



HAL
open science

Géopolitique de la nouvelle route de la soie

Claudia Astarita, Isabella Damiani

► **To cite this version:**

Claudia Astarita, Isabella Damiani. Géopolitique de la nouvelle route de la soie. *Géoéconomie*, 2016, 79, pp.57-94. hal-03220206

HAL Id: hal-03220206

<https://hal.science/hal-03220206>

Submitted on 4 Jun 2021

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

GÉOPOLITIQUE DE LA NOUVELLE ROUTE DE LA SOIE

Claudia Astarita, Isabella Damiani

Editions Choiseul | « Géoéconomie »

2016/2 N° 79 | pages 57 à 94

ISSN 1620-9869

Pour citer cet article :

Claudia Astarita, Isabella Damiani, « Géopolitique de la nouvelle route de la soie », *Géoéconomie* 2016/2 (N° 79), p. 57-94.

Claudia Astarita est fellow au Centre for Contemporary Chinese Studies de l'Université de Melbourne. Isabella Damiani est maître de conférences au Centre d'études sur la mondialisation, les conflits, les territoires et les vulnérabilités (CEMOTEV) de l'Université de Versailles-Saint Quentin en Yvelines.

En mai 2014, l'agence gouvernementale chinoise, Xinhua News Agency, publie la carte New Silk Road, New Dreams, une représentation des projets internationaux à moyen et long terme de la puissance chinoise. Les nouvelles ambitions de Pékin s'inscrivent par excellence dans le cadre historique des relations eurasiatiques : la route de la soie. À cet important symbole géo-historique qui représente des échanges millénaires entre les communautés et populations du continent, la Chine associe ses intentions contemporaines, montrant ainsi sa volonté de s'imposer comme nouvelle maîtresse du *Heartland* de Halford Jonh Mackinder. Cependant, les ambitions de l'empire du Milieu ne se limitent pas au continent : dans cet important message cartographique, Pékin manifeste également une volonté de se réappropriier de la thalassocratie sur l'Asie-Pacifique, menacée par une présence américaine toujours plus importante, et de se positionner en tant que nouveau protagoniste des enjeux de l'océan Indien. Ce travail se propose de faire la lumière sur les ambitions chinoises à travers l'analyse de cette carte, en examinant d'abord son parcours terrestre, puis son itinéraire maritime.

The New Silk Road: la route terrestre

Si pour la Chine, premier exportateur mondial dans le commerce international, la route maritime représente encore le principal moyen de transport et d'échange¹, néanmoins une nouvelle forme de

¹ Pékin est le premier acteur mondial pour le commerce maritime, les ports chinois en 2013 ont vu passer 174 millions de containers (source : Banque mondiale).

réseau commercial terrestre est en train de prendre toujours plus d'ampleur dans les projets de Pékin.

La Chine est effectivement en train de se tourner (ou plutôt, de se retourner) vers l'ouest, en essayant de restructurer des liaisons vers l'espace eurasiatique en passant par le cœur du continent.

Si l'expression « route de la soie » a une origine relativement récente², le concept de cet ensemble de réseaux de communication qui traversent l'Eurasie et qui ont permis pendant des siècles les échanges commerciaux et culturels sont bien plus anciens. La légende veut que l'inauguration officielle de ces contacts soit à faire remonter au II^e siècle avant notre ère, quand Zhang Qian, militaire, diplomate, mais surtout voyageur chinois, décrit les terres voisines d'Asie centrale : Bactriane, Ferghana, Sogdiane, et parle notamment des fantastiques « chevaux célestes du Ferghana », une race d'équidés grands et puissants que l'empereur de Chine voulait absolument pour son armée et qu'il a donc échangés contre de la soie, quand bien même il était interdit à l'époque d'exporter le noble tissu de l'empire du Milieu³.

La route de la soie donc, cet ancien tissage de voies eurasiatiques qui a permis à l'Est de connaître l'Ouest et vice-versa, a aussi amené à la découverte du centre du continent, ce que nous appelons aujourd'hui l'Asie centrale. Parmi les étapes les plus importantes de ce réseau : Samarcande, Boukhara, Merv, d'anciens et importants centres économique-culturels perses, au cœur de l'action et des échanges transcontinentaux⁴.

Le temps a lentement mis de côté la route de la soie pour différentes raisons, en particulier avec la fin de la *Pax Mongolica*. Vers le XIV^e siècle, cet ensemble de règles qui assurait un certain niveau sécuritaire à tous les voyageurs qui traversaient l'Empire mongol – dont l'Asie centrale et la Chine faisaient partie à l'époque – cesse d'être appliqué. Avec la division de l'Empire et la fin de ses lois, le réseau d'échange entre l'Europe et la Chine devient alors trop dangereux pour les marchands et leurs marchandises⁵.

L'Europe, au même moment, avait non seulement commencé à s'intéresser aux continents africain puis américain, mais aussi développé de nouvelles techniques de transport maritime, permettant aux

² Cette expression a été inventée au XIX^e siècle par le géographe allemand Ferdinand von Richthofen.

³ Boulnois L., *La Route de la Soie*, Genève, Éditions Olizane, 2010.

⁴ Damiani I., *Géopolitique de l'Asie centrale*, Paris, PUF, 2013.

⁵ L'Empire mongol s'étendra le long de tout le XIII^e siècle sur la majeure partie de l'Eurasie.

voyageurs et aux marchands européens de continuer leurs échanges avec l'Asie de manière plus rapide, sûre et confortable⁶.

De l'autre côté, les phases de fermeture de la Chine vis-à-vis de l'étranger, plus ou moins importantes selon les dynasties, n'ont pas contribué à la survie de la route de la soie en tant que réseau terrestre de communication trans-eurasiatique⁷.

Cependant, la mémoire de cette importante représentation des liens anciens entre les deux extrémités de l'Eurasie n'est jamais vraiment tombée dans l'oubli.

New Silk Road, New Dreams : on la retrouve dans le titre donné par l'agence gouvernementale chinoise, Xinhua News Agency, à la carte qui doit évoquer cette route de la soie contemporaine. On la retrouve également dans la représentation de The Silk Road Economic Belt, la nouvelle vision de l'espace des liaisons commerciales de la Chine avec le reste du continent eurasiatique.

L'idée de donner vie à une nouvelle route de la soie et de relier l'espace eurasiatique grâce à de nouvelles voies rapides de communications terrestres avait déjà été envisagée par le passé, surtout par les acteurs européens et russes.

Une route qui soulève l'intérêt de la communauté internationale

Avec la chute de l'URSS dans les années 1990, l'Europe a commencé à entrevoir la possibilité de donner forme à une nouvelle cohésion territoriale avec le reste de l'Eurasie, à travers une Europe orientale qui commençait son intégration à l'Union européenne (UE) et qui avait le rôle de pont vers l'est. La possibilité de se connecter à l'ancien espace soviétique (le Caucase, l'Asie centrale, et même la Russie) était une opportunité à ne pas manquer pour l'UE, surtout dans un moment de grande confiance dans l'intégration européenne et son potentiel d'influence sur le reste de l'Eurasie. Différents types de projets ont donc commencé à voir le jour.

L'UE a essayé de mener ce discours de restructuration des communications eurasiatiques surtout via les Nations unies. Avec la Commission économique des Nations unies pour l'Europe (CEEONU) l'Union européenne a tenté de mobiliser de nouveaux projets de liaisons de transport terrestre Europe-Asie, en collaboration avec la nouvelle Fédération de Russie, qui, en quête de stabilité et de reconnaissance internationale, était bien disposée envers de nouvelles formes de collaboration et de

⁶ Avec les nouveaux modèles de navires du XVe et XVIe siècle, comme la caraque et la caravelle, les Européens ont pu commencer à voyager en haute mer avec plus de sécurité.

⁷ La dynastie Ming au XVIe et la dynastie Qing au XVIIe appliquèrent certaines formes de fermeture envers l'étranger.

rapprochement avec l'Europe. Des conférences Europe-Asie sur les transports ont même été organisées à Saint-Pétersbourg afin de faciliter la réflexion entre les différents acteurs : CEE-ONU, Russie, mais aussi la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP) de l'ONU. Il fallait avoir une « vision stratégique commune pour le développement des liaisons eurasiatiques⁸ » : suite à ces dialogues, des projets d'extension des accords européens sur les grandes routes de trafic international (AGR), sur les grandes lignes internationales de chemin de fer (AGC) ainsi que sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC⁹) ont été développés.

