

# Les nouvelles routes de la soie

**1 La stratégie du « collier de perles »**

**2 Le projet « OBOR »**

**3 Routes de la soie ou routes des matières premières ?**

**4 Les nouvelles routes concurrentes**

# 1 La stratégie du collier de perles

C'est à partir de la fin des années 1990 que la Chine s'est rendue compte de sa double dépendance :

- dépendance vis-à-vis de ses exportations qui font d'elle « l'usine du monde », mais dont toute la croissance économique repose justement sur ces exportations.

- dépendance vis-à-vis des importations de matières premières agricoles et minières dont la Chine est relativement dépourvue, surtout pour une puissance économique montante.

L'enjeu est autant politique qu'économique : les dirigeants chinois ne peuvent maintenir la paix sociale et politique dans leur pays, qu'à la condition que la population soit en gros satisfaite de son sort.

Ceci passe par la poursuite de la prospérité économique (tirée par les exportations) et la fin des pénuries alimentaires, d'où le recours à des importations alimentaires massives.

**La Chine a donc un besoin vital de sécuriser ses routes d'exportation et d'approvisionnement.**

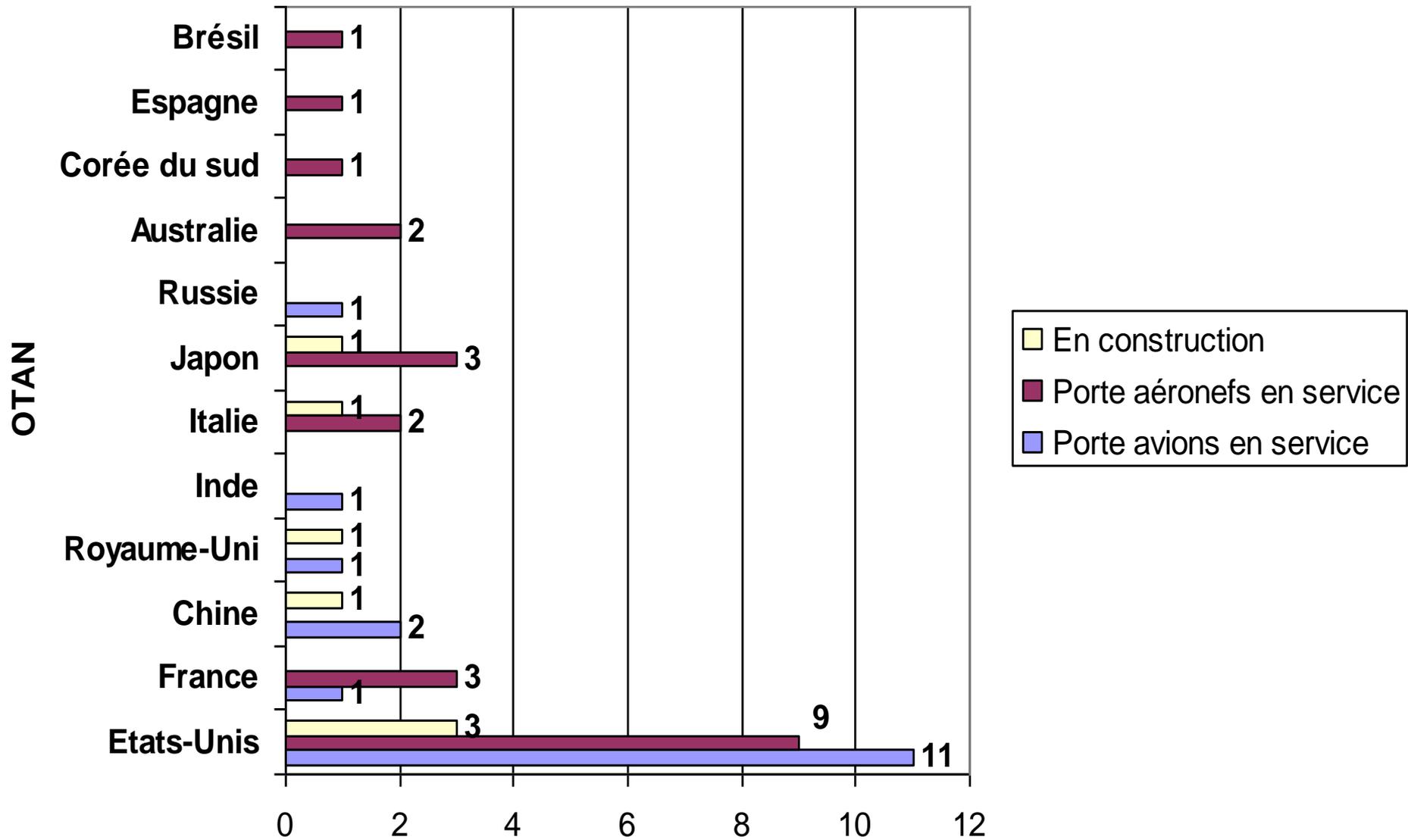
**Jusqu'au début des années 2000, ceci ne pose pas vraiment de problèmes : la Chine est perçue comme un partenaire économique que personne n'a intérêt à provoquer.**

