



HAL
open science

La nouvelle route de la soie : objectifs et présence de la Chine dans l'espace postsoviétique

Xavier Richet

► **To cite this version:**

Xavier Richet. La nouvelle route de la soie : objectifs et présence de la Chine dans l'espace postsoviétique. Les Études du CERI, 2017, Regards sur l'Eurasie. L'année politique 2016, 228-229, pp.54-59. 10.25647/etudesduceri.228-229.09 . hal-03845733

HAL Id: hal-03845733

<https://hal.science/hal-03845733>

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.



Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial - NoDerivatives 4.0 International License

La Nouvelle route de la soie : objectifs et présence de la Chine dans l'espace postsoviétique par Xavier Richet

C'est en 2013 que le gouvernement chinois a annoncé le lancement du projet « Nouvelle route de la soie » (NRS), en anglais « One belt, one road initiative » (OBOR). Ses objectifs, le périmètre couvert, les moyens mobilisés, les partenaires associés, les conditions de sa réalisation, les investissements nécessaires, le niveau des risques encourus en font une initiative ambitieuse. Il prévoit deux routes, l'une terrestre, l'autre maritime. Le parcours terrestre, lui-même divisé en plusieurs voies, traverse l'Asie centrale et occidentale. Il sillonne, en Asie, de grands espaces, des pays peu peuplés aux économies riches en matières premières mais peu développées, dont certains étaient des Républiques de l'ancienne Union soviétique. En Europe centrale et orientale, il parcourt ou côtoie d'autres anciennes Républiques soviétiques et des pays anciennement sous contrôle de l'URSS, à présent membres de l'Union européenne.

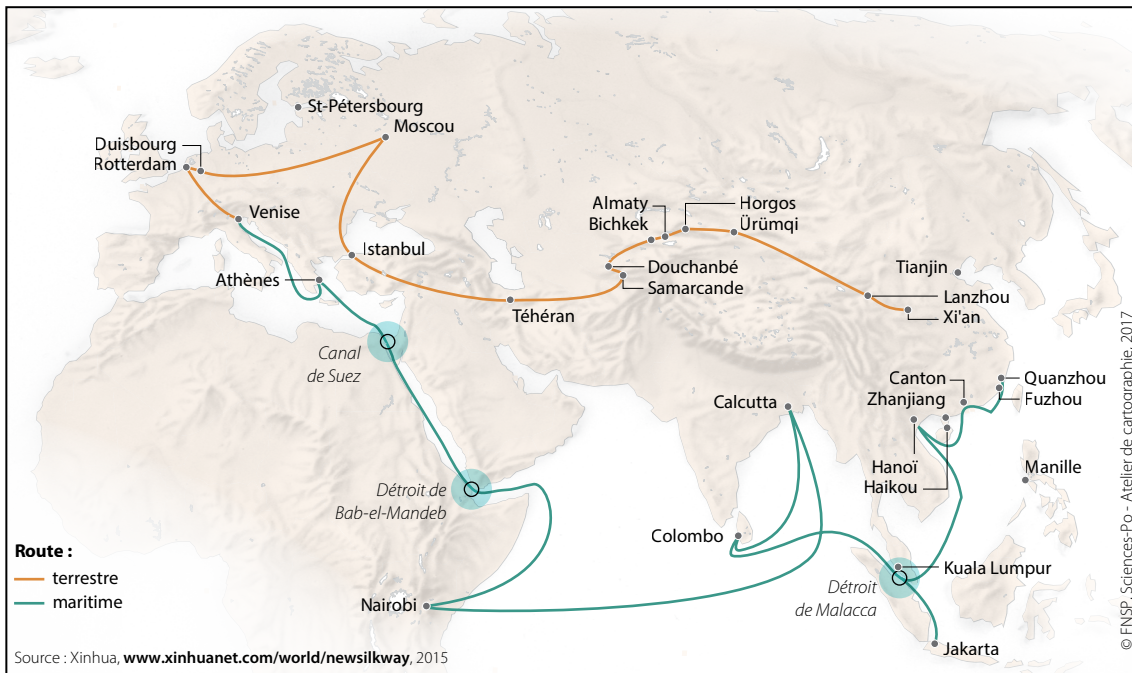
Un projet ambitieux, global, à géométrie variable