Ces discussions entre les différents acteurs eurasiatiques ont aussi amené à la conception de corridors de transit trans-eurasiatique. Premier exemple : le programme Transport corridor Europe-Caucase-Asie (TRACECA), un projet voulu par l'UE afin d'encourager le développement économique de l'espace post-soviétique en améliorant les moyens de transport avec l'Europe occidentale via l'Europe orientale¹⁰. Toutefois, le TRACECA aussi avait été défini comme la route de la soie du XXI^e siècle¹¹. Ce projet était accompagné par d'autres corridors eurasiatiques : le Transsibérien, plus au nord passant par la Russie, le Méridional, au sud via la Turquie et l'Iran, et enfin un corridor nord-sud, reliant le golfe persique aux dynamiques eurasiatiques continentales¹².

En outre, les Nations unies, à travers la CESAP, avaient déjà envisagé dans les années 1960 un projet d'amélioration des réseaux de communication en Asie, les *Asian Highways* (AH). Ce projet, soutenu aussi par l'*Asian Development Bank*, prévoyait un dédale d'autoroutes sur 32 pays asiatiques de la Turquie à l'Indonésie, jusqu'au Japon. La Chine jouait un rôle majeur dans ce projet, non seulement parce que les tracés principaux, comme la AH1, traversaient le pays, mais aussi parce que l'empire du Milieu était parmi les premiers financeurs du projet, et que la Chine a également accueilli des sessions de travail de la CESAP au sujet des *Asian Highways*¹³.

En outre, il est très important de rappeler qu'une certaine réévaluation de la route de la soie en tant que trait d'union culturel de l'espace eurasiatique commence dès la fin des années 1980 avec le projet Route de la soie de l'Unesco, et se poursuit avec l'intégration de plusieurs sites centrasiatiques,

⁸ Rapport OCDE sur la Conférence européenne des ministres des transports (CEMT), 2006.

⁹ Un transport combiné est une unité de transport unique employant plus d'un mode de transport. Une installation connexe est en revanche un terme utilisé pour différentes utilisations : un terminal de transport combiné, un point de franchissement de frontière, une gare où s'effectuent les échanges de wagons, les postes de changement d'écartement, etc. (source : Rapport Commission Économique pour l'Europe, Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC), ONU, 2010).

¹⁰ Liamine Salvagni A., « Quel rôle pour l'Union européenne en Asie centrale ? » Le Courrier des pays de l'Est, 2006.

¹¹ traceca-org.org

¹² Rapport OCDE 2006, *Op. Cit.*

¹³ unescap.org

étapes importantes de la route de la soie, dans la liste du Patrimoine mondial de l'Unesco¹⁴. Les Nations unies reviennent sur ces thématiques avec d'autres organes comme l'Organisation mondiale du tourisme et participent à la création, au début des années 1990, d'un programme sur le développement d'un tourisme culturel sur les traces de la route de la soie¹⁵. La Conférence des Nations unies sur le commerce et le développement (UNCTAD) sera aussi impliquée dans la promotion des investissements étrangers sur la route de la soie dès 2006, avec l'organisation d'un forum sur le sujet dans le cœur de la Chine, dans la ville de Xi'an, chef-lieu de la province de Shaanxi et point de départ oriental de l'ancienne route de la soie.

Dans toutes ces manifestations de soutien et de valorisation du légendaire tracé routier, on peut toujours remarquer la présence de financements ou simplement de soutien d'acteurs chinois, publics – comme le gouvernement lui-même – mais aussi privés – comme le *Tang West Market Cultural Industries Investment Group* (TWMG), une compagnie de développement de l'industrie culturelle à l'échelle internationale basée à Xi'an. Parmi les projets les plus importants entre l'Unesco et TWMG, on retrouve la création d'un Centre culturel de la route de la soie, toujours à Xi'an, au cœur de la Chine. « Le projet de développement principal de l'entreprise – peut-on lire sur le site internet de TWMG – se concentre sur la Silk Road Economic Belt du XXIe siècle, établie comme une priorité par le président chinois Xi Jinping¹⁶. »

Enfin, quand en 2014, l'Unesco fait inscrire un segment de la route de la soie dans la liste du Patrimoine mondial, la section initiale entre la Chine, le Kazakhstan et le Kirghizstan sera choisie à la place du corridor entre l'Ouzbékistan et le Tadjikistan.

De ce fait, lorsqu'en mai 2014 la Chine parle au monde, avec cette carte, de sa nouvelle vision de la route de la soie, ce n'est pas la première fois que l'espace eurasiatique essaie de se recréer une cohérence territoriale à travers les voies de communications terrestres, et, surtout, ce n'est pas la première fois que la Chine est impliquée dans un tel projet.

¹⁴ unesco.org/silkroad/unesco-silk-road-online-platform

¹⁵ silkroad.unwto.org

¹⁶ tangwestmarket.com

New Silk Road, New Dreams



Source : Xinhua News Agency, 2014

Pourquoi alors Pékin en a-t-elle ressenti le besoin ? Quelles sont les différences avec les projets précédents ? Pourquoi le besoin d'un nouveau projet, et de telle envergure ?

Une analyse cartographique de la route de la soie

New Silk Road, New Dreams est une carte asiocentrique. Le fond de carte utilisé est celui de Google Maps, très probablement pour donner une image usuelle et la plus neutre possible de l'espace à représenter. Le leader informatique américain utilise une projection cylindrique conforme de Mercator, qui a pour caractéristique de déformer toujours plus l'espace avec l'éloignement de l'équateur, et donc d'amplifier la surface des continents boréaux, dont l'Eurasie¹⁷. La Chine, même si elle n'est pas au centre de la carte, est bien mise en évidence grâce au fait que les dyades chinoises sont plus marquées que les autres. Des pictogrammes et une sémiologie graphique très éloquentes, même si le lecteur ne maîtrise pas le mandarin, indiquent la route terrestre avec l'image d'un chameau et un tracé rouge foncé, et la route des mers avec l'image d'un bateau et un parcours en bleu. Pékin, représenté en rouge plus vif, ressort fortement.

¹⁷ AJ. Klinghoffer, *The power of projections: how maps reflect global politics and history*, Santa Barbara, Greenwood Publishing Group, 2006.

Xi'an, point de départ de la route de la soie

Le parcours terrestre commence à Xi'an, ville ancienne et point de départ chinois du parcours historique, qui compte aujourd'hui parmi les villes les plus importantes de Chine avec plus de 8 millions d'habitants. Xi'an est le symbole de la route de la soie en Chine, et le centre des projets qui la concerne. La ville est reliée à Lanzhou, deuxième étape du parcours, via la Longhai Railway, la principale voie ferroviaire chinoise Est-Ouest. Un projet de haute vitesse est en train de se mettre en place sur cet axe, qui permettrait de relier les deux villes, situées à environ 700 kilomètres de distance, en seulement deux heures de trajet ferroviaire.

Lanzhou, étape vers les villes côtières

Lanzhou, véritable barycentre de l'espace chinois, est dès les années 1950 le nœud ferroviaire qui permet de relier la périphérie occidentale – le Xinjiang et le Tibet – avec les villes côtières importantes. La Lanxin Railway, passée à haute vitesse en 2014, est la seule voie ferrée qui relie la province occidentale du Xinjiang, territoire historiquement habité par la population ouïgoure de tradition et de culture turco-musulmane, au reste de la Chine. Le parcours Lanzhou-Urumqi (chef-lieu du Xinjiang), long d'environ 2 000 kilomètres, est le segment de la route de la soie qui représente le véritable pont entre la Chine « proprement dite », et le monde centrasiatique, dont le Xinjiang, malgré son rattachement politique à la Chine, fait partie.