**A partir des années 2000, la Chine devient la 2<sup>o</sup> puissance mondiale et la rapidité de son développement, la taille de sa population et la cohérence de sa politique intérieure en font un rival de plus en plus menaçant.**

**Pour les Etats-Unis, contrôler l'expansion chinoise devient un impératif, alors que pour la Chine, s'assurer de sa liberté de manœuvre est un enjeu stratégique majeur.**

**Or, si les Etats-Unis ont les moyens militaires de se projeter hors de leur territoire grâce à leur flotte, et en particulier leurs porte-avions, la Chine ne dispose pas encore de cette possibilité.**

# Porte-avions et porte-aéronefs en service ou en construction en Octobre 2018



La Chine ne dispose que deux porte-avions relativement anciens et non nucléaires et un troisième porte-avions ne sera pas opérationnel avant 2021.

C'est à partir de ces constats que la Chine a mis au point la stratégie du « collier de perles » : il s'agit d'établir tout au long de ses routes maritimes des ports dans des pays « amis » qui serviront d'abris et de relais pour une flotte d'intervention. C'est ce que bien avant la Chine Mussolini appelait « des porte-avions naturels » (en parlant de l'île de Lampedusa)

Ce collier de perles doit d'abord protéger la route du sud-est asiatique jusqu'au détroit de Malacca, puis la route d'Afrique en remontant vers Suez.

Bien entendu, cette ambition chinoise se heurte à d'autres ambitions : le Japon a lui aussi besoin de protéger ses routes (d'où les querelles autour de la souveraineté des îlots en mer de Chine), le Vietnam ne souhaite pas être encerclé et l'Inde ne désire pas de ports chez elle.

# Le collier de perles et les ports relais



**A ce propos, une remarque : l'Europe est une nouvelle fois à la traine, alors qu'elle aussi est dépendante de ses exportations et de ses importations (y compris en provenance de Chine)**

**Seule la France a la capacité de protéger un peu les routes maritimes, mais elle ne peut pas (et ne veut pas) le faire toute seule, et le Brexit ne va pas arranger les choses : l'Europe est donc à la merci de coupures d'approvisionnement.**

**L'hypothèse d'une aide américaine en cas de coupure devra être prise avec beaucoup de circonspection.**

**Il faudrait donc à l'Union européenne une véritable politique navale commune de défense, mais ce n'est absolument pas à l'ordre du jour, personne en Europe ne souhaitant payer pour cela.**

**La France commence à réfléchir à un nouveau porte-avions, mais il ne fera que remplacer l'actuel, quand celui-ci sera bon pour la retraite.**

## 2 Le projet OBOR

Pour répondre à ces multiples défis, la Chine a lancé en 2013 le projet OBOR (one belt one road : une ceinture, une route). On appelle couramment ce projet « les nouvelles routes de la soie ».

