

DIPLOMATIE

N°90

AFFAIRES STRATÉGIQUES ET RELATIONS INTERNATIONALES

Les nouvelles ROUTES DE LA SOIE

Forces et faiblesses d'un projet planétaire

DOM. 9,95 € CANADA 13,50 \$ CAN. ETATS UNIS 12,95 \$ BELGIQUE/LUXEMBOURG/ITALIE/ESPAGNE/PORTUGAL/ALLEMAGNE/AUTRICHE/POLONIE/GRÈCE : 9,95 €
SUISSE 12 CHF LIBAN 19 500 LBS MAROC 90 000 MAD HONG KONG 12,95 € NOUVELLE-CALÉDONIE/POLYNÉSIE FRANÇAISE : 17 500 CFP CAMEROUN/CÔTE D'IVOIRE/
GABON/SENEGAL 6 000 CFA JAPON 2 400,00 ¥



POINTS CHAUDS

L'Initiative des 3 mers, Vénézuéla, Catalogne, Chypre...

GÉOPOLITIQUE

L'Afrique des Grands Lacs

GÉOÉCONOMIE

Le triangle de croissance singapourien

M 05660 - 90 - F: 8,95 € - RD

Retrouvez-nous sur Arelon24.news



6 / POINTS CHAUDS

- 08 - ANALYSE L'Initiative des trois mers, un nouveau terrain d'affrontement majeur russo-américain
- 14 - ANALYSE Chypre : vers la perpétuation de la partition ?
- 19 - ENTRETIEN Vénézuéla : le « madurisme » profite des divisions de l'opposition
- 24 - ENTRETIEN Crise catalane : qu'attendre des élections de décembre 2017 ?
- 29 - ANALYSE Cartographie géopolitique du contexte sécuritaire européen



34 / DOSSIER

- 36 - ANALYSE L'initiative « Belt and Road », stratégie chinoise du « Grand Jeu » ?
- 41 - CARTOGRAPHIE Axes des nouvelles routes de la soie
- 42 - ANALYSE L'Asie centrale au cœur des rivalités impériales russes et chinoises
- 47 - PORTFOLIO La Chine et le Caucase du Sud
- 48 - ANALYSE L'Europe du Sud-Est et les « nouvelles routes de la soie », dynamique sans retour ?
- 52 - ANALYSE Djibouti, porte d'entrée africaine des nouvelles routes de la soie
- 54 - ANALYSE L'administration Trump au défi des routes de la soie
- 58 - ANALYSE Les nouvelles routes de la soie : rêve chinois, cauchemar indien



62 / GÉOPOLITIQUE

- 64 - ANALYSE Tragédie grecque dans les Grands Lacs
- 69 - PORTFOLIO Contentieux et controverses empoisonnent les relations franco-rwandaïses
- 70 - ANALYSE Comprendre la persistance de l'insécurité dans la région des Grands Lacs
- 74 - ANALYSE Grands Lacs : perspectives économiques
- 77 - PORTFOLIO Les Grands Lacs ont soif d'énergie



78 / GÉOÉCONOMIE

- 80 - ANALYSE Le triangle de croissance Indonésie-Malaisie-Singapour : quelles complémentarités ?
- 86 - ANALYSE Les limites d'un modèle : l'absence de gouvernance transfrontalière



92 / ALERTES DE SÉCURITÉ

- 92 - CARTOGRAPHIE Alertes de sécurité dans le monde



96 / LECTURES



analyse



Par **Éric Mottet** (coordinateur de ce dossier pour *Diplomatie* n° 90), professeur à l'Université du Québec à Montréal, codirecteur de l'Observatoire de l'Asie de l'Est, codirecteur du Conseil québécois d'études géopolitiques (CQEG) et chercheur associé à l'Institut de recherche sur l'Asie du Sud-Est contemporaine (IRASEC) et **Frédéric Lasserre**, professeur à l'Université Laval et directeur du CQEG.

Photo ci-dessus :
Le 14 mai 2017, le président chinois, Xi Jinping, et son épouse guident les 29 chefs d'État ou de gouvernement invités au lancement officiel du forum *One Belt One Road* (OBOR), également appelé « nouvelle route de la soie ». À cette occasion, Pékin a annoncé que la Chine allait investir 113 milliards d'euros dans des projets favorisant à la fois la croissance économique et le développement durable. (© Xinhua/Liu Weibing)

L'initiative « *Belt and Road* », stratégie chinoise du « Grand Jeu » ?