Le Xinjiang, réseau stratégique au cœur de l'Asie

Le Xinjiang est très important pour la puissance chinoise. Une forte cohésion territoriale et la résolution des problèmes de revendication culturelle et politique de cette région permettraient à Pékin de maîtriser totalement ce trait extrêmement stratégique de la route de la soie. La Chine a besoin de contrôler cette région pour pouvoir échanger avec l'Asie centrale voisine et le reste de l'Eurasie, et donc pour pouvoir gérer les nouvelles aspirations de transport ferroviaire entre la Chine et l'Europe – qui permettront d'effectuer le parcours entre la Chine et l'Allemagne en 15 jours de transport terrestre au lieu des 35 jours de transport maritime actuels – et donc rendre concrètes et effectives les ambitions de la nouvelle route de la soie terrestre¹⁸. D'un côté, le Xinjiang permet à Pékin de légitimer sa position en tant qu'acteur central dans le discours eurasiatique, et en même temps Pékin a besoin d'imposer son modèle national et étatique sur le territoire des Ouïgours et

¹⁸ Xinhua News Agency, 2013.

d'affaiblir les revendications d'autonomie majeure, voire d'indépendance, des différents types de mouvements ouïgours, plus ou moins radicaux. Ces acteurs régionaux, dont le Congrès mondial des Ouïgours, une organisation internationale des Ouïgours en exil, continuent de dénoncer les politiques de Pékin sur le Xinjiang. Parmi les accusations : l'identité territoriale menacée par la *hanisation* réalisée à travers la migration dans la région de milliers de chinois d'ethnie Han, majoritaire en Chine ; une classe dirigeante imposée par Pékin ; et une exploitation et un bénéfice à sens unique de la part de Pékin des importantes ressources minérales de la région, notamment en pétrole, uranium et charbon.

Le Xinjiang ouvre donc à la Chine les portes de l'Asie centrale, de l'Eurasie et de la route de la soie. Le premier symbole de cette ouverture est certainement représenté par Khorgos, étape qui suit Urumqi sur la carte de la nouvelle route de la soie. Cette ville de frontière avec le Kazakhstan est surtout le siège du Khorgos International Center of Transborder Cooperation, un centre d'échange transfrontalier sino-kazakhstanais pour la gestion des flux de marchandises entre les deux pays, inauguré en 2011 et devant être complété en 2018, dans le cadre d'une zone de libre-échange entre les deux pays, lancée en 2006. L'amélioration des relations frontalières entre les deux géants asiatiques et le désir d'incrémenter les échanges ont aussi été rendus possibles grâce aux accords de délimitation frontalière post-soviétique que les deux pays ont signé en 2002 et qui ont permis aussi la création d'une voie ferrée entre Khorgos et Almaty, ancienne capitale du Kazakhstan, centre culturel important du pays et prochaine étape de la nouvelle route de la soie chinoise¹⁹.

Le Kazakhstan, partenaire clé pour la Chine

À 300 kilomètres de la dyade avec la Chine et à 20 kilomètres de celle avec le Kirghizstan, Almaty est une ville importante à la périphérie du territoire kazakhstanais. Cette importance est soulignée par la carte chinoise en question et donc par le choix de l'ancienne capitale du Kazakhstan comme étape du parcours à la place d'Astana, nouvelle capitale de la puissance émergente centrasiatique, beaucoup plus proche de la frontière russe. Almaty est un lieu essentiel pour les investissements chinois au Kazakhstan, comme l'a confirmé le succès du Silk Road Economic Belt China-Kazakhstan Trade and Investment Cooperation Forum qui s'est déroulé dans la ville kazakhstanaise en mai 2015²⁰.

Les bonnes relations entre les deux pays et une forte présence chinoise à Almaty permettraient à Pékin d'observer (et de contrôler) non seulement les quelques 100 000 membres de la communauté

¹⁹ E. Vinokurov, A. Libman, *Eurasian Integration: Challenges of Transcontinental Regionalism*, Basingstoke, Palgrave Macmillan, 2012.

²⁰ Ministère du commerce de la République populaire de Chine, 2015.

ouïgoure d'Almaty – le Kazakhstan hébergeant la plus grande communauté ouïgoure hors de Chine – mais aussi l'un des nouveaux investissements chinois en Asie centrale, le gazoduc Asie centrale-Chine, qui, en traversant le Turkménistan, l'Ouzbékistan et le Kazakhstan, passe aussi par Almaty.

La connexion ferroviaire entre la frontière chinoise et l'ancienne capitale kazakhstanaise permettra aussi d'établir un lien ferroviaire direct avec le réseau ferré TurkSib. Le Turkestan-Sibérie, projet du premier plan quinquennal soviétique des années 1920, est un axe ferroviaire sud-nord qui permet de relier le sud de l'Asie centrale au réseau ferré transsibérien russe, en passant par les régions orientales du Kazakhstan.

Il ne faut pas oublier que dès la seconde moitié des années 1990, la Chine et le Kazakhstan avaient lancé un projet de coopération énergétique pour la création d'un oléoduc allant de la mer Caspienne kazakhstanaise jusqu'à la frontière chinoise. En 2014 le Kazakhstan a exporté en Chine environ 12 millions de tonnes de pétrole²¹.

Dernières étapes post-soviétiques

À seulement 200 kilomètres d'Almaty, Bichkek, capitale du Kirghizstan et étape suivante de la nouvelle route de la soie chinoise, se trouve aussi sur le réseau ferroviaire soviétique TurkSib.

Pour la Chine, il est visiblement important de souligner sa présence et ses relations avec le petit voisin kirghize. Désormais premier partenaire du Kirghizstan pour les importations, Pékin fournit à Bichkek plus de la moitié de toutes ses importations, notamment en produits manufacturés²². Le Kirghizstan, comme d'autres pays d'Asie centrale, est aussi terre d'accueil pour les Ouïgours, dont la population est estimée à 50 000 personnes sur l'ensemble de son territoire.

Après le Kirghizstan et Bichkek, la nouvelle route de la soie chinoise arrive en Ouzbékistan, pas dans sa capitale Tachkent, mais à Samarcande.

Effectivement, il paraît inenvisageable de proposer une nouvelle route de la soie sans Samarcande. Centre et symbole par excellence de ce parcours mythique, Samarcande voit encore aujourd'hui son image complètement liée à la route de la soie. La reconnaissance de cette ville en tant que carrefour le plus important de l'ensemble du parcours est soulignée dès 1995 avec la création de l'Institut international des études sur l'Asie centrale de l'Unesco, suite au projet de l'Unesco sur la route de la soie. Avec l'ouverture à Samarcande d'une filiale de l'Institut Confucius pour la diffusion de la langue

²¹ KazMunayGas, 2015 (kmg.kz).

²² CIA World Factbook, 2014.

et de la culture chinoises en 2013, et le jumelage entre les villes de Samarcande et Xi'an, la Chine reconnaît à Samarcande le rôle de pilier de la route de la soie et veut bien évidemment tisser des relations fortes avec cette ville.

La dernière étape centrasiatique de la nouvelle route de la soie chinoise passe par Douchanbé, capitale du Tadjikistan.

Malgré sa position isolée et à l'écart des principaux axes de communication centrasiatiques, l'étape de Douchanbé marque, comme pour le Kirghizstan, la domination chinoise sur les importations du Tadjikistan, dont Pékin est désormais également le premier partenaire. En outre, suite à la résolution en 2011 de la question frontalière entre les deux pays, qui a vu plus de 1 000 kilomètres carrés de territoire tadjikistanais passer à la Chine, on assiste à la renaissance d'un commerce transfrontalier intense entre Chine et Tadjikistan notamment dans la région autonome du Haut-Badakhchan²³.

Avant de quitter l'Asie centrale post-soviétique pour arriver à Téhéran, la nouvelle route de la soie passe aussi par le Turkménistan.

Malgré l'absence d'étapes turkménistanaises sur la carte chinoise, il est extrêmement important de souligner les forts liens commerciaux entre Pékin et Achgabat. À travers le gazoduc qui traverse toute l'Asie centrale du Turkménistan jusqu'à la frontière chinoise – dont nous avons déjà parlé – la quatrième réserve mondiale de gaz naturel vend à la Chine 70 % de ses exportations en hydrocarbures²⁴.

La Chine ne se limite pas seulement aux investissements dans la création de pipelines : elle a aussi investi environ 3 milliards d'euros dans le gisement de gaz d'Iolotan, dans le Sud-Est du Turkménistan, qui compte parmi les plus grands gisements de gaz naturel au monde²⁵.

Du Moyen-Orient vers la Russie

La nouvelle route de la soie chinoise arrive finalement en Iran, à Téhéran. Les relations commerciales entre l'Iran et la Chine ne sont pas moins importantes que celles entre la Chine et l'Asie centrale. L'Iran exporte 30 % de ses ressources en hydrocarbures vers la Chine, faisant de Pékin son première

²³ I. Damiani, 2013, Op. Cit.

²⁴ CIA World Factbook, 2014. Op. Cit.

²⁵ UNCTAD, 2014.

partenaire pour les exportations. De plus, la Chine est aussi son deuxième partenaire pour les importations – juste derrière les Émirats arabes unis²⁶.

