

Les Nouvelles routes de la soie :  
*Ambitions, stratégie d'influence et réalités*  
*géostratégiques*

**Mathilde Pestel**

Février 2023

Note d'analyse no. 83



**Les Nouvelles routes de la soie :**  
***Ambitions, stratégie d'influence et réalités géostratégiques***

Mathilde Pestel

© 2023 Centre d'étude des crises et conflits internationaux

Le CECRI ne prend pas de position institutionnelle sur des questions de politiques publiques. Les opinions exprimées dans la présente publication n'engagent que les auteurs cités nommément.

Direction :  
Tanguy Struye de Swielande

Centre d'étude des crises et conflits internationaux  
Université catholique de Louvain  
Place Montesquieu 1, bte L2.08.07  
1348 Louvain-la-Neuve  
Belgique  
[www.cecrilouvain.be](http://www.cecrilouvain.be)

Photo de couverture : Illustration d'une route montagneuse situé dans le Xian autonome tadjik de Taxkorgan, dans le Xinjiang en Chine superposée au drapeau chinois.

*Photo prise par 光曦 刘 (Guangxi Liu) le 29 mai 2022.*

Mathilde Pestel est étudiante au sein du Master 2 Histoire – Relations internationales parcours sécurité et défense à l'Université Catholique de Lille. Elle a rédigé un premier mémoire portant sur la question sécuritaire en Asie du Nord-Est et l'impact de la montée en puissance chinoise dans la région. Elle est également ancienne stagiaire du CECRI où elle a majoritairement travaillé sur la guerre de l'information menée par la Chine.



## Table des matières

<b>I. Introduction.....</b>	<b>6</b>
<b>II. Les nouvelles routes de la soie : entre terre et mer .....</b>	<b>7</b>
Les voies terrestres : entre Asie et Occident.....	7
Les voies maritimes : entre Eurasie et Afrique.....	9
<b>III. Une stratégie d'internationalisation des entreprises chinoises.....</b>	<b>12</b>
<b>IV. Un instrument au service des ambitions stratégiques chinoises .....</b>	<b>14</b>
<b>V. Covid-19, guerre en Ukraine, crise économique mondiale : qu'en est-il aujourd'hui ? .....</b>	<b>16</b>
<b>VI. Conclusion .....</b>	<b>18</b>
<b>Bibliographie .....</b>	<b>20</b>

## I. Introduction

Lancée à l'automne 2013 par le président Xi Jinping à l'occasion d'un discours à l'Université du Kazakhstan<sup>1</sup>, la nouvelle « ceinture économique de la Route de la soie » constitue l'un des projets commerciaux majeurs en ce premier quart de XXI<sup>e</sup> siècle. Largement inspirée des routes de la soie originelles, ce projet de grande envergure permettrait à la Chine de renforcer, à terme, son leadership tant régional qu'international.

« Si l'expression 'route de la soie' a une origine relativement récente, le concept de cet ensemble de réseaux de communication qui traversent l'Eurasie et qui ont permis pendant des siècles les échanges commerciaux et culturels sont bien plus anciens. »<sup>2</sup>. Cette « route de la soie » originelle remonterait, en effet, au II<sup>e</sup> siècle avant notre ère et aurait ainsi permis la découverte de l'Ouest par l'Est – et vice versa – ainsi que du centre de l'Asie aujourd'hui nommée Asie centrale. Cet ancien réseaux de voies de transports et de communication a également donné naissance à une réelle dynamisation des échanges culturels entre les deux extrémités du continent eurasiatique, nous ayant permis de grandes avancées dans des domaines tels que l'art ou les sciences.

