2017). « Tenders Announced for Belgrade-Budapest High Speed Rail », Dezan Shira & Associates, <www.silkroadbriefing.com/news/2017/12/13/tenders-announced-belgrade-budapest-high-speed-rail/>, consulté le 30 novembre 2017.

Simon, Z. (2017). « Hungarian Economy Unexpectedly Shrinks as EU Funding Dries Up », Bloomberg, <www.bloombergquint.com/politics/2016/05/13/hungarian-economy-unexpectedly-shrinks-as-eu-funding-dries-up>, consulté le 28 novembre 2017.

Slusarczyk, B. (2015), « The Requirement of New Industrial Policy to Support Polish Economy », *Procedia Economics and Finance*, vol. 27, p. 93-101.

Strzalkowski, M. (2017). « Cohesion Funds Rank High in Poland's Public Investments », *Euractiv*, 13 octobre,

<www.euractiv.com/section/economy-jobs/news/cohesion-funds-rank-high-in-polands-public-investments/>, consulté le 23 novembre 2017.

The Economist (2016). « A Referendum by Serbs Threatens Yet More Trouble for Bosnia », *The Economist*, 27 septembre, <www.economist.com/news/europe/21707877-banned-vote-separatebosnian-serb-national-day-has-somepeople-talking-war-referendum>, consulté le 29 novembre 2017.

Tzogopoulos, G.N. (2016). « Greece : Perspectives on Eurasian Integration », European Council on Foreign Relations, <www.ecfr.eu/article/essay_eurasian_integration_greece#footnote-055-backlink>, consulté le 29 novembre 2017.

Van der Putten, F. et al. (2016). « Europe and China's New Silk Roads », European Think-Tank Network on China, <www.clingendael.org/sites/default/files/pdfs/Europe_and_Chinas_New_Silk_Roads_0.pdf>, consulté le 24 novembre 2017.

Wang, X. et al. (2017). « One Belt One Road and the Reconfiguration of China-EU Relations », Centre d'économie de Paris Nord, <<https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-01499020/document>>, consulté le 25 novembre 2017.

Zhang, H. (2014). « Chinese Outward Foreign Direct Investment in the EU », EU SME Centre, <http://ccilc.pt/wp-content/uploads/2017/07/eu_sme_centre_report_chinese_outward_foreign_direct_investment_in_the_eu.pdf>, consulté le 25 novembre 2017.

-
1. Les bateaux de gros tonnage accosteraient au port du Pirée, *hub* méditerranéen central, d'où les marchandises chinoises seraient distribuées par des bateaux de moindre tonnage en partance pour les ports contrôlés par Beijing.
 2. Le coût du projet est estimé à 2,89 G\$ et sera financé à 85 % par des prêts chinois (Van der Putten et al., 2016).
 3. Regroupement comprenant l'Albanie, la Bosnie-Herzégovine, la Bulgarie, la Croatie, l'Estonie, la Hongrie, la Lettonie, la Lituanie, la Macédoine, le Monténégro, la Pologne, la Roumanie, la République tchèque, la Serbie, la Slovaquie et la Slovénie.
 4. Le capital du fonds s'élève à 407 M\$, dont 290 M\$ investis par Beijing et 116 M\$ par Bakou.
 5. Entre 2000 et 2008, les PIB de la région sont passés de 130 G\$ à 354 G\$ en Grèce, de 47 G\$ à 157 G\$ en Hongrie, de 172 G\$ à 532 G\$ en Pologne et de 6,5 G\$ à 49 G\$ en Serbie (CEIC, 2018).

6. Le budget hongrois souffre d'un déficit depuis au moins 1996 qui avoisine parfois les 10 % du PIB (CEIC, 2018).
7. Le taux de croissance annuel moyen de la dépense publique était de 4,7 % en Grèce contre 1,9 % dans le reste de la zone euro.
8. Entre 2008 et 2010, le niveau des flux d'IDE est passé de 75 G\$ à -21 G\$ alors qu'il se situait à -9 G\$ en 2016 (CEIC, 2018). La contraction des fonds européens a fait passer la croissance hongroise de 0,6 % au dernier trimestre de 2015 à -0,8 % durant le premier trimestre de 2016.
9. La dette souveraine de Belgrade est passée de 28 % du PIB en 2008 à 75 % du PIB en 2015 (CEIC, 2018).
10. En 2016, le commerce Chine-EU s'élevait à 597 G\$ (CE, 2018).
11. À titre d'exemple, entre 2000 et 2013, les revenus du port ont généré 3,7 % du PIB en moyenne et ont couvert 16,6 % des importations. En outre, les armateurs grecs possèdent 20 % de la flotte marchande mondiale, emploient 200 000 personnes en Grèce et contribuent annuellement au PIB à hauteur de 7,5 % en moyenne.
12. Après l'entrée de Budapest dans l'UE en 2004, la Hongrie est devenue un centre de production chinoise de produits de haute technologie pour les marchés de l'UE et du bassin méditerranéen. Huawei a notamment fait de la Hongrie un de ses principaux centres de production mondiaux.
13. State Grid Corporation of China (SGCC) est une société chinoise qui est le plus grand gestionnaire de réseau, transporteur et distributeur d'électricité au monde en nombre d'employés.
14. Bien que la Chine soit un des cinq principaux partenaires d'importation de chaque pays, elle demeure un marché d'exportation relativement mineur (OEC, 2017). De plus, entre 2010 et 2015, la part chinoise du total des flux d'IDE s'élevait à 12 % en Grèce, à 14 % en Hongrie, à 25 % en Pologne et à moins de 5 % en Serbie en 2016 (Moldicz, 2017 ; Radenkovic, 2016).
15. États des PEKO et la Grèce.
16. Entre 2005 et 2016, les déficits commerciaux sont passés de 506,4 M\$ à 1,6 G\$ en Serbie, de 2 G\$ à 2,8 G\$ en Grèce et de 4,9 G\$ à 21,5 G\$ en Pologne alors qu'il stagnait autour de 2 G\$ à 4 G\$ en Hongrie (Comtrade, 2018).
17. Les contre-sanctions de Moscou, découlant de l'annexion de la Crimée, empêchent une partie des produits européens de transiter sur le territoire russe vers la Chine.
18. En 2017, les taux de chômage de la Grèce et de la Serbie étaient respectivement de 23 % et 15,5 % (CEIC, 2018).

CHAPITRE 11

LES DIMENSIONS ÉNERGÉTIQUES DES ROUTES DE LA SOIE

Emmanuel Hache

« *La route de la soie ou l'aorte de l'Asie* »
Sylvain Tesson et Jacques Perry-Salkow (*Anagrammes à la folie*, Pocket, 2015)

Baptisée *One Belt, One Road* (OBOR) en 2013, lors du discours du président Xi Jinping à Astana, au Kazakhstan, la *Belt and Road Initiative* (BRI) fait à l'heure actuelle l'objet de multiples commentaires et suscite admiration, crainte ou incompréhension de la part de nombreux analystes et du grand public. Les objectifs du projet sont guidés par la notion de connectivité à travers la construction d'infrastructures (portuaire, routière, énergétique et de communication) et la coordination des politiques économiques pour accélérer l'intégration commerciale, humaine et financière au niveau international. Si l'Asie centrale reste le voisinage privilégié des investissements chinois, c'est bien toute l'économie mondiale qui pourrait être, à terme, bouleversée par ce plan d'une durée de 30 à 35 ans pour un coût estimé à environ 1 000 milliards de dollars (G\$). En effet, la BRI englobe désormais plus de 65 pays, représentant un tiers du produit intérieur brut (PIB) mondial, 62 % de la population mondiale, soit 4,6 milliards d'habitants (Banque mondiale, 2018 ; Chin et He, 2016), 60 % des réserves pétrolières mondiales et 80 % des réserves gazières¹.

L'enjeu énergétique est une clé de lecture séduisante pour comprendre la stratégie chinoise dans le cadre de la BRI. En effet, depuis les années 1990, la Chine est importatrice nette pour l'ensemble des énergies fossiles consommées en interne. Exportatrice nette jusqu'en 1993, elle est devenue le premier importateur mondial de pétrole en 2014 et est devenue importatrice nette de gaz en 2007 et de charbon en 2009. Les transformations économiques actuelles de la Chine sont des vecteurs de compréhension importants de la stratégie chinoise à l'international et la BRI semble répondre aux différents objectifs de sécurité énergétique de Beijing. Accès aux ressources énergétiques, protection des investissements réalisés dans le secteur, internationalisation des entreprises chinoises, sécurisation des voies d'approvisionnement (gazoducs et oléoducs) et préservation des intérêts chinois sur les lignes maritimes acheminant les matières premières sont autant d'objectifs affichés par Beijing depuis le début des années 2000 qui se retrouvent à travers la BRI (Downs *et al.*, 2017).

Dans ce contexte, il semble pertinent d'étudier la place de l'énergie dans la BRI, d'en analyser les évolutions probables à l'aune des transformations actuelles du modèle de développement chinois. En outre, il convient de s'interroger sur le rôle que pourrait jouer la Chine dans la gestion des biens publics mondiaux, à savoir la sécurité énergétique internationale et l'environnement, dans le cadre d'une BRI écologiquement durable.

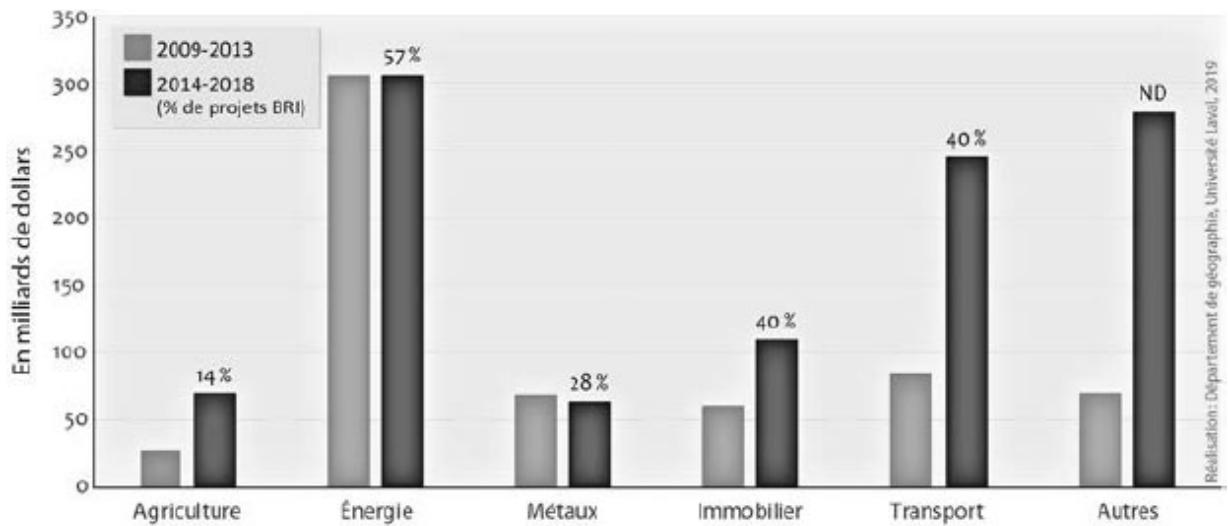
1. LA BRI : CONTINUITÉ OU RUPTURE DANS LA STRATÉGIE D'INTERNATIONALISATION ÉNERGÉTIQUE CHINOISE ?

Dans un document présentant la vision du projet BRI, établi en mars 2015 par la Commission de réforme et de développement national (NDRC)², l'énergie se trouve au centre des priorités de coopération envisagées par les autorités chinoises, notamment dans la connectivité des infrastructures³ ou l'exploitation commune des ressources⁴. Toutefois, les investissements dans l'énergie font déjà partie intégrante de la stratégie chinoise d'investissements depuis le début des années 2000. Ainsi, selon le *China Global Investment Tracker*⁵ réalisé par l'American Enterprise Institute et l'Heritage Foundation, sur les 1780 G\$ d'investissements chinois réalisés à travers le monde entre 2005 et 2018⁶, près de 36 % (680 G\$) l'auraient été

dans le secteur énergétique. Et, depuis 2013, 50 % des investissements réalisés par la Chine dans l'énergie étaient estampillés BRI, pour environ 172 G\$. L'ensemble des sous-secteurs énergétiques est couvert par les investissements chinois. Excepté en 2017, année durant laquelle le secteur des transports a reçu le volume le plus important d'investissements chinois à l'étranger (66 G\$ contre 62 G\$), l'énergie a été, depuis 2005, le principal vecteur de la stratégie chinoise à l'international. Et la comparaison des périodes pré-BRI (2009-2013) et post-BRI (2014-2018)⁷ montre toujours la prégnance du secteur énergétique dans les investissements chinois à l'étranger (figure 11.1).

La BRI représente ainsi une continuation logique de l'ouverture internationale de la Chine amorcée dès 1978 avec les zones économiques spéciales (ZES) et poursuivie avec la politique dite du *Go Global* à partir des années 2000 et son accession à l'Organisation mondiale du commerce (OMC) en 2001 (tableau 11.1). Elle constitue une occasion pour le gouvernement chinois de rationaliser l'ensemble des investissements réalisés depuis le début des années 2000 et de leur donner une cohérence globale. Pour leur part, les objectifs énergétiques de la BRI ont été synthétisés dans le document *Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road* en 2017 (National Energy Administration, 2017). Ils peuvent se résumer en quelques points : promouvoir une coopération énergétique ouverte et inclusive ; réduire les coûts de transport et optimiser l'allocation des ressources ; bâtir des infrastructures permettant la connectivité des différents sous-secteurs (électricité, pétrole et gaz) pour *in fine* créer des marchés régionaux ; et enfin, orienter les investissements vers les énergies renouvelables (ENR) dans le cadre des accords de Paris de décembre 2015.

FIGURE 11.1 Les investissements chinois à l'étranger depuis 2009



- * Autres secteurs : chimie, divertissement, finance, logistique, santé, services, technologie, tourisme. Les pourcentages se rapportent aux projets estampillés BRI par le *China Global Investment Tracker*.

Source : D'après *China Global Investment Tracker* (s. d.).

TABLEAU 11.1 Les objectifs des stratégies chinoises

Politique dite du <i>Go Global</i>	Politique liée à la BRI
<ul style="list-style-type: none"> • Sécurité énergétique (sécurisation des ressources) • Achats d'entreprises sur l'ensemble de la chaîne de valeur • Encouragement des IDE • Internationalisation des entreprises • Ciblage Pays • Alimentation de la croissance du modèle chinois 	<ul style="list-style-type: none"> • Sécurisation des ressources, diversification des fournisseurs • Ciblage technologique des entreprises ; diversification du portefeuille d'actifs • Gestion des surcapacités • Expansion mondiale des champions nationaux • Coopération régionale et connectivité • Rééquilibrage du modèle chinois

Source : D'après *China Policy* (2017).

Les stratégies développées par les acteurs chinois à l'étranger sont élaborées par l'intermédiaire de ce que Yergin (2012) appelle des « interdépendances constructives », qui intègrent des coopérations

beaucoup plus larges que le seul domaine énergétique. Bénéficiant du support des institutions financières chinoises – banques et fonds souverains⁸ –, les compagnies nationales de l’empire du Milieu (la China National Petroleum Corporation ou CNPC, la China National Offshore Oil Corporation ou CNOOC, et la China Petroleum and Chemical Corporation ou Sinopec) ont investi dans la plupart des zones géographiques riches en hydrocarbures et dans de nombreuses entreprises étrangères du secteur. Ces investissements répondaient, en partie, au « dilemme de Malacca » qui explicitait clairement, dès 2003, qu’un contrôle de ce détroit par une puissance étrangère mettrait en péril l’empire du Milieu du point de vue de sa sécurité énergétique (Zhang, 2011). À cette époque, le président Hu Jintao souhaitait adopter une nouvelle stratégie de diversification de ses approvisionnements en raison de la vulnérabilité de la Chine au détroit de Malacca, qui voit chaque année transiter près de 80 % de ses importations (Zhang, 2011).

Les nouvelles institutions financières de la Chine (Banque asiatique d’investissement dans les infrastructures [BAII], New Development Bank [banque du regroupement des BRICS – Brésil, Russie, Inde, Chine et Afrique du Sud – sise à Shanghai], etc.) contribuent désormais également à la réalisation de projets intégrés comprenant des investissements dans le secteur de l’énergie et dans la construction d’infrastructures, et des prêts financiers à long terme. Parmi les six corridors économiques de la BRI, certains ont une vocation énergétique sans équivoque. Ainsi, les investissements dans le port de Gwadar au Pakistan (près de 50 G\$ annoncés en 2015) et le corridor économique Chine-Pakistan (CPEC) recouvrent près de 16 projets au total, notamment dans la génération d’électricité à base de charbon, d’hydraulique ou de renouvelables et dans un réseau de pipelines permettant de créer une route directe entre les côtes sud du Pakistan et la région du Xinjiang à l’ouest de la Chine. Ce réseau devrait être finalisé en 2021, permettrait d’acheminer environ 1 million de barils par jour (Mb/j) de pétrole, soit 15 % des besoins journaliers chinois, et répondrait ainsi à la problématique de Malacca. La logique est similaire pour le projet ECRL (*East Coast Rail Link*), reliant le port de Klang à celui de Kuantan en Malaisie, ou encore pour le réseau de transport d’énergie dans le corridor Chine-Myanmar. Le gazoduc a été mis en fonctionnement en 2013 et l’oléoduc en 2017, reliant le port de Kyaukpyu au Myanmar à Kunming. Long de 780 km, le pipeline finit dans la province du Yunnan et

fournit environ 6 % des approvisionnements en pétrole de la Chine. Même si de nombreux projets ont été mis en place avant l'annonce du projet BRI en Asie centrale, notamment dans les réseaux de transit de gaz, les objectifs de la Chine en matière énergétique sont similaires. À l'heure actuelle, il existe un réseau d'oléoduc entre la Chine et le Kazakhstan, un réseau de gazoduc entre la Chine et le Kazakhstan et le gazoduc Chine-Asie centrale, subdivisé en trois lignes qui ont été inaugurées en 2009 et 2010 et complétées en 2013 et 2014 avec le Turkménistan, l'Ouzbékistan et le Kazakhstan. Une dernière ligne passant par l'Ouzbékistan, le Tadjikistan et le Kirghizstan est en cours de discussion.

Pourtant, un risque potentiel de conflits subsiste entre la Chine et ses voisins, en raison notamment d'un cadre légal imparfait sur les questions de transit énergétique, certains pays ayant intégré l'OMC et d'autres non (Ouzbékistan, Turkménistan). Forte de ces investissements, la Chine pourrait ainsi favoriser la signature d'un cadre d'accord global avec les pays de la région, notamment sur la question du transit énergétique.

La politique chinoise ne se limite pas à l'Asie centrale et l'Europe fait déjà l'objet d'une attention particulière. Ainsi, les investissements chinois dans les énergies renouvelables (ENR) réalisés dans le cadre de la BRI répondent à une logique de débouchés en Europe en raison notamment des surcapacités observées sur le marché intérieur chinois. La Chine a ainsi bénéficié de la politique de libéralisation et de concurrence observée en Europe pour valoriser sa politique industrielle dans le secteur énergétique. Il n'existe pas de stratégie monolithique pour l'ensemble des pays européens (Conrad et Kostka, 2017), la Chine orientant ses investissements en fonction des conditions économiques internes des États (programme de privatisations, besoin de financement, etc.) ou des conditions technologiques : investissement dans les ENR au Portugal et en Allemagne et dans le nucléaire au Royaume-Uni.