Les relations politiques entre les deux pays sont enfin très solides, la Chine ayant toujours soutenu la position iranienne en ce qui concerne la production d'énergie nucléaire, et ne s'empêchant pas d'investir en Iran, notamment dans le secteur gazier et minier, malgré les sanctions internationales.

Le parcours terrestre de cette nouvelle route de la soie se poursuit sur un trajet assez peu orthodoxe, car plutôt que de se diriger vers la Méditerranéenne, il vire vers le nord et s'arrête à Istanbul.

Dans sa tentative de construction d'une Eurasie unie et faisant partie de ce grand projet chinois de coopération internationale, la Chine ne pouvait pas ne pas inclure la Turquie. À cheval entre les mondes occidental et asiatique, la Turquie représente non seulement un marché en croissance pour les produits et les investissements chinois, mais aussi un moyen de contrôle de « sa » minorité ouïgoure, éparpillée dans tout le monde turcophone, même en Turquie.

Les relations entre la Chine et la Turquie ne sont de ce fait pas simples. La Turquie est d'un côté prise par la solidarité et le soutien aux frères ouïgours, et de l'autre courtisée par la puissance chinoise et ses investissements, notamment dans les secteurs de l'énergie électrique, des infrastructures ferroviaires et portuaires et des échanges culturels entre les deux pays²⁷.

La nouvelle route de la soie terrestre chinoise vire vers le nord du continent eurasiatique et atteint la Russie.

La route de la soie en Russie

Au lieu de relier le parcours terrestre de l'Asie centrale directement à la Russie, ce nouveau trajet permet à la Chine non seulement d'inclure dans son optique de nouvelle diplomatie eurasiatique l'Iran et la Turquie, mais aussi de se rapprocher de deux entités géographiques eurasiatiques que son parcours maritime n'avait pas considérées : la mer Caspienne et la mer Noire. Cette déviation vers le sud passe donc par Téhéran, à seulement une centaine de kilomètres de la Caspienne²⁸. En outre, le passage par Istanbul et notamment l'achat par des investisseurs chinois de plus de la moitié de Kumport, l'un des terminaux les plus importants d'Istanbul situé dans la mer de Marmara, assurerait

²⁶ CIA World Factbook, 2014. Op. Cit.

²⁷ Observatoire de la vie politique turque, 2012 (ovipot.hypotheses.org).

²⁸ Les projets chinois sur la Caspienne sont déjà visibles à travers les pipelines kazakhstanaïses cités auparavant.

à Pékin une excellente position stratégique sur la route des échanges entre la mer Noire et la Méditerranée²⁹.

Avant de rejoindre Moscou et l'Europe, et de quitter définitivement l'espace asiatique, Pékin, avec sa nouvelle route de la soie terrestre, parvient donc également à s'implanter dans deux espaces hydriques incontournables dans le cadre eurasiatique : la mer Caspienne et la mer Noire.

Les relations entre la Russie et la Chine ont toujours été très particulières. Les deux géants eurasiatiques ont toujours eu une politique à double face l'un envers l'autre : si d'un côté les puissances ont constamment rivalisé pour l'hégémonie sur le continent, de l'autre, elles ont aussi considéré qu'une alliance avec le voisin pouvait leur porter bénéfique. Nous assistons maintenant à une phase de rapprochement entre les deux pays, notamment sur le plan commercial dans différents secteurs. Avec l'affaiblissement des partenariats commerciaux entre Moscou et l'Union européenne, le géant russe se trouve à la recherche de nouveaux marchés pour ses hydrocarbures, ainsi que de nouveaux partenaires prêts à investir sur son territoire – et la Chine semble donc le prétendant idéal. Aujourd'hui, les échanges entre Moscou et Pékin concernent principalement les hydrocarbures (notamment à travers de nouveaux projets de gazoducs dans la région de l'Altai), qui vont porter la Chine au rang de premier acheteur de l'énergie russe. Cependant, au-delà de leur alliance institutionnelle en matière sécuritaire et anti-terroriste au sein de l'Organisation de coopération de Shanghai (OCS), et au-delà de leur rivalité d'influence sur le « terrain commun » de l'Asie centrale post-soviétique – rivalité qui se retrouve aussi au sein de l'OCS dont toutes les républiques d'Asie centrale, sauf le Turkménistan, font partie –, les deux puissances prévoient aussi des collaborations et des investissements dans les secteurs des biens manufacturés, des infrastructures et de l'agriculture. En ce qui concerne ce dernier, la Russie est en train de louer pour 49 ans environ 150 000 hectares de terres arables dans la région sibérienne de Transbaïkalie à une société chinoise, afin d'exploiter cette ressource foncière inutilisée et faiblement habitée (moins de trois habitants au kilomètre carré). Cette politique ne laisse pas indifférente l'opinion publique russe, qui accuse la classe politique de la région de céder une partie du territoire national à Pékin, alimentant ainsi la crainte d'une invasion chinoise dans les territoires sibériens et extrême-orientaux russes³⁰.

²⁹ Xinhua News Agency, 2015.

³⁰ Xinhua News Agency, 2015 ; Novaygazeta, 2015.

La route de la soie arrive en Europe

Le parcours terrestre de la nouvelle route de la soie, entre Istanbul et Moscou d'une part, et la capitale russe et l'Allemagne d'autre part, se déploie également en Europe centrale et orientale.

Dès l'avènement du bloc communiste, le géant chinois et les pays d'Europe centrale et orientale (PECO) ont noué des relations étroites. Aujourd'hui, grâce aux accords bilatéraux et aux sommets d'échanges collectifs, dont le dernier a eu lieu en novembre 2015, la Chine se pose non seulement en fournisseur de biens manufacturés, mais aussi en alternative à l'UE pour les investissements et le financement de projets locaux, principalement dans les secteurs de l'agriculture, de l'industrie et des infrastructures. Parmi les pays les plus impliqués dans le partenariat avec Pékin, la Pologne échoit d'une liaison ferroviaire directe avec la Chine dédiée aux échanges de marchandises, entre Lodz, au cœur du pays, et Chengdu, une ville proche de Xi'an dans l'ouest chinois. Cette ligne fait partie des quatre parcours ferroviaires envisagés par la Chine vers l'Europe pour alléger le trafic maritime – le transport ferroviaire ne représentant que 0,16 % du transport maritime en 2014³¹.

Après environ 10 000 kilomètres de parcours, la nouvelle route de la soie chinoise arrive enfin dans l'Europe rhénane, au centre du continent européen et au centre de son système productif, jusqu'à la ville allemande de Duisbourg.

Premier port fluvial au monde, Duisbourg est située à la confluence entre le Rhin et la Ruhr dans le cœur de la Rhénanie-du-Nord-Westphalie, fleuron de l'industrie lourde européenne. La position stratégique de Duisbourg permet donc à la ville de jouer le rôle de plaque tournante par excellence entre la production rhénane et la voie fluviale, l'une des plus importantes au monde, à seulement 200 kilomètres de navigation de Rotterdam et de la mer.

Duisbourg est ainsi le terminus d'une des quatre nouvelles voies ferroviaires chinoises vers l'Europe, la Chongqing-Duisbourg, appelée aussi Yuxinou. Mise en service en 2011, cette voie de fret est non seulement la plus ancienne, mais aussi la plus utilisée, avec une fréquence moyenne de 4 à 5 trains par semaine³².

En suivant la logique de la géographie industrielle européenne, la prochaine étape de la route est donc Rotterdam.

Le parcours débouche enfin sur la mer du Nord, à Rotterdam, quatrième port de commerce au monde après Shanghai, Singapour et Tianjin, au cœur de la *Northern range*. Avec 30 % des 40

³¹ South China Morning Post, 2014.

