



HAL
open science

Les nouvelles routes de la soie chinoises en Asie centrale Un projet mutuellement bénéfique ?

Sébastien Peyrouse

► **To cite this version:**

Sébastien Peyrouse. Les nouvelles routes de la soie chinoises en Asie centrale Un projet mutuellement bénéfique?. Les Études du CERI, 2022, Regards sur l'Eurasie. L'année politique 2021, 261-262, pp.60-67. 10.25647/etudesduceri.261-262.09 . hal-03845490

HAL Id: hal-03845490

<https://hal.science/hal-03845490>

Submitted on 9 Nov 2022

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.

Les nouvelles routes de la soie chinoises en Asie centrale

Un projet mutuellement bénéfique ?

par Sébastien Peyrouse

Le 7 septembre 2013, le président chinois Xi Jinping annonçait à Astana, capitale du Kazakhstan, le projet des Nouvelles routes de la soie (NRS)¹, soit la création d'un vaste corridor économique capable de relier l'Asie du Sud-Est à l'Europe via la Chine et l'Asie centrale par un développement des voies routières et ferroviaires. Bien plus qu'un corridor de transport intercontinental, les NRS étaient présentées comme un projet économique aux dimensions multiples allant de l'ouverture de zones de libre-échange aux coopérations dans tous les secteurs économiques, du primaire au quaternaire.

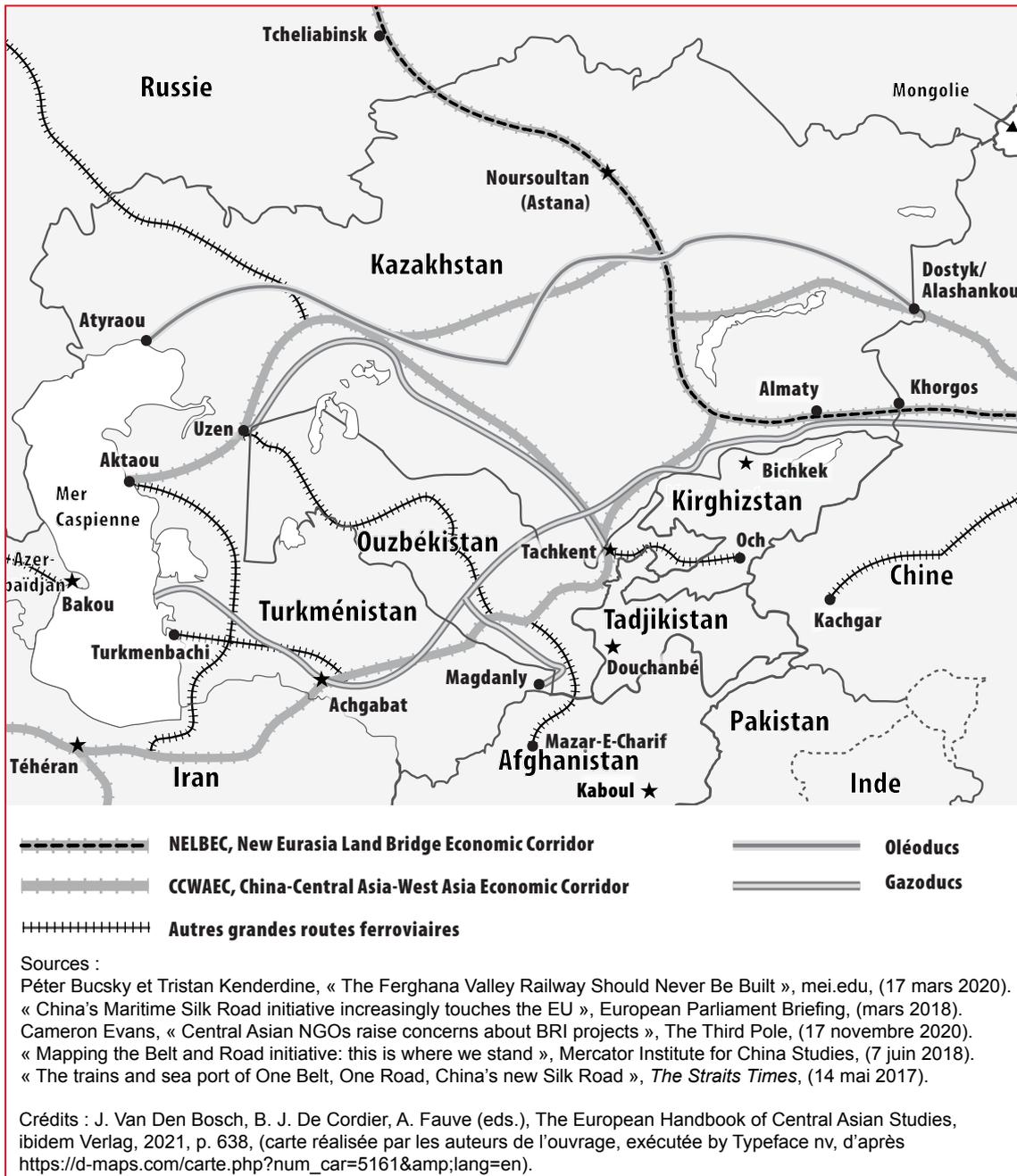
Avec ce projet, Xi Jinping entend restaurer « l'âge d'or » qu'auraient été les routes de la soie historiques qui, dès l'Antiquité et quinze siècles durant, ont traversé l'Asie centrale et permis échanges, prospérité et concorde sur l'ensemble du continent eurasiatique. Par ailleurs, les NRS constitueraient une alternative à ce que Pékin décrit comme une mondialisation économique dysfonctionnelle qui aurait prévalu ces trente dernières années. Une partie des populations et des milieux d'expertise centre-asiatiques reste toutefois circonspecte sur la prétendue contribution des NRS au développement économique et social local et craint une ingérence croissante de la Chine susceptible de fragiliser l'économie locale.