Relier la Chine au reste du monde via un réseau complexe et multimodal d'infrastructures, telle est l'ambition du projet BRI. Assorti de financements colossaux, ce plan pharaonique attire les acteurs publics et privés le long des itinéraires proposés tout autant qu'il suscite leur méfiance quant à ses conséquences géopolitiques.

De puis qu'il est devenu secrétaire général du Parti communiste chinois en 2012 puis président en 2013, Xi Jinping a lancé une série d'initiatives stratégiques à l'intérieur du pays ainsi qu'à l'étranger. Toutes visent à garantir la stabilité politique et la croissance économique du pays, tout en asseyant la Chine comme un nouvel acteur majeur au niveau international. La démarche la plus notable est sans doute la vision stratégique d'une nouvelle route de la soie, aujourd'hui plus souvent dénommée l'initiative « *One Belt, One Road* », rebaptisée *Belt and Road Initiative* (BRI) en 2017. Invoquant l'imagerie historique de l'ancienne route de la soie,

le projet BRI prévoit la construction d'imposantes infrastructures reliant la Chine au reste du monde. L'objectif est de renforcer les échanges commerciaux et d'améliorer la connectivité entre la Chine et l'Afrique, l'Eurasie, l'Europe, le Moyen-Orient ainsi que l'Asie du Sud et du Sud-Est. Si quelques éléments de ces nouvelles routes de la soie sont déjà en place ou en cours de construction, l'essentiel du projet n'existe pour l'instant que sur le papier. Néanmoins, cette volonté de connectivité capte l'attention de la communauté internationale. Les États, les entreprises ainsi que les populations le long des itinéraires proposés sont attirés par les moyens colossaux qui, selon les



discours de Pékin, seront mobilisés afin de concrétiser cette vision. Dans le même temps, ils restent attentifs aux conséquences géopolitiques liées au fait de devenir un nœud sur ces voies de liaison tournées vers la Chine.

Annoncé lors d'un discours au Kazakhstan, le projet BRI comporte deux composantes : une terrestre, la *Silk Road Economic Belt* (SREB), et la *Maritime Silk Road* (MSR). À la différence de nombre d'initiatives précédentes, la Chine appuie son projet sur des fonds importants.

Le projet BRI est un assemblage complexe, très ambitieux, comprenant plusieurs dimensions, avec des volets en transports, en finances, de politique douanière, de collaboration politique. Il propose ainsi :

- un important volet terrestre, ferroviaire et routier (*Silk Road Economic Belt*) ;

“ Il s’agit d’un cadre souple de projets à géométrie variable, qui permet d’en inclure de nouveaux et qui peut aussi voir certains d’entre eux ne pas aboutir. ”

- un volet maritime (*21st Century Maritime Silk Road*) avec la promotion de deux axes – Chine-Malacca-Suez et, depuis 2017, la route maritime du Nord ;

- une coopération économique renforcée, comprenant un commerce plus libre et une intégration douanière, une intégration financière, et une coordination des politiques économiques ;

- une coopération énergétique avec le renforcement de l'interconnexion énergétique, passant notamment par la construction d'infrastructures de transport (oléoducs et gazoducs) et de production (barrages) ;

- une coopération visant à renforcer les liens entre les populations (*people to people bond*), passant par de meilleures infrastructures de télécommunications, l'harmonisation des programmes d'enseignement, la promotion du tourisme, la coopération dans le secteur de la santé et un volet culturel avec la construction de musées consacrés à l'histoire de la route de la soie dans les pays traversés par l'initiative *Belt and Road*.

Ce programme semble évidemment extrêmement ambitieux et couteux. Les estimations varient et chiffrent le coût de l'ensemble de ces chantiers à entre 4000 et 26 000 milliards de dollars, que la Chine n'a pas l'intention de financer seule : les pays bénéficiaires des projets devront eux aussi contribuer à leur financement, en empruntant les capitaux nécessaires, ce qui pose la question de leur solvabilité sur des marchés financiers qui seraient très sollicités.