2. LA BRI, VECTEUR DES TRANSFORMATIONS ÉNERGÉTIQUES INTERNES DE LA CHINE

Enregistrant une croissance moyenne annuelle d'environ 10 % pendant près de 30 ans (1980-2010), la Chine représentait environ 15 % du PIB mondial en 2017, contre moins de 2 % en 1990. Selon la Banque mondiale (2017),

durant cette période, la consommation énergétique a été multipliée par 7, avec un quadruplement de la population urbaine, et ce, malgré une diminution marquée de l'intensité énergétique du PIB. Depuis 2010, la consommation par habitant de la Chine est supérieure à la moyenne mondiale (2,20 tep/hab⁹ contre 1,87 tep/hab en 2017) et les émissions de CO₂ par habitant ont été multipliées par plus de deux depuis 2000, pour atteindre 6,6 tonnes de CO₂ (tCO₂). Dans la transformation économique chinoise actuelle, la question énergétique est essentielle. Beijing cherche ainsi à rééquilibrer les différentes composantes de son PIB en diminuant l'investissement au profit de la consommation intérieure et en réduisant la part du secteur secondaire (industrie, etc.) au profit du tertiaire (services), ce dernier ne représentant encore que 51,6 % du PIB chinois en 2017. Cette politique de transformation s'accompagne d'une volonté de verdissement de l'économie chinoise, une dynamique portée par le gouvernement depuis le 12^e plan à travers la notion de *civilisation écologique*. Cette mutation impose un rééquilibrage énergétique majeur : le charbon, énergie du développement, de la croissance et de l'éradication de l'extrême pauvreté durant la période 1980-2010, doit être substitué par des énergies moins carbonées¹⁰. Toutefois, le secteur énergétique est empreint d'inerties et la transition chinoise prendra du temps. Les énergies fossiles devraient ainsi conserver encore une place importante dans les décennies à venir, et elles risquent de guider la stratégie énergétique chinoise et notamment certains objectifs de la BRI. Ainsi, selon l'Agence internationale de l'énergie (AIE) (AIE, 2017, 2018), la Chine devrait devenir le premier consommateur de pétrole en 2040 et renforcer sa position de premier importateur mondial avec près de 13 Mb/j, un montant jamais enregistré dans l'histoire pétrolière mondiale¹¹. La demande chinoise en gaz triplerait à l'horizon 2040¹² (AIE, 2017, 2018) et la Chine enregistrerait un niveau d'importation proche de celui observé dans l'Union européenne. Si le défi est avant tout interne avec la nécessité de construire des sites de stockage, celui des infrastructures d'importations et de sécurisation des routes de transport est tout aussi crucial pour la Chine et le projet BRI devrait permettre de le relever.

Les politiques de lutte contre la pollution de l'air en Chine contribuent également à cette dynamique. La Chine représenterait près de 30 % de la croissance de la demande de gaz mondial à l'horizon 2040, laquelle est portée par les initiatives de conversion des technologies du charbon vers le

gaz dans l'industrie, le bâtiment et le secteur électrique. L'électricité est un vecteur fondamental de transformation pour la Chine et pour la BRI. En 2017, la Chine était le principal pays investissant dans les réseaux électriques (80 G\$) et Beijing possédait déjà six acteurs dans les dix principaux producteurs d'électricité mondiaux, dont quatre aux quatre premières places¹³ (AIE, 2017). En 2040, la demande en électricité en Chine devrait être le double de celle des États-Unis, soit une hausse de 75 % par rapport à aujourd'hui¹⁴ et l'électricité représenterait 27 % de la demande finale en énergie en 2040, contre 23 % aujourd'hui. Les réseaux électriques sont aujourd'hui largement au cœur de la problématique BRI et de la place de la Chine sur les marchés internationaux. En août 2018, l'Allemagne a empêché l'acquisition de l'un de ses gestionnaires de réseau électrique (Deboutte, 2018), un secteur considéré comme sensible. La réponse allemande est plutôt rare en Europe, puisque la State Grid Corporation of China (SGCC)¹⁵ a racheté 25 % de l'opérateur portugais REN (2012), 35 % de CDP Reti (2014), une société de portefeuille (*holding*) italienne détenant près de 30 % des entreprises Snam (infrastructures de gaz) et Terna (Réseau d'électricité) et 24 % de l'opérateur d'électricité grec Admie (*Reuters*, 2017)¹⁶. Par ces acquisitions, SGCC est ainsi rentrée dans le Réseau européen des gestionnaires de réseau(x) de transport d'électricité (ENTSO-E). Ce mouvement est important, car il permet à la Chine d'acquérir des informations sur l'organisation et les potentielles vulnérabilités des réseaux en Europe, voire de les influencer (Mazzucchi, 2018). En outre, la stratégie chinoise revêt une importance capitale dans sa quête de promouvoir ses propres normes électriques. Dans les secteurs traditionnels, les normes ont été établies par les États-Unis, le Japon et l'Allemagne ; la Chine se positionne dans les secteurs d'avenir : lignes à ultra-haute tension (UHV), technologies renouvelables et stockage. Enfin, la stratégie des différents acteurs chinois répond à une vision globale de Beijing de bâtir « un pont électrique » entre l'Europe et la Chine (Mazzucchi, 2018, p. 9). La technologie UHV, qui permet de relier des espaces distants de plus de 3 000 km en Chine, pourrait ainsi trouver une nouvelle utilisation entre la Chine et l'Europe. Plus globalement, ce sont près de 104 transactions chinoises qui ont été réalisées au niveau mondial dans le secteur de la transmission électrique sur l'ensemble des continents (BNP Paribas, 2018). Dès 2010, le secrétaire américain à l'énergie, Stephen Chu, évoquait « un moment Spoutnik » pour

montrer l'innovation radicale de la Chine dans les technologies UHV et dans ses investissements dans les ENR (APS Physics, 2010 ; Energy Department, s. d.). SGCC ambitionne d'ailleurs de promouvoir une interconnexion globale des réseaux à l'horizon 2050 à travers l'initiative Global Energy Interconnection Development and Cooperation Organization (GEIDCO) dans le respect des accords climatiques avec une intégration massive d'électricité décarbonée (Clini et Marieni, 2018).

Parallèlement aux objectifs traditionnels de sécurisation des approvisionnements énergétiques, la BRI est ainsi l'occasion de promouvoir une interconnexion électrique de très grande ampleur, couplée d'une stratégie d'influence géoéconomique portée par la volonté de développer des solutions holistiques intégrant technologie, standards et équipements chinois. La maîtrise d'œuvre et l'achat d'actifs électriques d'envergure dans de nombreux pays complètent le panorama. Pour les entreprises électriques chinoises du secteur, c'est l'occasion d'acquérir des actifs extrêmement rentables et de piloter l'expansion de leurs standards électriques sur des marchés encore peu matures (Deloitte, 2018).

3. LA CHINE : PROMOTEUR DE BIENS PUBLICS MONDIAUX AVEC L'INITIATIVE BRI

3.1. L'AMÉLIORATION DE LA SÉCURITÉ ÉNERGÉTIQUE INTERNATIONALE

Dépendante à plus de 80 % de ses importations énergétiques en 2017 (Enerdata, 2018), la Chine a tout à gagner d'une amélioration des rapports entre producteurs et consommateurs sur les principaux marchés énergétiques. Promotion d'infrastructures de transit, coopération bilatérale, coopération multilatérale : elle se pose désormais en promoteur de sécurité énergétique mondiale. En 2013, Baccini *et al.* dénombraient une trentaine d'organisations internationales liées à l'énergie (OIE), dont l'AIE, l'Organisation des pays exportateurs de pétrole (OPEP) et le Forum international de l'énergie. Toutefois, dans nombre d'entre elles, la participation y est limitée et des problématiques géopolitiques les empêchent de traiter ces questions sur un plan international. En effet, la capacité des OIE à développer des accords internationaux reste faible, tout

comme leur possibilité d'intervention ou de gestion des défaillances de marchés. Les discussions sont le plus souvent informelles et les OIE sont incapables de gérer les questions liées au nationalisme des ressources. Il leur est pourtant essentiel d'appréhender la problématique étatique, car les compagnies nationales des pays producteurs détiennent près de 83 % des réserves de pétrole et 85 % des réserves de gaz (Hache, 2016). Enfin, de nombreuses questions relatives à l'énergie sont traitées dans d'autres organisations internationales comme l'OMC (commerce) ou dans la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC) (environnement). Pour autant, les divergences nationales ne permettent pas aujourd'hui d'imaginer la création d'une organisation mondiale unique de l'énergie.

La BRI pourrait, elle, favoriser une meilleure coordination des différentes politiques. En effet, la Chine coopère avec de nombreuses organisations (l'AIE, l'Agence internationale pour les énergies renouvelables [IRENA], etc.), participe activement à d'autres (la Coopération économique pour l'Asie-Pacifique [APEC], l'Organisation de coopération de Shanghai, la CCNUCC, etc.) et déploie, en parallèle, une stratégie diplomatique poussée dans la majorité des pays de l'OPEP. Pragmatique, Beijing observe les transformations majeures de la scène énergétique mondiale (révolution énergétique aux États-Unis avec les hydrocarbures non conventionnels, accords entre la Russie et l'OPEP, modification de la politique américaine au Moyen-Orient, etc.) et souhaite y répondre. Le centre de gravité de la production se déplace progressivement vers l'Ouest avec la montée en puissance des pétroles non conventionnels, alors que le centre de consommation s'est déplacé vers l'Est. La politique américaine envers la Russie est peu lisible et le Moyen-Orient est traversé de nombreuses rivalités (Arabie saoudite-Iran, Arabie saoudite-Qatar, etc.), dont la dernière manifestation est la sortie du Qatar de l'OPEP à partir de janvier 2019. Dans cet environnement complexe, la Chine offre peut-être, à travers la BRI, une proposition de réponse, en créant un espace de coopération entre, d'une part, les zones consommatrices d'Asie et, d'autre part, les zones productrices en Russie, en Asie centrale et au Moyen-Orient. À ces dernières, elle propose d'améliorer la sécurisation de la demande au moyen de la planification d'infrastructures de transit et elle offre un projet de développement international de grande ampleur, gage de sécurité internationale. Pour les premières, elle ambitionne de créer des

communautés d'intérêts autour des marchés énergétiques, dans le but d'améliorer la stabilité internationale en établissant notamment des règles plus équitables en matière de coûts du transit ou de prix sur les marchés. Plus globalement, Beijing appelle à la coopération énergétique et climatique pour éviter ce que les économistes appellent le *green paradox*. Ce concept met notamment en exergue les conséquences néfastes, dans les pays producteurs d'hydrocarbure, des stratégies non coopératives dans les politiques environnementales¹⁷. La BRI prône ainsi un dialogue entre consommateurs et producteurs, sans séparer sécurité globale et sécurité énergétique, en répondant aux contraintes à court et long terme dans une optique de développement. Cet appel à la coopération pourrait également être le vecteur d'un élargissement du concept d'*économie bas carbone* à l'ensemble des pays de la BRI.

3.2. LA *BELT AND ROAD INITIATIVE (BRI)* SERA-T-ELLE VERTE ?

La Banque asiatique de développement (BAD) a estimé à environ 26 000 G\$ les besoins nécessaires en infrastructures entre 2016 et 2030 en Asie, soit 1700 G\$ par an, dans un scénario de transition énergétique contre une dépense d'investissement actuelle d'environ 881 G\$ (BAD, 2017). Or, selon la BAD', les banques de développement ne pourront répondre qu'à environ 2,5 % des sommes nécessaires à l'horizon 2030. Parmi les besoins en infrastructures, le seul secteur de l'électricité concentre près de 52 % dans le scénario central des projections de la BAD et plus de 56 % dans un scénario climatique limitant à 2 °C la hausse des températures à l'horizon 2100 (tableaux 11.2 et 11.3).

TABLEAU 11.2
Les besoins en infrastructures par secteurs en Asie, 2016-2030
(en G\$, 2015)

Secteurs	Scénario central			Scénario climatique		
	Investis- sements	G\$/an	En %	Investis- sements	G\$/an	En %
Électricité	11 689	779	51,8	14 731	982	56,3
Transport	7 796	520	34,6	8 353	557	31,9
Télécommunications	2 279	152	10,1	2 279	152	8,7
Eau, sanitaire	787	52	3,5	802	53	3,1
Total	22 551	1 503	100	26 166	1 744	100

Source : Banque asiatique de développement (2017, p. xiv).

TABLEAU 11.3
Les besoins en infrastructures par régions, 2016-2030 (en G\$, 2015)

Secteurs	Scénario central			Scénario climatique		
	Investis- sements	\$/an	En % du PIB	Investis- sements	\$/an	En % du PIB
Asie centrale	492	33	6,8	565	38	7,8
Asie de l'Est	13 781	919	4,5	16 062	1 071	5,2
Asie du Sud	5 477	365	7,6	6 347	423	8,8
Asie du Sud-Est	2 759	184	5,0	3 147	210	5,7
Pacifique	42	2,8	8,2	46	3,1	9,1
Total	22 551	1 503	5,1	26 166	1 744	5,9

Source : Banque asiatique de développement (2017, p. 43).

Il n'existe à l'heure actuelle que peu d'exercices d'évaluation macroéconomique de la BRI pour la Chine ou pour les différents pays traversés par les routes terrestres et maritimes. Zhai (2018) a mesuré les externalités économiques positives à 1,3 % de production supplémentaire et 5 % de commerce à l'horizon 2030. L'exercice reste toutefois difficile, car l'évaluation de la BRI devrait légitimement passer par une évaluation multicritère mêlant répercussions macroéconomiques (croissance, emploi, investissements, etc.) et répercussions environnementales (consommation énergétique, émissions de CO₂, etc.).

Il n'en reste pas moins que la BRI pourrait devenir un espace stratégique pour la Chine et pour les politiques de développement durable au niveau international. Ainsi, elle a été assortie de différentes recommandations¹⁸ pour améliorer la coopération écologique et environnementale (*Belt and Road Ecological and Environmental Cooperation Plan* [BREECP]¹⁹). Selon HSCBC-WWF (2018), elle permettrait de soutenir de nombreux objectifs de développement durable²⁰ (SDG) portés par les Nations Unies : eau propre et assainissement (SDG 6) ; énergie propre et d'un coût abordable ; industrie, innovation et infrastructure (SDG 9) ; mesures relatives à la lutte contre les changements climatiques (SDG 13) ; vie aquatique (SDG 14) et vie terrestre (SDG 15). L'impératif d'une BRI écologiquement durable apparaît même nécessaire, car de nombreuses études mettent en avant le lien entre réchauffement climatique et extrême pauvreté (Hallegatte *et al.*, 2015)²¹, ou les conséquences d'un développement économique non maîtrisé, dans les pays de la BRI. Ainsi, Ahmad *et al.* (2018) ont calculé que si les pays de la BRI atteignaient le niveau de PIB par tête chinois de 2016 (environ 8 117 \$), avec son intensité carbone actuelle, ils représenteraient deux fois les émissions actuelles de Beijing²². L'impératif écologique planétaire se double d'une perspective industrielle majeure pour la Chine (exporter son savoir-faire et ses technologies bas carbone) et d'une stratégie d'influence et de puissance à travers la promotion d'une croissance durable dans l'ensemble des pays de la BRI. Gilbert *et al.* (2018) se sont ainsi intéressés aux contributions déterminées au niveau national (*Nationally Determined Contributions*, NDC) à l'issue de la COP 21 pour 31 pays appartenant à la BRI, et ils ont évalué à 470 G\$ le volume d'investissements nécessaire dans les ENR pour répondre à ces seuls engagements. Près de 50 % des financements devront se diriger vers le secteur du solaire (256 G\$) et 40 % dans les secteurs éolien et hydraulique (respectivement 88 G\$ et 78 G\$). En outre, les seuls investissements dans le secteur du transport de 17 pays devraient générer 2 400 G\$ d'investissements d'ici 2030 (International Finance Corporation, 2016). Une BRI verte constitue ainsi une occasion majeure pour l'industrie chinoise bas carbone et pour la promotion de son savoir-faire technologique. Pour les pays de la BRI, c'est un moyen de transformer leur schéma de croissance actuelle et de bénéficier des effets d'expérience de la Chine, notamment en matière de politiques fiscales, de promotion des transports publics et de technologies bas carbone.

Mais de nombreuses interrogations demeurent. Baldwin *et al.* (2018) ont ainsi montré que pour respecter les engagements pris à Paris en 2015, et pour éviter l'apparition d'actifs échoués²³, il est nécessaire d'arrêter les investissements dans les centrales à charbon d'ici 2020. Or, selon Peng *et al.* (2017), la Chine est aujourd'hui partie prenante dans près de 240 projets de ce type dans 25 pays de la BRI. Dès lors, la problématique se déplace du secteur industriel chinois à son secteur bancaire, plutôt enclin à l'heure actuelle à financer les investissements dans les énergies fossiles. Sur la période 2014-2017, 91 % des crédits syndiqués par les six principales banques chinoises²⁴ et 61 % de ceux de la China Development Bank et l'EximBank concernaient des projets pour les énergies fossiles, tout comme 93 % des projets financés par le Fonds des routes de la soie (*Silk Road Fund*).

Sur la période 2005-2017, les ENR n'ont représenté qu'environ 44 % des investissements chinois, dont 38 % de projets hydrauliques, contre plus de 70 % pour la Banque mondiale ou 89 % pour la Banque interaméricaine de développement (Gallagher *et al.*, 2018). Formidable occasion de développement durable, les investissements énergétiques actuels dans les pays de la BRI pourraient les enfermer durant plusieurs décennies dans les technologies fossiles en raison des inerties du système électrique. La Chine pourrait *a contrario* y promouvoir un modèle de développement vert. Pour mémoire, entre 2013 et 2017, les montants de financement de projets énergétiques alloués par la Chine à l'étranger ont doublé et, sur la période 2007-2016, les banques chinoises auraient prêté plus de 196 G\$, un chiffre à comparer aux financements de la Banque mondiale sur la même période –

115 G\$ – ou à celui de l'ensemble des agences multilatérales de développement – 199 G\$. Mais pour cela, la force de frappe financière de la Chine doit s'appuyer sur une volonté politique du gouvernement d'exporter son modèle de civilisation écologique, et la BRI doit être soutenue par une évaluation sociale et environnementale de l'ensemble des projets. Ainsi, une étude du WWF (Li et Shvarts, 2017) mettait en exergue les risques pour la biodiversité des 6 corridors économiques sur près de 265 espèces menacées, dont 39 en danger critique et le chevauchement des corridors avec près de 46 zones clés de biodiversité et 1 739 zones de conservation des oiseaux.

La BRI fait courir des risques sur la consommation de matières premières afférente à la construction d'infrastructures (béton, sable, métaux

non ferreux, etc.), sur la consommation d'eau – créant un stress hydrique dans certaines régions – et sur la demande en matières premières fossiles. Parallèlement, les répercussions qu'elle a sur la biodiversité ne peuvent être négligées. La diversité des institutions fournissant les financements constitue un obstacle majeur, car leurs critères d'évaluation diffèrent, tout comme les situations politiques et économiques des pays accueillant les investissements. Une BRI verte passera ainsi par une réelle coopération entre les différents pays pour évaluer les externalités des projets. Le projet d'une route de la soie numérique, avec notamment une couverture satellite des régions traversées par la BRI, pourrait permettre de suivre les conséquences des projets et constituerait une occasion pour la Chine de démontrer sa capacité à allier haute technologie, gestion des données et environnement. La responsabilité d'une BRI verte est également à partager avec l'ensemble des acteurs et parties prenantes, la Chine devant les intégrer dans les projets en amont des questions de financement. En outre, les pays de la BRI doivent également alimenter le débat sur l'intégration des ENR en établissant rapidement des profils clairs et détaillés de leurs besoins en technologies renouvelables dans leur planification climatique. Ainsi, seuls 55 % des pays de la BRI ont fourni, à l'heure actuelle, des éléments quantitatifs détaillés dans leur NDC à l'issue de la COP21. Or, ces derniers pourraient permettre d'enclencher un cercle vertueux d'encouragement à l'investissement dans les ENR, et, pour la Chine, une manière d'inciter banques et entreprises industrielles à se positionner. L'ensemble de ces éléments pourrait ainsi permettre d'améliorer l'attractivité du projet BRI au niveau mondial.

Pour la Chine, une BRI verte permettrait d'intensifier son positionnement de leader du monde vert. En effet, si, depuis juin 2017 et le retrait américain de l'Accord de Paris de 2015, la Chine s'est engagée à renforcer sa coopération avec l'Union européenne sur les questions climatiques et énergétiques (Commission européenne, 2017) et qu'elle se positionne ainsi de manière plus large en leader des biens publics mondiaux (climat, développement) (Hache *et al.*, 2017), un projet de BRI verte lui permettrait de promouvoir la notion de *communauté écologique globale* dans un monde de plus en plus fractionné. Le lancement, fin 2017, après sept ans de projets pilotes régionaux, d'un marché national du carbone (ETS ou *Emission Trading Scheme*), qui devrait être effectif en 2020, répond également à cette logique. Il devrait être le plus important marché

du carbone au monde en volume (environ 3 milliards de tonnes d'émissions de GES) et pourrait permettre à la Chine de réduire de 60 % à 65 % ses émissions de CO₂ en 2030 par rapport à 2005 (Goulder et Morgenstern, 2018). Au-delà des conséquences environnementales, sa mise en place est un signal envoyé à la communauté internationale, et l'expérience chinoise pourrait inciter d'autres pays émergents, comme l'Inde (3^e émetteur mondial) et la Russie (4^e émetteur mondial), ou d'autres pays de la BRI à faire de même. Plus qu'une initiative ou un projet, les routes de la Soie pourraient ainsi devenir une stratégie environnementale majeure de la part de la Chine et une nouvelle composante de sa puissance.