Le projet s'inscrit dans le cadre de la montée en puissance de l'économie chinoise, aujourd'hui l'un des principaux moteurs de la croissance asiatique et mondiale. Il serait également une réponse aux accords commerciaux développés à l'initiative des Etats-Unis et récemment signés (Partenariat trans-pacifique, TPP*, dont Donald Trump veut se retirer) ou en cours de négociation (Traité de libre-échange transatlantique, TTIP*, lui aussi menacé par la nouvelle administration américaine) qui laissent, pour le moment, la Chine à l'écart.

Qui trop embrasse mal étreint ? La NRS englobe, au sens large, soixante-cinq pays et concerne 4,4 milliards de personnes. Certains commentateurs l'ont comparée au plan Marshall. Pour d'autres, le projet illustrerait les ambitions hégémoniques de Pékin. Des interprétations de type léniniste y décèlent la nécessité pour la Chine de trouver des débouchés pour les surcapacités industrielles de plusieurs de ses secteurs et de ses provinces, des industries dans lesquelles elle a su créer des avantages concurrentiels (ferroviaire, acier, ciment, aluminium) et dont la rentabilité est aujourd'hui en baisse. On estime qu'il faudrait une demande supplémentaire de 60 milliards de dollars pour utiliser les capacités excédentaires dans le seul secteur de la sidérurgie.

Le projet est aussi le moyen pour la Chine de perpétuer le modèle de croissance, tiré par les exportations, qui délocalise dans des pays proches (Vietnam, Cambodge) des productions intensives en travail dont le coût s'élève sur son territoire. Il a également des dimensions régionales. D'une part, il cherche à associer les provinces occidentales chinoises, moins développées, à en faire des *hubs* et des relais de croissance à partir desquels les nouvelles routes ferroviaires partiraient à la conquête des marchés de l'Europe via l'Asie centrale. D'autre part, depuis de nombreuses années, la Chine a assuré ses approvisionnements en matières premières en signant des accords commerciaux avec les pays limitrophes (Mongolie, Kazakhstan, Laos, Birmanie...). La réalisation de la Nouvelle route de la soie lui permet d'intensifier les échanges et d'intégrer ses partenaires centre-asiatiques en créant un puissant effet d'attractivité en polarisant les échanges avec la Chine.

La Nouvelle route de la soie (NRS) One road, one belt (Obor)



Divers types de financements sont mobilisés, dont la plupart sont assurés par des institutions chinoises : l'Asian Infrastructure Investment Bank, au capital de 100 milliards de dollars, le Silk Road Fund, qui dispose de 40 milliards de dollars et est alimenté par trois banques chinoises, la China Investment Corporation, l'Export-Import Bank of China et la China Development Bank. La New Development Bank, fondée par les BRICS* et dotée d'un fonds de 100 milliards de dollars, peut contribuer au financement. Des institutions occidentales y participent également : l'Asian Development Bank, la BERD*, la Banque mondiale, ainsi que des banques des pays de la région. Actuellement la Chine a investi plus de 890 milliards de dollars dans neuf cents programmes impliquant soixante pays.