À court terme, la BRI vise avant tout la promotion de corridors de transport, sur mer avec la *Maritime Silk Road*, et sur terre avec la promotion de six corridors terrestres, ferroviaires et routiers, entre la Chine et l'Europe, l'Asie centrale, le Moyen-Orient, l'Asie du Sud et l'Asie du Sud-Est. Plusieurs projets sont déjà en partie en cours de réalisation, d'autres sont étudiés.

Route maritime : développer un réseau de ports

Le premier aspect du volet transport vise à renforcer la position des entreprises chinoises dans le développement d'un réseau portuaire entre la Chine et l'Europe via la route traditionnelle du détroit de Malacca et du canal de Suez, mais comprend aussi le développement de ports en Afrique. Plus récemment, les projets chinois en Arctique, essentiellement le long de la route maritime du Nord en Sibérie, ont été intégrés à ce volet maritime, soulignant ainsi le côté opportuniste du projet : il s'agit d'un cadre souple de projets à géométrie variable, qui permet d'en inclure de nouveaux et qui peut aussi voir certains d'entre eux ne pas aboutir. À noter aussi que les projets actifs de nombreuses entreprises chinoises dans le développement portuaire en Amérique centrale (projet du canal du Nicaragua ; prises de participation effectives dans les ports de Cristobal et de Colon de part et d'autre du canal de Panama) ne font pas partie, à ce jour, du projet BRI.

Le développement de ce volet maritime comporte essentiellement la prise de participation d'entreprises chinoises dans la gestion de ports le long de la route maritime principale,



ou la construction de terminaux portuaires en mode *Build, Own, Operate, Transfer* (BOOT, Construction-Possession-Exploitation-Transfert (11)), assurant aux opérateurs chinois la main sur la gestion des terminaux dans le long terme et leur permettant ainsi de contrôler le développement du terminal. Mentionnons ainsi la fameuse prise de contrôle du port grec du Pirée par l'entreprise de transport maritime Cosco, avec comme objectif de le transformer en porte d'entrée des produits chinois dans l'Europe méditerranéenne ; mais aussi l'acquisition d'une participation majoritaire dans le troisième terminal de conteneurs de la Turquie, Kumpart, par Cosco, China Merchant Holdings et CIC Capital. On recense de nombreux autres investissements chinois de grande ampleur dans les infrastructures portuaires : la reconstruction du port de Gwadar au Pakistan, plaque tournante du corridor économique Chine-Pakistan, avec un bail de 43 ans jusqu'en 2059 ; les investissements majeurs dans les ports de Bagamoyo en Tanzanie pour 10 milliards de dollars, de Mombasa au Kenya, de Hambantota au Sri Lanka – la compagnie China Merchants Port Holding (CMPH) acquérant 85 % du capital pour 1,12 milliard de dollars –,

Photo ci-dessus :

Le brise-glace chinois *Xue Long* effectuant une expédition en Arctique, à l'été 2012. Pour Pékin, le transport de marchandises vers l'Europe via l'Arctique réduit les distances de 20 à 30 % et constitue par conséquent un enjeu stratégique dans le cadre du développement des nouvelles routes de la soie. Pékin investit également dans l'exploitation des ressources de la région, comme l'illustrent les projets d'infrastructures minières au Canada et au Groënland, les projets gaziers en Russie et l'annonce récente d'un investissement potentiel de 43 milliards de dollars pour le GNL en Alaska. (© Chinare5)



dans le terminal de conteneurs du port de Colombo (500 millions de dollars d'engagement de la part de CMPH), de Djibouti (avec encore une prise de participation à hauteur de 185 millions de dollars de CMPH), de Manille et Cebu (Philippines)... Pour certains analystes, cette stratégie permet de raccrocher la route maritime de la soie au projet de « collier de perles », comme en attesteraient l'ouverture en 2017 d'une base militaire chinoise à Djibouti et les escales de navires de guerre chinois à Gwadar. À court terme, le développement d'infrastructures commerciales semble la priorité, et rien ne prouve l'existence de cette stratégie militaire chinoise. À plus long terme, l'intégration de cette volonté de développement portuaire à une stratégie navale militaire n'est pas à exclure.