CONCLUSION

Fondé sur la construction d'infrastructures et sur la création de six corridors économiques, le projet BRI devrait permettre à la Chine de répondre à des objectifs internes, mais également de favoriser et de générer des complémentarités spatiales ou sectorielles et de nombreuses synergies entre les différents pays traversés. Les externalités spatiales pourraient être nombreuses : importation de technologie à faibles coûts, création d'une chaîne de valeur régionale, accès aux différents marchés régionaux, désenclavement, etc. Et le projet chinois pourrait ainsi réaliser ce que peinent à faire les différentes Banques de développement internationales.

L'énergie est au cœur de cette initiative, puisqu'elle permet de répondre à la politique de sécurité énergétique chinoise actuelle et future en favorisant la diversification des fournisseurs, en sécurisant les routes d'approvisionnement et en répondant au dilemme de Malacca. Toutefois, limiter le projet de la BRI à la seule sécurité énergétique chinoise reviendrait à minimiser le grand dessein de la Chine sur les marchés mondiaux. La volonté chinoise d'établir un pont électrique entre la Chine et l'Europe, son volontarisme pour étendre ses propres normes au niveau international et sa détermination à établir une coopération énergétique internationale relèvent plus d'une stratégie d'influence ou de puissance. À travers la BRI, la Chine souhaite établir de nombreuses artères d'irrigation énergétiques au sein desquelles ses entreprises pourraient apporter savoir-faire, technologies et standards internationaux. Pragmatique, la Chine répond ainsi à une problématique interne de rééquilibrage économique et de

sécurité énergétique, mais également à la politique d'internationalisation de ses entreprises. L'énergie dans la BRI sert la stratégie de puissance de la Chine et Beijing profite des incertitudes concernant le multilatéralisme pour « imposer » son grand dessein international. Elle se pose ainsi en rempart des biens publics mondiaux : sécurité, environnement, etc.

La question environnementale et climatique est à coup sûr la question la plus importante à laquelle le projet BRI pourrait répondre. La promotion d'une coopération énergétique et environnementale et sa capacité à imposer à l'ensemble des acteurs la construction d'infrastructures durables dans une BRI écologique est essentielle à la réussite future de ce projet et plus globalement à la lutte contre le changement climatique. Les questions énergétiques et écologiques constitueront ainsi à l'évidence le destin et la portée des routes de la Soie ainsi que la puissance chinoise hors de ses frontières.

BIBLIOGRAPHIE

- Ahmad, E., I. Neuweg et N. Stern (2018). *China, the World and the Next Decade : Better Growth, Better Climate*, Londres, Grantham Research Institute on Climate Change and the Environment, Policy Insight, avril.
- AIE (2017). « World Energy Outlook China », <<https://www.iea.org/weo/china/>>, consulté le 15 juillet 2019.
- AIE (2018). *World Energy Outlook*, <<https://www.iea.org/weo2018/>>, consulté le 15 juillet 2019.
- APS Physics (2010). « U.S. New “Sputnik Moment” : China’s Energy Success », <<https://www.aps.org/policy/analysis/sputnik-moment.cfm>>, consulté le 11 février 2019.
- Asian Development Bank (ADB) (2017). « Meeting Asia’s Infrastructure Needs », <<https://www.adb.org/sites/default/files/publication/227496/special-report-infrastructure.pdf>>, consulté le 2 janvier 2019.
- Baccini, L., V. Lenzi et P.W. Thurner (2013). « Global Energy Governance : Trade, Infrastructure, and the Diffusion of International Organizations », *International Interactions*, vol. 39, n° 2, p. 192-216.

Baldwin, E., Y. Cai et K. Kuralbayeva (2018). *To Build or Not to Build ? Capital Stocks and Climate Policy*, Londres, Grantham Research Institute on Climate Change and The Environment, Policy Insight, janvier.

Banque asiatique de développement (ADB) (2017). « Meeting Asia's Infrastructure needs », <<https://www.adb.org/sites/default/files/publication/227496/special-report-infrastructure.pdf>>, consulté le 15 juillet 2019.

Banque mondiale (2018). « The Belt and Road Initiative », <www.worldbank.org/en/topic/regional-integration/brief/belt-and-road-initiative>, consulté le 24 décembre 2018.

BNP Paribas (2018). « China Eyes Role as World's Power Supplier », <https://cib.bnpparibas.com/sustain/china-eyes-role-as-world-s-power-supplier_a-3-2487.html>, consulté le 11 février 2019.

BP Statistical Review (2018). « Statistical Review of World Energy », <<https://www.bp.com/en/global/corporate/energy-economics/statistical-review-of-world-energy.html>>, consulté le 12 juin 2019.

Chin, H. et W. He (2016). « The Belt and Road Initiative : 65 countries and beyond », *Global Sourcing*, Hongkong, Fung Business Intelligence Centre.

China Global Investment Tracker (s. d.). « Worldwide Chinese Investments & Construction (2005-2019) », <<http://www.aei.org/china-global-investment-tracker/>>, consulté le 24 décembre 2018.

China Policy (2017). « China Going Global Between Ambition and Capacity », Beijing, <<https://policycn.com/wp-content/uploads/2017/05/2017-Chinas-going-global-strategy.pdf>>, consulté le 26 décembre 2018.

Clini, C. et A. Marieni (2018). « China's Plan, Italy's Opportunity », *New Europe*, <www.neweurope.eu/article/global-energy-interconnection/>, consulté le 30 janvier 2019.

Commission européenne (2017). « EU-China Summit : Moving Forward with our Global Partnership », <http://europa.eu/rapid/press-release_IP-17-1524_en.htm>, consulté le 06 janvier 2019

- Conrad, B. et G. Kostka (2017). « Chinese Investments in Europe's Energy Sector : Risks and Opportunities ? », *Energy Policy*, n° 101, p. 644-648.
- Deboutte, G. (2018). « L'Allemagne veut freiner les investissements chinois », *La Croix*, 8 août, <www.la-croix.com/Economie/Monde/LAllemagneveut-freiner-investissements-chinois-2018-08-08-1200960642>, consulté le 24 janvier 2019.
- Deloitte (2018). *Outlook of Belt and Road International Power Cooperation in 2018*, Beijing, Deloitte China.
- Downs, E., M.E. Herberg, M. Kugelman, C. Len et K. Yu (2017) « Asia's Energy Security and China's Belt and Road Initiative », *NBR Special Report*, n° 68.
- Energy Department (s. d.). « Secretary Chu and the “Sputnik Moment” », <<https://www.energy.gov/videos/secretary-chu-and-sputnik-moment>>, consulté le 11 février 2019.
- Fortune Global500 (2017). « State Grid », <<http://fortune.com/global500/state-grid/>>, consulté le 24 janvier 2019.
- Gallagher, K.P., R. Kamal, J. Jin, Y. Chen et X. Ma (2018). « Energizing Development Finance ? The Benefits and Risks of China's Development Finance in the Global Energy Sector », *Energy Policy*, n° 122, p. 313-321.
- Gilbert, S., Y. Wang, L. Zhou et L. Martinez-Diaz (2018). « Will China Seize the Biggest Green Opportunity of the Coming Decade ? », World Resources Institute, <<https://www.wri.org/blog/2018/11/will-china-seize-biggest-green-opportunity-coming-decade>>, consulté le 12 juin 2019.
- Goulder, L.-H. et R.D. Morgenstern (2018). « China's Rate-Based Approach to Reducing CO₂ Emissions : Strengths, Limitations, and Alternatives », China's National Carbon Market, Paper Session, American Economic Association.
- Hache, E. (2016). « L'OPEP, les compagnies internationales, les compagnies nationales : qui gouverne la scène pétrolière mondiale ? », *Revue de l'énergie*, n° 629, janvier-février, p. 11-22.

Hache, E., A. Palle et C. Bourcet (2017). « Quelles conséquences de la sortie de l'accord de paris pour les États-Unis ? Une lecture économique, commerciale et géopolitique », *Géostrategia*, Programme Climat, Énergie et Sécurité, Analyse n° 3.

Hallegatte, S., M. Bangalore, L. Bonzanigo, M. Fay, T. Kane, U. Narloch, J. Rozenberg, D. Treguer et A. Vogt-Schilb (2015) « Managing the Impacts of Climate Change on Poverty (Maîtriser les impacts du changement climatique sur la pauvreté) », *Climate Change and Development Series*, Washington, DC, Banque mondiale, <<https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/22787>>, consulté le 23 décembre 2018.

International Finance Corporation (2016). *Climate Investment Opportunities in Emerging Markets An IFC Analysis*, <https://www.ifc.org/wps/wcm/connect/51183b2d-c82e-443e-bb9b-68d9572dd48d/3503-IFCClimate_Investment_Opportunity-Report-Dec-FINAL.pdf?MOD=AJPERES>, consulté le 12 juin 2019.

Li, N. et E. Shvarts (2017). *The Belt and Road Initiative : WWF Recommendations and Spatial Analysis*, Fonds mondial pour la nature, mai, 14 p.

Mazzucchi, N. (2018). « China and European Electricity Networks : Strategy and Issues », Note 17/2018, septembre, Paris, Fondation pour la recherche stratégique.

National Energy Administration (2017). « Vision and Actions on Energy Cooperation in Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st Century Maritime Silk Road », Beijing, <www.nea.gov.cn/2017-05/12/c_136277478.htm>, consulté le 23 janvier 2019.

Nations Unies (2018). « Les objectifs de développement durable », <<https://www.un.org/sustainabledevelopment/fr/objectifs-de-developpement-durable/>>, consulté le 30 janvier 2019.

Peng, R., L. Chang et Z. Liwen (2017). *China's Involvement in Coal-Fired Power Projects along the Belt and Road*, Global Environmental Institute.

Portail du projet BRI (2017). <<https://eng.yidaiyilu.gov.cn/zchj/qwfb/12479.htm>>, consulté le 12 juin

2019.

Reuters (2017). « Greek Power Grid Operator Turns to China for Fresh Funding », *Reuters*, 3 novembre, <<https://www.reuters.com/article/admie-china/greek-power-grid-operator-turns-to-china-for-fresh-funding-idUSL8N1N92AU>>, consulté le 26 décembre 2018.

Yergin, D. (2012). *The Quest : Energy, Security, and the Remaking of the Modern World*, Londres, Penguin.

Zhai, F. (2018). « China's Belt and Road Initiative : A Preliminary Quantitative Assessment », *Journal of Asian Economics*, vol. 55, n° C, p. 84-92.

Zhang, Z.X. (2011), « China's Energy Security, the Malacca Dilemma and Responses », *Energy Policy*, n° 39, p. 7612-7615.

Zhou, L., S. Gilbert, Y. Wang, M.M. Cabré et K.P. Gallagher (2018). *Moving the Green Belt and Road Initiative : From Words to Actions*, Working Paper, Washington, DC, World Resources Institute, <<http://www.wri.org/publication/moving-the-green-belt>>, consulté le 26 décembre 2018.

-
1. Calcul de l'auteur fondé sur la liste de pays établis par Chin et He (2016) à l'aide de BP Statistical Review, 2018, <www.bp.com/en/global/corporate/energy-economics/statistical-review-of-world-energy.html>, consulté le 12 juin 2019.
 2. NDRC (2015), « Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road », <http://en.ndrc.gov.cn/newsrelease/201503/t20150330_669367.html>, consulté le 12 juin 2019.
 3. « *We should promote cooperation in the connectivity of energy infrastructure, work in concert to ensure the security of oil and gas pipelines and other transport routes, build cross-border power supply networks and power-transmission routes, and cooperate in regional power grid upgrading and transformation* » (NDRC, 2015).
 4. « *We should increase cooperation in the exploration and development of coal, oil, gas, metal minerals and other conventional energy sources ; advance cooperation in hydro-power, nuclear power, wind power, solar power and other clean, renewable energy sources ; and promote cooperation in the processing and conversion of energy and resources at or near places where they are exploited, so as to create an integrated industrial chain of energy and resource cooperation. We should enhance cooperation in deep-processing technology, equipment and engineering services in the fields of energy and resources* » (NDRC, 2015).
 5. American Enterprise Institute, <<http://www.aei.org/china-global-investment-tracker/>>, consulté le 26 décembre 2018.

6. Les dernières données datent de juin 2018.
7. Les investissements pris en compte à partir de 2014 ne sont pas tous estampillés BRI. Toutefois, il est difficile de dissocier les différents types d'investissements.
8. Le système bancaire chinois est composé de deux fonds souverains nationaux qui investissent les réserves de change sur les marchés internationaux (State Administration of Foreign Exchange [SAFE] et China Investment Corporation [CIC]), de banques nationales spécialisées dans le développement international (Eximbank, China Development Bank) et de banques commerciales.
9. Tonne équivalent pétrole par habitant.
10. En 2017, le charbon représente 68 % du mix électrique chinois, contre 18 % pour l'hydraulique, 4 % pour le nucléaire, 3 % pour le gaz et 7 % pour les énergies alternatives (Enerdata, 2018).
11. La Chine aurait en 2040 une production de 3,1 Mb/j et une demande de 15,8 Mb/j et importerait ainsi près de 80 % de sa demande, contre 34 % en 2000. À noter que la Chine n'est pas seule dans cette situation : dans le même scénario, le Japon et la Corée importeraient près de 96 % de leurs besoins, l'Inde 88 % (8,4 Mb/j) et l'Union européenne 88 % (7,5 Mb/j).
12. La demande en gaz naturel atteindrait 708 milliards de m³ (Gm³) en 2040. Elle atteignait 28 Gm³ en 2000 et 248 Gm³ en 2017 (AIE, 2018).
13. China Energy Investment Group, China Huaneng Group, China Huadian Corp., China Datang Corp.
14. En 2017, la consommation moyenne en électricité d'un Chinois représente seulement un tiers de celle d'un Américain.
15. SGCC est une société d'État, numéro 2 au classement mondial Fortune 500, qui réalise un chiffre d'affaires mondial de près de 350 G\$ en 2017, et est responsable d'environ 90 % du réseau chinois. Fortune Global500, (2017). State Grid, <<http://fortune.com/global500/state-grid/>>, consulté le 24 janvier 2019.
16. En parallèle, en 2017, la société chinoise *Three Gorges* a également acquis 49 % d'EDP, l'opérateur portugais de transmission électrique qui détient des participations en Espagne et au Brésil.
17. Par exemple, au regard d'une stratégie où l'on fixe une taxe carbone à un faible niveau et qu'on explicite le fait que cette dernière augmenterait avec le temps, le concept de *green paradox* permet de comprendre la réaction des pays producteurs à valoriser au plus vite leurs réserves pétrolières et à accélérer leur production, ce qui a pour conséquences une hausse à court terme des émissions carbone, une baisse des prix du pétrole et une désincitation aux investissements dans les ENR.
18. Portail du projet BRI (2017) : <<https://eng.yidaiyilu.gov.cn/zchj/qwfb/12479.htm>>, consulté le 12 juin 2019.
19. Portail du projet BRI (2017) : <<https://eng.yidaiyilu.gov.cn/zchj/qwfb/13392.htm>>, consulté le 12 juin 2019.
20. Sustainable Development Goals. Voir notamment : <<https://www.un.org/sustainabledevelopment/fr/objectifs-de-developpement-durable/>>, consulté le 12 juin 2019.
21. Le réchauffement climatique pourrait ainsi grossir de 100 millions de personnes la population vivant dans l'extrême pauvreté.
22. En incluant l'Inde dans ce calcul, ce chiffre monte à 3.
23. Les actifs échoués sont des investissements dont la valeur décline en fonction des conditions de marchés.

24. China Development Bank (CDB), Export-Import Bank of China (Exim), Bank of China, China Construction Bank, Agricultural Bank of China, Industrial and Commercial Bank of China.

CHAPITRE 12

LE FINANCEMENT DE LA BRI

La Chine a-t-elle les moyens de ses ambitions ?

Zhan Su et Alexis Leggeri

Depuis son lancement par la Chine en 2013, la *Belt & Road Initiative* (BRI) un plan d’investissement en infrastructures d’une taille inédite depuis l’après-guerre, a suscité de vives réactions dans le monde – des acclamations, de l’admiration, mais davantage d’interrogations, d’inquiétudes ou de contestations. Les qualificatifs accordés à la BRI sont nombreux : de « Plan Marshall chinois » à « solution chinoise aux problèmes mondiaux », de « stratégie géopolitique chinoise » à « programme sino-centré », en passant par « plan de vanité », « grande erreur » et « fiasco politico-financier ». Aux yeux du gouvernement américain, on assisterait à « la menace » de la BRI et de ses corollaires sur la gouvernance mondiale, à savoir la corruption, l’exportation du modèle totalitaire chinois, et surtout le « piège de la dette ».

Incontestablement, le volume d’investissements dans le cadre de la BRI, soit jusqu’à 8 000 G\$, pose la question des capacités de financement. Aussi, étant donné qu’elle fait face aujourd’hui à des défis majeurs aux niveaux national et international, la Chine est-elle capable de financer seule la BRI, et a-t-elle intérêt à le faire ? Quelles sont les modalités de financement viables ? Quelles sont les conditions de réussite de la BRI ? Afin d’apporter

des éléments de réponse à ces interrogations, nous étudierons, dans les pages qui suivent, les ambitions chinoises pour la BRI (I), la problématique du financement *one-way trafic* (II), et le mythe et la réalité du « piège de la dette » engendré par la BRI (III).

1. LES AMBITIONS CHINOISES POUR LA BRI

En général, la BRI est perçue comme un plan Marshall chinois, avec toute l’ambivalence politique que ce parallèle comporte. Occasion de développement pour les uns, stratégie géopolitique pour les autres : les points de vue divergent et l’ampleur de ce projet favorise la confusion. Traité de libre-échange, programme d’investissements, plateforme de coopération ou encore organisations multilatérales donnent corps à une stratégie dont la taille et la flexibilité décontenancent de nombreux acteurs. Le désarçonnement est d’autant plus grand que la BRI semble mettre un terme à la vision occidentale hégélienne, en vigueur depuis la fin de la guerre froide, dont la crise de 2008 a mis les failles en exergue. Cette vision est celle d’une modernité occidentale – démocratie et économie de marché – qui constitue une finalité historique vers laquelle tout développement économique doit mener, selon une loi quasi naturelle de l’Histoire. Cependant, la démocratisation de la Chine par son absorption des mécanismes de marché, tant attendue par l’Occident, semble plus que jamais faire office de mythe, notamment depuis l’arrivée au pouvoir de Xi Jinping en 2012. Alors que la Chine se distancie du modèle occidental, avec la BRI elle se projette stratégiquement en Asie, en Afrique, en Europe et même en Amérique du Sud, offrant ainsi à de nombreux pays en développement une solution de remplacement. Ainsi, le futur leader mondial potentiel ne serait pas un fruit de l’Occident, ce qui est une première depuis le XIX^e siècle.

Afin de mieux comprendre les intérêts chinois qu’incarne la BRI et de mieux appréhender ses potentialités, une analyse des racines stratégiques et économiques de cette initiative s’impose. En fait, du point de vue stratégique, la BRI constitue une réponse à la politique américaine du *Pivot*, créée en 2011. Le *Pivot* se caractérise par un redéploiement militaire en Asie-Pacifique qui inclut un renouveau des relations militaires américaines bilatérales – Vietnam, Philippines, etc. – ainsi que la construction d’un

espace de libre-échange approfondi excluant la Chine, autour du Partenariat transpacifique. Cette politique est perçue en Chine comme une tentative d’endiguement stratégique. Face à ce potentiel verrouillage de la façade océanique du pays émerge un débat stratégique entre deux tendances qui préfigure la structure de la BRI. D’un côté, Wang Jisi, avec le concept *March West*, appelle Beijing à renouer avec sa nature de puissance terrestre et à se concentrer sur le déploiement d’une stratégie en Eurasie, là où la puissance américaine est la plus fragile. De l’autre côté, l’amiral Yang Yi défend la nécessité de mettre sur pied une flotte suffisamment solide afin de sécuriser les voies maritimes vitales aux intérêts chinois (Kandel, 2013 ; Sun, 2013).