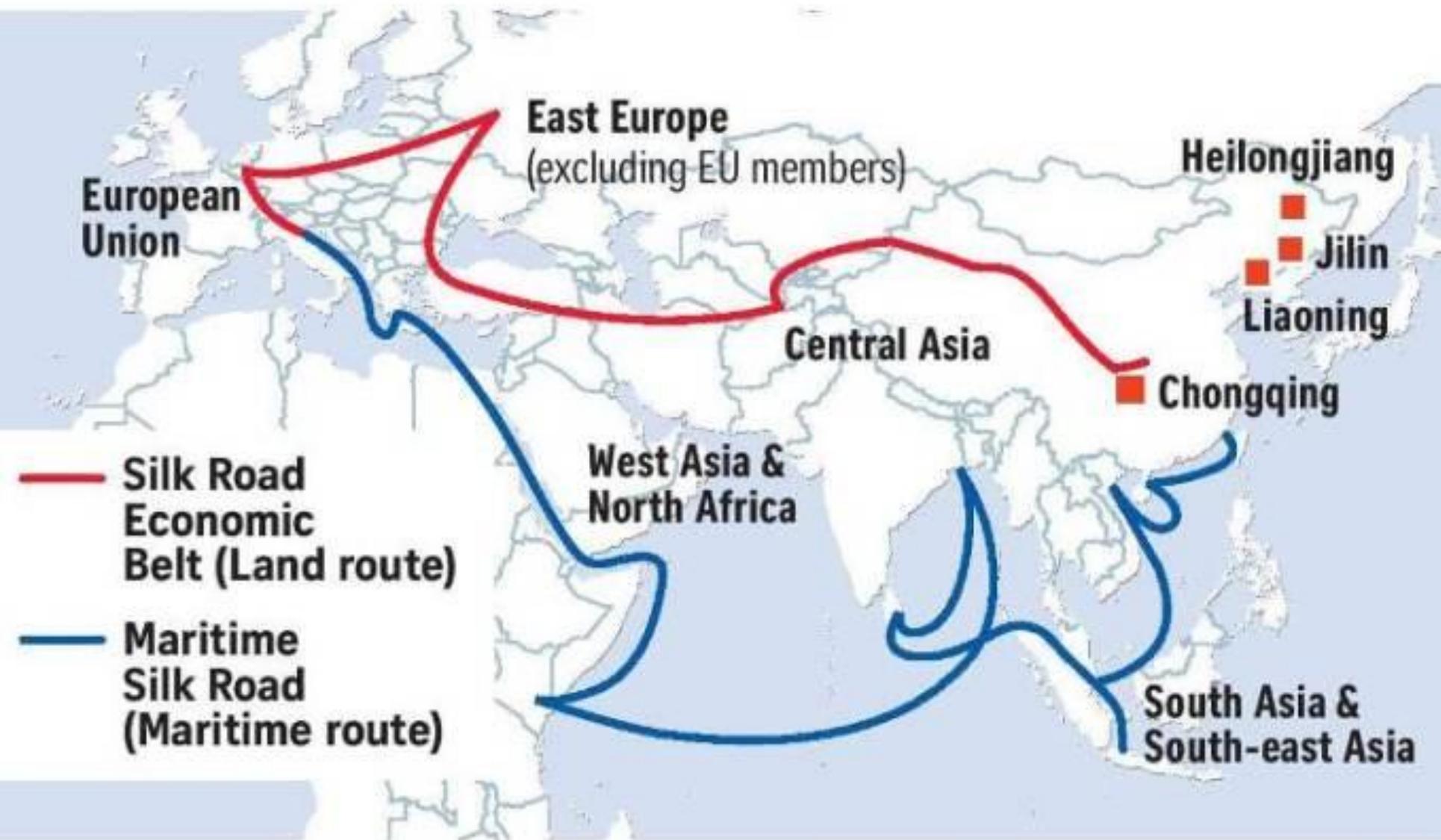
Il s'agit d'un double projet, qui concernerait 68 pays au total et 4.4 milliards d'habitants. 40% du PIB mondial serait concerné, et l'investissement total dépasserait les 1 300 milliards \$.

