



Les « nouvelles routes de la soie », entre infrastructures et géopolitique, par Yves Bocquet

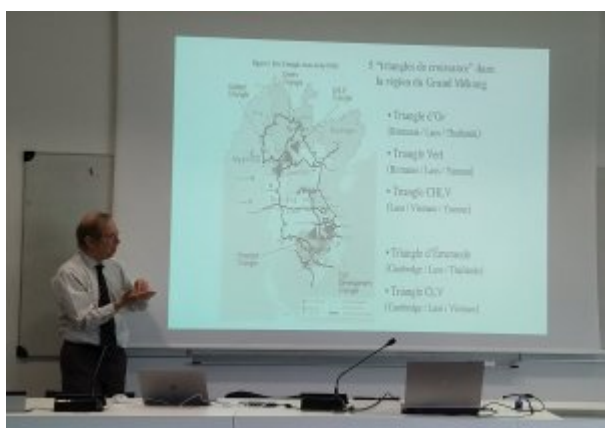
Conférence / Compte-rendu

jeudi 2 juin 2022

Voici le compte-rendu d'une conférence de géographie d'Yves Bocquet sur les routes de la soie, issue de la journée d'étude du mercredi 13 avril 2022 à Dijon, organisée par l'APHG Bourgogne ([programme à retrouver ici](#)).

Par Damien GILLOT. [1]

Les « nouvelles routes de la soie », entre infrastructures et géopolitique, par Yves Bocquet



On parle officiellement de « ceinture économique de la route de la soie et ceinture économique de la route de la soie maritime du XIX^e siècle ».

C'est en 2013 que le président chinois Xi Jinping a mentionné son projet de ressusciter l'ancienne route caravanière, en réponse au projet de traité de partenariat transpacifique de Barack Obama. Il est devenu central dans la politique économique chinoise. Il concerne 68 pays regroupant 4,4 milliards d'habitants et représentant près de 40 % du produit intérieur brut (PIB) de la planète.

C'est un projet stratégique visant à relier économiquement la Chine à l'Europe en intégrant les espaces d'Asie Centrale par un vaste réseau de corridors routiers et ferroviaires. Il comprend aussi un versant maritime, incluant les espaces riverains de l'Océan Indien, de l'Asie du Sud-Est et de l'Afrique.

En terme d'aménagement, cela engendre la construction de routes, de voies de chemins de fer, de ports et d'oléoducs le long de ces deux « ceintures », terrestre et maritime.

I- Route de la soie terrestre

A- Liens Chine-Europe via la Sibérie

1- Dynamisation des lignes du Transsibérien

Depuis la réouverture des frontières sino-russes en 1989, et surtout depuis 25 ans, les zones frontalières chinoises avec la Russie se sont considérablement développées, contrairement aux villes frontalières russes. Grâce au commerce, de petites villes sont devenues des centres urbains importants, comme Manzhouli.

2- Impact sur des villes de la frontière sino-russe : Manzhouli

Manzhouli est une petite ville ferroviaire chinoise, aux frontières russe et mongol. Elle est devenue un carrefour commercial cosmopolite considérable brassant trois cultures ; les Russes peuvent d'ailleurs s'y sentir chez eux (restaurants russes, matriochkas géantes, église orthodoxe, alphabet cyrillique...). Pour la Chine, cette « nouvelle vieille frontière » incarne leur « montée en puissance pacifique ».

Au départ, au XIX^e siècle, Manzhouli était une étape de ravitaillement du transsibérien. Dans les années 1980, les Chinois développent cette ville pour tisser des liens commerciaux et culturels avec l'U.R.S.S., d'où des aménagements telles des zones industrielles ou des entreprises de logistique assurant le transbordement des marchandises des deux pays qui évoluent sur des rails avec des écartements différents.

De nos jours, c'est le plus grand hub commercial terrestre de la Chine : 60 % des échanges avec la Russie transitent par la gare, 8 millions de tonnes de bois par an, 80 % du pétrole russe consommé en Chine... Ces voies ferroviaires sont une alternative face à l'augmentation du coût du transport maritime. Enfin, cette ville développe des boutiques en centre-ville pour que les Russes viennent chaque jour consommer moins cher que chez eux et i.e. des zones touristiques.

B- Liens Chine-Europe via l'Asie centrale

1- Le Kazakhstan entre Chine et Russie

Il s'agit d'un « nouveau pont terrestre eurasiatique » reliant l'Ouest de la Chine à l'Ouest de la Russie en passant par le Kazakhstan, et qui inclut le chemin de fer de la route de la soie à travers la région autonome du Xinjiang en Chine, le Kazakhstan, la Russie, la Biélorussie, la Pologne et l'Allemagne.