Du point de vue économique, la BRI est avant tout une réponse aux défis posés par les spécificités du développement économique chinois. Elle a été établie dans le sillon de la politique nommée *Go Out*, lancée à la fin des années 1990, afin d’internationaliser les entreprises chinoises en vue d’un triple objectif : sécuriser l’accès aux marchés d’exportation, aux matières premières et aux technologies étrangères (Bergère, 2013). Cet objectif triple a été réorganisé autour de la nécessaire transition de l’économie chinoise qui est marquée par une croissance plus modérée et par de profonds changements structurels. En effet, la BRI accompagne la Chine dans sa transformation en un centre de recherche et développement (R et D), de production à haute valeur ajoutée et de consommation, soit en une économie plus apte à participer à l’établissement des normes de l’économie mondiale (Cai, 2017). La BRI favorise cette transition en soutenant le plan *Made in China 2025*, stratégie visant à mettre en oeuvre la montée en gamme de l’industrie chinoise, et en agissant tel un plan de relance transposée au niveau international. Le plan génère de l’activité économique en Chine, à travers des investissements à l’étranger, et limite le choc d’une baisse du niveau d’investissement. Celle-ci est nécessaire au changement de modèle économique qui implique le remplacement de l’investissement par la consommation intérieure en tant que ressort fondamental de la croissance (Dollar, 2015 ; Kennedy, 2015).

Aussi la BRI peut-elle être comprise comme un cadre où s’articulent diverses politiques visant à approfondir la puissance chinoise. On voit ainsi la constitution d’une infrastructure concrète dite *hardware* – routes, ports, 5G, etc. – et d’une infrastructure plus abstraite dite *software* – traités de libre-échange, organisation multilatérales, etc. –, qui favoriseront le

développement de liens commerciaux, financiers et politiques au sein d'un bloc régional, posant les bases d'une architecture commerciale, financière, voire militaire, plus en phase avec les intérêts chinois. En somme, après avoir atteint la prospérité au sein d'une mondialisation dont l'architecture est d'essence occidentale, la Chine semble mettre en place les conditions propices à faire tanguer le processus de mondialisation vers une direction plus « sino-centrée ».

Les conséquences et les potentialités de la BRI sur le plan de la restructuration de l'ordre international peuvent aussi être appréciées par l'examen des quatre pans du pouvoir structurel définis par Susan Strange (1987), à savoir :

- l'économie, ou la capacité d'un agent à contrôler le système de production de biens et de services, tant en ce qui a trait à la production sur son territoire qu'à celle de ses firmes à l'étranger ;
- la connaissance, ou l'influence d'un agent sur le savoir, en matière d'acquisition, de diffusion et d'accumulation ;
- la finance, ou la capacité d'un agent à contrôler la structure du financement d'une économie, par laquelle il peut acquérir du pouvoir d'achat sans avoir à travailler où à commercer ;
- la sécurité, ou la capacité d'un agent à exercer un contrôle sur le niveau de protection des autres agents face à la violence.

Sur le plan économique, la BRI, en synergie avec la politique *made in China 2025*, participe à la recomposition de l'appareil productif régional autour de la Chine. Le gouvernement chinois pousse à la relocalisation des productions à faible valeur ajoutée chez les pays participants, à travers une politique de transfert de capacités industrielles établie en 2016. Le but est d'endiguer le problème de la surcapacité industrielle et de favoriser la montée en gamme de la production chinoise. Ainsi, le rythme des ouvertures de zones industrielles et de projets de manufacture légère liés aux entreprises chinoises a augmenté en Éthiopie, pays ambitionnant de reproduire le modèle de développement est-asiatique (Kenderdine et Ling, 2018 ; Nicolas, 2017). En outre, les vastes projets d'infrastructures de la BRI offrent des marchés d'exportation aux industries de pointe chinoise, soutenant ainsi leur développement. Des projets comme la ligne ferroviaire rapide Jakarta-Surabaya, en Indonésie, sont une occasion favorisant la

promotion des normes chinoises et le développement de l'industrie des trains rapides, véritable locomotive des nouvelles technologies chinoises (Cai, 2017).

Il est par ailleurs important de souligner le changement d'*habitus* de l'investissement chinois qui s'est produit au sein de la BRI. Avant 2013, la Chine investissait à l'étranger selon ses besoins quant aux matières premières, à l'accès aux marchés étrangers et à la technologie. Bien que les investissements aient été peu coordonnés, leur taille conférait à la Chine une influence latente. Le statut chinois de « faiseur » de prix sur les marchés internationaux de matières premières, reposant sur sa forte demande et ses investissements, en est un exemple (Mothersole, 2015). En outre, les réserves de devises ont été gérées de manière à assurer leur liquidité et le maintien de leur valeur en renminbi (RMB), au détriment de leur rentabilité (Meyer, 2014). La BRI insuffle une profondeur stratégique à l'*habitus* chinois de l'investissement, ce qui permet une montée en puissance de la Chine sur les quatre pans du pouvoir structurel. En effet, à travers ce projet, la Chine entend investir une partie croissante de ses réserves de manière stratégique tout en orientant les investissements des entreprises étatiques et privées afin de créer des synergies qui puissent servir l'intérêt chinois, parfois au détriment de la logique économique. À titre d'exemple, alors que COSCO établit un réseau portuaire mondial, un consortium chinois, mené par deux entreprises privées, a acquis Global Logistics Properties, l'une des firmes asiatiques de logistique les plus importantes (Barreto et Daga, 2017 ; Johnson, 2018). Ces investissements laissent donc présager des synergies à exploiter à moyen terme.

Sur le plan de la connaissance, on observe que la Chine tente de rebattre les cartes de la structure mondiale du savoir. En 2015, la Chine payait en redevances liées à l'utilisation de la propriété intellectuelle un montant 22 fois supérieur à celui qu'elle recevait du reste du monde (Li, 2018). En fait, en plus d'organiser un transfert de technologie, en particulier depuis l'Europe, à travers une série de fusions et acquisitions, la Chine a constamment augmenté ses investissements en R et D, jusqu'à atteindre la seconde place du classement mondial des dépenses en R et D à partir de 2009 avec un montant annuel passant de 13,4 G\$ à 377 G\$ entre 1991 et 2015. Ces politiques ont permis à la Chine de développer ses technologies et ses marques, dont Ali Baba et Huawei, lesquelles stimulent l'innovation et réduisent progressivement le recours aux technologies étrangères. La BRI

soutient indirectement l’innovation de cet écosystème par l’intermédiaire de son pan numérique, la route de la soie numérique (*Digital Silk Road*). Cette dernière offre à ces entreprises de vastes projets d’infrastructures – équipements de télécommunications, câbles sous-marins, systèmes de surveillance, etc. – qui favorisent leur implantation internationale et leur développement (CSIS, 2018a ; Prasso, 2019). Huawei est certainement un des fers de lance de cette percée technologique chinoise. La firme s’est imposée en tant que second fabricant mondial de téléphones intelligents (*smartphones*), devant Apple (Gibbs, 2018). Elle occupe également une place de leader au sein de l’industrie des équipements de télécommunications. Huawei est en tête de la course à la 5G, pierre angulaire de la prochaine étape de la numérisation de l’économie mondiale (Brattberg et Le Corre, 2018).

Sur le plan financier, la BRI soutient l’internationalisation du RMB, première étape vers une économie mondiale moins dollarisée. Le renforcement de l’intégration des marchés régionaux, incluant la refonte des chaînes de valeur chinoises, favorise un commerce dont les flux financiers pourraient être progressivement libellés en RMB. Un début d’architecture financière a été mis en place à travers des accords d’échange (*swap*) de devises entre la banque centrale chinoise et les banques centrales de 21 pays, un nombre croissant de centres extraterritoriaux (*offshores*) permettant d’avoir accès à des produits libellés en RMB hors de Chine, ou l’ouverture partielle des marchés financiers chinois aux investisseurs étrangers au moyen de divers programmes d’investisseurs qualifiés (Madera et Sun, 2018). Ces avancées font écho à l’ajout du RMB aux droits de tirage spéciaux par le FMI qui pourrait à terme contribuer à libérer la Chine de sa dépendance au dollar et à instituer son privilège de seigneurage. Cependant, l’établissement d’un cadre légal efficient quant à la protection des investissements et les risques liés à l’ouverture du compte capital chinois posent de sérieuses limitations à l’internationalisation du RMB.

De manière plus fondamentale, la BRI donne de la substance à la critique chinoise de la gouvernance économique mondiale perçue comme non représentative d’une économie mondiale où une partie de l’ancien tiers-monde a émergé. Cette critique prend la forme de la Banque asiatique d’investissement dans les infrastructures (BAII), banque multilatérale dotée d’un capital de 100 G\$ et fondée en 2016, où la Chine possède une influence structurelle à travers son droit de veto *de facto* (Gu, 2017). Il est

clair que les 7,5 G\$ de prêts de la banque sur deux années d'activité ne peuvent rivaliser avec les 45,9 G\$ de prêts octroyés par la Banque mondiale en 2016 (BAII, 2019 ; Banque mondiale, 2016). Néanmoins, l'ampleur de l'institution, l'engouement international qu'elle provoqua, malgré de fortes pressions américaines, et la place prépondérante des pays en voie de développement au sein de sa gouvernance font de sa création un événement inédit, qui renferme le potentiel de modifier la gouvernance économique internationale. En effet, à terme, la banque pourrait devenir la pierre angulaire d'un bloc économique où le RMB jouerait un rôle croissant, ce qui limiterait l'influence des institutions de Bretton Woods, traditionnellement perçues comme plus favorables aux intérêts américains.

Sur le plan sécuritaire, les avancées sont moins perceptibles en raison des fortes tensions politico-militaires régionales autour de la Chine. Il semble que, dans un premier temps, la Chine tente de cultiver des liens économiques par l'intermédiaire de la BRI dans une perspective de rééquilibrage progressif (*soft balancing*), ce qui contribue à renchérir le coût du soutien en faveur de Washington en cas de conflit d'intérêts entre les deux puissances, limitant ainsi la profondeur du système d'alliances américain dans la région (Chan, 2017). Dans un second temps, il est fort probable que la Chine entende renforcer ses liens politiques avec son voisinage fragmenté afin de former ce qui pourrait s'apparenter à un bloc sur lequel elle pourrait s'appuyer pour défendre ses intérêts dans la région. Cette vision transparaissait en 2014 au sein du *New Asian Security Concept*, doctrine militaire de la présidence Xi, et à laquelle le livre blanc de la Défense de 2015 fixe un objectif de long terme : la création d'un cadre de sécurité et de coopération régionale autochtone, soit un système d'alliances flexible et multiforme, à l'image du nouveau multilatéralisme chinois, qui puisse tenir Washington à l'écart de la région.

La Chine a mené une série d'actions en lien avec cette orientation stratégique. Par la création d'un cadre de sécurité autochtone, elle promeut la désuète Conférence pour l'interaction et les mesures de confiance en Asie au cours de sa présidence 2014-2018. Elle promeut également le Forum de Xiangshan, option chinoise de recharge au Dialogue de Shangri-La et qui lui offre l'occasion d'articuler une vision de la sécurité régionale plus en phase avec ses intérêts (Ghiassy et Zhou, 2017 ; McCaughrin, 2017). À l'échelle des forces armées, elle se donne progressivement les moyens de rayonner le long des voies commerciales de la BRI. Ainsi, en 2017, la

Chine a ouvert sa première base navale à l'étranger, à Djibouti. Des travaux d'agrandissement ont débuté en 2018. En outre, beaucoup d'experts voient dans les ports chinois de l'océan Indien, et dans leur potentiel double usage – Birmanie, Pakistan, Sri Lanka –, un réseau militaire émergent qui doterait la Chine d'une influence considérable à terme (Becker et Downs, 2018 ; Green, 2018). Parallèlement, la marine chinoise, qui a explicitement reçu le mandat de protéger les intérêts chinois à l'étranger, s'est modernisée très rapidement. En 1996, la Chine ne disposait que de 57 navires, largement obsolètes. En 2018, la Chine disposait de 300 navires modernes produits par l'industrie navale du pays, laquelle domine désormais le marché mondial (CSIS, 2018b). À terme, la Chine pourrait disposer de capacités de projection s'étendant de l'océan Pacifique à la mer Rouge.

La BRI embrasse ainsi à divers degrés les quatre pans du pouvoir structurel et porte le potentiel de donner à la Chine les moyens d'écrire davantage les règles de l'économie mondiale. Ce potentiel prend une ampleur particulière à l'heure d'une présidence Trump qui a fait vaciller les bases de la mondialisation – le libre-échange et le multilatéralisme – et qui a créé un vide en Asie-Pacifique en délaissant le Partenariat transpacifique. En d'autres termes, alors qu'elle pose les infrastructures physiques et technologiques de l'économie de demain, la Chine pourrait utiliser la BRI afin d'édifier un cadre normatif pour un système commercial englobant l'Asie-Pacifique, région la plus dynamique du monde. Ce poids lui permettrait ainsi d'approfondir son influence sur l'écriture des règles de la gouvernance mondiale.

Il est à noter cependant que, malgré ses ambitions, la Chine demeure très prudente dans la promotion de la BRI, en insistant toujours sur les trois principes fondamentaux de cette initiative : « concertation, coconstruction et partage ». Elle semble ouverte à des ajustements nécessaires à la concrétisation du projet. Les issues des deux forums sur la BRI organisés en 2017 et 2019 à Beijing en témoignent à cet égard.

Malgré des controverses, la BRI semble aujourd'hui attrayante pour plusieurs pays dans le monde. Selon le gouvernement chinois, plus de 150 pays et organisations internationales ont déjà signé 170 ententes de coopération avec la Chine dans le cadre de la BRI, à la veille du 2^e Forum sur la BRI en avril 2019. En fait, les besoins en infrastructure sont énormes dans le monde :

- 26 000 G\$ d’investissement en infrastructure sont nécessaires d’ici 2030 en Asie, selon l’Asian Development Bank ;
- 130 G\$ annuellement en infrastructure sont nécessaires en Afrique, selon l’African Development Bank ;
- la Commission européenne estime que les projets prévus en infrastructure entre 2014 et 2020 exigeront environ 500 milliards d’euros. Les seuls corridors des réseaux transeuropéens de transport coûteront environ 750 milliards d’euros d’ici 2030.

2. LA PROBLÉMATIQUE DU FINANCEMENT ONE-WAY TRAFIC

Les expériences de plusieurs pays montrent clairement l’importance de l’infrastructure pour le développement du commerce, la création d’emploi et donc pour le développement économique. Cependant, les coûts opérationnels et les coûts d’investissement élevés ainsi que la longue durée des projets en infrastructure rendent difficile l’obtention de financements, en particulier de la part du privé, tout comme la participation de petites et moyennes entreprises.

La réalisation de la BRI ne semble pas, du moins jusqu’à maintenant, échapper à cette situation. Selon les statistiques du gouvernement chinois, depuis 2013, les entreprises chinoises ont directement investi plus de 90 G\$ et réalisé plus de 400 G\$ de projets de sous-traitance dans les pays participant à la BRI. Cependant, plusieurs études montrent que le financement de la BRI demeure essentiellement un *one-way traffic* assumé par la Chine. Selon un rapport que le Center for Strategic and International Studies à Washington a publié en 2018, 89 % des projets d’infrastructure de transport dans 34 pays asiatiques et européens étudiés sont assumés par les compagnies chinoises. L’étude conjointe du Taihe Institute et de Beijing University (2018) a révélé que sur les 94 pays participants à la BRI, 49 pays manquaient de fonds ou d’installations pour mettre en œuvre le projet. La question de la viabilité financière se pose alors.

2.1. LA STRUCTURE ACTUELLE DU FINANCEMENT DE LA BRI

Un nombre limité d'acteurs se sont engagés financièrement, alors que le gouvernement central chinois occupe une place fondamentale dans la structure de financement de la BRI, où le financement par emprunt prime sur celui par équité (Dollar et Thornton, 2017).

L'État central

En tant que pilier financier traditionnel de la politique étrangère chinoise, les *policy banks* – Banque de développement de Chine (BDC) et EXIM Bank – ont naturellement constitué le cœur du financement de la BRI. Elles ont été confortées dans ce rôle par l'injection d'un capital de 62 G\$ (*Global Times*, 2015). En plus de leur fonction de canal financier, ces institutions permettent à la Chine d'orienter l'évolution de la BRI et de transmettre le *stimulus* économique externe induit par la BRI vers l'économie chinoise. Cette transmission est réalisée à l'aide des conditions liées aux prêts stipulant qu'une partie des fonds doit être consacrée à l'achat de biens et de services chinois. Entre 2013 et 2015, 70 % des prêts de la BDC et de l'EXIM Bank intégraient de telles conditions (Ekman *et al.*, 2017).

Les *policy banks* offrent deux types de prêts : concessionnels, aux taux d'environ 2 %, et non concessionnels, allant jusqu'à des taux de 5-6 %. À titre indicatif, entre 2012 et 2014 un quart des prêts effectués par les *policy banks* à l'étranger peuvent être considérés comme des prêts concessionnels, ce qui a des conséquences sur la soutenabilité du fardeau financier pour certains pays (Dollar et Thornton, 2017). En 2016, on estimait le soutien de la BDC à la BRI à hauteur de 350 G\$ et totalisant plus de 500 projets, et celui de l'EXIM Bank à 700 G\$, dans 1 200 projets. Cela représente 46 % du total de la dette et des IDE en cours, dont 38 % pour la BDC (Chan, 2017a ; Deloitte, 2018).

Malgré le fort soutien dont elles bénéficient de l'État central et qui limite leur sensibilité au risque de crédit, les *policy banks* n'en demeurent pas moins des institutions autofinancées qui doivent veiller à l'équilibre de leurs bilans. Une détérioration de ces derniers entraînerait une coûteuse recapitalisation par la Chine qui se répercuterait sur le niveau des réserves chinoises. C'est un scénario que les banques tentent d'éviter en mettant en place des mesures plafonnant leur exposition financière (Zhang et Miller, 2017).

Le bras financier de l'État central inclut également les fonds souverains. Le State Administration of Foreign Exchange (SAFE) est chargé de gérer

les réserves de devises en assurant leur valeur et leur liquidité. Le China Investment Corporation (CIC) est responsable d'une fraction des réserves et se concentre sur leur rendement. Le SAFE et le CIC ont en partie réorienté leur stratégie d'investissement vers la BRI à travers des IDE, en infrastructures notamment. Par ailleurs, le CIC s'associe à des firmes publiques afin d'effectuer des acquisitions profitables à l'étranger. En 2015, le CIC Capital, filiale du CIC, s'est associé à COSCO et China Merchants afin d'acquérir 65 % du port turc de Kumpot, une acquisition à replacer dans la stratégie chinoise de constitution d'un réseau portuaire méditerranéen (Zhen, 2015). Les fonds souverains chinois sont également présents dans l'établissement de fonds d'investissement.

Les fonds d'investissement

Les fonds d'investissement constituent une extension du financement de la BRI par le gouvernement central. Bien que leurs capacités de financement soient secondaires, ces institutions présentent la particularité de privilégier les prises de participation sur base commerciale. En outre, l'activité des fonds fournit des indications sur la viabilité économique de l'initiative dans son ensemble.

Le fonds le plus emblématique de la BRI est le Silk Road Fund (SRF), fondé en 2014 avec un capital de 40 G\$ et financé par les fonds souverains – SAFE (65 %) et CIC (15 %) – et les *policy banks* – EXIM Bank (15 %) et BDC (5 %). Le SRF fonctionne sur des bases commerciales et s'engage dans des projets soutenant la stratégie chinoise par une combinaison de prises de participation (70 %) et de prêts (30 %). En 2017, les capacités de financement du fonds se sont vues renforcées grâce à une injection de capitaux s'élevant à 15 G\$. La même année, l'activité du fonds se résumait à 16 contrats pour une valeur de 6,8 G\$ (Wright, 2017).