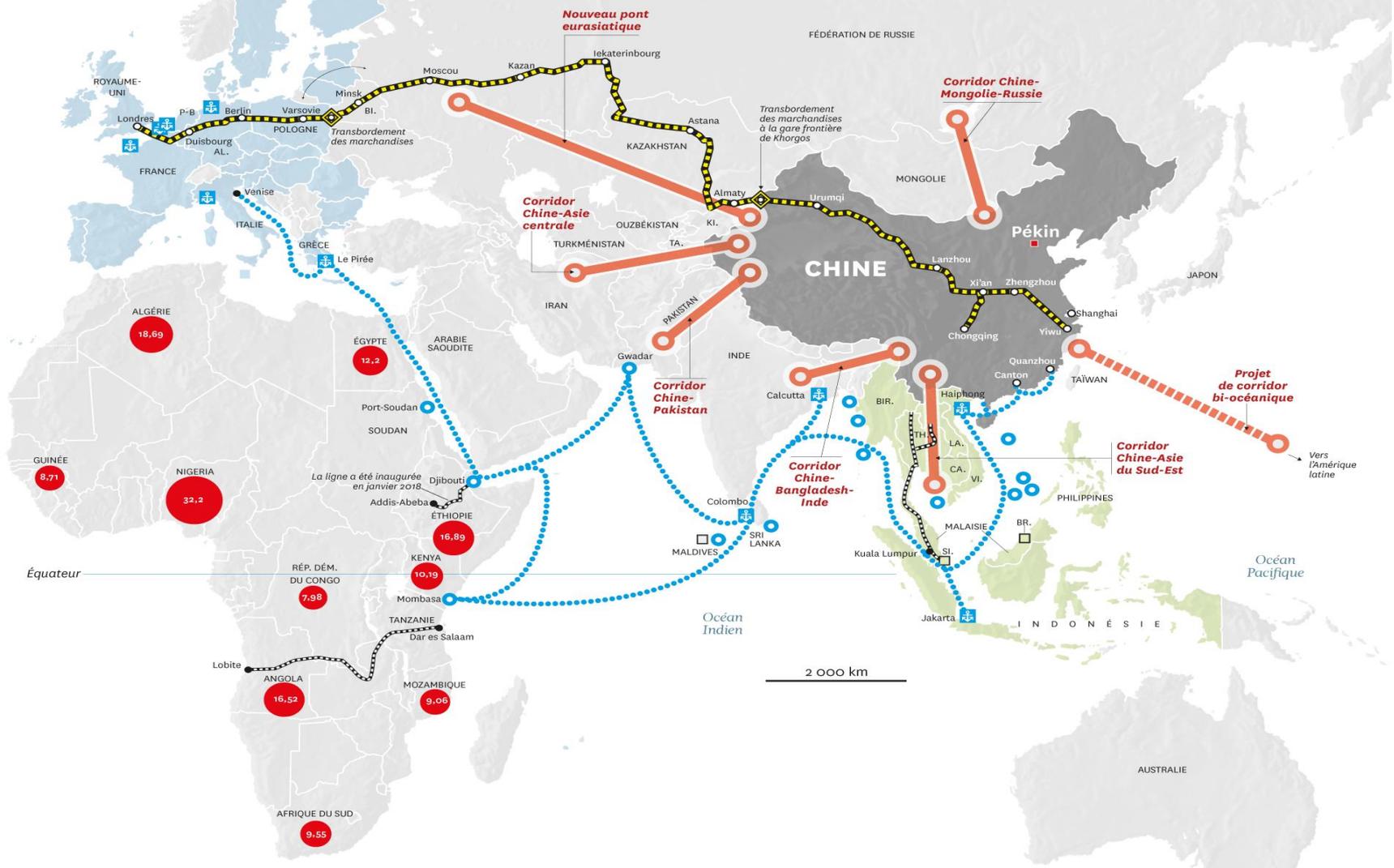
- le premier projet est la route directe à travers le continent européen qui relierait par train Xi'an (l'ancienne capitale impériale) aux grands ports européens.

Deux routes ferroviaires principales seraient concernées : celle du nord qui serait une modernisation radicale du transsibérien et qui concernerait donc un partenariat avec la Russie, et celle du sud qui concernerait l'Inde, l'Iran et la Turquie (toujours par train).

Au sens strict, ces anciennes routes ressusciteraient les routes de la soie.