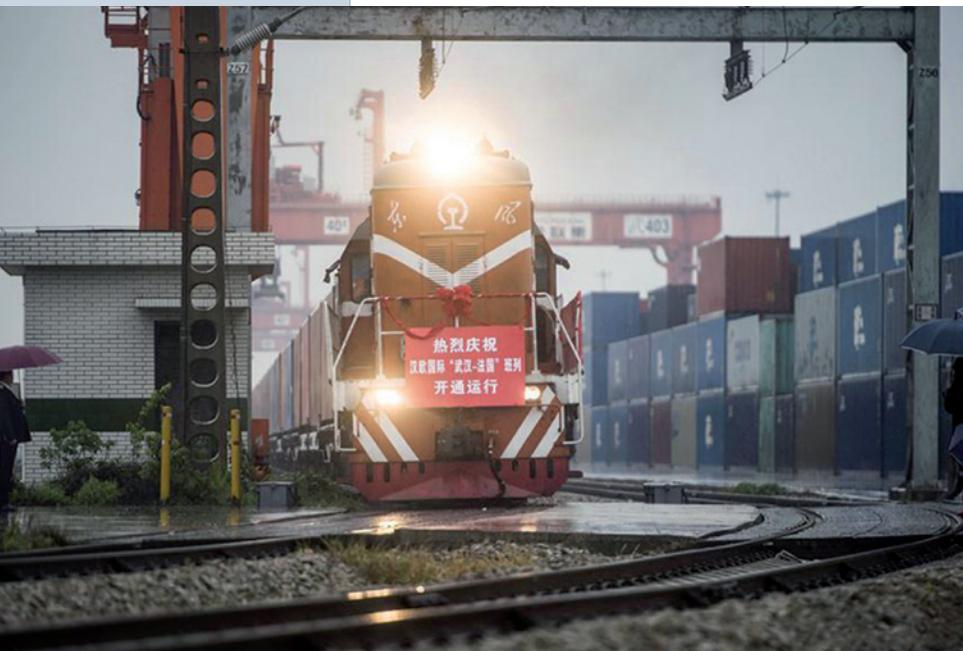
Routes terrestres : six corridors stratégiques

La Chine veut tirer pleinement profit des avantages comparatifs des régions parties prenantes en adoptant une stratégie proactive d'ouverture ainsi que de renforcement de l'interaction en Asie. L'initiative des routes de la soie est divisée en six corridors reliant la Chine à l'Europe et couvrant tout le continent [voir p. 41]. Les infrastructures ferroviaires

d'une compagnie chinoise, la China Overseas Port Holding Company Pakistan.

Trois corridors secondaires doivent compléter le réseau de routes terrestres : le corridor Chine-Mongolie-Russie, le corridor Bangladesh-Chine-Inde-Myanmar (BCIM) – le moins avancé des six corridors faute d'accord transnational – et enfin

“ L'axe principal de la BRI (ou route du Nord), désigne le réseau de chemin de fer et de gazoducs qui devraient à terme couvrir l'Eurasie et connecter la Chine à l'Europe via la Mongolie, la Russie et le Kazakhstan (corridor Eurasiatique ou Chine-Kazakhstan-Russie). ”



le corridor Chine-Indochine, via le Nord du Laos, à travers la construction d'une nouvelle ligne nécessitant de nombreux ouvrages d'art.

L'Asie du Sud-Est intégrée à travers le corridor indochinois

La future ligne Boten-Vientiane, au Laos, fait partie de la Belt and Road Initiative, qui ne se limite pas à l'espace antique de la route de la soie, mais va bien au-delà, avec la prise en compte des pays de l'ASEAN. L'aspect le plus visible des nouvelles routes de la soie, ce sont les investissements de la China Railway Group Limited dans de nouvelles voies ferroviaires, dont le Kunming-Singapour. Le corridor Chine-Indochine complète la ceinture économique en se raccordant au programme du Grand Mékong, c'est-à-dire à la partie péninsulaire de l'Asie du Sud-Est où la Chine cherche à développer le fret ferroviaire (et maritime) pour accéder plus facilement à l'océan Indien, ce qui permet de contourner la mer de Chine méridionale, région stratégiquement instable.