L'Asie centrale dans les Nouvelles routes de la soie

Les NRS intègrent l'Asie centrale par deux corridors de transport qui associent la construction de nouvelles routes et voies ferrées à l'intégration des réseaux de transport existants. Le premier, le corridor Chine-Asie centrale-Asie de l'Ouest (acronyme anglais CCWAEC) part du Xinjiang et rejoint le réseau de voies routières et ferroviaires reliant les cinq pays de la région. Le second corridor, le Nouveau pont terrestre eurasiatique (NELBEC) va du Xinjiang à la Russie via le Kazakhstan. Ces deux couloirs doivent être intégrés dans l'ensemble du vaste réseau de transport promis par les NRS qui consiste à relier la côte Est de la Chine aux marchés européens et moyen-orientaux. Enfin, la partie Sud de l'Asie centrale est connectée au corridor économique Chine-Pakistan qui facilite l'accès depuis la région de Gilgit-Baltistan au Pakistan au Tadjikistan via la Chine en évitant l'Afghanistan. On voit sur la carte 8 les principaux itinéraires de transport du NELBEC, qui va de Tcheliabinsk à Noursoultan (Astana), puis à Almaty et Khorgos, ainsi que les connexions du CCWAEC, dont un bras relie Téhéran et Achgabat à Tachkent et Almaty à la Chine, tandis que l'autre demeure au Kazakhstan et relie la Chine à la ville portuaire d'Aktaou. Il n'existe actuellement qu'une liaison routière entre Och et Kachgar, et les projets visant à la doubler d'une voie ferrée sont fortement critiqués, car très coûteux et économiquement peu viables pour le Kirghizstan. Outre ces

¹ NRS, en anglais OBOR (One Belt One Road), rebaptisé BRI (Belt and Road Initiative). Au sein de la BRI ont été lancées la SREB (Silk Road Economic Belt) et la MSR (21st Century Maritim Silk Road), puis le projet polaire (Polar Silk Road) ou NSR (Northern Sea Route).