# China's One Belt, One Road initiative





**1. De nouvelles liaisons ferroviaires**  
 Depuis 2017, la jonction Yiwu-Londres (12 000 km en 18 jours) est opérationnelle. Elle succède à la liaison Chongqing-Duisbourg (Yuxinou) en service depuis septembre 2014.  
 Autre ligne en projet  
 Transbordement des marchandises à cause d'écarterments des rails différents

**2. De nouvelles liaisons maritimes**  
 Projet de routes de la soie maritimes du XXI<sup>e</sup> siècle...  
 ... et bases portuaires destinées à les protéger (stratégie du "collier de perles")  
 Investissements dans des ports par des compagnies chinoises ou hongkongaises non loin des nouvelles routes de la soie maritimes

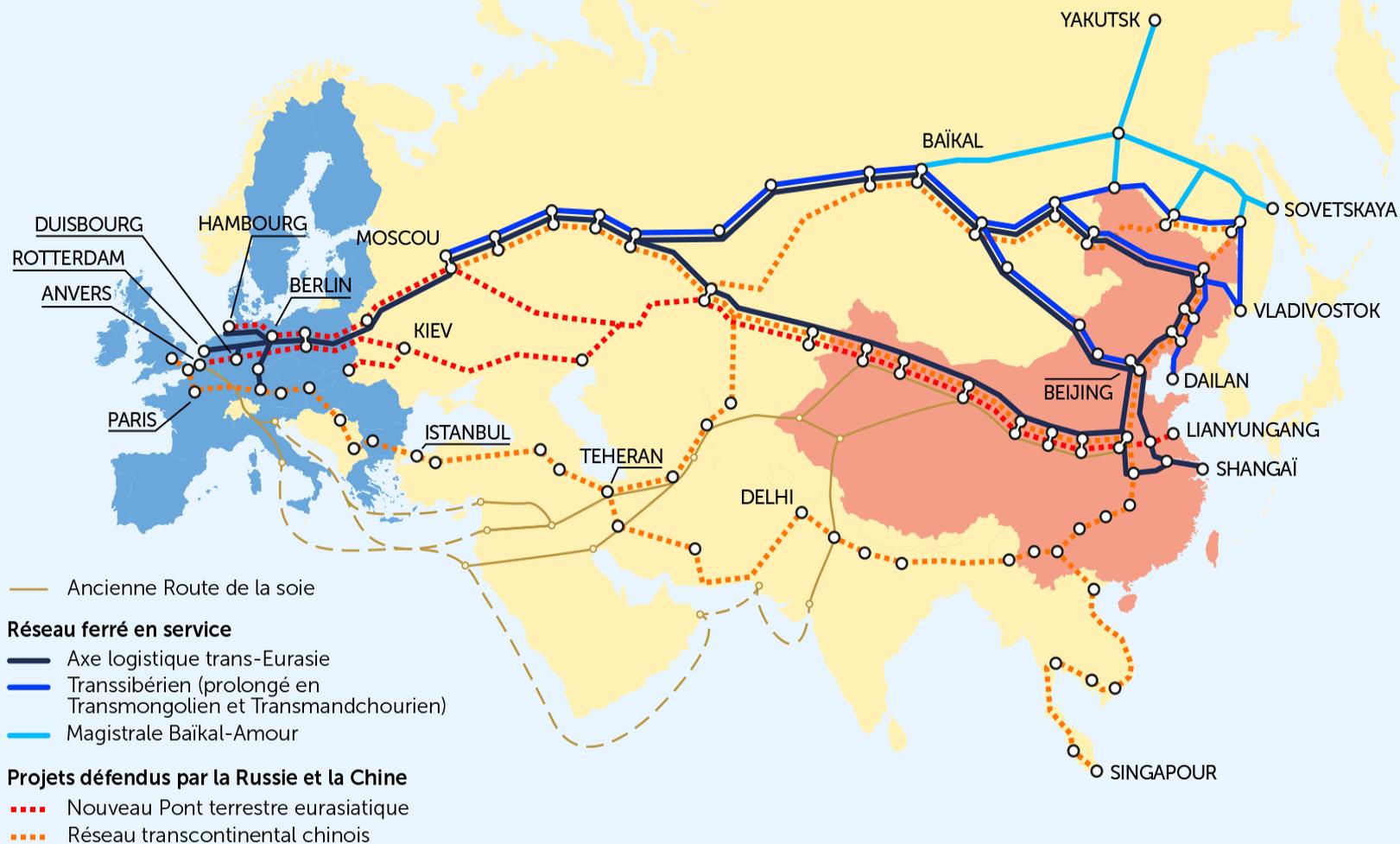
**3. Axes de développement**  
 Les corridors de développement économique définis dans la stratégie chinoise de l'Obor ("One Belt, One Road")  
 Membres de l'Union Européenne (UE)    Membres de l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est (ASEAN)