Maintes fois annoncés et reportés depuis 2010, les travaux de la ligne Boten-Luang Prabang-Vientiane ont été entamés début 2017. Son tracé de 414 kilomètres devrait comprendre 32 gares (dont 21 opérationnelles dès l'inauguration), 75 tunnels (198 km) et 167 ponts (62 km) sur le chemin le plus direct en direction de Bangkok, via Nong Khai (Thaïlande) (2), puis Kuala Lumpur (Malaisie) et Singapour, grâce à la construction d'un TGV entre ces dernières. Jusqu'alors, le gel du projet était lié à des raisons financières, techniques et administratives entre le Laos, la Chine et la Thaïlande. Ces travaux, pilotés par la China Railway Group Limited (3), notamment dans les provinces de Luang Namtha (Boten) et Luang Prabang, consistent principalement dans le percement des tunnels. La ligne de chemin de fer, doublée d'une autoroute, devrait être inaugurée en 2021. Largement relayé dans la presse nationale et internationale, le cout du projet Boten-Vientiane s'élève à près de 6 milliards de dollars ; le Laos et la Chine ont convenu d'un partage 30 %-70 %. Pour démarrer la construction, le Laos a apporté

semblent bénéficier d'une conjoncture politique et commerciale porteuse.

Son axe principal (ou route du Nord), désigne le réseau de chemin de fer et de gazoducs qui devraient à terme couvrir l'Eurasie et connecter la Chine à l'Europe via la Mongolie, la Russie et le Kazakhstan (corridor Eurasiatique ou Chine-Kazakhstan-Russie). Certaines infrastructures de ces corridors existent déjà et sont utilisées quotidiennement par des trains de marchandises reliant la Chine à plusieurs villes européennes.

Les deux autres axes d'importance de l'initiative terrestre sont le corridor central qui relie le grand Ouest chinois à l'Asie centrale et au Moyen-Orient vers la Turquie via l'Iran, et le corridor Chine-Pakistan (CEPC), ou route méridionale, allant de la province chinoise du Xinjiang au port en eau profonde pakistanais de Gwadar, officiellement placé sous le contrôle

Photo ci-dessus :

Un train de marchandises à destination de la ville française de Lyon quitte Wuhan, dans la province chinoise du Hubei (centre), le 6 avril 2016. Moins cher que l'avion (de 80 %) et deux fois plus rapide que le transport maritime, le train constitue un enjeu stratégique, avec un fort potentiel de développement. (© Xinhua/Xiao Yijiu)



715 millions de dollars, alors que le reste de la somme (1,67 milliard de dollars) provient de la Banque chinoise de développement (China Development Bank) (4). Concernant l'engagement financier du Laos, 250 millions de dollars proviennent directement de son budget national (5) (50 millions par an durant les

zone tampon large de 20 à 50 m de part et d'autre de la voie de chemin de fer sur l'ensemble du tracé entre Boten et Vientiane.

Enfin, le corridor économique ferroviaire traversant le Nord du Laos doit permettre, d'une part, de réduire les coûts de transport intra-laotien, et, d'autre

“ La Chine souhaite réorganiser l'Asie sur la base d'un système de partenariats politiques et économiques dont elle serait au cœur, et non plus sur celle du système d'alliance de sécurité et économique américain, qu'elle considère illégitime. ”

part, d'assurer le transport du fret entre les provinces chinoises de l'intérieur et les marchés étrangers d'Asie du Sud-Est (Thaïlande, Malaisie, Singapour, etc.).

part, d'assurer le transport du fret entre les provinces chinoises de l'intérieur et les marchés étrangers d'Asie du Sud-Est (Thaïlande, Malaisie, Singapour, etc.).

part, d'assurer le transport du fret entre les provinces chinoises de l'intérieur et les marchés étrangers d'Asie du Sud-Est (Thaïlande, Malaisie, Singapour, etc.).

Les défis géopolitiques et géoéconomiques des nouvelles routes de la soie

La Chine souhaite réorganiser l'Asie sur la base d'un système de partenariats politiques et économiques dont elle serait au cœur, et non plus sur celle du système d'alliance de sécurité et économique américain, qu'elle considère illégitime. Il s'agit d'un objectif de long terme que Xi Jinping voudrait voir réalisé d'ici à 2049 (date qui coïncide avec le centième anniversaire de la RPC). Son

succès permettrait à Pékin d'asseoir définitivement son nouveau statut de puissance mondiale, qui reste à ce jour incomplet, notamment sur le plan militaire. Mais la réalisation des nouvelles routes de la soie reste complexe, malgré la volonté affichée par Xi Jinping. Les défis en Chine et à l'étranger sont nombreux et la construction des nombreuses infrastructures ne permettra pas à elle seule de produire des effets politiques à long terme.