Carte 8
Les corridors des Nouvelles routes de la soie en Asie centrale



corridors de transport, la BRI a absorbé l'oléoduc qui existait avant son déploiement et qui reliait Atyraou à Dostyk/Alashankou, ainsi que deux gazoducs – l'un en provenance du Turkménistan (Turkmenbachi) et l'autre du Kazakhstan (Uzen), tous deux passant par Tachkent et Khorgos.

La Chine promet également de s'engager dans de multiples secteurs économiques des Etats connectés aux NRS. Elle met l'accent sur le développement de l'industrie lourde, par exemple métallurgique avec l'exploitation de mines de cuivre et la construction de fonderies

au Kazakhstan, la production de ciment dans les usines de production chinoises ouvertes au Kazakhstan, au Kirghizstan et au Tadjikistan, ou encore la production chimique au Kazakhstan et au Tadjikistan.

Avec les NRS, Pékin cherche également à faire acte de sa contribution à la sécurité énergétique régionale. Elle soutient la construction de centrales électriques au Tadjikistan et au Kirghizstan confrontés chaque année à de graves crises énergétiques. Par ailleurs, en lançant en avril 2019 le concept de Belt and Road Initiative International Green Development Coalition et en finançant la construction de centrales hydroélectriques, la Chine souhaite démontrer son engagement dans le développement durable. Les NRS promettent également de développer la coopération dans de nouveaux secteurs tels que l'économie numérique, l'intelligence artificielle et les nanotechnologies. Enfin, les flux commerciaux doivent être facilités par l'ouverture de plusieurs zones économiques spéciales, à Aktaou au bord de la Caspienne, ou encore à Khorgos à la frontière kazakho-chinoise devenu aujourd'hui l'un des plus grands ports secs du monde.

Enjeux et pertinence des voies de communication intracontinentales

La remise en état ou la construction de nouvelles voies routières et ferroviaires doit permettre de réduire les coûts et temps de transport par rapport au trafic maritime et faire de l'Asie centrale une des plaques tournantes du commerce et du transit interrégionaux. Toutefois, les profits économiques supposés des Nouvelles routes de la soie en Asie centrale relèveront de deux facteurs essentiels : tout d'abord de la durabilité des infrastructures de transport construites ou restaurées, ensuite de la viabilité du concept même de développement des voies terrestres intracontinentales dans un contexte de maritimisation accrue des transports mondiaux.

La Chine a fait de sa capacité à construire des infrastructures de transport en des délais courts et à grande échelle un emblème de son engagement et de son efficacité. La durabilité de ces constructions soulève toutefois des questions. Plusieurs études ont montré que Pékin tend à sous-estimer les coûts des projets d'infrastructure d'environ 30 %, impactant la qualité et la durabilité des constructions². Par ailleurs, l'entretien des infrastructures, estimé à environ 2 % par an du coût total de construction, a souvent été négligé dans la budgétisation des projets. Par exemple, les coûts d'entretien de la voie ferrée construite par la Chine pour un montant de 1,6 milliard de dollars entre Angren et Pap en Ouzbékistan s'élevaient à 32 millions de dollars par an³. La question est particulièrement aiguë pour les Etats économiquement fragiles comme le Tadjikistan ou le Kirghizstan, où la maintenance des voies de communication suppose des ressources budgétaires dont les autorités politiques ne disposent pas nécessairement dans une conjoncture de crise économique et sociale.

² Atif Ansar, Bent Flyvbjerg, Alexander Budzier, Daniel Lunn, « Does infrastructure investment lead to economic growth or economic fragility ? Evidence from China », *Oxford Review of Economic Policy*, Vol. 32, n° 3, 2016, p. 374 ; *China's Belt and Road Initiative in the Global Trade, Investment and Finance Landscape*, OECD Business and Finance Outlook, 2018, p. 22.

³ Johannes Linn, Leo Zucker, « An "inside-out" perspective on the impact of the Belt and road initiative in Central Asia and the South Caucasus : How to maximize its benefits and manage its risks », *Emerging Markets Forum*, Background Paper, 2019, p. 21.

D'autre part, la pertinence économique du concept qui consiste à développer des infrastructures terrestres pour acheminer des quantités accrues de marchandises de la côte Est de la Chine à l'Europe via entre autres la région centre-asiatique fait débat.