**4. L'Afrique, réservoir énergétique pour les nouvelles routes chinoises**  
 TOP 10 des investissements chinois (majoritairement dans le secteur énergétique et celui du transport) sur la période 2005-2015, en milliards de dollars

**Abréviations :**  
 AL. Allemagne, BI. Biélorussie, BIR. Birmanie (Myanmar), BR. Brunei, CA. Cambodge, KI. Kirghizistan, LA. Laos, P-B Pays-Bas, SI. Singapour, TA. Tadjikistan, TH. Thaïlande, VI. Vietnam.

SOURCES : SOUTH CHINA MORNING POST (WWW.SCMP.COM), WWW.VISUALCAPITALIST.COM, XINHUA (WWW.XINHUANET.COM)

# Les nouvelles Routes de la soie



**Les routes terrestres présentent pour la Chine deux avantages :**

**- elles ne peuvent pas, ou très difficilement, être coupées par les Etats-Unis et elles passent au travers de territoires qui sont justement assez peu alliés avec les américains : la Russie et l'Iran.**

**- elles permettraient de diversifier les pays clients : actuellement, par les routes maritimes, les clients sont les zones portuaires et leurs extensions, à l'image de l'Europe du nord.**

**Avec la route terrestre, de nouveaux marchés peuvent s'ouvrir : Sibérie, centre Europe et Moscou, Iran et Pakistan (ce qui permet de contourner l'Inde, pays relativement réticent envers la Chine).**

**Bien entendu, ces routes terrestres supposent un cadencement important pour s'approcher de la rentabilité des gros porte-conteneurs, d'où l'importance des travaux d'infrastructures à réaliser.**

**Ce projet terrestre semble plus décoratif que réellement décisif pour la Chine, vu la relative faiblesse du tonnage transporté par train.**

On distingue alors un second projet bien plus ambitieux : la ceinture (Belt) qui concernerait principalement la route maritime.

Celle-ci partirait des grands ports chinois et des ports d'Asie du sud-est, ferait escale à Colombo puis à Nairobi (Kenya) avant de remonter vers le canal de Suez et l'Europe.

Une réalisation voit déjà le jour : la construction d'une ville portuaire à Colombo pour un montant d'investissements d'1.4 milliard \$.

En mai 2017 s'est également ouvert le 1<sup>o</sup> sommet des pays concernés par le projet OBOR. Celui-ci est présenté comme un « plan Marshall du XXI<sup>o</sup> siècle ».

La question de son financement est cruciale : les pays qui vont accueillir les ports sont réticents à les financer, car le projet comporte de lourdes incertitudes.

Mais la Chine peut-elle financer seule, alors que son endettement progresse vite et qu'elle peut devenir « vieille avant d'être riche » ?



# Silk Road



# Maritime Silk Road



### 3 Routes de la soie ou routes des matières premières ?

Beaucoup de pays, y compris partenaires du projet, s'interrogent sur sa pertinence et sur les intentions réelles de la Chine : pour parler clairement : dans quel sens ira la route ?

S'agit-il de sécuriser en priorité les exportations de la Chine ou de garantir ses importations, en particulier en matières premières et en produits alimentaires ?

La problématique du Kenya est en particulier importante : tout le monde se demande quel peut-être pour la Chine l'intérêt de passer par le Kenya pour remonter vers l'Europe : la route la plus directe passe plutôt par la mer rouge, et cela éviterait aux navires chinois de passer au large de la Somalie.