Des fonds de moindres tailles ont été établis afin de remplir les mêmes objectifs que le SRF dans des aires géographiques prédéterminées et d'internationaliser le financement de l'initiative par le canal bilatéral. En 2016, le China-Africa Industrial Cooperation Fund a été établi avec un capital de 10 G\$. En 2018, le fonds avait approuvé six projets pour un montant de 542 M\$ et comptait s'engager dans un important projet pétrolier et gazier entre l'Éthiopie et le Djibouti (GCL, 2018 ; Sun, 2018). Entre 2015 et 2017, la Chine a associé les Émirats arabes unis et la Russie au

financement de la BRI par la création de deux fonds dotés chacun d'un capital de 10 G\$ (Harada, 2017 ; Page, 2015).

Les banques commerciales

En tant qu'instruments privilégiés des politiques monétaires et économiques de la Chine, les banques commerciales constituent le second pilier du financement de la BRI. En effet, en 2016, 51 % du total de la dette et des IDE en cours étaient liés aux *Big Fours* (Deloitte, 2018). Par ailleurs, en 2017, le soutien d'ICBC à la BRI se chiffrait à 67,4 G\$, dans 212 projets, alors que celui de Bank of China s'élevait à 68 G\$, dans 460 projets (Chan, 2017a). En outre, les banques chinoises étendent leur réseau au sein des pays participants par des acquisitions, tel le rachat de 60 % de la banque kazakhe Halyk Bank par CITIC Bank (Reuters, 2017). En Géorgie, la firme privée Hualing a fondé la banque BasisBank qu'elle comptait fusionner avec Bank Republic afin d'occuper la troisième place du marché. Le ministère des Finances lui préféra une acquisition par la banque géorgienne TBC (Antidze, 2016 ; Gugunishvili, 2017).

Cependant, le soutien des banques commerciales est plus ambigu que celui des *policy banks* en ce qu'il découle d'un délicat arbitrage entre appui aux politiques publiques et impératifs de rentabilité. En effet, bien que les banques commerciales jouent le rôle d'instruments de gouvernance économique, elles n'en demeurent pas moins des entités commerciales, autonomes et responsables de leur bonne santé financière. L'autonomie des banques chinoises fut mise en exergue par Jiang Jianqing, président d'ICBC, qui a délibérément modéré le soutien de sa banque au plan de relance de 2009 en raison d'inquiétudes quant à une accumulation de créances toxiques au sein du bilan de la banque (Meyer, 2014). Cette ambivalence est renforcée par le risque financier inhérent à la restructuration de la base de financement du système financier chinois que nous avons évoquée précédemment.

Les banques multilatérales

En complément du canal bilatéral, la Chine tente d'internationaliser le financement de la BRI en y ajoutant un pan multilatéral : la BAII et les banques multilatérales. La BAII finance essentiellement des projets d'infrastructures liés à la BRI, malgré ses cinglants démentis sur ses liens avec l'initiative. En 2018, la BAII avait investi 7,5 G\$ dans 35 projets

(BAII, 2019). Au-delà d'un simple canal d'internationalisation de financement, la BAII représente surtout un pilier du multilatéralisme chinois émergent. La banque incarne, en partie, la vision révisionniste de la Chine qui s'estime sous-représentée au sein de la gouvernance internationale. Elle constitue un outil de gouvernance économique régionale, structurellement influencée par la Chine qui y dispose d'un droit de veto *de facto*, offrant une solution de rechange aux traditionnelles structures établies par les pays de l'OCDE. Alors que la BRI promeut l'émergence d'un réseau d'institutions multilatérales parmi ses membres, la BAII pourrait jouer, à terme, le rôle d'une « Banque mondiale asiatique » au sein d'une région où le RMB occuperait une place croissante dans les échanges (Chan, 2017b).

Les banques multilatérales constituent le deuxième pan de la multilatéralisation du financement de la BRI. Il existe des liens évidents entre l'approche développementaliste de la BRI et le travail de ces institutions qui favorisent une coopération. Cependant, leur soutien demeure limité en ce qu'il est le fruit d'une concomitance entre les objectifs de la BRI et leurs ordres du jour. Leur participation à la BRI prend souvent la forme de cofinancement avec la BAII. Mentionnons aussi que la BAII et la Banque asiatique de développement ont chacune financé un tronçon d'autoroute au Pakistan à hauteur de 100 M\$. En outre, la participation européenne à la BRI semble favoriser un rapprochement entre la BAII et les institutions financières multilatérales européennes. Ce rapprochement se concrétise notamment en une entrée de Beijing au capital de la Banque européenne pour la reconstruction et le développement, laquelle cofinance un projet d'infrastructure routière au Tadjikistan avec la BAII à hauteur de 62,5 M\$, ou par l'ouverture d'un bureau de la Banque européenne d'investissement à Beijing (Ekman *et al.*, 2017).

Les autres acteurs et l'épargne privée

La capacité de la Chine à exploiter l'épargne privée mondiale par l'intermédiaire des marchés de capitaux, de la finance verte et de son réseau de centres *offshores* constitue certainement une des solutions au problème des limites financières chinoises. Aussi cette capacité est-elle appelée à se développer au gré des perspectives économiques de la BRI et des réformes chinoises.

Après l'ouverture du bal par l'émission obligataire de Bank of China, en 2015, qui lui permit de récolter 3,55 G\$, Agricultural Bank of China a émis, à Londres, les premiers *greens bonds* liés à la BRI pour une valeur 995 M\$, dont une tranche libellée en RMB équivalente à 95 M\$. L'opération fut un véritable succès, l'offre fut souscrite de trois à neuf fois selon les tranches de l'émission (Bates, 2015 ; Yoon, 2015). Depuis, les émissions obligataires se sont multipliées. En novembre 2017, la BDC a levé 500 M\$ et 1 G€ à Hong Kong et Francfort au moyen d'une émission de *green bonds* également souscrite et considérée comme quasi souveraine quant aux risques (Madera et Sun, 2018). Cependant, le problème du manque de robustesse des marchés secondaires *offshores* limite le potentiel de ce canal de financement (Oxford et Subacchi, 2017).

La Chine compte également mettre à contribution son marché obligataire, le troisième au monde. En 2018, le cimentier Hongshi a émis les premiers *BRI bonds* officiels pour un montant de 47 M\$ à Shanghai. Cependant, malgré le label officiel concédé par le régulateur chinois, il semble que la somme recueillie ne soit pas sujette à un traitement spécial quant à la sortie du territoire (SRB, 2018). En outre, la Chine ouvre davantage son marché obligataire aux entités étrangères à travers des programmes d'investissement permettant l'émission de *panda bonds* – obligation libellée en RMB émise en Chine par un exploitant étranger – ou l'établissement d'un lien direct entre les marchés obligataires de Shanghai et de Hong Kong autorisant les exploitants de la place hongkongaise à accéder à la place de Shanghai. Mentionnons aussi qu'en 2018, Global Logistics Properties, firme de logistique basée à Singapour, a obtenu l'autorisation d'émettre des *BRI bonds* en Chine pour une valeur de 1,8 G\$ afin de rembourser une dette liée à de récentes acquisitions en Europe. Cependant, la sortie des fonds collectés reste soumise à l'approbation du régulateur, ce qui limite l'utilisation de ce canal de financement (Cheng, 2018 ; CNBC, 2018 ; KPMG, 2018).

Bien que mineures, les banques privées internationales constituent un canal de financement supplémentaire. Ce canal offre à la Chine un accès à une riche expertise en matière de gestion des risques qui lui fait parfois défaut. Un exemple emblématique est certainement la coopération entre la Chine et la banque britannique Standard Chartered. En 2017, alors que la banque était partie prenante dans une cinquantaine de projets à hauteur de 10 G\$, elle annonça au sommet sino-britannique qu'elle consacrerait 20 G\$

supplémentaires au financement de la BRI. En outre, un accord garantissant le transfert de 1,6 G\$ de la BDC vers la banque a été signé en vue d'intégrer davantage l'expertise de la banque sur les économies émergentes au financement de la BRI (Madera et Sun, 2018 ; Pan, 2018).

Les partenariats public-privé (PPP) sont un mode de financement qui gagne en importance au sein de la BRI, depuis leur décollage en Chine dans le cadre des réformes des finances publiques de 2013 – plus de 12 000 projets pour environ 2000 G\$. Ce mode de financement permet à la Chine de pousser les banques chinoises, parfois réticentes, à s'engager dans la BRI tout en faisant davantage participer les firmes publiques au financement de la BRI (Sugden, 2017). Le PPP lié au barrage électrique de Karot au Pakistan illustre la manière dont les différents acteurs interagissent au sein du financement de la BRI. Le projet, basé sur un contrat BOT (*build, operate & transfer*), soit « construire, exploiter et transférer », garantit une concession de 30 ans à la firme China Three Gorges South Asia Investment Ltd qui exploitera le barrage avant de le remettre à l'État pakistanais. Le capital de la compagnie exploitante provient à 70 % de la firme publique chinoise China Three Gorges Corp, à 15 % du SRF et à 15 % de la Société financière internationale (SFI), une branche de la Banque mondiale. De plus, un consortium dirigé par l'EXIM Bank, comprenant la BDC, le SRF et la SFI, a mis sur pied un prêt de 200 M\$ à destination du projet (Bloomberg, 2019 ; SRFC, 2016). Deux firmes chinoises ont obtenu le contrat de la construction du barrage estimé à 1,27 G\$ (*Power Technology*, 2019).

Manifestement, le financement de la BRI, assumé principalement par la Chine, s'avère très problématique. En fait, les mutations de l'économie chinoise depuis 2013, les multiples crises que connaissent les pays intéressés par la BRI ainsi que le ralentissement économique et l'instabilité financière dans le monde ont complexifié un financement que la Chine ne peut plus entreprendre seule. Il est vrai qu'au cours des dernières années, la Chine a tenté d'entreprendre une internationalisation du financement de la BRI, en coopérant avec une série d'acteurs publics et privés, de même qu'elle a essayé d'améliorer la soutenabilité du financement en y apportant un aspect commercial qui favorise la gestion des risques. Cependant, la place centrale de l'État chinois au sein du financement de la BRI, par l'intermédiaire des *policy banks* et du système bancaire, pose de manière aiguë la question de la faisabilité du projet, et ce, dans un contexte où

émergent de nouveaux risques économiques et financiers majeurs à l'intérieur de la Chine.

2.2. LES RÉPERCUSSIONS DE NOUVEAUX RISQUES ÉCONOMIQUES ET FINANCIERS EN CHINE SUR LE FINANCEMENT DE LA BRI

L'état actuel du monde tranche avec l'environnement international dans lequel la Chine a effectué son ascension. Jusqu'à récemment, la Chine a su contenir l'animosité structurelle des relations sino-américaines et tirer le maximum du système commercial multilatéral, tout en construisant un modèle économique reposant sur des bases stables. Forte de ce socle solide, la Chine est parvenue à s'accommoder de nombreuses crises internes (douloureuses réformes du système économique, restructuration des entreprises d'État, crise bancaire durant les années 1990, crises sociales et environnementales) et externes (isolement international post-Tian An Men, crise du détroit de Taïwan ou crises financières de 1997 et 2008), repoussant ainsi l'échéance d'un effondrement sans cesse annoncé.

Cependant, la position chinoise se complexifie à partir de 2017. Le système commercial multilatéral est violemment remis en cause par le président américain. Le modèle économique chinois s'essouffle alors que son système financier se transforme et voit les risques financiers s'accumuler. C'est dans ce contexte que semble se constituer une réponse « conservatrice » américaine face à la remise en cause « révisionniste » chinoise de l'ordre international. Cette réponse stratégique prend notamment la forme d'une série de mesures visant à limiter l'influence chinoise dans les échanges internationaux et sur l'implantation de l'infrastructure technologique de l'économie de demain (Segal, 2018).

Par ailleurs, en 2019, l'environnement de la Chine est radicalement différent de celui des prémisses de la BRI. En effet, la Chine doit déployer ce plan stratégique d'envergure inédite dans des contextes national et international qui semblent s'assombrir. Ces incertitudes économiques et stratégiques compliquent le financement colossal de la BRI qui induit un risque financier considérable se greffant à un système financier en pleine mutation.

La « nouvelle normalité »

Après plus de 30 ans de croissance rapide, l'économie chinoise est en train de connaître une mutation turbulente. Le président chinois, Xi Jinping, a même officialisé en 2014 l'expression « nouvelle normalité » pour désigner cette situation marquée par une croissance plus modérée et de profonds changements structurels, et qui fait suite à une longue période de rattrapage économique (Su, 2016).

Traditionnellement, la main-d'œuvre bon marché, les exportations et l'investissement sont trois piliers d'un modèle chinois au sein duquel l'État occupe une place centrale. Ce dernier maintient un contrôle étroit sur une série de secteurs stratégiques de l'économie par le biais de firmes étatiques – finance, énergie ou infrastructure – afin d'influer directement sur la structure économique du pays, laissant de fait la manufacture au secteur privé. L'État a mis en place un système financier, se résumant au système bancaire, au service de ses politiques développementalistes. Quatre grandes banques étatiques, les *Big Fours*, agissent comme transmetteurs des politiques macroéconomiques du gouvernement central chinois, augmentant ou réduisant le crédit selon les ordres, malgré la nature fondamentalement commerciale de leur statut et de leurs activités. Elles fournissent les liquidités nécessaires aux firmes étatiques responsables de l'implantation de la politique d'investissement de Beijing qui pallie une demande intérieure faible. Cette faiblesse, qui est liée à un fort taux d'épargne, constitue la base du système financier. Ces infrastructures ont également contribué à renforcer la compétitivité du pays en approfondissant sa connexion aux marchés internationaux qui fournissent la demande nécessaire à l'industrie légère, racine de l'ascension économique chinoise (Bergère, 2013).

Ces traits du modèle chinois sont évidents dans la composition de la croissance économique du pays. Entre 1979 et 2004, il est estimé qu'environ 60 % de la croissance est associée à l'accumulation des facteurs – travail et capital. En contraste, 40 % de la croissance est liée à la productivité totale des facteurs (PTF). Cependant, la croissance de la PTF est davantage le fruit de privatisations et du déplacement d'une partie de la main-d'œuvre vers le secteur industriel privé que d'une innovation technologique nationale acquise à travers les transferts liés aux investissements directs étrangers (IDE) (Yueh, 2015).

À partir de 2008, les piliers de la croissance chinoise se trouvent soumis à une pression croissante. L'augmentation du coût de la main-d'œuvre induite par l'inflation et la contraction de la population active vieillissante

réduit l'avantage comparatif traditionnel de Beijing. Après la crise de 2008, la Chine a également dû faire face à une demande mondiale plus volatile et à des velléités protectionnistes qui ont culminé avec les récentes restrictions à l'accès au marché américain (Godement, 2012). Face à ces complications, la relance publique a été utilisée à plusieurs reprises. Malgré son efficacité sur le plan du soutien à la croissance, elle a généré un endettement massif et a renforcé les distorsions de l'économie chinoise tout en repoussant l'échéance des réformes nécessaires à l'évolution de l'économie nationale. Ces complications sont perceptibles dans la composition de la croissance : entre 2001 et 2007, l'investissement moyen était de 41,5 % du PIB pour 11 % de croissance en moyenne, alors qu'entre 2008 et 2013, l'investissement moyen est passé à plus de 50 % du PIB pour une croissance moyenne de 7 %. Ces chiffres masquent une baisse du produit marginal du capital et un déficit d'innovation caractérisé par une baisse de la PTF (Dollar, 2015).

La « nouvelle normalité » émerge de ces difficultés qui marquent le nécessaire changement de modèle économique, qui remodèlera les ressorts de la croissance chinoise. L'investissement, constituant plus de 50 % de la demande agrégée avant 2015, devrait être progressivement remplacé par la consommation nationale, plus orientée vers les services, qui réduira également la dépendance chinoise aux marchés internationaux. Parallèlement, le renforcement des capacités en recherche et développement devrait accompagner la montée en gamme de l'industrie chinoise qui se concentrera sur les productions de haute technologie à forte valeur ajoutée. En d'autres termes, au lieu de générer de la croissance en créant du capital, Beijing devra maximiser son capital et sa main-d'œuvre, tout en se concentrant sur la croissance de la PTF qui devra prendre la forme d'un progrès technologique basé sur les capacités d'innovation à l'intérieur de ses frontières. Or, cette mutation économique implique un remaniement profond du système financier. Il visera à renforcer le marché chinois en libérant de l'épargne et à améliorer l'allocation des capitaux, qui pourront davantage soutenir un secteur non public productif et innovant. Ce remaniement est cependant fortement compliqué par l'émergence de profonds risques financiers au cœur du système bancaire chinois (Dollar, 2015 ; Song, 2017 ; Yueh, 2015).

L'émergence des risques financiers en Chine

Parallèlement à l'économie chinoise, le système financier chinois a crû de manière exponentielle. Alors qu'entre 2003 et 2016, le PIB chinois est passé de 1 660 G\$ à 11 200 G\$ (Banque mondiale, 2019), le système bancaire a crû trois fois plus rapidement, la valeur de ses actifs étant passée d'environ 3 950 G\$ à 33 180 G\$ (CBRC, 2017). Cette croissance a engendré de profonds changements à partir de 2008, d'où émergent des risques nouveaux auxquels vient se greffer le risque financier induit par la BRI.

Le système bancaire qui a accompagné la croissance chinoise a été mis en place à la suite d'une grave crise bancaire survenue à la fin des années 1990. Il est complété d'un réseau de banques commerciales locales, finançant les investissements des gouvernements locaux avec une indépendance relative. Le système a fait preuve d'une remarquable stabilité, malgré de sérieux problèmes d'efficacité prenant la forme d'une sur-allocation des crédits aux entreprises étatiques et aux fonds communs de créances des gouvernements locaux au détriment du secteur privé. Cette stabilité prend racine dans la base de financement du système, soit des dépôts qui ont financé un crédit agrégé en augmentation constante. Les dépôts sont constitués de l'épargne chinoise, contrainte par l'absence d'options d'investissements nationaux liquides et fiables et le contrôle des capitaux, et des devises issues des IDE et des recettes d'exportations (Jiang et Yao, 2017).

Le système financier commence à se fissurer en raison de l'expansion du crédit sans précédent portée par le plan de relance de 2009. Parallèlement, à partir de 2011, les banques européennes réduisent leur exposition au risque en raison de la crise de la dette en Europe. Cela se traduit par un désengagement de l'Asie qui accélère les remboursements de créances, réduisant ainsi le flux de devises vers l'économie chinoise. La contraction des dépôts et l'expansion du crédit, simultanément à la restructuration des actifs traditionnels en investissements réalisée afin de baisser le taux de provision obligatoire des banques dans le cadre d'un resserrement réglementaire, constituent le contexte de la refonte de la base de financement des banques chinoises. Il s'agit d'une base plus instable, constituée de produits issus du système bancaire parallèle (*shadow banking*) et de prêts interbancaires (Rosen et Wright, 2018).

Le *shadow banking* est un système financier parallèle, qui a émergé à partir de 2010, où les banques vendent des produits hors bilan et non

régulés. Les fonds financent l'expansion du crédit et sont investis sur le marché des équités en transitant par des entités financières non bancaires. Cette structure favorise une intégration financière peu régulée, dans laquelle s'enracine un risque systémique renforcé par un fort aléa moral qui découle d'une garantie étatique implicite sur l'ensemble du système. Les *Wealth Management Products* (WMP), vendus par les banques aux particuliers ou à d'autres acteurs financiers, sont le produit central du système. Ils sont caractérisés par des maturités courtes et des taux plus élevés que ceux des produits traditionnels. Cela induit une dynamique spéculative au cœur du système bancaire en ce que les banques sont contraintes de générer d'importants volumes de fonds sur de courtes périodes afin de respecter leurs obligations contractuelles (Ehlers *et al.*, 2018).

La crise interbancaire de 2013 mit au jour cette instabilité alors que les dépendances au marché monétaire et au *shadow banking* se sont imbriquées de manière toxique. Les banques locales, plus dépendantes du *shadow banking* que les *Big Fours*, finançaient leurs WMP en réinvestissant les fonds collectés sur le marché interbancaire. Cette stratégie entraîna une chute de 50 % du taux interbancaire SHIBOR, menant à un défaut de paiement qui asséchât le marché. La crise se résorba grâce à une injection tardive de liquidité et à une stabilisation du taux SHIBOR par la Banque populaire de Chine (BPC) (Rosen et Wright, 2018).