2- Renforcement du contrôle politique du Xinjiang

Les objectifs économiques de telles routes sont d'accroître ses exportations et d'écouler ses productions vers de nouveaux marchés car la Chine est en surcapacité industrielle et l'Asie centrale est un marché en pleine expansion. Cela permet aussi de diversifier et de sécuriser ses approvisionnements énergétiques en étant moins dépendant de la Russie et des pays du Golfe.

Les objectifs politiques de ce projet sont, sur le plan interne, d'assurer le contrôle et l'intégrité de son territoire notamment au Xinjiang, province très riche en matières premières et carrefour des routes d'hydrocarbures. Sur le plan international, la Chine souhaite développer les pays limitrophes (Afghanistan, Kazakhstan, Tadjikistan, Kirghizstan) pour réduire l'instabilité politique. Elle veut aussi concurrencer la Russie, notamment dans les relations internationales dans cet espace.

C - Liens Chine-Asie du Sud-Est et Chine-Asie du Sud

1 - Corridors de développement de la région du Grand Mékong (Birmanie, Laos...)

Cela concerne l'Asie du Sud-Est (Myanmar, Thaïlande, Cambodge, Laos, Vietnam, Malaisie, Singapour). La Chine veut développer des corridors en bénéficiant des cinq triangles de croissance de la région, en développant par exemple des infrastructures ferroviaires à grande vitesse coûteuses. Mais ces projets sont freinés par la réticence de ces pays à trop dépendre de la Chine.

2- Corridor transpakistanaï : du Xinjiang au port de Gwadar

Dès 2016 est lancé un projet pharaonique : le China-Pakistan Economic Corridor (CPEC). Il s'agit d'un couloir économique Chine-Pakistan (China-Pakistan Economic Corridor - CPEC) reliant l'Himalaya à la mer d'Arabie en passant par le Xinjiang, avec deux axes pakistanaï : Islamabad-Karachi et Islamabad-Gwadar. Il s'agit de 3 000 km jalonnés de centres commerciaux, clubs divers et variés, complexes sportifs, zones commerciales et financières, complexe portuaire... qui ne bénéficient pas à la population locale et se heurtent aux tensions politiques.

II - Route de la soie maritime

A - Aménagement de ports en Asie du Sud-Est et autour de l'océan Indien : la « stratégie du collier de perles »

Les routes maritimes transportent 80 à 90 % des marchandises mondiales. La stratégie de la Chine est donc de construire des ports le long de ces routes. Elle vise spécialement celles de l'océan Indien qui se distingue pour l'acheminement de pétrole, gaz et pêcheries. C'est ainsi l'un des principaux espaces d'investissement de la Chine. Elle a participé à l'exploitation et la construction de 42 ports commerciaux étrangers dans 34 pays différents. Elle justifie ces implantations pour des raisons de sécurité maritime dans cette zone fragile, d'intérêts économiques dans cette région clef et stratégiques pour son ouverture vers l'Occident. Les médias américains et indiens qualifient cette politique de « stratégie des colliers de perles ».

B- Tensions en mer de Chine du Sud (Philippines, Vietnam, Indonésie)

La mer de Chine du Sud est un lieu de fortes tensions. Il y a des îles inhabitées dans lesquelles dorénavant des militaires chinois se sont installés. Il y a une revendication chinoise dans une grande partie de cet espace, concernant leur ZEE et les 200 miles marins, qui se superpose avec d'autres revendications, comme celles du Vietnam et des Philippines.

L'Indonésie a la plus grande mer intérieure, par laquelle passe 40 % du trafic maritime mondial. Elle veut faire de cet espace un axe mondial au carrefour des océans Indien, Pacifique, et de la mer de Chine. Mais elle est menacée par la Chine, le premier partenaire économique de l'Indonésie, qui souhaite augmenter sa part d'importations et garder la majorité de la première part d'infrastructures, telle la ligne de chemin de fer entre Jakarta et Bandung. L'Indonésie risque ainsi la dépendance vis-à-vis de la Chine concernant les financements, les matières premières et les produits manufacturés.

C- Renforcement de la « Chinafrique »

La Chine relance fortement ses projets en Afrique après ceux des années 1960. Elle y développe son soft power par son économie et sa diplomatie. Elle cherche à devenir le leader mondial des pays en développement.

D- Implantations chinoises en Méditerranée

Pour s'implanter en Méditerranée, la Chine s'appuie notamment sur Monaco, vue comme un modèle d'échanges entre petits et grands pays, la France, qui entretient des relations anciennes depuis 1964, et l'Italie, vue comme un pont entre les civilisations occidentales et orientales. L'Italie veut saisir cette opportunité pour se développer, comme la Chine en Afrique, et jouer un rôle majeur dans les routes de la soie dans cet espace méditerranéen.

© **Damien Gillot pour *Historiens & Géographes*, 02/06/2022. Tous droits réservés.**

Notes

[1] Professeur d'Histoire-Géographie-E.M.C. (Dijon).