Le projet soulève de nombreuses questions concernant l'horizon de temps, les modalités de sa réalisation, les types de coopérations à développer, le niveau des ressources à mobiliser, leurs financements et leur rentabilité, le niveau des coûts irrécupérables induits par des investissements risqués (au Pakistan). La gestion optimale des infrastructures est un autre problème à la fois technique et économique, notamment la création de relais intermédiaires entre plusieurs destinations, l'utilisation à pleine charge des moyens de transport ferroviaires, la maîtrise de leurs coûts. S'il est moins long de transporter un conteneur par rail que par bateau (quinze à dix-huit jours contre deux mois), le coût en est deux fois plus élevé. Les trains qui circulent actuellement n'utilisent pas leurs capacités à pleine charge, et l'on est bien en peine pour trouver de quoi remplir un train chinois au retour de Moscou. De même, que peut-on charger au Kazakhstan pour approvisionner les marchés plus à l'ouest ? La gouvernance de ce projet est également une question importante. Comment associer les pays partenaires ? Parmi les Etats concernés, il en est qui sont risqués et économiquement faibles (le Pakistan), forts et

méfiant (le Vietnam, l'Inde, l'Iran), aux alliances instables (la Turquie), ou encore sous l'ombrelle d'autres puissances notamment au sein de l'Union économique eurasiennne.

L'espace postsoviétique et la Nouvelle route de la soie

Parmi les soixante-cinq pays ciblés¹ par cet ambitieux projet figurent les Etats de l'espace postsoviétique. Relevant de différentes configurations institutionnelles, ils sont ou seront tous concernés, à des degrés divers, par sa réalisation. La Russie est à l'initiative de la création de l'Union économique eurasiennne qu'elle a fondée avec la Biélorussie et le Kazakhstan. L'Arménie, le Tadjikistan et le Kirghizstan en sont membres, tandis que le Turkménistan, l'Ouzbékistan, la Géorgie et l'Azerbaïdjan n'en font pas partie. En Europe, l'Ukraine et la Moldavie n'y sont pas associées. Les trois Etats baltes ont rejoint l'Union européenne. Avec les pays d'Europe centrale et orientale et de l'ex-Yougoslavie, la Chine a fondé, en bout de route, l'association Cooperation between China and Central and Eastern European Countries (16+1). Enfin, elle est avec la Russie à l'origine de la création en 2001 d'une organisation intergouvernementale régionale asiatique, l'Organisation de coopération de Shanghai qui regroupe la Russie, la Chine, le Kazakhstan, le Kirghizstan, le Tadjikistan et l'Ouzbékistan, à laquelle l'Inde et le Pakistan ont adhéré en 2016.

La Chine est aujourd'hui très présente dans les « Stans » d'Asie centrale. Les ressources naturelles (gaz, uranium, pétrole, etc.) dont ceux-ci sont dotés l'ont attirée dans cette région bien avant le lancement de la NRS. Elle a sécurisé ses approvisionnements pour alimenter la forte croissance de son économie, et sa participation au développement des secteurs énergétiques a contribué à la forte progression des échanges. Au cours des dix dernières années, ceux qu'elle entretient avec le Kazakhstan sont passés de 5 à 20 milliards de dollars, avec le Turkménistan de 0 à 10 milliards, avec le Kirghizstan et l'Ouzbékistan de quelques centaines de millions à près de 5 milliards, avec le Tadjikistan à 2 milliards. Sur la même période, les échanges de la Russie avec le Kazakhstan ont crû de 8 à 20 milliards de dollars ; ils n'ont que très peu progressé, voire stagné, avec les autres « Stans ».

Pour ces pays, la coopération avec Pékin est un moyen de diminuer la dépendance vis-à-vis de la Russie. Mais ils supportent difficilement les contraintes de ce qui est devenu une double dépendance. Le Kazakhstan, en particulier, souffre de la dévaluation de sa monnaie, de l'impact de la crise économique russe et de la pression exercée par la Chine pour obtenir des avantages (location de terres) : aujourd'hui, cette dernière représente plus de 30 % des investissements faits dans les hydrocarbures kazakhs. Pour d'autres pays, la coopération avec la Chine permet le développement d'infrastructures (voir l'encadré) et réduit la dépendance vis-à-vis de la Russie. L'économie kirghize par exemple est elle aussi fortement touchée par la crise russe, notamment en raison de la baisse drastique des transferts financiers de la main-d'œuvre travaillant en Russie.