En 2015, faisant face à un ralentissement de la croissance, la Chine opta pour un plan traditionnel de relance qui a constraint le système bancaire à étendre le crédit afin de soutenir l'activité (Tiezzi, 2015). En parallèle, une contraction des dépôts liée à une violente fuite des capitaux fut favorable à l'expansion du *shadow banking*. En effet, entre 2015 et 2016, les banques chinoises ont créé 8 600 G\$ d'actifs, dont 54 % étaient issus essentiellement du *shadow banking* et des interventions de la BPC visant à compenser les sorties de capitaux (Rosen et Wright, 2018). Par ailleurs, en 2017, la dette totale de l'économie chinoise s'élevait-elle à 266 % du PIB (Curran, 2018).

L'évolution du système financier et l'endettement de l'économie nationale placent la Chine face à l'éventualité d'une potentielle crise financière et économique qui rend la réforme financière particulièrement périlleuse. En effet, le retrait progressif de la garantie étatique et l'ouverture du compte capital, nécessaire à la construction d'un marché financier efficient, pourraient faire s'effondrer la pyramide de dette chinoise, notamment par une fuite des capitaux (Rosen et Wright, 2018). En outre, la

cible d'une croissance à 6,5 % pour 2020 fixée par le gouvernement chinois risque de prendre le pas sur les considérations macroéconomiques, ne laissant que peu d'espace au régulateur financier déjà sérieusement entravé. Selon certaines estimations, les actions nécessaires à l'assainissement de l'économie chinoise dans les suites de la relance de 2015 impliqueraient une restriction monétaire faisant tomber la croissance à 2 %, une éventualité politiquement inconfortable. Face à cette friction entre politique et macroéconomie, il paraît fort probable que le problème d'instabilité latent du système financier chinois persiste (Joske, 2018).

C'est dans ce contexte troublé que le financement de la BRI doit être réalisé. Les montants colossaux prêtés par les *policy banks* et les banques commerciales, la viabilité économique douteuse de certains projets et le risque de crédit élevé de nombreux participants de la BRI posent la question de l'accumulation de créances non performantes au sein d'un système financier déjà tendu. Ce risque pourrait alourdir les bilans des *policy banks*, indirectement liées à l'économie chinoise, et ceux des *Big Fours* qui constituent le canal de transmission naturel, à l'économie chinoise, du risque financier lié à la BRI. Une dégradation potentielle des bilans des banques commerciales pourrait nuire à leur capacité de financement, les contraignant à réduire le crédit afin d'assainir leurs positions ou à prendre davantage de risques pour maintenir un niveau de crédit stable, en dépit des conséquences sur l'équilibre du système financier à terme.

La BRI joue un rôle ambigu en Chine. Elle accompagne la montée en puissance et la transition économique du pays tout en plaçant une pression sur son système financier qui complique sa transition de même que la réforme financière sous-jacente, conditions nécessaires à la création d'une véritable puissance chinoise. Des bribes de solutions à ce paradoxe se trouvent incontestablement dans les équilibres de la structure de financement de la BRI.

3. LE MYTHE ET LA RÉALITÉ DU « PIÈGE DE LA DETTE » ENGENDRÉ PAR LA BRI

La structure financière spécifique de la BRI, dont la soutenabilité à terme semble hasardeuse, prend une allure éminemment stratégique qui pose la question du prix politique de la dette chinoise. En effet, il fait peu de doutes

que les flux de capitaux générés par la BRI prennent l'allure d'un « repas » pour les pays participants, dont certains n'ont que peu accès aux investissements étrangers et aux marchés de capitaux internationaux. Cependant, la question de l'addition du « repas » demeure ouverte alors que la BRI génère une colossale quantité de dettes, souvent souveraines par la nature des projets.

En outre, la faible aversion au risque de la BDC et de l'ExIm Bank pose un problème d'aléas moral au cœur du financement de la BRI, faisant craindre un surendettement, voire une série de défauts de paiement chez les pays participants. Cela constitue une réminiscence de la crise de la dette des années 1980 qui s'est propagée à partir de prêts en eurodollars concédés à des pays en développement (Adda, 2012). Cependant, ces prêts avaient été contractés dans le cadre des mécanismes de marché, impliquant les pétrodollars du Golfe et le système bancaire occidental, alors que les dettes accumulées à travers la BRI le sont dans le cadre d'un projet géostratégique. Aussi, des inquiétudes se précisent autour du prix politique potentiellement élevé de ces engagements financiers. C'est pourquoi les questions de soutenabilité et de l'allégement de la dette sont centrales. Elles fourniront des éléments de réponse sur l'orientation économique et politique de la BRI.

3.1. LA SOUTENABILITÉ ET L'ALLÉGEMENT

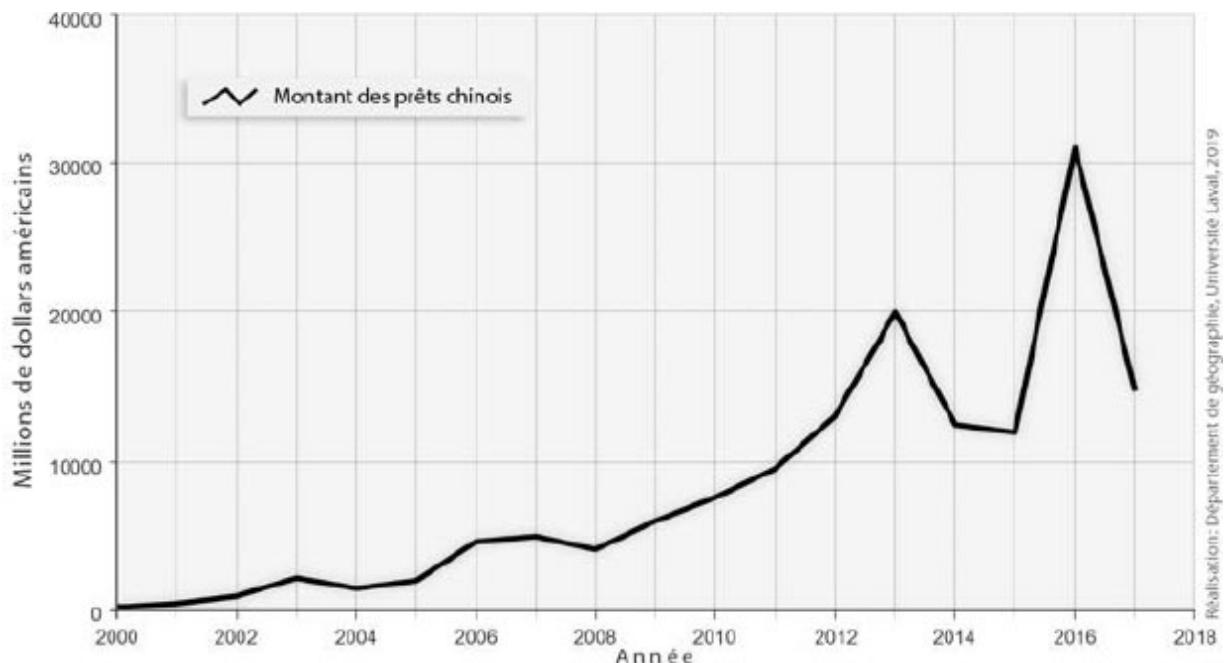
Alors que le financement de la BRI s'effectue en dollars à des taux souvent quasi commerciaux, 33 pays souffrent d'un risque de crédit élevé, d'un aléa moral grandissant. Dans le même temps, l'endettement d'une partie des pays participants s'accélère et la question de la soutenabilité de la dette se pose. Une étude du Center for Global Development affirme que 23 des 33 pays à risque de crédit élevé sont sujets à un risque de surendettement induit par les prêts liés au BRI. Parmi eux, le Djibouti et le Pakistan sont représentatifs de la problématique, soit, des économies peu développées, aux revenus faibles ou volatiles – exportation de matières premières – dont la capacité à engranger suffisamment de devises pour rembourser la dette pose problème.

Entre 2013 et 2016, la dette publique externe de Djibouti est passée de 50 % à 85 % du PIB, la majorité étant constituée de prêts détenus par l'EXIM Bank. Une partie non déterminée de la dette du pays est constituée de prêts non concessionnels, ayant financé une portion de la ligne

ferroviaire Djibouti-Éthiopie notamment. Ces prêts posent un problème de soutenabilité alors que le pays, unique débouché portuaire de l'Éthiopie, voit sa rente géopolitique se contracter à la faveur d'un rapprochement entre l'Éthiopie et l'Érythrée qui offre à Addis Abeba un canal de diversification portuaire (Raslogi, 2018). Le China Pakistan Economic Corridor (CPEC), réunissant une multitude de projets pour 62 G\$, a fait croître la dette publique externe pakistanaise, qui est passée de 59 % à 67 % du PIB entre 2014 et 2017. Elle pourrait atteindre 80 % du PIB en cas de choc exogène négatif. Comme c'est le cas pour Djibouti, les prêts non concessionnels, dont les taux s'élèvent jusqu'à 5 %, réduisent la soutenabilité de la dette pakistanaise et les modalités de certains projets inquiètent. En effet, les firmes chinoises ont obtenu des garanties souveraines sécurisant des retours sur investissement allant jusqu'à 35 % sur des projets de centrales électriques, qui constituent une grande partie des 33 G\$ d'investissements consacrés aux projets énergétiques. En outre, le surplus d'importations depuis la Chine induit par le CPEC a alourdi le déficit du compte courant pakistanais, participant ainsi à la crise de la balance des paiements qui a poussé Islamabad à négocier un plan de sauvetage avec le Fonds monétaire international (FMI) pour la treizième fois depuis 1980. Étant donné l'incapacité du Pakistan à dégager des surplus commerciaux, la question du remboursement de la dette se pose de manière aiguë (Balding, 2018 ; Hurley *et al.*, 2018 ; Raslogi, 2018).

Cependant, il faudrait être plus prudent et rigoureux dans l'analyse des endettements de certains pays induits par les prêts chinois liés à la BRI. La *China-Africa Research Initiative* (SAIS-CARI), un programme de recherche de l'Université Johns Hopkins à Washington, a mené une étude portant sur plus de 1 000 prêts chinois en Afrique entre 2000 et 2017. Celle-ci montre que le montant global des prêts chinois n'a pas été augmenté de façon considérable depuis le lancement de la BRI en 2013, et qu'une forte majorité des 17 pays africains qualifiés de « surendettés » ne comptent pas la Chine parmi leurs principaux pays créanciers (figure 12.1). D'après l'auteur de cette étude, « les risques de surendettement reliés au BRI sont souvent exagérés et mal présentés » (Brautigam, 2019). Les conclusions d'un rapport de Rhodium Group, publié le 29 avril 2019, vont aussi dans le même sens.

FIGURE 12.1
**L'évolution des prêts chinois aux pays africains participant à la
BRI (2000-2017)**



Réalisation : Département de géographie, Université Laval, 2019

Source : D'après *China-Africa Research Initiative* (2019).

Malgré tout, la problématique de la soutenabilité de la dette de la BRI conduit à s'interroger sur les conditions de l'allégement de la dette en cas de difficultés. Les précédents problèmes de soutenabilité ont été gérés par la Chine de manière bilatérale, au moyen de mesures *ad hoc* sans cadre précis, ce qui tend à renforcer l'incertitude autour de la BRI et des dettes qu'elle occasionne. Cette absence de normes nous pousse à étudier les précédents chinois en matière de recouvrement ; ceux-ci semblent avoir pris deux orientations, l'une classique et l'autre stratégique.

Dans une orientation classique, en 2010, la Chine a accepté de restructurer 4 G\$ de la dette cubaine (Frank, 2010), alors qu'en 2018, l'Éthiopie a obtenu la restructuration d'une partie de sa dette qui était liée à la construction de la ligne ferroviaire reliant le pays à Djibouti (Maasho, 2018). La Chine a également adopté une approche stratégique qui provoque des remous en Inde et aux États-Unis. Le Sri Lanka, petite économie peu développée et peu exportatrice, a obtenu des financements chinois afin de construire le port d'Hambantota, infrastructure centrale du projet de développement du pays. La première phase du projet a été financée par un

prêt de 307 M\$ par l'EXIM Bank à un taux commercial de 6,3 %. En 2015, alors que l'activité du port ne justifiait pas la taille du projet, Colombo consacrait 95 % de ses revenus au remboursement de ses créances. Un nouveau gouvernement a entrepris une renégociation de la dette qui a débouché sur un bail de 99 ans couvrant le port et 15 000 hectares adjacents ainsi que sur une augmentation de la prise de participation chinoise dans le projet, laquelle est maintenant de 70 % (Hillman, 2018). Ce dénouement a d'ailleurs été perçu par de nombreux acteurs internationaux comme une cession de souveraineté inquiétante. Pareillement, en 2011, la Chine a accepté d'annuler une partie de la dette du Tadjikistan en échange d'environ 5 % d'un territoire frontalier disputé entre les deux pays (Bustonkala, 2011).

Cependant, malgré ces inquiétudes, il n'existe pas réellement de risque systémique. Les investissements, s'élevant à 8 000 G\$ sur 20 ans, représentent 2,5 % du PIB par an des pays participants, la Chine exclue. Il s'agit donc d'un niveau d'endettement soutenable dans l'ensemble, sauf dans certains cas spécifiques où se concentrent le risque crédit. En outre, une crise de la dette au sein de la BRI aurait peu de répercussions sur la croissance mondiale en raison du poids limité de ces pays au sein de l'économie mondiale. Cependant, les modalités d'allégement de la dette pourraient prendre une tournure politique (Hurley *et al.*, 2018).

3.2. LES IMPLICATIONS POLITIQUES

Considérant le rôle du surendettement et les interventions du FMI dans l'expansion du Consensus de Washington (Adda, 2012), beaucoup d'acteurs craignent que la dette liée à la BRI ne se transforme en outil politique, une crainte qui gagne en substance à la faveur du cas sri lankais. Bien que plusieurs études récentes publiées aux États-Unis réfutent la thèse de la « *Debt-trap diplomacy* » de la Chine dans la BRI (Brautigam, 2019 ; Chen, 2019), la potentielle politisation de la dette chinoise invite à une vigilance, car elle pourrait avoir des conséquences sur les équilibres politiques au sein de la BRI ainsi qu'aux niveaux mondial, régional, et national.

Au niveau mondial, la dette détenue par la Chine influence la perception de Washington quant à la menace chinoise et, par extension, les relations sino-américaines et l'équilibre mondial. Une opinion répandue dans les cercles stratégiques américains est que la Chine utilise ses investissements afin de bâtir un réseau de bases militaires dans l'océan Indien. La cession

de souveraineté sri lankaise et la construction d'une base militaire à Djibouti précéderaient l'établissement d'infrastructures militaires à Gwadar au Pakistan (Economy, 2018). Cette position fournirait à la Chine une influence sur une grande partie des flux commerciaux et énergétiques mondiaux. Un tel point de vue « réaliste » est appelé à être davantage adopté à la Maison-Blanche, car les *China Hawks* semblent disposer d'une influence grandissante sur l'élaboration de la politique étrangère américaine (Lippman et Schreckinger, 2018). Par ailleurs, les négociations autour de la dette chinoise, qui seront suivies de près à Washington, influenceront certainement le niveau de tension de la relation sino-américaine qui a déjà nuit à l'économie mondiale à travers le conflit commercial en cours.

À l'échelle régionale, la possible politisation de la dette joue sur les relations de la Chine avec l'Inde, laquelle ne participe pas à la BRI malgré son engagement au sein de la BAI. L'Inde, qui entretient de nombreux différents frontaliers avec la Chine, voit d'un très mauvais œil la présence chinoise dans l'océan Indien, que beaucoup d'acteurs locaux considèrent comme de l'endiguement stratégique (Rajagopalan, 2018). En effet, New Delhi craint que l'endettement du Pakistan, des Maldives et du Sri Lanka ne précède un encerclement militaire chinois. De trop fortes tensions pourraient perturber l'une des principales voies de navigation de l'économie mondiale, ce qui aurait des effets directs sur les économies européennes. En Asie centrale, un excès de dette chinoise pourrait déstabiliser les économies fragiles du Kirghizstan et du Tadjikistan. Les répercussions politiques d'une déstabilisation économique de ces pays vulnérables – deux révoltes et une guerre civile respectivement – et sujets au djihadisme pourraient aggraver l'équilibre précaire de la région alors que l'Afghanistan semble incapable de se stabiliser (Cagnat, 2014).

Au niveau national, les effets économiques et politiques de la dette chinoise peuvent jouer sur l'équilibre politique de la BRI qui pourrait voir des gouvernements moins favorables aux intérêts chinois émerger en raison de tensions au sujet de la Chine au sein des opinions publiques. En 2018, ce scénario s'est déroulé aux Maldives, où le président sortant, soutenu par la Chine, a été désavoué par sa population (Safi, 2018). En Malaisie, la dette liée à la BRI a infléchi la politique chinoise de la nouvelle administration qui a revu sa participation au projet. Prenant acte des incidences négatives de certains projets sur sa dette souveraine, Kuala Lumpur a tenté de renégocier trois projets totalisant 23 G\$. Malgré les efforts de la Malaisie

visant à conserver d'étroits liens avec la Chine en raison d'une forte proximité économique, ce retournement a établi un précédent important (Berger, 2018). Il s'agit ici de renversements politiques et d'un précédent malais qui sont tous liés à la dette chinoise et qui pourraient compliquer la mise en œuvre de la BRI à terme.

La maxime popularisée par Milton Friedman semble se confirmer dans le cas de la BRI : *There ain't no such thing as a free lunch*. Dotés d'une marge de manœuvre limitée au sein de leurs relations bilatérales avec la Chine, les pays participants qui montrent une appétence pour des capitaux frais à court terme risquent d'hypothéquer leur avenir économique, voire d'éroder leur souveraineté politique. Au sein d'une économie mondiale à l'avenir incertain et qui se restructure au gré des récentes percées technologiques, le poids de la dette chinoise pourrait encourager certains pays à revoir leur participation à l'initiative, poussant ainsi à une refonte des équilibres au sein de la BRI.

CONCLUSION

Le financement étant un élément clé du succès de la BRI, il paraît évident que dans les conditions actuelles, la Chine ne peut plus financer la BRI seule et une crise de la dette au sein de l'initiative constituerait un sérieux obstacle à la suite de son implantation. La Chine doit apprendre et éviter les erreurs commises par le passé par les pays occidentaux dont les emprunts ont souvent tenu certains pays en développement dans un piège de la dette, rendant souvent l'annulation de la dette comme le seul moyen de s'en sortir.

Ainsi, la structure de financement de la BRI, centrée sur les fonds chinois, devra être modifiée à la faveur d'une internationalisation. Sans avoir une participation effective et des contributions financières importantes des autres pays et acteurs, le projet BRI perd toute sa grandeur. Cependant, l'implication de l'épargne internationale reste fragile en ce qu'elle dépend de réformes structurelles en Chine et de la performance économique d'une initiative qui semble parfois répondre davantage à une logique géopolitique. Une multilatéralisation du financement de la BRI autour de normes claires pourrait aider la Chine à porter ce fardeau financier. À cet égard, la question fondamentale qui se pose au sujet du financement de la BRI sera davantage de savoir si la Chine est capable de transformer la BRI en un véritable

projet multilatéral où tout le monde est gagnant, que de savoir si elle a les moyens financiers de ses ambitions.

BIBLIOGRAPHIE

- Adda, J. (2012). *La Mondialisation de l'économie*, Paris, La Découverte.
- Antidze, M. (2016). « China's Hualing Group to Acquire Control over Georgia's Bank Republic », *Reuters*, <<https://www.reuters.com/article/us-georgia-bank/chinas-hualing-group-to-acquire-control-over-georgias-bank-republic-idUSKCN0ZM0ZN>>, consulté le 12 juin 2019.
- Balding, C. (2018). « Pakistan's Bailout Is Really China's », *Bloomberg*, <<https://www.bloombergquint.com/global-economics/pakistan-s-bailout-is-really-china-s#gs.GXzUhp4f>>, consulté le 12 juin 2019.
- Banque asiatique de développement (BAD) (2017). « Meeting Asia's Infrastructure Needs », BAD, <<https://www.adb.org/sites/default/files/publication/227496/special-report-infrastructure.pdf>>, consulté le 12 juin 2019.
- Banque asiatique d'investissement dans les infrastructures (BAII) (2019). « Quick Facts », BAII, <<https://www.aiib.org/en/index.html>>, consulté le 12 juin 2019.
- Banque mondiale (2019). « China », Banque mondiale, <<https://data.worldbank.org/country/china>>, consulté le 12 juin 2019.
- Barreto, E. et A. Daga (2017). « Chinese Buyout Group Wins \$11.6 Billion Bid to Buy Global Logistic Properties », *Reuters*, <<https://www.reuters.com/article/us-glp-m-a/chinese-buyout-group-wins-11-6-billion-bid-to-buy-global-logisticproperties-idUSKBN19Z0N2>>, consulté le 12 juin 2019.
- Bates, A. (2015). « Agricultural Bank of China Announces \$US1 Billion Green Bonds Issue », *Development Finance*, <<https://www.devfinance.net/agricultural-bank-of-china-announces-us1-billion-green-bonds-issue/>>, consulté le 12 juin 2019.