Premièrement, la réalisation des nouvelles routes de la soie nécessite des financements colossaux. En tant qu'initiatrice et conceptrice de l'initiative, la Chine aurait jusqu'à présent débloqué aux environs de 1000 à 1400 milliards de dollars pour financer la réalisation de l'initiative, mais le total plausible des investissements jugés nécessaires d'ici 2049 est estimé à environ deux fois le PIB annuel de la Chine (de 12 300 milliards en 2017). L'initiative *Belt and Road* a donc aussi pour mission de fournir et d'élaborer des solutions de financement. Les moyens financiers annoncés par la Chine sont apportés par une multitude d'acteurs, à la fois publics et privés, dont la China Development Bank (900 milliards), le Fonds des routes de la soie (40 milliards), la Banque asiatique d'investissement pour les infrastructures (7) (50 milliards), la Nouvelle banque de développement des BRICS (8) (10 milliards), mais aussi des fonds libellés en or (Shandong Gold Group, Shaanxi Gold Group, etc.) (9), etc. Cependant, bien que la Chine soit le maître d'ouvrage des nouvelles routes de la soie, elle aura nécessairement besoin du financement des banques commerciales étrangères.

Photo ci-dessus :
Privatisé et acheté par la compagnie chinoise Cosco Shipping jusqu'en 2052, le port grec du Pirée constitue aujourd'hui la porte d'entrée de la Chine en Europe, dans le cadre du développement de la nouvelle route de la soie. Pékin entend faire du Pirée un port capable d'accueillir des navires de gros tonnage, un centre international de transit de marchandises. (© Shutterstock/Milan Gonda)

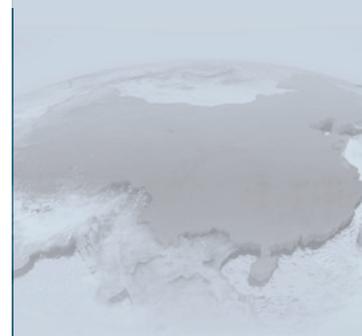


Photo ci-dessous :
Le 26 novembre 2017, des marins chinois du navire hôpital *Peace Ark* font escale dans le port tanzanien de Dar es Salaam. En octobre 2015, la Tanzanie a entamé la construction d'un port et d'une zone économique spéciale pour un coût total estimé à 10 milliards de dollars, financé par la Chine et le sultanat d'Oman. L'enjeu est de faire de ce pays d'Afrique de l'Est un hub commercial régional. (© Xinhua/Jiang Shan)





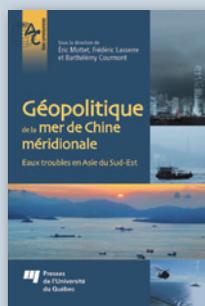
Photo ci-contre :

Vue sur l'autoroute du Karakorum, qui traverse le massif montagneux du même nom pour relier les régions enclavées de l'Ouest chinois au port pakistanais de Gwadar, au Pakistan. Elle constitue une des sections du *China-Pakistan Economic Corridor*, un axe de transport terrestre développé dans le cadre du projet de la nouvelle route de la soie. (© Shutterstock/ khlwangchao)



Pour aller plus loin

• Éric Mottet, Frédéric Lasserre et Barthélémy Courmont (dir.), *Géopolitique de la mer de Chine méridionale*, Québec, Presses de l'Université du Québec, « Asies contemporaines », août 2017.



• Éric Mottet, Frédéric Lasserre et Barthélémy Courmont (dir.), *La Chine et le monde : quelles nouvelles relations, quels nouveaux paradigmes ?*, Québec, Presses de l'Université du Québec, « Asies contemporaines », 2015.