Les relations avec la Russie sont certainement les plus problématiques en raison des rapports de concurrence/coopération qui découlent de la forte présence économique de la Chine dans

¹ Voir « "One belt, one road" : An economic roadmap », *The Economist Corporate Network*, 2016 (http://pages.eiu.com/One-Belt-One-Road-Sept_register.html).

**Quelques projets dans le domaine des infrastructures
construites avec une participation de capitaux chinois et des pays d'Asie centrale**

Train à grande vitesse Moscou-Kazan. Construction d'une ligne de chemin de fer à grande vitesse de 770 kilomètres. Contrat de 375 millions de dollars remporté par un consortium chinois pour construire la première tranche. Coût total de l'investissement : 16,7 milliards de dollars. Le coût total de la construction de la ligne Moscou-Pékin est estimé à 100 milliards de dollars.

Chemin de fer Khorgos-Aktau (Kazakhstan) et modernisation des équipements, de la frontière chinoise à la mer Caspienne. Coût de l'investissement : 2,7 milliards de dollars financé par le Kazakhstan qui a commencé les travaux. Cette ligne concurrencera le Transsibérien.

Gazoduc Asie centrale-Chine, d'une longueur totale 3 300 kilomètres, commencé avant le lancement de la NRS. Construit et financé par la Chine, il assure la connexion entre la frontière Turkménistan/Ouzbékistan et arrive à Jiangyin (province de Shaanxi). Coût : 7,3 milliards de dollars.

Ligne D du gazoduc Asie centrale-Chine. Accord entre la Chine, l'Ouzbékistan, le Tadjikistan, et le Kirghizstan pour la construction de la quatrième ligne du gazoduc qui va accroître les capacités d'exportation de gaz du Turkménistan vers la Chine de 55 milliards à 85 milliards de mètres cubes par an. Le projet est actuellement retardé. Son coût, supporté par la Chine, s'élève à 8 milliards de dollars.

Chemin de fer Chine-Kirghizstan-Ouzbékistan. Construction du dernier tronçon à travers le Kirghizstan en cours grâce à des capitaux chinois.

Khorgos. A la frontière sino-kazakh, construction d'un *hub* ferroviaire (un port sec) pour la manutention des conteneurs financé par le Kazakhstan. Le port sec est aujourd'hui opérationnel. Investissement de 600 millions de dollars par la province chinoise de Jiangsu pour développer la logistique et construire des zones industrielles.

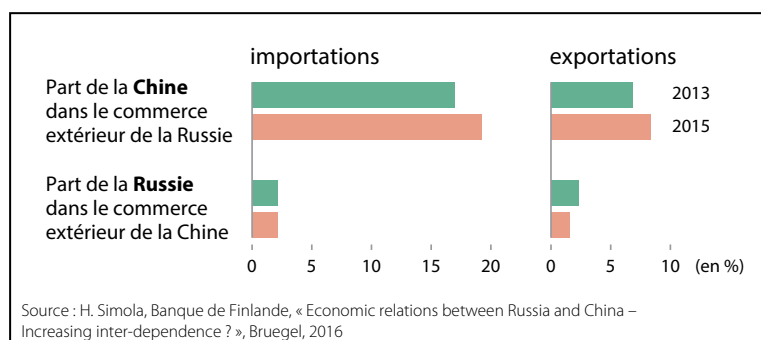
cet ensemble et des fortes asymétries qui s'ensuivent. La Chine importe des matières premières, elle apporte le capital, les infrastructures et intègre de fait ces économies en réduisant la portée des choix économiques de chacun des pays et en déterminant leurs spécialisations. Aux dynamiques économiques contrastées s'ajoutent le niveau des ressources disponibles, les enjeux géopolitiques, la cohérence souhaitée entre la construction d'un nouvel espace économique (Union économique eurasiennne) et l'arrimage au projet de Nouvelle route de la soie. Les récentes négociations entre Pékin et la Commission économique de l'UEE* ont abordé plusieurs questions relatives au commerce et aux investissements en laissant de côté celle d'un accord de libre-échange, un point encore très sensible pour la Russie et les pays d'Asie centrale en raison du haut niveau de protectionnisme. Pour la Russie, les avantages de la coopération de l'UEE avec le projet NRS apparaissent supérieurs aux risques encourus, même s'il est inévitable que la Chine devienne le principal investisseur en Asie centrale et le principal marché pour les vastes ressources naturelles de la région.