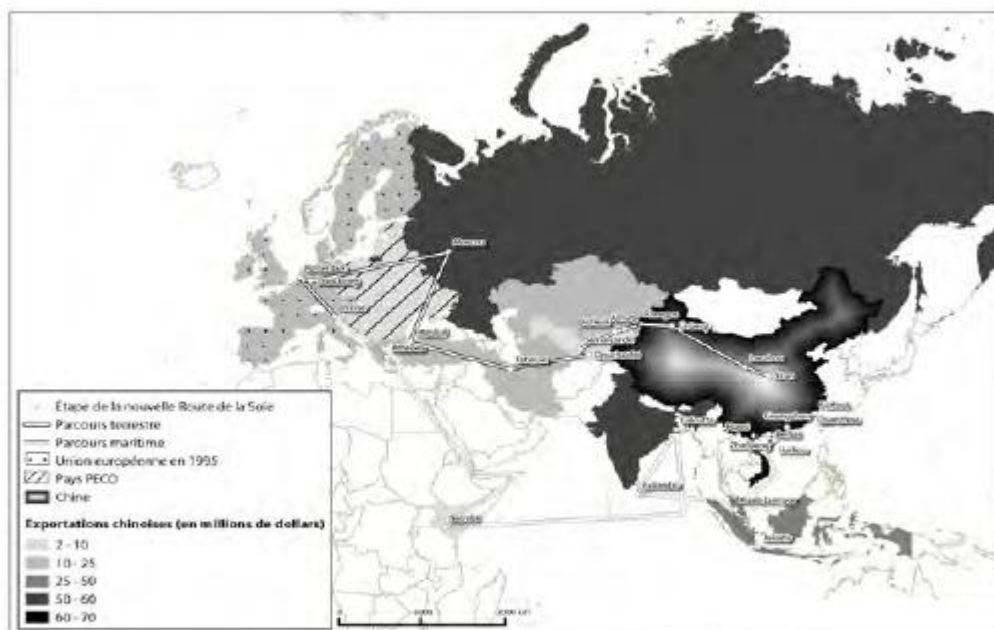
³² South China Morning Post, 2014.

millions de conteneurs EVP qui transitent chaque année par cette façade maritime nord-européenne qui, du Havre à Hambourg, s'ouvre vers l'océan Atlantique, Rotterdam en est le véritable centre névralgique. Malgré la montée en puissance des ports chinois, Rotterdam garde son rang d'acteur majeur du commerce maritime international, et fait donc figure d'étape incontournable pour la nouvelle route de la soie chinoise³³.

La dernière étape de ce parcours est Venise, destination ultime non seulement du parcours terrestre, mais aussi du parcours maritime. Pendant plusieurs siècles, la ville des Doges a été le terminus européen de la route de soie – et bien que le rôle de la Sérénissime à l'international soit loin d'être celui du XIIIe siècle, Pékin garde un lien très étroit avec son premier partenaire commercial et culturel européen.

Dans cette analyse du parcours terrestre, nous pouvons voir certains des enjeux économiques entre la Chine et les différents acteurs concernés par la route.

La nouvelle Eurasie chinoise



Source : banque mondiale 2014

Réalisation : I. Damiani, 2016

Nota bene : les valeurs de l'UE (1995) et des pays PECO sont des moyennes.

³³ European Sea Ports Organisation, 2014.

Route de la soie maritime du XXI^e siècle

La « route de la soie maritime du XXI^e siècle » représente le second élément du projet One Belt, One Road avec lequel la Chine vise à s'engager politiquement et économiquement en Asie centrale, au Moyen-Orient et en Europe. Une route terrestre n'aurait jamais été suffisante pour satisfaire les ambitions de grande puissance de la Chine contemporaine, et Pékin a bien des intérêts en Asie méridionale et dans l'océan Indien : cette route maritime a donc été pensée par rapport aux États exclus du parcours terrestre.

Si les deux routes se rejoignent à Venise, elles n'ont pas le même point de départ. La première étape de la route terrestre est Xi'an, tandis que le parcours maritime commence avec plusieurs villes de la côte Sud-Est chinoise. Officiellement, le point de départ est la capitale de la province de Fujian, Fuzhou, qui s'appuie sur une longue tradition de commerce maritime avec le reste de la Chine, l'Asie et le monde. Depuis plusieurs décennies, Fuzhou représente le principal port de la zone de libre-échange de Fujian. Fuzhou est enfin une métropole au passé très important du point de vue symbolique, puisqu'elle avait été choisie comme point de départ de l'ancienne route de la soie maritime.

Le fait que Pékin ait choisi plusieurs villes portuaires sur la côte Sud-Est comme première étape de sa nouvelle route de la soie maritime cache plusieurs objectifs et intérêts. Les métropoles qui ont été incluses dans le projet sont Fuzhou, Quanzhou, Guangzhou (Quianhai), Zhanjiang, Haikou et Beihai.

Les villes portuaires chinoises et la question de Hong Kong

Si les deux ports de Fuzhou et Quanzhou ne pouvaient pas être exclus dans la mesure où ils desservent la région du Fujian, l'une des capitales du commerce maritime chinois, Guangzhou, est la première nouveauté de cette ambitieuse route. Guangzhou est la ville la plus importante de la province du Guangdong, région qui entraîne littéralement la croissance économique chinoise depuis plusieurs décennies. En effet, la province de Guangdong est le lieu des expérimentations chinoises par excellence, de même que le territoire chinois le plus proche de Hong Kong. Au cours de vingt dernières années, Pékin a cherché à transformer la ville située juste derrière la frontière avec l'ancienne colonie anglaise, Shenzhen, en deuxième métropole du Guangdong. Cette évolution a bien été interprétée par plusieurs analystes comme une tentative de défier l'importance de Hong Kong dans la région : si Shanghai a été relancée pour faire concurrence au « port parfumé » sur le plan

financier, le rôle de Shenzhen était de faire de la concurrence à Hong Kong en tant que principal pôle commercial de la Chine du Sud-Est.

C'est pourquoi le nouveau district maritime de Shenzhen, Qianhai, a été inclus dans la nouvelle route de la soie chinoise à la place de Hong Kong. Il va sans dire que Qianhai offrira une contribution importante au développement de l'aire portuaire du Guangdong ; mais le nouveau district a été également pensé pour obliger Hong Kong à frapper à la porte de Pékin afin d'être engagé dans le nouveau projet. Ce n'est qu'à partir de janvier 2016 que Hong Kong a cherché à définir sa propre position par rapport à la nouvelle route de la soie, en soulignant comment l'ancienne colonie anglaise pourrait jouer un rôle significatif dans le projet, et comment elle pourrait augmenter son prestige à l'international de même qu'accroître le volume de ses échanges³⁴.

Hong Kong a été longtemps la capitale du ré-export chinois, c'est-à-dire la ville d'où Pékin pouvait exporter ses productions vers le monde entier. Il est évident que maintenant, l'intérêt de la Chine est de faire transiter la plupart du commerce international chez elle, pour mieux bénéficier de ses chiffres d'affaires. En même temps, il est très improbable que Hong Kong en soit exclue, alors que le gouvernement chinois actuel a plusieurs fois souligné que la nouvelle route de la soie se voulait un projet « inclusif ». Si la réponse à la requête d'intégration de la part de Hong Kong n'est pas encore connue, il semble raisonnable de s'attendre à une inclusion au moins marginale de Hong Kong dans cette route maritime.

Zhanjiang, Haikou et Beihai sont les ports qui, métaphoriquement, guident la nouvelle route chinoise vers la frontière sud, en passant par les régions Hainan et Guangxi. Après Beihai, la route s'ouvre aux autres pays de l'Asie du Sud-Est.

Afin de comprendre les intérêts de Pékin pour le projet, il est important de citer non seulement les pays qui ont été inclus, mais aussi ceux qui ont été exclus du projet.

Le Vietnam et les îles Spratly, entre intérêts et tensions

Hanoï, la capitale du Vietnam, est la première ville non chinoise de la nouvelle route de la soie. Même si Pékin reste l'un des partenaires commerciaux les plus importants du Vietnam, il est difficile de croire que Hanoï aura la volonté de soutenir son projet. Malgré les statistiques très favorables pour la Chine, les deux pays se sont beaucoup éloignés au cours des derniers mois. Ces divergences

³⁴ N. Kang-Chung, « Beijing pledges support for Hong Kong in 'One Belt, One Road' regional economic development strategy », South China Morning Post, 4 novembre 2015.

sont dues à plusieurs raisons, notamment géopolitiques. Parmi les plus importantes, on retrouve par exemple le débat sur la souveraineté des Îles Spratly dans la mer de la Chine du sud, ainsi que l'avancement du Trans-Pacific Partnership (TPP), un projet d'accord de libre-échange fortement soutenu par les États-Unis auquel le Vietnam participe.

En ce qui concerne les îles Spratly, il s'agit d'un groupe d'îlots stratégiques qui couvrent un espace de 500 kilomètres carrés dont la souveraineté est revendiquée non seulement par le Vietnam, mais aussi par la Chine, Taïwan, les Philippines, la Malaisie et le sultanat de Brunei. La controverse sur les îles Spratly remonte à la fin de la seconde guerre mondiale. Toutefois, même si cet archipel est considéré depuis 1998 comme l'un des huit points chauds de la planète en matière de risque de conflit armé, les rivalités de pouvoir dont ces îles sont restées les protagonistes au cours des dernières décennies n'ont pas précipité l'Asie du Sud dans un état de guerre.