La nouvelle route de la soie – *One Belt One Road (OBOR)* en anglais – s'entend ainsi comme un projet économique de grande envergure visant à « accroître la connectivité entre la Chine et l'Eurasie et multiplier les réponses gagnant-gagnant aux défis du développement et au manque d'infrastructures »<sup>3</sup>. Celle-ci comprend ainsi deux phases : une première fondée sur la mise en place d'une route terrestre s'étendant de l'Asie centrale à l'Europe occidentale, en passant par l'Europe orientale ; une seconde basée sur le déploiement d'un vaste réseau maritime s'appuyant sur différents ports situés en Asie du Sud-Est – et sur le sous-continent indien –, au Moyen-Orient, en Afrique, en Méditerranée avant de s'achever sur le continent européen. Initialement relativement restreint avec une soixantaine de pays sur la liste des participants, le projet OBOR s'envisage désormais à l'échelle mondiale. Il est devenu, par là-même, un des projets phares portés par Xi Jinping, alors au pouvoir depuis 2012.

En quoi consiste le projet des Nouvelles routes de la soie ? Qu'implique-t-il pour la Chine et le reste du globe ? Quels sont les enjeux géopolitiques liés à sa mise en place ?

Autant de questionnements auxquels il conviendra de trouver une réponse ici même autour d'un raisonnement construits autour de trois axes différents. Ainsi, un premier portera sur le plan géographique et logistique que représente la *Belt and Road Initiative (BRI)* – autre dénomination de l'OBOR – via une analyse de ses ambitions terrestres et maritimes. Un deuxième évoquera ses volets économique et financier au travers d'une analyse portant sur la stratégie d'internationalisation des entreprises chinoises. Un troisième se concentrera sur le prisme géostratégique, la BRI constituant un instrument au service des ambitions politico-diplomatiques chinoises. Et enfin, un quatrième portera sur l'état actuel de la BRI et son avenir incertain.

---

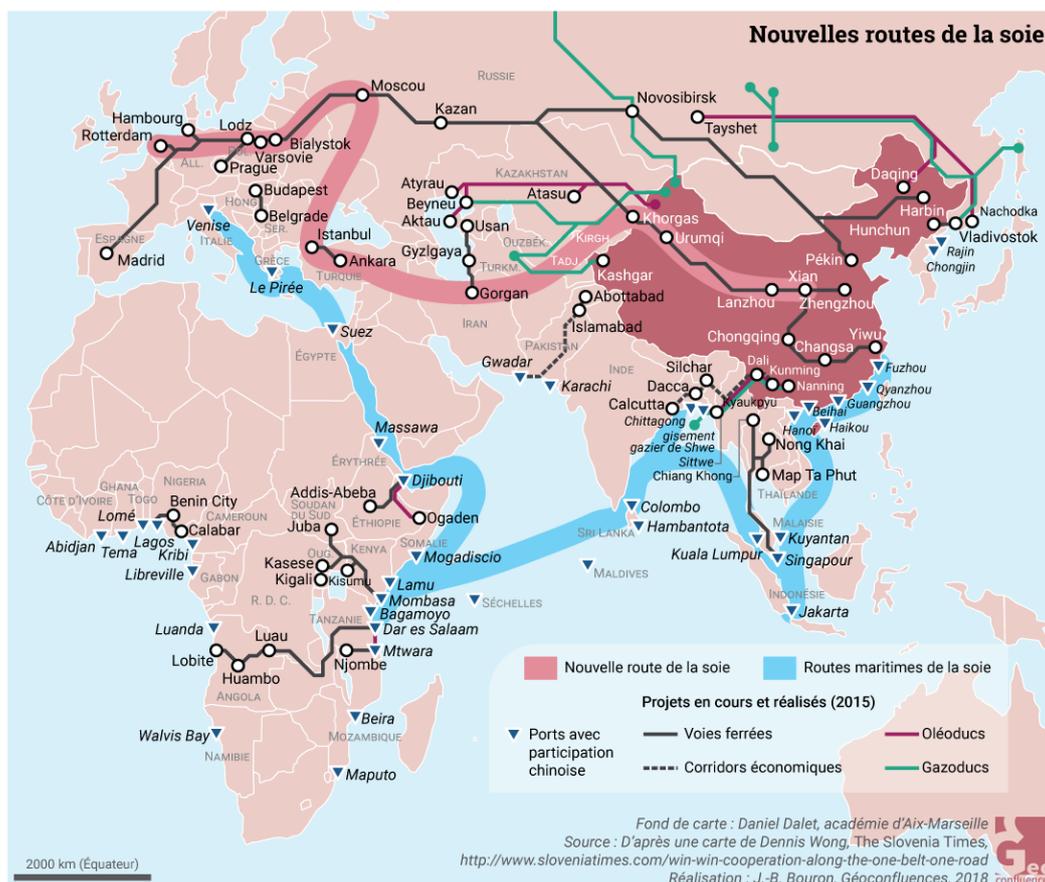
<sup>1</sup> Rouiaï, N. (2018, septembre). Routes de la soie, nouvelle route de la soie. *Géoconfluences*.