- Becker, J. et E. Downs (2018). « China's Djibouti Military Base the First of Many », *East Asia Forum*, <<http://www.eastasiaforum.org/2018/06/27/chinas-djibouti-military-base-the-first-of-many/>>, consulté le 12 juin 2019.
- Berger, B.H. (2018). « Malaysia's Canceled Belt and Road Initiative Projects and the Implications for China », *The Diplomat*, 27 août, <<https://thediplomat.com/2018/08/malaysias-canceled-belt-and-road-initiative-projects-and-the-implications-for-china/>>, consulté le 12 juin 2019.
- Bergère, M. (2013). *Chine : Le nouveau capitalisme d'État*, Paris, Fayard.
- Bloomberg (2019). « Company Overview : China Three Gorges South Asia Investment Ltd », Bloomberg, <<https://www.bloomberg.com/research/stocks/private/snapshot.asp?privcapId=292202695>>, consulté le 12 juin 2019.
- Brattberg, E. et Le Corre, P. (2018). « Huawei and Europe's 5G Conundrum. Washington », Carnegie Endowment for International Peace, <<https://carnegieendowment.org/2018/12/27/huawei-and-europe-s-5g-conundrum-pub-78045>>, consulté le 15 juillet 2019.
- Brautigam, D. (2019). « Is China the World's Loan Shark ? », *The New York Times*, 26 avril.
- Bustonkala, R. (2011). « Tajik Land Deal Extends China's Reach in Central Asia », *Reuters*, 25 mars, <<https://www.reuters.com/article/us-tajikistan-china-land/tajik-land-deal-extends-chinas-reach-in-central-asia-idUSTRE72O1RP20110325>>, consulté le 12 juin 2019.
- Cagnat, R. (2014). « Où va l'Asie centrale ? Entre Chine, Russie et Islam », *Diploweb*, 1^{er} juin, <<https://www.diploweb.com/Ou-va-l-Asie-centrale.html>>, consulté le 12 juin 2019.
- Cai, P. (2017). « Understanding China's Belt and Road Initiative », Lowy Institute, <<https://www.lowyinstitute.org/publications/understanding-belt-and-road-initiative>>, consulté le 12 juin 2019.
- CBRC (2017). « China Banking Regulatory Commission 2016 Annual Report », China Banking Regulatory Commission,

<<http://www.cbrc.gov.cn/chinese/files/2018/529E627CE8324461BD37CE152929E9BE.pdf>>, consulté le 12 juin 2019.

Chan, L. (2017). « Soft Balancing against the US “Pivot to Asia” : China’s Geostrategic Rationale for Establishing the Asian Infrastructure Investment Bank », *Australian Journal of International Affairs*, vol. 71, n° 6.

Chen, W.H. (2019). « Studies Say BRI not a Debt Trap », *China Daily Global*, 13 mai.

Cheng, E. (2018). « Amid Trade Tensions and Stock Turmoil, China Cracks Open its Bond Market Further to Foreigners », CNBC, <<https://www.cnbc.com/2018/10/12/china-cracks-open-its-bond-market-further-to-foreigners.html>>, consulté le 12 juin 2019.

China-Africa Research Initiative (2019). « Data : Chinese loan to Africa », School of Advanced International Studies (SAIS), <www.sais-cari.org/data-chinese-loans-to-africa>, consulté le 17 juillet 2019.

CNBC (2018). « First Official Belt and Road Bond Issued on Shanghai Exchange », CNBC, <<https://www.cnbc.com/2018/01/28/first-official-belt-and-road-bond-issued-on-shanghai-exchange.html>>, consulté le 12 juin 2019.

CSIS (2018a). « Is China a Global Leader in Research and Development ? », Center for Strategic & International Studies, <<https://chinapower.csis.org/china-research-and-development-rnd/>>, consulté le 12 juin 2019.

CSIS (2018b). « How is China Modernizing its Navy ? », Center for Strategic & International Studies, <<https://chinapower.csis.org/china-research-and-development-rnd/>>, consulté le 12 juin 2019.

Curran, E. (2018). « China’s Debt Bomb », Bloomberg, <<https://www.bloomberg.com/quicktake/chinas-debt-bomb>>, consulté le 12 juin 2019.

Deloitte (2018). « Embracing the BRI Ecosystem in 2018 », Deloitte, <https://www2.deloitte.com/content/dam/insights/us/articles/4406_Belt-and-road-initiative/4406_Embracling-the-BRI-ecosystem.pdf>, consulté le 12 juin 2019.

- Dollar, D. (2015). « China's Rise as a Regional and Global Power : The AIIB and the “One Belt, One Road” », *Horizons*, vol. 4.
- Dollar, D. et J.L. Thornton (2017). « Is China's Development Finance a Challenge to the International Order ? », Brookings Institution, <https://www.brookings.edu/wp-content/uploads/2017/11/fp_20171109_china_development_finance.pdf>, consulté le 12 juin 2019.
- Economy, E.C. (2018). « China's Strategy in Djibouti : Mixing Commercial and Military Interests », Council on Foreign Relations, <<https://www.cfr.org/blog/chinas-strategy-djibouti-mixing-commercial-and-military-interests>>, consulté le 12 juin 2019.
- Ehlers, T. *et al.* (2018) « Mapping Shadow Banking in China : Structure and Dynamics », Banque des règlements internationaux, <<https://www.bis.org/publ/work701.pdf>>, consulté le 12 juin 2019.
- Ekman, A. *et al.* (2017). « Three Years of China's New Silk Roads : From Words to (Re)action », *Études de l'Ifri*, <https://www.ifri.org/sites/default/files/atoms/files/ekman_et_al_china_new_silk_roads_2017.pdf>, consulté le 12 juin 2019.
- Frank, M. (2010). « China Restructures Cuban Debt, Backs Reform », *Reuters*, 23 décembre, <<https://www.reuters.com/article/cuba-china-debt/chinarestructures-cuban-debt-backs-reform-idUSN2313446920101223>>, consulté le 12 juin 2019.
- GCL (2018). « Zhu Gongshan Attends FOCAC China-Africa CEO High-Level Dialogue as Poly-GCL's Ethiopia-Djibouti Oil and Gas Project Builds Energy Corridor in East Africa », GCL, 11 septembre, <http://en.gcl-power.com/news_detail/2389-ZHU+Gongshan+Attends+FOCAC+China-Africa+CEO+High-Level+Dialogue+asPoly-GCL%20%99s+Ethiopia-Djibouti+Oil+and+Gas+Project+Builds+Energy+Corridor+in+East+Africa>, consulté le 12 juin 2019.
- Ghiassy, R. et J. Zhou (2017). « The Silk Road Economic Belt : Considering Security Implications and EU–China Cooperation Prospects », Stockholm International Peace Research Institute,

<<http://library.fes.de/pdf-files/iez/13188-20170223.pdf>>, consulté le 12 juin 2019.

Gibbs, S. (2018). « Huawei Beats Apple to Become Second-Largest Smartphone Maker », *The Guardian*, 1^{er} août, <<https://www.theguardian.com/technology/2018/aug/01/huawei-beats-apple-smartphone-manufacturer-samsung-iphone>>, consulté le 12 juin 2019.

Global Times (2015). « China Seeks New Ways to Use Forex Reserves », *Global Times*, 17 mai, <<http://www.globaltimes.cn/content/922086.shtml>>, consulté le 12 juin 2019.

Godement, F. (2012). *Que veut la Chine ? De Mao au capitalisme*, Paris, Odile Jacob.

Green, M. (2018). « China's Maritime Silk Road : Strategic and Economic Implications for the Indo-Pacific Region », Center for Strategic & International Studies, <<https://www.csis.org/analysis/chinas-maritime-silk-road>>, consulté le 12 juin 2019.

Gu, B. (2017). « Chinese Multilateralism in the AIIB », *Journal of International Economic Law*, n° 20.

Gugunishvili, N. (2018). « TBC Bank Successfully Finalizes Merger with Bank Republic », *Georgia Today*, 8 mai, <<http://georgiatoday.ge/news/6503/TBC-Bank-Successfully-Finalizes-Merger-with-Bank-Republic>>, consulté le 12 juin 2019.

Harada, I. (2017). « China, Russia to Establish \$10bn Development Fund », *Nikkei Asian Review*, 5 juillet, <<https://asia.nikkei.com/Politics/International-Relations/China-Russia-to-establish-10bn-development-fund2>>, consulté le 12 juin 2019.

Hillman, J. (2018). « Game of Loans : How China Bought Hambantota », Center for Strategic & International Studies, <<https://www.csis.org/analysis/game-loans-how-china-bought-hambantota>>, consulté le 12 juin 2019.

Hurley, J. (2018). « Examining the Debt Implications of the Belt and Road Initiative from a Policy Perspective », Center for Global Development,

<<https://www.cgdev.org/sites/default/files/examining-debt-implications-belt-and-road-initiative-policy-perspective.pdf>>, consulté le 12 juin 2019.

Jiang, C. et S. Yao (2017). *Chinese Banking Reform : From the pre-WTO Period to the Financial Crisis and Beyond*, Londres, Palgrave Macmillan.

Johnson, K. (2018). « Why Is China Buying Up Europe's Ports ? », *Foreign Policy*, <<https://foreignpolicy.com/2018/02/02/why-is-china-buying-up-europes-ports/>>, consulté le 12 juin 2019.

Joske, S. (2018). « China's Looming Financial Crisis », Lowy Institute, <<https://www.lowyinstitute.org/the-interpreter/china-looming-financial-crisis>>, consulté le 12 juin 2019.

Kandel, M. (2013). « Les États-Unis sous Obama : désengagement ou hégémonie masquée ? », *Diploweb*, 17 décembre, <<https://www.diploweb.com/Les-Etats-Unis-sous-Obama.html>>, consulté le 12 juin 2019.

Kenderdine, T. et H. Ling (2018). « International Capacity Cooperation : Financing China's Export of Industrial Overcapacity », *Global Policy*, vol. 9, n° 1.

Kennedy, S. (2015). « Made in China 2025 », Center for Strategic and International Studies, <<https://www.csis.org/analysis/made-china-2025>>, consulté le 12 juin 2019.

KPMG (2018). « Panda Bonds : A New Landscape in China's Bond Market », KPMG, <<https://assets.kpmg/content/dam/kpmg/cn/pdf/en/2018/10/panda-bonds-a-new-landscape-in-china-s-bond-market.pdf>>, consulté le 12 juin 2019.

Le Corre, P. (2018). « Kazakhstan Must Look Beyond the Belt and Road », Carnegie Endowment for International Peace, <<https://carnegieendowment.org/2018/05/04/kazakhstan-must-look-beyond-belt-and-road-pub-76266>>, consulté le 12 juin 2019.

Li, Y. (2018). « Understanding China's Technological Rise », *The Diplomat*, 3 août, <<https://thediplomat.com/2018/08/understanding-chinas-technological-rise/>>

chinas-technological-rise/>, consulté le 12 juin 2019.

Lippman, D. et B. Schreckinger (2018). « The China Hawk who Captured Trump's "Very, Very Large Brain" », *Politico*, 30 novembre, <<https://www.politico.eu/article/xi-jinping-donald-trump-g20-buenos-aires/>>, consulté le 12 juin 2019.

Maasho, A. (2018). « UPDATE 1-Ethiopia PM Says China will Restructure Railway Loan », *Reuters*, 6 septembre, <<https://www.reuters.com/article/ethiopia-china-loan/update-1-ethiopia-pm-says-china-will-restructure-railway-loan-idUSL5N1VS4IW>>, consulté le 12 juin 2019.

Madera, S. et G. Sun (2018). « Building an Investment and Financing System for the Belt and Road Initiative », City of London, <<https://www.cityoflondon.gov.uk/business/asia-programme/greater-china/Documents/building-an-investment-and-financing-system-for-the-bri.pdf>>, consulté le 12 juin 2019.

McCaughrin, D. (2017). « What Does China's New Asian Security Concept Mean for the U.S. ? », *The Diplomat*, 21 janvier, <<https://thediplomat.com/2017/01/what-does-chinas-new-asian-security-concept-mean-for-the-us/>>, consulté le 12 juin 2019.

Meyer, C. (2014). *Chine, banquier du monde*, Paris, Fayard.

Miller, M. et S. Zhang (2017). « Behind China's Silk Road Vision : Cheap Funds, Heavy Debt, Growing Risk », *Reuters*, 15 mai, <<https://www.reuters.com/article/us-china-silkroad-finance/behind-chinas-silk-road-vision-cheapfunds-heavy-debt-growing-risk-idUSKCN18B0YS>>, consulté le 12 juin 2019.

Mothersole, J. (2015). « The End of the Commodity Supercycle : Challenges and Opportunities », IHS, <<https://cdn.ihs.com/www/pdf/IHS-End-of-Commodity-Super-Cycle.pdf>>, consulté le 12 juin 2019.

Nicolas, F. (2017). « Chinese Investors in Ethiopia : The Perfect Match ? », *Notes de l'Ifri*, <www.ifri.org/sites/default/files/atoms/files/nicolas_chinese_investors_ethiopia_2017.pdf>, consulté le 12 juin 2019.

Oxenford, M. et P. Subacchi (2017). « The “Belt and Road” Initiative and the London Market – the Next Steps in Renminbi Internationalization Part 2 : The View from London », Chatham House, <<https://www.chathamhouse.org/sites/default/files/publications/research/2017-01-17-belt-road-renminbi-internationalization-subacchi-oxenford.pdf>>, consulté le 12 juin 2019.

Page, J. (2015). « China, U.A.E. Set Up \$10 Billion Joint Investment Fund », *Wall Street Journal*, 14 décembre, <<https://www.wsj.com/articles/china-u-a-e-set-up-10-billion-joint-investment-fund-1450096258>>, consulté le 12 juin 2019.

Pan, C. (2018). « China Development Bank, Standard Chartered Sign \$1.6 Billion “Belt and Road” Deal », *Caixin*, <<https://www.caixinglobal.com/2018-02-02/china-development-bank-standard-chartered-sign-16-billion-belt-and-road-deal-101206810.html>>, consulté le 12 juin 2019.

Power Technology (2019). « Karot Hydropower Project, Jhelum River », *Power Technology*, <<https://www.power-technology.com/projects/karot-hydropowerproject-jhelum-river/>>, consulté le 12 juin 2019.

Prasso, S. (2019). « China’s Digital Silk Road Is Looking More Like an Iron Curtain », *Bloomberg*, 10 janvier, <<https://www.bloomberg.com/news/features/2019-01-10/china-s-digital-silk-road-is-looking-more-like-an-iron-curtain>>, consulté le 12 juin 2019.

Rajagopalan, R. P. (2018). « The trouble with India’s Indian ocean diplomacy », Observer Research Foundation, <www.orfonline.org/research/41943-the-trouble-with-indias-indian-ocean-diplomacy/>, consulté le 17 juillet 2019.

Raslogi, K. (2018). « An Emerging and Troubled Power : Landlocked Geography », *Harvard Political Review*, 29 octobre, <<http://harvardpolitics.com/columns/an-emerging-and-troubled-power-overcoming-ethiopias-landlocked-geography/>>, consulté le 12 juin 2019.

Reuters (2017). « China’s CITIC Bank Approves Deal for Stake in Kazakh lender », *Reuters*, 7 juin, <<https://www.reuters.com/article/us-altyn>>

bank-m-a-citic-bank/chinas-citic-bank-approves-deal-for-stake-in-kazakh-lender-idUSKBN18Y3C6>, consulté le 12 juin 2019.

Rosen, D. et L. Wright (2018). « Credit and Credibility : Risks to China's Economic Resilience », Center for Strategic & International Studies, <https://csis-prod.s3.amazonaws.com/s3fs-public/publication/181003_CreditandCredibility_final.PDF?_WNS0vtP_qsWMtScnNdT.wxxnyEd1pUf>, consulté le 12 juin 2019.

Safi, M. (2018). « Maldives Voters Throw Out China-Backed Strongman President », *The Guardian*, 24 septembre, <<https://www.theguardian.com/world/2018/sep/23/maldives-voters-throw-out-china-backed-strongman-president>>, consulté le 12 juin 2019.

Segal, A. (2018). « Year in Review : Huawei and the Technology Cold War », Council on Foreign Relations, <<https://www.cfr.org/blog/year-review-huawei-and-technology-cold-war>>, consulté le 12 juin 2019.

Song, L. (2017). « Why Does China Need to Deepen its Financial Reform Now ? », *East Asia Forum*, 20 novembre, <<http://www.eastasiaforum.org/2017/11/20/why-does-china-need-to-deepen-its-financial-reform-now/>>, consulté le 12 juin 2019.

SRB (2018). « China's Hongshi Issues First Belt Road Bond in Shanghai for Laos Project », *Silk Road Briefing*, 1^{er} février, <<https://www.silkroadbriefing.com/news/2018/02/01/chinas-hongshi-issues-first-belt-road-bond-shanghai-laos-project/>>, consulté le 12 juin 2019.

SRFC (2016). « Infrastructure : Key to Long Term Economic Prosperity in Asia », Silk Road Finance Corporation, <<https://www.pecc.org/resources/infrastructure-1/2345-infrastructure-key-to-long-term-economic-prosperity-in-asia/file>>, consulté le 12 juin 2019.

Strange, S. (1987). « The Persistent Myth of Lost Hegemony », *International Organization*, vol. 41, n° 4.

Su, Z. (2016). « Les relations commerciales du Canada avec la Chine dans le contexte de la “nouvelle normalité” économique », *Options*

politiques/Policy Options, 2 septembre.

- Sugden, C. (2017). « Belt and Road PPPs : Opportunities and Pitfalls », Lowy Institute, 13 juin, <<https://www.lowyinstitute.org/the-interpreter/belt-and-road-ppps-opportunities-pitfalls>>, consulté le 12 juin 2019.
- Sun, Y. (2013). « March West : China's Response to the U.S. Rebalancing », Brookings Institution, <<https://www.brookings.edu/blog/up-front/2013/01/31/march-west-chinas-response-to-the-u-s-rebalancing/>>, consulté le 12 juin 2019.
- Sun, Y. (2018). « Foresight Africa Viewpoint – China's Engagement in Africa : What Can we Learn in 2018 From the \$60 Billion Commitment ? », Brookings Institution, <<https://www.brookings.edu/blog/africa-in-focus/2018/01/30/foresight-africa-viewpoint-chinas-engagement-in-africa-what-can-we-learn-in-2018-from-the-60-billion-commitment/>>, consulté le 12 juin 2019.
- Taihe Institute (2018). « The Belt and Road Initiative : 2018 Report on Five Connectivity Indexes », Taihe Institute, <<http://taiheinstitute.org/Content/2019/01-10/1657204494.html>>, consulté le 17 juillet 2019.
- Wright, C. (2017). « Making Sense of Belt and Road – The Chinese Driver : The Silk Road Fund », *Euromoney*, <<https://www.euromoney.com/article/b14t0s0j4ws7ql/making-sense-of-belt-and-road-the-chinese-driver-the-silk-road-fund>>, consulté le 12 juin 2019.
- Yoon, F. (2015). « UPDATE 1-Bank of China Raises USD3.55bn for Silk Road Push », *Reuters*, 25 juin, <<https://www.reuters.com/article/china-bonds-silk-road/update-1-bank-of-china-raises-usd3-55bn-for-silk-road-push-idUSL3N0ZB2JK20150625>>, consulté le 12 juin 2019.
- Yueh, L. (2015). « China's Growth : A Brief History », *Harvard Business Review*, 9 décembre, <<https://hbr.org/2015/12/chinas-growth-a-brief-history>>, consulté le 12 juin 2019.
- Zhang, J. et J. Chen (2017). « Introduction to China's new normal economy », *Journal of Chinese Economic and Business Studies*, vol. 13, n° 1, p. 1-4.