Pour tous les États qui se tournent vers la mer de la Chine du sud, les îles Spratly sont très importantes non seulement à cause de leurs ressources énergétiques, comme le pétrole et le gaz, mais aussi car elles représentent la plus grande ressource halieutique de la région, et se situent sur une route maritime qui pèse un tiers du trafic commercial mondial. La Chine, qui cherche depuis 2013 à consolider sa présence dans l'archipel en réalisant des constructions de grande envergure, a commencé à prendre une position de plus en plus énergique quant à sa propre souveraineté sur ces territoires. Si Pékin considère comme périmé le *statu quo* qui a maintenu la région stable au cours des dernières décennies, il est évident que les autres pays impliqués dans cette dispute ont également dû changer leur perspective, pour éviter que l'assertivité chinoise ne change définitivement l'équilibre régional. Sans résultats significatifs sur le plan diplomatique, les tentatives d'arbitrage des États-Unis ou des organisations internationales ont eu pour effet de convaincre la Chine à renforcer sa présence dans la région – et donc à multiplier les tensions bilatérales avec ses voisins.

Pour comprendre les équilibres actuels de l'Asie du Sud-Est, il faut souligner que la dépendance commerciale entre ces pays et la Chine est très forte : avant de tourner le dos à Pékin et de se retrouver dans une situation de conflit avec le géant économique, ces pays ont tous besoin d'identifier une alternative.

Le Trans-Pacific Partnership, concurrent de l'influence de la Chine en Asie-pacifique

Le TPP est un traité multilatéral de libre-échange qui, après quatre années de négociations, a été signé le 5 octobre 2015 par l'Australie, le Brunei, le Canada, le Chili, les États-Unis, le Japon, la

Malaisie, le Mexique, la Nouvelle-Zélande, le Pérou, Singapour et le Vietnam. Même si sur le papier il s'agit d'une organisation qui vise l'intégration des économies des régions Asie-Pacifique et américaine, il est assez évident, en regardant la liste des pays, que ce nouveau groupe, voulu et soutenu par les États-Unis, cherche à isoler la Chine dans la région – ou au moins à réduire son influence dans l'Asie du Sud-Est. Si l'objet de ce travail n'est pas d'analyser les implications commerciales de la TPP, au moins deux aspects méritent d'être soulignés : d'une part le simple fait que la Chine ne figure pas parmi les membres de cette organisation ; d'autre part, la clause selon laquelle aucune marchandise échangée au sein de l'organisation ne pourra être produite à partir de biens importés de pays non membres du TPP. Si l'on considère l'importance de la Chine en tant que partenaire commercial de la plupart des pays de l'Asie du Sud, il est évident que l'objectif primaire du TPP est celui de réduire sa présence dans la région en offrant une alternative aux pays qui dépendent commercialement de Pékin. La tentative de favoriser l'intégration des économies des régions Asie-Pacifique et américaine est bien moins évidente : pour obtenir cette intégration, il aurait été peut-être au contraire plus utile d'inclure la Chine dans la nouvelle organisation.

En revenant aux ambitions de la Chine et de sa nouvelle route de la soie maritime, il est donc évident que ce projet représente, entre autres, un instrument d'opposition à l'implantation américaine, toujours plus importante dans la région. Pour résumer, un pays comme le Vietnam se trouve encerclé par plusieurs opportunités et plusieurs menaces : craignant que la Chine ne devienne toujours plus forte en Asie du Sud-Est, il voudrait consolider ses liens avec les États-Unis, sans pour autant renoncer au partenariat économique avec la Chine. Malheureusement, le TPP ne permet pas de réaliser toutes ses volontés – et la manière dont Hanoï pourrait se transformer en soutien à la nouvelle route de la soie chinoise sans renoncer à son nouvel accord exclusif avec Washington est loin d'être claire.

Les investissements directs à l'étranger, quelle que soit leur origine, sont extrêmement importants pour le développement des pays de l'Asie du Sud-Est. Pour un pays comme la Malaisie, étape suivante de la nouvelle route de la soie, prétendant à la souveraineté sur les îles Spratly, membre du TPP, et qui considère la Chine comme son principal partenaire commercial et financier, il est très difficile de choisir à quelle initiative commerciale donner la priorité³⁵. Pour le moment, il semblerait que la route de la soie et le TPP soient deux initiatives commerciales qui s'excluent réciproquement. Si le TPP s'impose comme un régime exclusif antichinois, le projet de route de la soie maritime et le futur du commerce dans l'Asie du Sud-Est seront significativement compromis.

³⁵ P. Parameswaran, « Is China Now Malaysia's Largest Investor? », *The Diplomat*, 13 janvier 2016.

Les pays exclus de la nouvelle route de la soie

Pour mieux comprendre l'impact stratégique de la nouvelle route maritime chinoise, il est important de souligner un autre détail : l'exclusion du Japon, des Philippines et de Hong Kong d'un projet qui se proclame structurellement inclusif. Nous avons déjà abordé la question de Hong Kong, qui a été remplacé par le district de Qianhai, mais qui a très récemment demandé son inclusion dans la route de la soie maritime chinoise. Il est raisonnable d'imaginer que Hong Kong ne sera cooptée dans le système que si Pékin a besoin de son aide, et si les problèmes politiques et sociaux, qui ont pour l'instant dressé ces deux territoires l'un contre l'autre, sont résolus.

En ce qui concerne les Philippines, leur pertinence dans les équilibres commerciaux de l'Asie du Sud-Est étant limitée, leur exclusion nuira beaucoup plus à Manille qu'à Pékin d'une part. D'autre part, les Philippines sont le seul pays à avoir cherché à résoudre la question des Îles Spratly à travers le soutien des Nations unies³⁶. Il est donc possible de considérer leur exclusion de la nouvelle route de la soie comme une sorte de punition de la part de Pékin, mais aussi comme un avertissement pour les autres pays de l'Asie du Sud à ne pas suivre leur exemple s'ils ne veulent pas être marginalisés par le puissant voisin.

Enfin, il y a la question du Japon. L'exclusion volontaire d'un des pays économiquement les plus importants de la région ne peut s'expliquer que d'un point de vue stratégique. Les relations bilatérales entre le Japon et la Chine se sont fortement détériorées ces dernières années. Là encore, l'objet de cette étude n'est pas d'examiner l'évolution des relations sino-japonaises, mais il reste intéressant de mettre en évidence qu'au cours de derniers mois, le Japon a réduit significativement sa présence, notamment commerciale, en Chine pour renforcer sa présence en Asie du Sud-Est³⁷ et méridionale.

Comme pour le TPP, ces exclusions de partenariat n'aident pas à consolider les relations et synergies commerciales dans la région Asie-Pacifique. Les ambitions personnelles des acteurs de la région, et leur volonté de créer un nouvel équilibre de puissance dont ils seraient les protagonistes, amènent à envisager un *statu quo* régional autour de projets de coopération et d'échange qui non seulement s'excluent réciproquement, mais qui menacent aussi de créer de problèmes plutôt que des opportunités pour la région.

Après la Malaisie, la route de la soie chinoise ne remonte pas vers l'océan Indien, mais descend vers l'Indonésie. Les relations entre Pékin et Jakarta ont toujours été relativement ambiguës. Partenaires

³⁶ A. Browne, « China Bypasses Philippines in Its Proposed 'Maritime Silk Road' », The Wall Street Journal, 10 novembre 2014.

³⁷ C. Koh Swee Lean, « Japan and the 'Maritime Pivot' to Southeast Asia », The Diplomat, 14 décembre 2015.

économiques importants, les deux pays gardent une certaine méfiance réciproque. Or l'Indonésie représente un enjeu majeur pour la route chinoise – beaucoup plus que les Philippines ou le Japon. Économiquement et stratégiquement important, le pays n'a pas de disputes officielles en cours avec la Chine³⁸. En outre, le fait que Jakarta n'ait formalisé que récemment son intérêt à adhérer au TPP américain a indirectement forcé la Chine à faire en sorte que l'Indonésie reste éloignée du projet américain³⁹.

Dans le parcours de la route de la soie maritime, une fois passé le détroit de Malacca, la plupart des problèmes stratégiques semblent disparaître.