Plusieurs éléments nuisent à la corrélation supposée entre la construction de voies intracontinentales et la croissance des échanges commerciaux. Certaines voies sont d'ores et déjà concurrencées par d'autres corridors NRS et non-NRS géographiquement proches. Le principal corridor des Nouvelles routes de la soie qui traverse l'Asie centrale pour relier la Chine à l'Asie de l'Ouest risque de rester dans l'ombre du NELBEC dont le potentiel de développement est estimé supérieur, et du corridor nord-européen (Chine-Russie-Europe via le Transsibérien), qui n'est pas un corridor des NRS. D'autre part, le cumul de voies ferroviaires et routières accentue la redondance et la concurrence de ces itinéraires⁴.

Pour une partie des élites politiques et économiques, la réduction des distances et le gain de temps dus aux transports ferroviaires et routiers par rapport au transport maritime accréditent le développement des voies terrestres. Importateurs, exportateurs et intermédiaires tendent toutefois à privilégier la prévisibilité du transport, qui relève de la réglementation des services de transport et de la fiabilité des passages de frontières, à la réduction du coût direct du transport due à la réduction des distances⁵. Les NRS, comme la plupart des projets de « routes de la soie » alternatifs tels que le New Silk Road Initiative proposé en 2011 par le Département d'Etat sous l'administration Obama⁶, ont sous-estimé l'impact de la mauvaise gouvernance des services douaniers, ainsi que la lenteur et la complexité des passages frontaliers. L'implication des Etats centre-asiatiques dans les NRS est entravée par leur environnement commercial difficile dû, entre autres, aux lourdeurs bureaucratiques ainsi qu'à la nature néopatrimoniale des régimes qui freine la libéralisation du commerce extérieur, source de revenus personnelle substantielle pour les élites politiques corrompues.