<sup>2</sup> Astarita, C., & Damiani, I. (2016). Géopolitique de la nouvelle route de la soie. *Géoéconomie*, 79(2), 57-94.

<sup>3</sup> Cabestan, J.-P. (2019). Les nouvelles routes de la soie. *Études*, Décembre(12), 19-30.

## II. Les nouvelles routes de la soie : entre terre et mer

Les nouvelles routes de la soie s'inscrivent ainsi dans le cadre d'un projet à deux niveaux : un premier qui concerne les voies terrestres et un second qui porte sur les voies maritimes. En ce sens, deux cartographies peuvent être établies, les points de chute divergeant entre ambitions terrestres et maritimes.



Fond de carte: Daniel Dalet, académie d'Aix-Marseille / Source: D'après une carte de Dennis Wong, The Slovenia Times / Réalisation: J.-B. Bouron, Géoconfluences, 2018

### Les voies terrestres : entre Asie et Occident

Malgré un fort développement des réseaux commerciaux aérien et maritime, la voie terrestre demeure le principal moyen de transport et d'échange de marchandises. C'est l'une des raisons pour lesquelles la Chine, dans le cadre de la *Belt and Road Initiative* (BRI), se concentre davantage sur le développement de ses voies terrestres plutôt que sur celui de ses voies maritimes. La Chine, dans son statut de premier exportateur mondial, constitue peu à peu une nouvelle forme de réseau commercial terrestre, un point central dans les projets portés par Pékin. L'OBOR, c'est également une initiative qui tourne la Chine vers l'Ouest et restructure les liaisons vers l'espace eurasiatique en passant par le

cœur même du continent. Autrement dit, la *New Silk Road*, *New Dreams* et la *Silk Road Economic Belt* établissent une nouvelle vision de l'espace des liaisons de la Chine avec le reste du continent<sup>4</sup>.

D'un point de vue géographique, la route terrestre de la soie passe par quinze villes différentes dans une dizaine de pays et s'étend sur deux continents (en considérant l'Asie et l'Europe comme deux continents distincts). Un projet de grande envergure qui demande donc, par là-même, une grande organisation et d'importants moyens économiques, financiers mais également diplomatiques. La configuration devient donc fortement asio-centrique, plaçant ainsi la Chine au cœur du commerce mondial.

Parmi les points de chute envisagés, se retrouvent quatre villes chinoises – Xi'an, Lenzhou, Ürümqi et Khorgos – reliant le Centre-Nord de la Chine à la frontière du Kazakhstan. Avec plus de huit millions d'habitants, la ville de Xi'an – point de départ de la nouvelle route de la soie terrestre – est l'une des villes les plus importantes du pays. Elle représente également un symbole en ce qu'elle constituait déjà la première étape de la route de la soie originelle. Un clin d'œil évident au passé commercial fructueux de l'Empire du Milieu. Lenzhou, quant à elle, représente un véritable atout pour la BRI. Cette dernière incarne en effet un centre de gravité non négligeable de l'espace chinois par sa nature de nœud ferroviaire qui permet ainsi de relier la périphérie occidentale chinoise aux villes côtières du territoire. Ürümqi, pour sa part, établit un pont entre la Chine et le monde eurasiatique. Se situant dans la région du Xinjiang, celle-ci se retrouve finalement aux portes de l'Asie centrale, première ambition de Pékin sur le plan terrestre. Enfin, Khorgos, située à la frontière du Kazakhstan, permet de relier officiellement l'Asie centrale avec notamment la création d'une voie ferrée entre celle-ci et Almaty, ancienne capitale du Kazakhstan et première étape du parcours vers l'Ouest.