Or, ces dernières ne semblent guère enclines à financer l'initiative chinoise, jugeant les énormes projets d'infrastructures peu rentables à court et moyen terme. Pour les attirer dans le projet BRI, la Chine a donc entrepris d'accélérer l'ouverture de son secteur bancaire et financier aux investisseurs étrangers, sans grand succès notable pour l'instant. Deuxièmement, la province du Xinjiang est l'une des provinces clefs des nouvelles routes de la soie. Trois des six corridors économiques terrestres devraient passer par elle. Cependant, cette région met en lumière les tensions interethniques et interreligieuses et les difficultés internes au pays (Tibet, Mongolie-intérieure). La Chine n'est pas à l'abri de révoltes des Ouïghours, de confession musulmane, dans l'immense territoire du Xinjiang qui tarde à voir la croissance économique se traduire en développement, ou encore dans les zones urbaines (notamment la capitale Urumqi), où les écarts culturo-économiques créent des frustrations envers la communauté han. Les revendications nationalistes ouïghoures de plus en plus fermes et les nouvelles formalités de sécurité mises en place par Pékin afin de prévenir la radicalisation de cette communauté (limitation des déplacements, prélèvements de sang, récoltes de données biométriques) sont autant de problèmes qui pourraient ralentir les échanges entre le Xinjiang et les pays d'Asie centrale. Troisièmement, les menaces sécuritaires se sont intensifiées tout au long du tracé des nouvelles routes de la soie. Que ce soit au Moyen-Orient, en Asie

centrale, en Asie du Sud, en Asie du Sud-Est ou dans d'autres régions qui font partie de l'initiative, le terrorisme pourrait bloquer l'aménagement des six corridors terrestres et la piraterie en faire de même pour les routes maritimes. Sans conteste, l'Asie centrale et du Sud, régions essentielles pour les projets d'interconnectivité terrestres et maritimes, sont confrontées à de graves problèmes liés au terrorisme, plusieurs pays étant régulièrement frappés par des attaques de groupes islamistes et/ou de mouvements indépendantistes. L'intégration de plusieurs régions dans l'initiative chinoise nécessite donc plus de sécurité et de participation des minorités qui, pour certaines, sont en conflit armé avec le pouvoir central. Enfin, par sa nature, l'initiative *Belt and Road* est un projet qui fait la promotion du libre-échange : les infrastructures terrestres, maritimes, énergétiques et de communications ont pour objectif d'accélérer et de faciliter les échanges mondiaux. Or, après des décennies de développement rapide, nous assistons à un reflux de la mondialisation. Le *Brexit* et la montée du populisme dans bien des lieux du monde ont entraîné une stagnation du processus d'intégration régional et multilatéral ainsi que l'instauration de politiques protectionnistes. À court terme, le fait que les États-Unis se soient retirés des négociations du partenariat transpacifique (TPP) – ce qui signifie la mort d'un projet concurrent – peut être bénéfique pour l'initiative chinoise. Mais c'est aussi une source de préoccupations pour Pékin.

Le protectionnisme commercial et l'isolationnisme font peser des incertitudes sur l'investissement étranger et la coopération internationale, fondements mêmes de la *Belt and Road Initiative*, qui reste avant tout un projet de développement des échanges commerciaux dans le monde.

Bien qu'il s'agisse d'une initiative chinoise, la réussite des nouvelles routes de la soie ne dépend pas entièrement de Pékin. Les défis et obstacles sont non seulement multiples, mais la liste semble s'allonger jour après jour, rançon de la gloire pour un pays qui s'est progressivement invité dans le cercle des grandes puissances, au point de devenir un véritable pôle de l'activité économique mondiale. Toutefois, la Chine semble désormais capable de peser suffisamment sur la scène internationale pour faire avancer son projet.