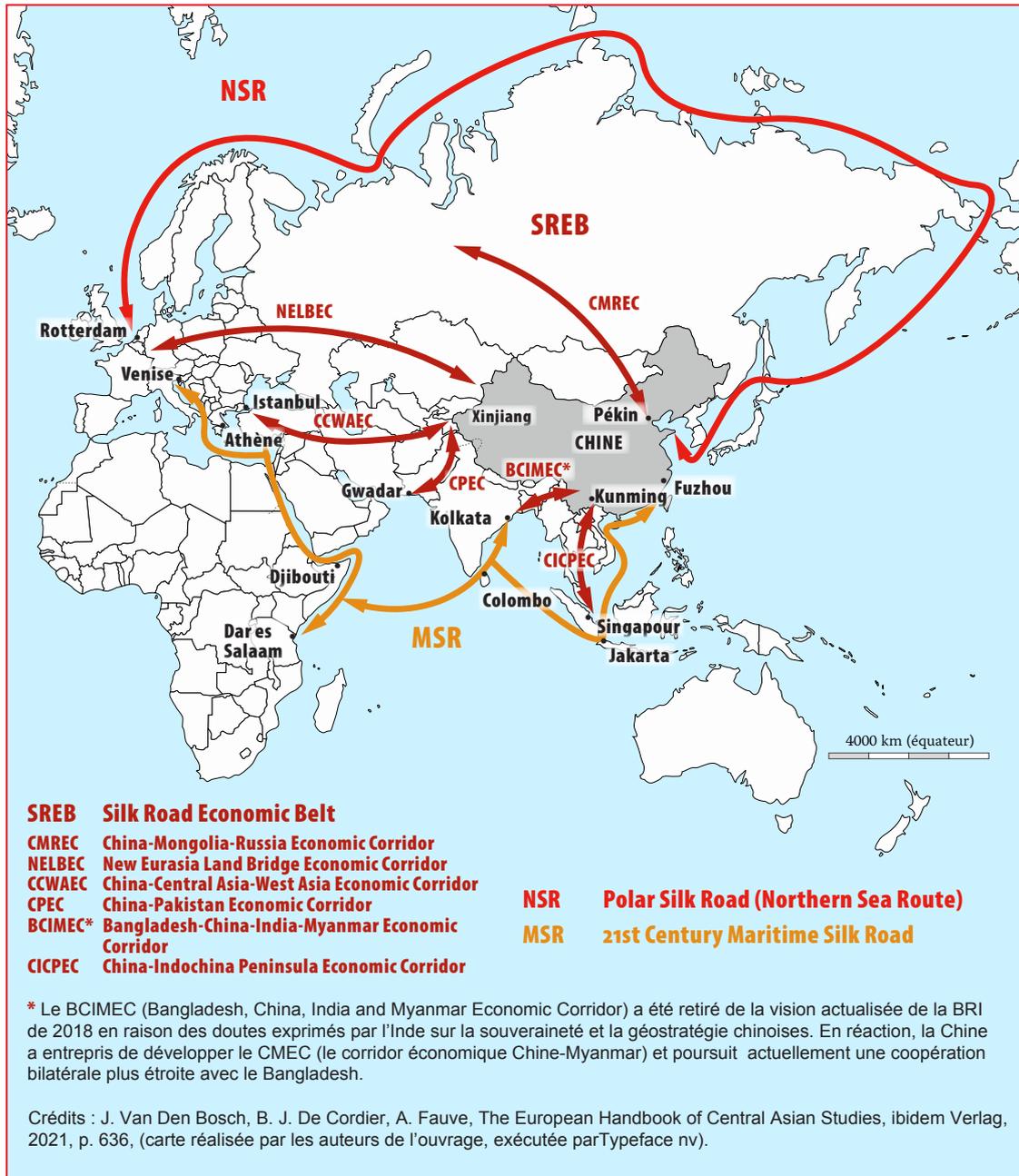
A ces facteurs qui fragilisent les transports terrestres mais que des réformes politiques pourraient contribuer à résoudre, s'ajoute un obstacle de plus long terme : la maritimisation du transport mondial, qui a réduit la pertinence des critères de distance et de temps. Le transport maritime offre plusieurs avantages. Bien que 1,7 fois plus long en moyenne que le transport terrestre, il réduit les risques liés aux passages frontaliers comme la corruption dans les pays de transit et est donc considéré plus fiable que le transport routier et ferroviaire. Par ailleurs, le coût du transport maritime est en moyenne cinq fois inférieur à celui du transport terrestre. Ainsi, d'ici 2050, il est estimé que plus des trois quarts des biens seront acheminés par voie maritime, ne laissant aux transports routiers et ferroviaires que respectivement 17 et 7 % des parts. Dans ce contexte, le transport terrestre est destiné à acheminer des marchandises sur de courtes distances, tandis que le transport maritime devrait assurer l'essentiel du transport

⁴ Roman Mogilevskii, « The Kyrgyz Republic and the Belt and Road Initiative », dans Harinder Kohli, Johannes Linn, Leo Zucker (dir.), *China's Belt and Road Initiative : Potential Transformation of Central Asia and the South Caucasus*, Newbury Park, SAGE Publications, 2019, p. 90.

⁵ Jean-François Arvis, Gaël Raballand, Jean-François Marteau, « The cost of being landlocked : Logistics costs and supply chain reliability », *World Bank Working paper*, n° 4258, Washington DC, World Bank, 2010, pp. 15-24.

⁶ Sébastien Peyrouse, Gaël Raballand, « Central Asia : The New Silk Road Initiative's questionable economic rationality », *Eurasian Geography and Economics*, Vol. 56, n° 4, 2015, pp. 405-420.

Carte 9
Les Nouvelles routes de la soie



sur les longues distances⁷. Dans l'ensemble, la part des flux commerciaux entre la Chine et l'Europe susceptible d'être transférée des routes maritimes vers les routes terrestres restera probablement faible, réduisant par conséquent l'implication espérée de l'Asie centrale enclavée dans les flux commerciaux mondiaux⁸. On voit sur la carte 9 la SREB continentale avec ses

⁷ « ITF Transport Outlook 2019 », Paris, OECD Publishing, 2019, p. 179.