Mais derrière le port de Nairobi, il y a toute la richesse agricole potentielle de l'Afrique. La Chine (et la Corée) ont déjà racheté des pans entiers des terres agricoles de l'Ouganda (très proche de Nairobi) et du Congo (proche de l'Angola).

Au travers du continent africain les routes maritimes de la soie se prolongent par deux projets ferroviaires financés par la Chine :

- la ligne Est-Ouest qui part de Dar es Salam (Tanzanie) pour arriver à Luanda (Angola, un des principaux exportateurs de pétrole d'Afrique).

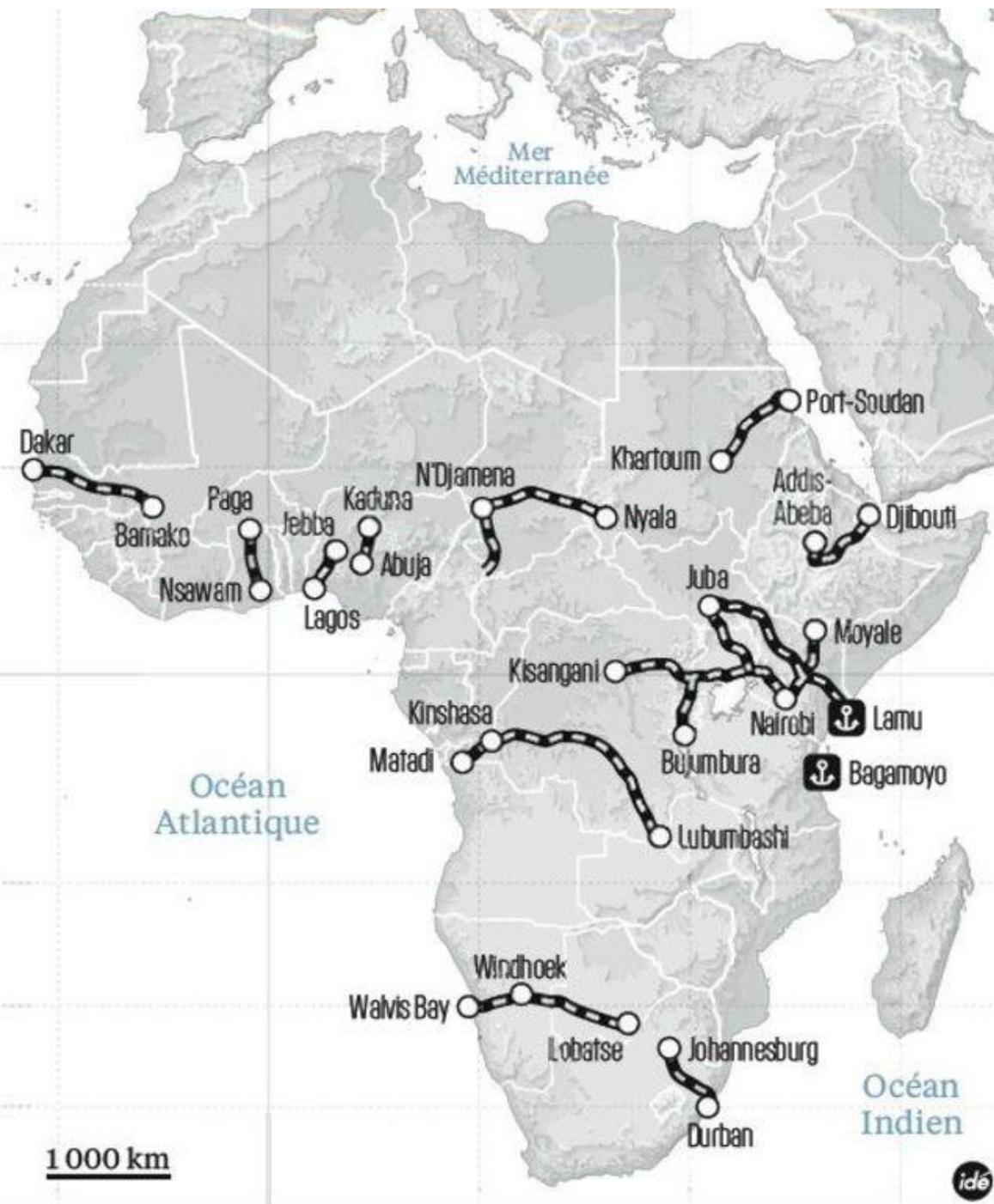
- la ligne Djibouti Addis-Ababa qui ouvre le marché éthiopien et les richesses agricoles qui vont avec et qui pourrait se prolonger jusqu'à Dakar.