L'importance de l'océan Indien

La première étape après Jakarta est Colombo, capitale du Sri Lanka, suivie par Calcutta, unique étape indienne. Ces deux passages sont cruciaux pour la réussite du projet commercial chinois pour plusieurs raisons. Colombo incarne l'un des principaux carrefours stratégiques de l'océan Indien. En outre, il faut souligner que le Sri Lanka a longtemps représenté l'un des partenaires les plus loyaux de la Chine en Asie méridionale. Récemment, les changements de gouvernement au Sri Lanka et en Inde et une politique d'ouverture sur l'étranger toujours plus importante ont favorisé le rapprochement entre Colombo et New Delhi. Toutefois, il ne s'agit pas d'un rapprochement exclusif, et Pékin dispose encore de marge de manœuvre pour convaincre son allié sri-lankais de profiter des opportunités commerciales qui dérivent du succès de sa nouvelle route de la soie.

Si l'objectif principal du projet chinois est de construire un pont entre l'Extrême-Orient et l'Europe, il devient difficile de comprendre pourquoi, après Colombo, la nouvelle route de la soie tourne vers le nord au lieu de poursuivre son périple vers l'est. Il y a au moins trois motivations qui pourraient justifier ce choix.

Avant tout, il y a la nécessité de ne pas exclure l'Inde, la puissance qui, du point de vue géopolitique, contrôle l'océan Indien, et qui est en même temps en train de consolider sa présence dans ce qu'elle considère comme « sa cour ». Ensuite, il y a le fait que, guidée par le nouveau Premier ministre Narendra Modi, l'Inde a démontré son intérêt à consolider sa présence et son influence dans l'échiquier régional et même mondial, et a convaincu la Chine de la nécessité de clarifier sa position vis-à-vis de la puissance indienne – un pays avec lequel Pékin a beaucoup de contentieux encore ouverts – en lui proposant des coopérations économiques et commerciales intéressantes, par

³⁸ P. Parameswaran, « China and Indonesia Under Jokowi: Show Me The Money », 28 janvier 2015.

³⁹ « Indonesia will join Trans-Pacific Partnership, Jokowi tells Obama », The Guardian, 27 octobre 2015.

exemple dans le cadre de sa nouvelle route de la soie maritime. Enfin, cette virée vers Calcutta pourrait aussi avoir une raison fonctionnelle dans la création d'un pont stratégique entre la Chine, l'Inde, le Bangladesh et Myanmar, où Pékin est déjà présent avec ses investissements, notamment dans les villes de Chittagong au Bangladesh et Sittwe au Myanmar.

L'Afrique, entre stratégie et sécurité

Après Calcutta, la route de la soie maritime traverse l'océan Indien pour arriver au Kenya, où la Chine est déjà engagée dans le développement et la restructuration du port de Mombasa.

L'Afrique est un continent où la Chine a investi et continue à investir beaucoup. Même si la plupart des investissements chinois restent en Asie (70,1 %), l'Afrique représente environ actuellement 3,2 % des IDE de Pékin, pas loin des 5,5 % en Europe, des 4,5 % en Amérique du Nord ou des 3,4 % en Océanie. Aujourd'hui en Afrique, seuls huit pays n'ont pas de lien avec la Chine – et même si le Kenya n'est pas le partenaire africain principal de Pékin, il demeure parmi les plus importants en Afrique orientale⁴⁰.

Le passage de la nouvelle route de la soie par l'Afrique a plusieurs implications importantes.

Si les données les plus récentes révèlent une baisse des échanges commerciaux entre l'Afrique et la Chine au cours des derniers mois, la cause principale est très certainement liée au ralentissement de la production industrielle chinoise face à la diminution de ses exportations. La Chine continue à protéger ses intérêts sur le territoire africain, d'où l'inclusion du Kenya comme étape de sa nouvelle route commerciale maritime. Mais le succès de la route de la soie chinoise dépendra de la capacité de Pékin à convaincre les pays concernés de l'importance de ce projet, et donc à les persuader de participer au financement de la construction des infrastructures portuaires dont la route aura besoin pour fonctionner.

Un autre élément que Pékin sait ne pas pouvoir ignorer est la sécurité. La route qui lie l'océan Indien à la Méditerranée en passant par la mer Rouge et le canal de Suez est l'une des plus dangereuses au monde. Le développement de la route de la soie nécessiterait donc la construction de structures militaires afin de garantir la sécurité des navires commerciaux qui utiliseront ce chemin. La Chine a effectivement déjà mis en place des forteresses de ce genre, appelées « perles », qui s'intègrent à une stratégie dite « du collier de perles » très critiquée par certains pays comme l'Inde et les États-Unis. Ces derniers ont interprété cette politique militaire chinoise comme une tentative d'augmenter

⁴⁰ « Infographic: China's total investment in Africa », South China Morning Post, 7 décembre 2015.

sa puissance militaire au-delà des frontières de l'Asie orientale. La route de la soie maritime du XXI^e siècle permettra *de facto* à la Chine de justifier la présence d'avant-postes militaires au Pakistan, Bangladesh, Maldives, Sri Lanka et Seychelles. À ce propos, il est nécessaire souligner que Pékin vient d'annoncer l'ouverture fin 2017 d'une nouvelle base navale chinoise à Djibouti, qui sera donc destinée à garantir la sécurité du canal de Suez.

Aujourd'hui, de nombreux spécialistes croient que le continent africain sera bientôt à considérer comme une importante puissance économique et un enjeu international incontournable⁴¹. Il n'est donc pas difficile de supposer que la Chine a décidé d'inclure ce continent dans son projet pour ne pas perdre d'opportunités économiques dans un futur proche. De plus, l'implication de l'Afrique serait aussi utile pour confirmer que le projet chinois vise à être inclusif et non pas exclusif.

La Méditerranée, porte vers l'Europe

La première étape de la nouvelle route de la soie dans la Méditerranée est Athènes. L'intérêt avec lequel Pékin a suivi l'évolution de la crise financière en Europe, et en particulier en Grèce, aurait pu être interprété comme un signe évident de sa volonté d'influence sur l'Europe – d'autant que, comme nous l'avons vu plus haut, la Grèce n'est pas le seul pays européen qui intéresse la Chine.

La crise a soudainement transformé la Grèce en avant-poste idéal pour la Chine en Méditerranée. Depuis désormais plusieurs années, la Chine investit plusieurs millions d'euros dans la restructuration du réseau des infrastructures en Grèce. Pékin est bien évidemment intéressé au réaménagement du Pirée, l'un des plus importants ports d'Athènes, et nœud stratégique incontournable permettant de relier le Moyen-Orient aux marchés des Balkans et d'Europe. En juin 2014, Pékin et Athènes ont donc signé un accord de 2 milliards d'euros pour construire de nouveaux navires, notamment des porte-conteneurs et des vraquiers, financés par la Banque de développement de Chine (CDB). En outre, la société chinoise COSCO a obtenu une concession de 35 ans de la part du gouvernement grec pour l'exploitation de deux terminaux à conteneurs du port du Pirée. La valeur nominale de cet accord est de 4,3 milliards d'euros, et impose à COSCO de faire des investissements substantiels dans le terminal 2 et de construire une nouvelle section du terminal 3. En septembre 2013, COSCO a accepté d'investir une somme supplémentaire de 230 millions d'euros pour augmenter la capacité portuaire du Pirée et, depuis début janvier 2016, la compagnie chinoise contrôle 67 % du port⁴².

⁴¹ « A glimpse of Africa's future », *The Economist*, 11 juillet 2015.

⁴² E. Buzzetti, « Cosco compra il 67% del Porto del Pireo », *AgiChina24*, 21 janvier 2016.

Si Athènes souhaitait déjà relancer la coopération avec la Chine, la terrible crise financière qui l'a écrasée a considérablement augmenté sa dépendance aux aides étrangères et de la Chine, dont l'intérêt pour le transfert de ses capitaux dans le pays méditerranéen ne faiblit pas⁴³.

Après Athènes, la route maritime s'achève en Italie, à Venise, où elle va rejoindre la route terrestre. Plusieurs raisons expliquent pourquoi l'Italie est l'étape de jonction entre les deux routes chinoises. La raison historique est de faire de Venise la destination finale de la route et la plaque tournante du commerce entre l'Europe et l'Asie. Choisir comme point de destination finale la ville de Marco Polo représente également une forte valeur symbolique.