⁸ Evgeny Vinokurov, Vitaly Lobyrev, Andrey Tikhomirov, Taras Tsukarev, « Silk road transport corridors :

six corridors économiques initiaux et son équivalent maritime (MSR) tels qu'ils ont été conçus lors de leur lancement en 2013. Cette carte indique par ailleurs la NSR projetée qui s'ajoute à la stratégie arctique de la Chine en 2018.

Les nombreux défis auxquels le transport terrestre continental est confronté ne font pas pour autant des Nouvelles routes de la soie un concept dénué de sens. Tout d'abord, le rail constitue un mode de transport adapté aux marchandises sensibles comme les denrées périssables. Ensuite, une augmentation des flux économiques, même modeste, pourrait profiter aux populations centre-asiatiques. Une amélioration des infrastructures terrestres, cumulée aux investissements économiques promis par la Chine, pourrait contribuer à la durabilité des transports et stimuler le commerce interétatique ainsi que l'emploi local. La construction de routes financées par des prêts chinois a permis aux populations de régions appauvries ou isolées, par exemple dans la région montagneuse du Pamir au Tadjikistan, d'accéder aux productions manufacturières chinoises moins onéreuses que leurs concurrentes turques ou russes, et de développer une économie de transit. Toutefois, la concrétisation des profits de long terme promis par les NRS relèvera de la capacité de la Chine et des Etats centre-asiatiques à matérialiser les investissements annoncés, à en garantir la durabilité, et à gérer de manière équilibrée leurs relations économiques et l'épineuse question de l'endettement.

L'enjeu de la dette des Etats centre-asiatiques

Une grande majorité des projets NRS sont financés par des prêts de banques chinoises, en particulier la China Development Bank (CDB), la Industrial and Commercial Bank of China (ICBC), la Bank of China, la China Construction Bank et l'Exim Bank of China. Aujourd'hui, la plus grande part de la dette des pays d'Asie centrale est due à la Chine. L'endettement peut constituer un catalyseur notable de la croissance économique si le pays emprunteur est en mesure de rembourser. Le risque d'insolvabilité est cependant conséquent dans les pays à faibles revenus comme le Tadjikistan et le Kirghizstan, dont la dette envers la Chine représente respectivement 20 % et 30 % de leur PIB (contre 16-17 % pour l'Ouzbékistan et le Turkménistan, et 6,5 % pour le Kazakhstan)⁹.

L'opacité des prêts des banques chinoises et de la gestion par Pékin des cas de surendettement soulève des questions. Le cas du Sri Lanka illustre un scénario potentiel auquel les Etats les plus pauvres de la région craignent d'être confrontés. Alors que Colombo s'est trouvé dans l'incapacité de rembourser un prêt de 8 milliards de dollars destiné à financer la construction du port de Hambantota, la Chine a négocié en juillet 2017 un échange de dettes contre des actions et un bail de 99 ans sur la gestion du port, une mesure analysée comme une ingérence chinoise de long terme dans l'économie locale. Un tel

Assessment of Trans-EAEU freight traffic growth potential », MPRA Paper 86184, University Library of Munich, 2018, <https://ideas.repec.org/p/pramprapa/86184.html>.

⁹ Temur Umarov, « China looms large in Central Asia », *Carnegie Moscow Center*, 30 mars 2020, <https://carnegiemoscow.org/commentary/81402>.

scénario se dessine d'ores et déjà en Asie centrale où Douchanbé, incapable de rembourser un prêt chinois de 232 millions de dollars contracté pour construire une station thermale, a dû céder à Pékin des gisements aurifères et argentifères, suscitant localement de grandes inquiétudes quant à la souveraineté économique du Tadjikistan.

L'impact sur l'industrie locale et le développement

Par ses investissements, la Chine entend contribuer à la diversification des économies des Etats de la région, jusqu'ici largement concentrées sur quelques secteurs tels que les hydrocarbures et certaines productions agricoles, et au développement du capital humain et du marché de l'emploi.