La question est donc légitime : les nouvelles routes de la soie organisent-elles les exportations, et donc le développement des régions concernées, ou organisent-elles les importations de la Chine, et donc une forme de pillage de l'agriculture africaine ?

Il y a sans doute des deux, mais la dominante doit être levée. D'autant plus que de nouvelles routes pourraient rendre obsolètes les nouvelles routes de la soie, sauf si celles-ci ont d'autres objectifs que la simple sécurité des exportations de la Chine.

Les principaux projets ferroviaires en Afrique où la Chine a des participations financières.

Source : L'Express, 28/04/2016 : « Chine : les chantiers pharaoniques de l'empire conquérant »



## 4 Le nouvelles routes concurrentes

Le réchauffement climatique risque en effet de modifier radicalement les routes de l'économie-monde, en ouvrant deux passages au nord, chacun étant un rival potentiel de l'autre, mais surtout un rival potentiel des routes de la soie.

- Le passage du nord-ouest permettrait de passer au nord du Canada pour retrouver très vite le détroit de Béring et l'Asie : c'est le passage le plus court, mais il n'est pas calibré pour les porte-conteneurs de plus de 10 000 EVP.

Mais des déchargements/embarquements sont déjà prévus le long du Groenland et de l'Alaska

- Le passage du nord-est, au nord de la Russie, est un peu plus long et sera sans doute moins longtemps ouvert. Mais il est assez large pour les 20 000 EVP et il raccourcit de 13 jours la route maritime traditionnelle du sud.



Source : Lasserre, Frédéric. « Les détroits arctiques canadiens et russes. Souveraineté et développement de nouvelles routes maritimes », *Cahiers de Géographie du Québec*, vol. 48, n°135, 2004, pp.397-425.

# Le passage du Nord-Ouest et l'archipel canadien



## Près de deux semaines de gain de temps par la route du Nord

Cette route n'est praticable que durant la période estivale de l'hémisphère Nord.



Que ce soit l'un ou l'autre, le temps de trajet entre l'Asie et l'Europe devrait être réduit d'un tiers et donc permettre plus de rotations.

Le contrôle de ces nouvelles routes est essentiel : contrôle russe sur le nord-est, contrôle canadien et Etats-Unis sur le nord-ouest. Dans tous les cas, le collier de perles du sud serait inopérant.

Néanmoins, pour la Chine, la route du nord-est présente des avantages :

- elle est plus courte donc moins onéreuse
- les flottes militaires américaines ne s'y risqueront pas (mais les sous marins, si)
- la protection de cette route serait largement assurée par la Russie, pays avec qui la Chine entretient désormais de bonnes relations.

En revanche, ces routes présentent assez peu d'intérêts pour l'approvisionnement chinois en matières premières.

Bien entendu, sur le plan écologique, l'ouverture de ces deux routes serait lourde de conséquences, en particulier pour les écosystèmes, et cela ne pourra qu'accélérer le réchauffement climatique.

En même temps, réduire le temps de trajet et la longueur de ceux-ci, c'est également faire des économies substantielles.

Pour les compagnies maritimes ce serait un moyen de limiter leur course au gigantisme.

Les routes du monde sont donc le reflet de l'économie-monde et des entreprises-monde : décomposer sans cesse la production, c'est multiplier les échanges et donc les nouvelles routes, quitte à perturber les équilibres géographiques et climatiques.

Dans le monde demain, les routes maritimes et les routes de l'internet seront donc les enjeux majeurs des rivalités entre puissances économiques.