Bien évidemment, le choix italien n'est pas simplement symbolique : la Chine a démontré au cours des dernières années son grand intérêt pour la péninsule. En effet, depuis le début 2014, la Banque populaire de Chine (PBOC) a investi plus de 3,5 milliards d'euros – jamais plus de 2 % dans chaque groupe, comme si elle ne voulait pas trop inquiéter ses partenaires – dans dix des plus grandes entreprises italiennes, dont des banques comme Monte dei Paschi di Siena, Unicredit et Mediobanca, des sociétés liées au domaine énergétique comme Saipem, Prysmian, ENEL et ENI, ou encore dans le marché automobile avec Fiat Chrysler, des communications avec Telecom Italia, et des assurances avec Assicurazioni Generali. En outre, Pékin a investi jusqu'à présent plus de 6,5 milliards d'euros dans des sociétés italiennes cotées en bourse, comme Ansaldo Energia, Pirelli et Holding Reti CDP – qui représentent des semi-acquisitions importantes. Cette somme correspond à environ 10 % du total des investissements chinois en Europe, une valeur qui confirme l'intérêt de la Chine pour l'Italie, ou plutôt, pour les pays les plus en difficulté du point de vue économique⁴⁴.

Conclusion

Le projet chinois de nouvelle route de la soie se présente comme extrêmement ambitieux. L'intérêt économique et stratégique de construire un réseau efficient pour faciliter les communications et les transports entre les deux extrémités du continent eurasiatique est évident. Toutefois, il est actuellement difficile d'affirmer que la Chine sera capable de rendre cette route réellement opérationnelle.

Avant de souligner les problèmes que Pékin pourrait rencontrer dans la réalisation de son projet, il est utile de comprendre pourquoi la puissance chinoise a senti le besoin de se lancer dans un tel défi.

⁴³ M. Zhao, « China's New Silk Road Initiative », IAI working papers 15/37, octobre 2015.

⁴⁴ N. Casarini, « Is Europe to Benefit from China's Belt and Road Initiative? », IAI working papers 15/40, octobre 2015.

Avant tout, il y a un enjeu de prestige, un intérêt à démontrer que la Chine est désormais une puissance globale – car tous les projets dans lesquels la Chine s’est impliquée dans le passé avaient une nature principalement régionale. Dans les derniers temps, le projet de nouvelle route de la soie et la création de la Banque asiatique d’investissement pour les infrastructures (AIIB), se sont imposées comme des initiatives d’échelle multilatérale avec une couverture mondiale, au point d’être définies comme les alternatives chinoises aux institutions déjà existantes, voulues et promues par les États-Unis.

En outre, les initiatives chinoises sont toujours présentées comme des projets inclusifs, et jamais exclusifs. Toutefois, il est intéressant de noter que, en ce qui concerne la route de la soie, s’il est facile de justifier l’exclusion des États-Unis pour des raisons d’éloignement géographique, il est moins simple d’expliquer pourquoi le Japon n’a pas été considéré.

Au-delà du prestige et de l’ambition d’être finalement reconnue comme une grande puissance mondiale, Pékin a aussi pensé la nouvelle route de la soie pour résoudre des problèmes économiques. La Chine est un pays dont le système économique est en ce moment en pleine transformation. Le taux de croissance a beaucoup ralenti, et depuis plusieurs années Pékin cherche à remplacer un modèle de développement fondé sur les exportations par un système dominé par les services et la demande interne. Pour réaliser cette transition, qui s’est déjà avérée particulièrement difficile, la Chine a besoin de stabilité économique et du soutien du plus grand nombre possible de pays. En particulier, avec le TPP et d’autres initiatives similaires, les États-Unis ont démontré qu’ils sont plus intéressés par un bouleversement du statu quo dans l’Asie-Pacifique que par la consolidation de la situation actuelle. Ainsi est-il devenu, sinon inévitable, du moins urgent pour Pékin de tourner le regard ailleurs et de renforcer son réseau international dans d’autres régions.

La Chine a un problème de surproduction et d’excès de main d’œuvre non qualifiée. Un projet comme celui de la route de la soie pourrait contribuer à les résoudre, puisqu’elle aurait la possibilité d’atteindre de nouveaux marchés pour vendre les excès de production tout en employant sa main-d’œuvre excédentaire, notamment dans les projets d’infrastructures prévus pour la nouvelle route.

Enfin, si d’un côté la route de la soie sera certainement utile pour augmenter le niveau de diffusion du yuan à l’échelle internationale, il ne faut pas oublier que, pour favoriser la croissance et le développement, la Chine a besoin de stabilité. Il est donc possible que l’un des premiers objectifs de ce plan ambitieux soit de favoriser la stabilité à travers la promotion du développement économique et des échanges commerciaux.

Cependant, toutes ces bonnes intentions ne rendent pas moins difficile la réalisation de la nouvelle route de la soie. Parmi les premières questions auxquelles personne n'a de réponse : combien cela va-t-il coûter ? Et qui va payer ? Selon le ministère du commerce chinois, durant la première moitié de 2015, Pékin a déjà investi environ 7 milliards de dollars dans 48 pays situés dans le périmètre de l'initiative. L'Union de banques suisses (UBS) s'attend à ce que les investissements montent à un total de 200 milliards de dollars sur les trois prochaines années. Mais jusqu'à présent, personne ne peut dire si cette somme sera suffisante, dans quelle mesure les pays qui ont été inclus dans le projet décideront de contribuer – puisque la Chine ne pourra pas être le seul investisseur – et si la route sera un jour opérationnelle dans sa totalité⁴⁵.

Enfin, il y a un problème de crédibilité. La Chine continue en réalité à ne pas être perçue comme une puissance fiable. Bien que la route de la soie puisse être interprétée, au moins sur le papier, comme un projet gagnant-gagnant, et comme une démonstration de la volonté de Pékin d'enterrer définitivement les problèmes avec certains voisins comme le Vietnam, la Malaisie ou l'Indonésie, à cette posture économique coopérative et inclusive correspond un positionnement politique et stratégique plutôt agressif et très peu conciliant. Cette double position crée inévitablement de l'ambiguïté et de la méfiance.

La Chine a toujours fait prévaloir l'intérêt national dans ses choix : il est donc très difficile de penser qu'elle changera de critère d'évaluation. Le géant économique est en train de se garantir un accès facile et rapide à la plupart des marchés mondiaux en ressources énergétiques, matières premières et redistribution des biens de consommation – sans oublier que la Chine n'arrive à couvrir, de manière autonome, que 40 % de ses besoins énergétiques. Son intention sera-t-elle vraiment celle de promouvoir le développement économique et la redistribution des richesses, ou bien s'agit-il d'un miroir qui cache bien d'autres intérêts ? Personne ne peut répondre à cette question, mais comme le souligne un vieux proverbe : « Si vous voulez devenir riche, tout d'abord vous devrez construire des routes ». Aujourd'hui, la Chine, est en train de construire ses routes partout dans le monde.

⁴⁵ S. Zhen, « China's 'One Belt, One Road' investment to reach US\$200 billion in three years », South China Morning Post, 27 octobre 2015.

RESUME

Depuis l'antiquité, la route de la soie est considérée comme le réseau de communications le plus important de tout l'espace eurasiatique. Après plusieurs siècles passés dans l'oubli, la (re)découverte de ces tracés mythiques a permis la mise en valeur culturelle et touristique de ce patrimoine immatériel. La dernière représentation de la route émane de la Chine en 2014. Présentée par Pékin en mai 2014, cette nouvelle carte de la route de la soie a pour intention d'expliquer les projets, les objectifs d'influence et les alliances de la Chine à l'intérieur de l'espace eurasiatique – débordant jusqu'aux rives de l'Afrique orientale. En retraçant la route de la soie, aujourd'hui un synonyme de géopolitique « à la chinoise », cet article aura comme objectif le décryptage de cette importante cartographie du pouvoir selon l'empire du Milieu.

ABSTRACT

Since ancient times, the Silk Road has been considered the most important communication network of the entire Eurasian space. After several centuries spent into oblivion, the (re)discovery of these mythical routes enabled promoting the cultural and touristic value of this intangible heritage. The last representation of the Silk Road came from China in 2014. Presented by Beijing in May 2014, the new map of the Silk Road aims to explain China's projects, objectives of influence and alliances within the Eurasian space – right until the edges of Eastern Africa. By retracing the Silk Road, now a synonym for Chinese style geopolitics, this article will aim to decrypt this important mapping of power according to the Middle Kingdom.