Mais la croissance exponentielle des investissements chinois dans la région par les NRS nourrit les inquiétudes locales sur le déséquilibre croissant entre la puissance industrielle chinoise et le sous-développement de la production manufacturière centre-asiatique. La stratégie de Pékin, qui consiste à faire de la région un marché d'exportation de sa production manufacturière, a été perçue comme un risque majeur de fragilisation de la production centre-asiatique peu apte à résister à la concurrence chinoise et de réduction des économies d'Asie centrale au rôle de producteurs et d'exportateurs de ressources primaires comme les hydrocarbures, l'uranium et la production métallurgique. En moyenne, depuis les années 2000, les importations chinoises des Etats centre-asiatiques sont constituées à plus de 80 % de productions brutes, tandis que les équipements et productions manufacturières représentent plus de 80 % des exportations chinoises vers l'Asie centrale¹⁰.

Enfin, la prétendue contribution des NRS à l'emploi, par l'embauche de Centre-Asiatiques dans les entreprises chinoises installées dans la région, a été régulièrement contestée. La stratégie de la Chine qui consiste à délocaliser ses entreprises à l'étranger pour répondre à leurs problèmes de surproduction et à recruter une majorité de ses employés parmi les Chinois han, a fragilisé l'impact présumé positif des investissements chinois sur l'emploi local. Au Kirghizstan par exemple, les routes Och-Sarytash-Ikeshtam et Bichkek-Naryn-Torougat, financées en partie par la Chine, ont été construites par une main-d'œuvre composée de 30 % d'employés locaux et de 70 % de travailleurs chinois¹¹.

*

* *

¹⁰ Marlène Laruelle, Sebastien Peyrouse, *The Chinese Question in Central Asia. Domestic Order, Social Change and the Chinese Factor*, Londres/New York, Hurst/Columbia University Press, 2012, pp. 167-170 ; « China and Central Asia : Bilateral trade relationships and future outlook », *China Brief*, 20 mai 2021, <https://www.china-briefing.com/news/china-and-central-asia-bilateral-trade-relationships-and-future-outlook/>.

¹¹ Li-Chen Sim, Farkhod Aminjonov, « Potholes and bumps along the Silk Road Economic Belt in Central Asia », *The Diplomat*, 1^{er} février 2020.

L'impact prétendument positif et la durabilité des Nouvelles routes de la soie relèveront donc de plusieurs facteurs : tout d'abord de la capacité des gouvernements chinois et centrasiatiques à contrer le risque de confiner la région dans un rôle d'exportateur de matières premières vers la Chine et de réceptacle de la puissante industrie manufacturière chinoise au détriment du développement de l'industrie locale. Ensuite, il sera essentiel – même s'il est peut-être déjà trop tard pour certains – d'éviter l'écueil du surendettement et de préserver l'autonomie économique des Etats de la région. Enfin, la Chine devra apporter la preuve des prétendus bénéfices sociaux des NRS, tels que le développement de l'emploi local, et contrer les critiques selon lesquelles les routes de la soie sont avant tout un outil pour répondre à la surcapacité des entreprises chinoises.

La réception locale de l'engagement chinois s'inscrit dans un cadre plus large et revêt en particulier une dimension politique croissante. L'autoritarisme de Xi Jinping et le dénigrement des principes fondamentaux des droits de l'homme, illustrés entre autres par la répression des minorités musulmanes ouïghoures, kazakhes et kirghizes de Chine et l'ouverture de camps de concentration au Xinjiang, érodent considérablement l'image de la Chine et le discours de Pékin qui présente les NRS comme un espace d'échange d'idées et de tolérance religieuse. Dans l'ensemble, les routes de la soie chinoises continuent de soulever des questions multidisciplinaires auxquelles leurs promoteurs devront répondre afin d'en concrétiser leur dimension dite mutuellement bénéfique.

Pour citer ce chapitre : Sébastien Peyrouse, « Les nouvelles routes de la soie chinoises en Asie centrale. Un projet mutuellement bénéfique ? », in A. de Tinguy (dir.), *Regards sur l'Eurasie. L'année politique 2021/Les Etudes du CERI*, n° 261-262, février 2022, <https://doi.org/10.25647/etudesduceri.261-262>.