Zhen, S. (2015). « Chinese Consortium to Invest in Turkey's No 3 Container Terminal », *South China Morning Post*, 17 septembre, <<https://www.scmp.com/business/companies/article/1858962/chinese-consortium-invest-turkeys-no-3-container-terminal>>, consulté le 12 juin 2019.

CONCLUSION

La BRI, un projet géopolitique ?

Frédéric Lasserre, Éric Mottet et Barthélémy Courmont

Avec le lancement de son initiative des nouvelles routes de la soie, *Belt and Road Initiative* (BRI), Beijing propose le développement de relations économiques dont l'ampleur, les coûts et la multiplicité pourraient contribuer à restructurer les relations entre la Chine et ses voisins, mais aussi à accroître le poids économique et politique de la Chine en Afrique et en Europe. La BRI pourrait réorganiser l'Asie sur la base d'un système de partenariats politiques et économiques dont la Chine serait au cœur, ce qui bousculerait le système américain d'alliances économiques et de sécurité qui prévaut dans la région et que la Chine considère comme illégitime. Il s'agit d'un objectif à long terme voulu par Xi Jinping d'ici à 2049 (date qui coïncide avec le centième anniversaire de la République populaire de Chine). Son succès permettrait à Beijing d'asseoir définitivement son nouveau statut de puissance mondiale, lequel 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 les nombreuses infrastructures ne permettront 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 considérables. En tant qu'initiatrice et conceptrice de l'initiative, la Chine aurait jusqu'à présent débloqué des montants évalués entre 1 000 G\$ et 1 400 G\$ pour financer des projets intégrés à l'initiative, mais le total plausible des investissements jugés nécessaires d'ici 2049 est estimé entre 4 000 G\$ et 26 000 G\$, soit environ deux fois le PIB annuel

actuel de la Chine (13 120 G\$ en 2018). La BRI 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 G\$), le Fonds des routes de la soie (40 G\$), la Banque asiatique d'investissement dans les infrastructures (BAII)¹ (50 G\$), la Nouvelle banque de développement des BRICS² (10 G\$), mais aussi des fonds libellés en or (Shandong Gold Group, Shaanxi Gold Group, etc.), etc. Cependant, bien que la Chine soit le maître d'ouvrage des nouvelles routes de la soie, elle aura nécessairement besoin du financement des banques commerciales étrangères ; or, ces dernières ne semblent guère souhaiter 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. Cette politique de prêts consentis par les banques chinoises pour financer la réalisation de nombreux projets de développement pose également, à plus ou moins long terme, la question de l'endettement des pays souscripteurs de ces prêts, car la Chine finance peu de projets sous forme d'aide au développement. Les répercussions de ces prêts sur les économies de pays, dont la note souveraine est parfois basse, posent ainsi la question de la soutenabilité de la BRI pour les pays emprunteurs. Déjà visible au Sri Lanka ou au Tadjikistan par exemple, le surendettement est un risque important que pose la BRI pour certains pays tentés par le recours massif aux prêts chinois.

D'autre part, la question du désenclavement de certaines provinces chinoises est au cœur des projets chinois. La province du Xinjiang est ainsi l'une des régions clés des nouvelles routes de la soie. Trois des six corridors économiques terrestres devraient la traverser. 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 Beijing afin de prévenir la radicalisation de la communauté ouïghoure (limitation des déplacements, prélèvements de sang, récoltes de données biométriques, fichage ADN) sont 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 ou ralentir l'aménagement des six corridors terrestres, et la piraterie en faire de même sur certains tronçons des routes maritimes. Sans conteste, l'Asie centrale et l'Asie du Sud, régions essentielles pour les projets d'interconnectivités terrestres et maritimes, sont confrontées à de graves problèmes liés au terrorisme, plusieurs pays étant régulièrement frappés par des attaques de groupes islamistes 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. C'est peut-être aussi dans cette optique qu'il faut considérer les possibles développements de points d'appui militaires chinois au Pakistan avec le port de Gwadar, au Myanmar, à l'image de la base chinoise ouverte à Djibouti en 2017.

Enfin, par sa nature, la BRI est un projet qui fait la promotion du libre-échange ; les infrastructures terrestres, maritimes, énergétiques et de communication ont pour objectif d'accélérer et de faciliter les échanges mondiaux. Après des décennies de développement rapide, nous assistons à un reflux de la mondialisation avec la tentation du repli de certains États ou de certaines tranches de la population. Le Brexit et la montée du populisme dans plusieurs régions du monde ont entraîné 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 global et progressiste (PTPGP) et promeuvent un projet plus ambitieux, le corridor indopacifique, dont la Chine est délibérément exclue, peut être bénéfique à l'initiative chinoise, mais est aussi une source de préoccupations pour Beijing. Le protectionnisme commercial et l'isolationnisme font peser des incertitudes sur l'investissement étranger et la coopération internationale, fondements mêmes de la BRI, qui reste avant tout un projet de développement des échanges commerciaux à l'échelle mondiale.

La BRI est un projet commercial, économique certes, mais dont les retombées stratégiques et géopolitiques sont majeures. Tout d'abord, en cas de poursuite de son déploiement, la BRI permettra à la Chine d'exporter son modèle économique, fondé sur un interventionnisme étatique important, une évolution que contribuerait à favoriser sa capacité de financement de nombreux projets à travers le monde. En développant des relations économiques plus étroites avec nombre de pays à travers le monde, en exportant ses normes industrielles, en matière de transport, en contribuant à financer la croissance de plusieurs pays en développement, voire de pays dits développés, la Chine peut se poser, à terme, en modèle économique. Certains économistes parlent ainsi du « consensus de Beijing » (Chaponnière, 2008 ; Michel et Beuret, 2009 ; Delcourt, 2011), lequel pourrait concurrencer le consensus de Washington (Williamson, 1999 ; Clift, 2003), sur lequel repose la mondialisation actuelle et qui est incarné dans les institutions issues des accords de Bretton Woods (1944), la Banque mondiale et le FMI notamment. Les conséquences d'un tel bouleversement des équilibres internationaux sont aussi incertaines que sujettes à inquiétude pour le monde occidental.

Ensuite, en tissant un réseau d'infrastructures de transport, de télécommunications, et en développant une coopération financière qui viendrait renforcer le poids du yuan comme monnaie de réserve³, la BRI permet d'accroître son poids économique et politique sur ses voisins et, au-delà sur nombre de pays qui seraient tentés de choisir de bénéficier de l'appui économique qu'elle représente. Cette influence grandissante ne serait pas sans effet sur les leviers politiques dont disposerait Beijing dans ses relations régionales et internationales. La politique américaine du pivot asiatique que prônait le président Obama visait justement à s'adapter à cette montée en puissance chinoise, par un développement de l'implication américaine dans la région. L'administration Trump a repris cette idée avec sa politique « pour une région indopacifique libre et ouverte » qui comprend notamment un projet de développement d'infrastructures distinct de celui de la BRI, en partenariat avec le Japon, l'Inde et l'Australie. L'analogie récurrente qui est proposée entre la BRI et le Plan Marshall (Mitchell, 2018 ; *The Economist*, 2018) montre bien la méfiance prédominante vis-à-vis de cette initiative chinoise qui est vue avant tout comme politiquement destinée à gagner une position prédominante à l'échelle régionale et mondiale.

Bien qu'il s'agisse d'une initiative chinoise, la réussite des nouvelles routes de la soie ne dépend pas entièrement de Beijing. Les défis et obstacles sont multiples, indices que l'ascension politique et économique appréhendée par certains gouvernements à l'endroit de la Chine n'est pas aussi fulgurante que certains analystes le prétendent. Mais cette ascension n'en demeure pas moins réelle, au point de transformer la Chine en véritable pôle de l'activité économique mondiale. La Chine semble désormais capable de peser suffisamment sur la scène internationale pour faire avancer un grand projet, économique et aux conséquences géopolitiques majeures, dont le déploiement pourrait considérablement remodeler la carte de l'Asie, au cours du XXI^e siècle, ainsi que celle des relations entre l'Asie, l'Europe, l'Amérique du Nord et l'Afrique.

BIBLIOGRAPHIE

- Chaponnière, J.R. (2008). « L'aide chinoise à l'Afrique : origines, modalités et enjeux », *L'Économie politique*, n° 2, p. 7-28.
- Clift, J. (2003). « Beyond the Washington Consensus », *Finance & Development*, FMI, vol. 40, n° 3, p. 9.
- Delcourt, L. (2011). « La Chine en Afrique : enjeux et perspectives », *Alternatives Sud*, vol. 18, n° 1, p. 7-31.
- Michel, S. et M. Beuret (2009). *La Chinafrique : Pékin à la conquête du continent noir*, Paris, Hachette.
- Mitchell, T. (2018). « Beijing Insists BRI Is No Marshall Plan », *Financial Times*, 25 septembre, <<https://www.ft.com/content/48f21df8-9c9b-11e8-88de-49c908b1f264>>, consulté le 4 avril 2019.
- The Economist* (2018). « Will China's Belt and Road Initiative Outdo the Marshall Plan ? », *The Economist*, 8 mars, <www.economist.com/finance-and-economics/2018/03/08/will-chinas-belt-and-road-initiative-outdo-the-marshall-plan>, consulté le 4 avril 2019.
- Williamson, J. (1999). « What Should the World Bank Think about the Washington Consensus ? », Peterson Institute for International

Economics (PIIE), 1^{er} juillet, <<https://piie.com/commentary/speeches-papers/what-should-world-bank-think-about-washington-consensus?ResearchID=351>>, consulté le 4 avril 2019.

-
1. La quote-part de la Chine est de 29,8 %.
 2. La Chine devrait verser 41 G\$ (sur 100 G\$ au total) au financement du capital.
 3. Le yuan chinois a rejoint, en novembre 2015, le dollar américain, la livre britannique, le yen japonais et l'euro au sein du système du DTS (droit de tirage spécial), l'instrument monétaire du FMI.

NOTICES BIOGRAPHIQUES

Olga V. Alexeeva, sinologue et professeure d'histoire de la Chine à l'Université du Québec à Montréal (UQAM), est titulaire d'un doctorat en études chinoises de l'Université Paris Diderot, ainsi que d'un diplôme en langue et culture chinoises de l'Université de Tianjin (Chine). Elle est l'auteure de plusieurs articles scientifiques et grand public sur les différents aspects de la géopolitique et des relations internationales de la Chine. Ses dernières publications portent sur la stratégie de la Chine en Arctique et sur le projet chinois *Belt and Road Initiative* (BRI).

Xavier Aurégan est docteur en géographie-géopolitique de l'Institut français de géopolitique (IFG-Paris). Spécialisé sur l'Afrique subsaharienne et ses partenaires extérieurs (Chine et Inde), il est chercheur associé au Conseil québécois d'études géopolitiques (CQEG, Université Laval) et à l'IFG-Lab.

Victoria Bachelet, géomaticienne, est diplômée du master de télédétection et géomatique appliquées à l'environnement de l'Université Paris Diderot. Le travail de son chapitre fait suite à un projet de recherche mené en 2017 durant sa dernière année de master, sur l'expansion urbaine au Kazakhstan, centré sur Almaty et ses alentours.

Mia M. Bennett est maître-assistante au Département de géographie et à l'École des langues modernes et de la culture (programme d'études chinoises) de l'Université de Hong Kong. Elle fait des recherches sur la géopolitique de l'infrastructure dans les régions considérées comme des « frontières », en particulier l'Arctique et les espaces inclus dans la *Belt and Road Initiative* proposée par la Chine.

Justine Chichery est titulaire d'une licence en droit et science politique de l'Institut catholique de Paris. Elle termine actuellement une maîtrise en études internationales à l'École supérieure d'études internationales (ESEI) de l'Université Laval. Son essai s'intéresse à l'esclavage moderne dans les chaînes d'approvisionnement des multinationales.

Barthélémy Courmont est maître de conférences à l'Université catholique de Lille, où il est responsable du master d'histoire/relations internationales, et directeur de recherche à l'Institut de relations internationales et stratégiques (IRIS), où il s'occupe du pôle Asie-Pacifique et est corédacteur en chef d'*Asia Focus*. Auparavant, il fut notamment professeur de sciences politiques à Hallym University (Corée du Sud), professeur invité à l'Université du Québec à Montréal (UQAM) et rédacteur en chef de *Monde chinois, nouvelle Asie*. Il est l'auteur de nombreux ouvrages sur l'Asie orientale et les questions sécuritaires, ainsi que de romans et de guides touristiques.

Isabella Damiani est maître de conférences en géographie à l'Université de Versailles Saint-Quentin-en-Yvelines (UVSQ, Université Paris Saclay). Elle est spécialiste de la géopolitique de l'Asie centrale et ses travaux se concentrent sur les représentations des pouvoirs et les frontières à travers la mobilisation des outils de l'information géographique. Elle est l'auteure du manuel *Géopolitique de l'Asie centrale. Entre Europe et Chine : le cœur de l'Eurasie* publié aux Presses universitaires de France en 2013.

Eric Frécon coordonne depuis Singapour l'Observatoire Asie du Sud-Est (OAE, Asia Centre, Paris). Il est aussi chercheur associé à l'Institut de recherche stratégique de l'École militaire (IRSEM), à Paris, ainsi qu'auprès de l'École navale, à Brest, où il a enseigné six ans.

Emmanuel Hache est directeur de recherche à l'Institut de relations internationales et stratégiques (IRIS) et chercheur associé à EconomiX (EconomiX-CNRS, Université Paris Nanterre). Il est responsable du programme *Géopolitique et prospective*. Spécialiste des questions de prospective énergétique et de l'Asie, il est docteur en sciences économiques de l'Université Paris I et titulaire d'un diplôme d'études approfondies (DEA) en économie et sociologie du développement de l'Institut d'étude du développement économique et social (IEDES) de l'Université Paris 1. Il est

également diplômé d'un master 2 de l'IRIS en géopolitique et prospective. Il enseigne la prospective, l'économie de l'énergie ou des matières premières dans de nombreux établissements (Université Paris-Dauphine, Grenoble École de Management, IRIS, École nationale supérieure de techniques avancées [ENSTA]).

Oxana Kgaevski est diplômée d'une licence de droit de l'Université Paris Descartes et d'une maîtrise à l'Institut des Hautes études internationales (HEI) de l'Université Laval. Elle s'intéresse plus particulièrement à l'étude des conflits. Après un stage au ministère français des Armées, elle prévoit commencer prochainement sa carrière au sein de l'état-major des armées.

Frédéric Lasserre est titulaire d'une maîtrise de commerce (École supérieure de commerce de Lyon), d'un MBA (York University), d'un diplôme d'études approfondies (DEA) de géopolitique (Université Paris 8) et d'un doctorat de géographie (Université de Saint-Étienne). Il a travaillé comme consultant à l'Observatoire européen de géopolitique (OEG, Lyon) sur les transformations politiques et économiques de l'Europe centrale et orientale après la chute du mur de Berlin, puis comme conseiller en affaires internationales au ministère québécois de l'Industrie et du Commerce, notamment sur les pupitres Chine et Vietnam, puis au sein d'Investissement Québec. Il est professeur depuis 2001 au Département de géographie de l'Université Laval (Québec), et chercheur à l'École supérieure d'études internationales (ESEI). Il est également directeur du Conseil québécois d'études géopolitiques (CQEG).

Alexis Leggeri est titulaire d'une licence d'études chinoises de l'Université Paris Diderot et d'une maîtrise en études internationales des Hautes études internationales (HEI) de l'Université Laval. Il est actuellement stagiaire à la Chambre de commerce européenne de Hong Kong.

Emmanuel Lincot est professeur à l'Institut catholique de Paris et spécialiste de l'histoire politique et culturelle de la Chine contemporaine. Il est l'auteur de *Chine, une nouvelle puissance culturelle ?* (2019) paru aux Éditions Mkf.

Eric Mottet est professeur de géopolitique au Département de géographie de l'Université du Québec à Montréal (UQAM), codirecteur de

l’Observatoire de l’Asie de l’Est (OAE) et directeur adjoint du Conseil québécois d’études géopolitiques (CQEG). Ses recherches portent notamment sur les concepts, les méthodes et les outils de la géopolitique, ainsi que sur les dynamiques géopolitiques en Asie du Sud-Est et de l’Est. Il a copublié récemment les livres suivants : *La Chine et le Monde : Quelles nouvelles relations, quels nouveaux paradigmes ?* (Presses de l’Université du Québec, 2015), *La géopolitique des ressources minières en Asie du Sud-Est : trajectoires plurielles et incertaines – Indonésie, Laos et Viêt Nam* (Presses de l’Université du Québec, 2015), *Manuel de géopolitique. Enjeux de pouvoir sur des territoires* (Armand Colin, 2016), *Assessing Maritime Disputes in East Asia : Political and Legal Perspectives* (Routledge, 2017) et *Géopolitique de la mer de Chine méridionale : eaux troubles en Asie du Sud-Est* (Presses de l’Université du Québec, 2017).

Josée-Anne Roussel est titulaire d’une maîtrise en études internationales de l’Université Laval.

Zhan Su est professeur de stratégie et de management international et titulaire de la Chaire Stephen-A.-Jarislowsky en gestion des affaires internationales à l’Université Laval. Il a obtenu son diplôme d’ingénieur en Chine en 1982 (Université du Nord-est) et son doctorat en sciences de gestion en France (Université Pierre-Mendès-France, Grenoble) en 1990. Il est auteur de plus de 150 articles scientifiques, a contribué à la rédaction d’une vingtaine d’ouvrages et a présenté des communications dans plus de 200 colloques universitaires. Ses travaux portent essentiellement sur les échanges internationaux, les pays émergents et l’internationalisation des firmes.

Julien Thorez est géographe, chargé de recherche au Centre national de la recherche scientifique (CNRS), membre du laboratoire Mondes iranien et indien (CNRS, Université Paris 3, Institut National des Langues et Civilisations Orientales (INALCO), École pratique des hautes études [EPHE]). Ses travaux portent sur les évolutions contemporaines de l’Asie centrale (Kazakhstan, Kirghizstan, Ouzbékistan, Tadjikistan, Turkménistan). Il dirige l’atlas numérique *CartOrient* (<www.cartorient.cnrs.fr>).

Jérôme Verny est fondateur et directeur de l’Institut de recherche en transport et logistique innovante MOBIS de NEOMA Business School. Il est docteur en transport et logistique, ingénieur transport diplômé de l’École nationale des ponts et chaussées, de l’École d’urbanisme (Paris) et de l’École supérieure des transports (Paris). Il est aussi directeur du master DISC (Digital & Innovative Supply Chain) à NEOMA Paris.



DANS LA MÊME COLLECTION

Géopolitique de la mer de Chine méridionale

Eaux troubles en Asie du Sud-Est

*Sous la direction de Éric Mottet, Frédéric Lasserre
et Barthélémy Courmont*

2017, ISBN 978-2-7605-4805-3, 202 pages

Géopolitique des ressources minières en Asie du Sud-Est

Trajectoires plurielles et incertaines – Indonésie, Laos et Viêt Nam

Éric Mottet, Frédéric Lasserre, Barthélémy Courmont

2015, ISBN 978-2-7605-4328-7, 266 pages

Les Chinois à Saint-Pétersbourg

Histoire et portrait d'une communauté en mutation

Olga V. Alexeeva

2015, ISBN 978-2-7605-4286-0, 246 pages

La Chine et le Monde

Quelles nouvelles relations, quels nouveaux paradigmes ?

Sous la direction de Éric Mottet, Barthélémy Courmont et Frédéric Lasserre
2015, ISBN 978-2-7605-4143-6, 326 pages

Marches et frontières dans les Himalayas
Géopolitique des conflits de voisinage
Emmanuel Gonon
2011, ISBN 978-2-7605-2703-4, 376 pages

Disparités régionales et inclusion des minorités
Les défis de la Chine après les Jeux olympiques de Beijing
Huhua Cao et Sabrina Bergeron
2010, ISBN 978-2-7605-2442-2, 164 pages

L'éveil du dragon
Les défis du développement de la Chine au XXI^e siècle
Sous la direction de Frédéric Lasserre
2006, ISBN 2-7605-1390-4, 476 pages

La colonisation agricole au Viêt Nam
Steve Déry
2004, ISBN 2-7605-1312-2, 310 pages