Éric Mottet et Frédéric Lasserre

Notes

- (1) Contrat par lequel un opérateur se voit confier le financement et la construction d'un projet d'infrastructure puis possède et exploite cette infrastructure dont il pourra récupérer les coûts d'investissement, d'exploitation et d'entretien, plus une marge bénéficiaire prédéterminée, par l'application de tarifs, redevances et autres charges, à tout usager. L'actif est transféré à l'autorité contractante à l'expiration du contrat. [Ndlr d'après www.economie.gouv.fr]
- (2) La Thaïlande développe un réseau ferroviaire avec le Laos via deux projets ferroviaires dans le Nord-Est. Le premier projet consiste à doubler la voie de chemin de fer existante (fret), alors que le second projette la construction d'une ligne à haute vitesse (jusqu'à 250 km/h) en partenariat avec la Chine, qui reliera la ville chinoise de Kunming à Bangkok, précisément via les deux tronçons laotiens, c'est-à-dire le Boten-Vientiane (414 km) en construction et le Vientiane-Nong Khai (3,5 km) en service depuis 2009 (10 minutes de trajet via le pont de l'Amitié lao-thaïlandaise).
- (3) La Laos-China Railway Company Limited, une compagnie sino-laotienne (joint-venture) a été créée pour construire et exploiter la nouvelle ligne Boten-Vientiane.
- (4) La China Development Bank aurait d'ores et déjà débloqué près de 890 milliards de dollars pour l'initiative *Belt and Road*.
- (5) D'après les estimations du FMI, le budget de l'État laotien s'élevait en 2016 à 13,7 milliards de dollars.
- (6) <http://s.nikkei.com/2A1lpmj>
- (7) La quote-part de la Chine est de 29,8 %.
- (8) La Chine devrait verser 41 milliards de dollars (sur 100 milliards au total) au financement du capital.
- (9) Christian Vicenty, « Les nouvelles routes de la soie : ambitions chinoises et réalités géopolitiques », *Géoéconomie*, n° 81, 2016.

OFFRE SPÉCIALE D'ABONNEMENT

Chaque mois, découvrez dans nos magazines
DIPLOMATIE (6 n°/an) & LES GRANDS DOSSIERS DE DIPLOMATIE (6 n°/an)
le meilleur de la géopolitique et des affaires internationales

OUI, JE M'ABONNE OU J'ABONNE UN(E) AMI(E) :

OFFRE N°1
ABONNEMENT À DIPLOMATIE



1 AN D'ABONNEMENT • 6 NUMÉROS

France métrop. 40€ DOM/TOM/Europe 55€ Reste du monde 70€

2 ANS D'ABONNEMENT • 12 NUMÉROS

France métrop. 70€ DOM/TOM/Europe 100€ Reste du monde 130€

OFFRE N°2
ABONNEMENT AUX GRANDS DOSSIERS DE DIPLOMATIE



1 AN D'ABONNEMENT • 6 NUMÉROS

France métrop. 45€ DOM/TOM/Europe 60€ Reste du monde 75€

2 ANS D'ABONNEMENT • 12 NUMÉROS

France métrop. 80€ DOM/TOM/Europe 110€ Reste du monde 140€

OFFRE N°3
ABONNEMENT À DIPLOMATIE + LES GRANDS DOSSIERS DE DIPLOMATIE



1 AN D'ABONNEMENT • 12 NUMÉROS

France métrop. 75€ DOM/TOM/Europe 105€ Reste du monde 135€

2 ANS D'ABONNEMENT • 24 NUMÉROS

France métrop. 140€ DOM/TOM/Europe 200€ Reste du monde 260€

Offres valables jusqu'au 31/03/2018 dans la limite des stocks disponibles

MES COORDONNÉES

M. M^{me} M^{lle} Nom.....

Prénom.....

Adresse.....

Code postal..... Ville.....

Pays.....

Téléphone.....

E-mail.....

JE RÈGLE MON (MES) ABONNEMENT(S) PAR :

chèque bancaire ou postal, libellé en euros (à l'ordre d'AREION)

par carte bancaire (VISA/ Mastercard)

Date et signature (obligatoires)

N° de carte ____/____/____/____

Date d'expiration ____/____

Cryptogramme ____

(3 derniers chiffres au dos de la CB)

Conformément à la loi Informatique et Libertés du 6.01.1978, vous disposez d'un droit d'accès et de rectification des données vous concernant. Les renseignements demandés sont réservés au traitement de votre commande. Par notre intermédiaire, vous n'êtes pas amené à recevoir de propositions émanant d'autres sociétés.



Passez votre commande sur notre boutique sécurisée

areion24.news



À renvoyer par courrier à :

MAGAZINE DIPLOMATIE - SERVICE ABONNEMENT
c/o BACK-OFFICE PRESS -12350 PRIVEZAC

Vous pouvez également vous abonner sur Internet : www.geostrategique.com