Par ailleurs, les objectifs chinois, notamment la construction de lignes de trains rapides pour rejoindre l'Europe, entrent en concurrence avec les voies existantes (Transsibérien). La Russie entend intégrer dans ce projet le développement des régions de l'est de la Sibérie, jusqu'à Vladivostok. La construction par la Chine d'un train à grande vitesse Moscou-Kazan (qui devait initialement être financé par la Russie et construit par l'Allemagne) est la première pierre de

cette coopération entre l'Union économique eurasiennne et le projet de Nouvelle route de la soie. Ce train devrait relier, dans le futur, Moscou à Pékin.

Le pivot asiatique envisagé par la Russie ne se traduit pas encore par un accroissement des flux commerciaux. Les échanges restent à un niveau relativement faible, déséquilibrés en faveur de la Chine (voir la figure 1).

Figure 1
Les échanges commerciaux entre la Chine et la Russie



Les investissements directs étrangers témoignent eux aussi d'un fort déséquilibre, la partie chinoise investissant dans des secteurs plus diversifiés, reflétant la pratique suivie dans d'autres régions du monde, notamment en Europe². Les accords pour l'acheminement du gaz russe vers la Chine impliquent de gros investissements, notamment la construction d'un gazoduc (Power of Siberia 2), mais il existe encore des différences de points de vue sur les routes à emprunter. A terme, la Russie devrait devenir fournisseur de gaz de la Chine à hauteur de 30 % de ses besoins. Ces accords, qui relèvent des relations bilatérales entre les deux pays, n'entrent pas nécessairement dans le cadre du projet NRS.

La Biélorussie, quant à elle, entend bénéficier de l'union douanière établie par l'UEE puisque les trains provenant de Chine et se dirigeant vers l'Europe n'auront à traverser que deux postes douaniers (Chine-Kazakhstan, Biélorussie-Pologne). Là encore, il faut tenir compte du fait que des investissements ou des échanges bilatéraux effectués dans les pays traversés n'entrent pas nécessairement directement dans le cadre du projet. A titre d'exemple, la firme automobile privée chinoise Geely construit des voitures en Biélorussie, et cet investissement s'inscrit dans la stratégie d'externalisation des firmes chinoises et non dans le cadre de la NRS.

Conclusion

Les nouvelles routes de la soie traversent un immense espace qui correspond en majeure partie à l'espace postsoviétique, aujourd'hui fragmenté, qui se caractérise par des contours institutionnels variés, de très fortes asymétries et des dynamiques économiques différenciées. La Chine agit dans cet espace de deux manières : elle construit une voie de passage en

² X. Richet, « Les investissements directs étrangers chinois en Europe : stratégies et localisations », *Management & Gouvernance. Entreprises, Territoires, Sociétés*, n° 16, 2016, pp. 87-90.

direction de marchés matures (l'Europe) et elle a accès aux matières premières qui lui sont nécessaires (Asie centrale). Les retombées économiques pour les pays traversés sont encore difficiles à évaluer. Pour le moment, elles ne combrent pas les déséquilibres entre les pays de la région et la Chine. Toutefois, l'effet structurant et de spécialisation qu'elles induisent met à mal les projets d'intégration régionale portés par la Russie.

Le projet NRS, certes ambitieux et doté d'importants moyens, reste flou quant à ses choix, à sa durée, à son ancrage institutionnel. Il est en grande partie dépendant de facteurs internes à la Chine (baisse de la croissance économique, nouveau modèle de croissance intraverti) et des incertitudes de l'économie mondiale.

Figure 2
Le commerce extérieur des Etats de l'Eurasie