Du côté de l'Asie centrale, sept villes sont ainsi visées – Almaty, Bichkek, Samarcande, Douchanbé, Achgabat, Yoloten et Téhéran – situées dans cinq pays différents. Le choix de ces destinations reflète ici un aspect important de la stratégie commerciale de la Chine qui entend y mener une politique « gagnant-gagnant » plus qu'aboutie. D'une part, l'ensemble des cinq ex-pays soviétiques – Kazakhstan, Kirghizstan, Ouzbékistan, Tadjikistan et Turkménistan – abrite bon nombre d'opportunités revêtant un aspect stratégique essentiel pour Pékin. La forte présence de matières premières combinée à une situation géographique mi-occidentale mi-asiatique apporte à la Chine un avantage économique et diplomatique important. Premier partenaire du Kirghizstan et du Tadjikistan, Pékin est ainsi en mesure d'asseoir sa domination économique et de procéder au développement d'une forme de dépendance économique des pays envers lui afin de conserver ses avantages dans la région. D'autre part, l'Iran représente une porte d'entrée vers l'Europe et le Moyen-Orient ainsi qu'un appui central dans la région encline à des nombreuses failles sécuritaires. Les relations politiques et économiques sont solides et appuyées par un fort commerce autour des hydrocarbures, la Chine étant le deuxième partenaire de l'Iran en termes d'exportations<sup>5</sup>.

Enfin, côté européen, la Turquie ouvre la voie vers le monde occidental via sa capitale Istanbul. Avec un marché en pleine croissance concernant les produits et investissements chinois, les rapprochements effectués avec la Turquie et l'Iran offre ainsi à Pékin l'opportunité d'atteindre la mer Caspienne et la mer Noire afin d'y implanter deux espaces hybrides majeurs pour la BRI. S'ensuit

---

<sup>4</sup> Astarita, C., & Damiani, I., *op.cit.*

<sup>5</sup> Environ 30% des ressources iraniennes en hydrocarbures sont exportés vers la Chine.

Moscou avec qui Pékin entretient une politique « à double-face » partagée entre rivalité hégémonique et volonté d’alliance. Malgré une phase de rapprochement entamée sur le plan commercial suite à une détérioration des relations euro-russes, les échanges restent principalement axés sur les hydrocarbures<sup>6</sup>. Sur le plan politique, la création de l’Organisation de Coopération de Shanghai<sup>7</sup> en 2001 par les deux pays est venu renforcer les collaborations et investissements entre ces derniers mais également dans l’ensemble de la région d’Asie centrale. Cela permet, entre autres, à Moscou et Pékin de faire contrepoids face à l’hégémonie américaine en Asie. La Chine se présente ainsi comme une alternative non négligeable face à l’Union Européenne concernant les investissements et financements relatifs à des projets locaux dans des domaines tels que l’agriculture, l’industrie ou les infrastructures<sup>8</sup>. Plus à l’Ouest encore, la Pologne se démarque désormais comme un nouveau partenaire potentiel avec la mise en place d’une nouvelle liaison ferroviaire directe entre les villes de Lodz et de Chengdu qui permettrait ainsi de relier la Pologne et la Chine en matière d’échange de marchandises<sup>9</sup>, et participerait à l’allègement du trafic maritime. Dans ses objectifs, Pékin vise un terminus à Venise, en Italie, après un passage par Duisburg – où se situe le premier port fluvial du monde (fleuron de l’industrie lourde européenne) – et Rotterdam – qui abrite le quatrième port de commerce au monde.

À cette route déjà bien remplie s’ajoutent quelques villes et pays supplémentaires en Europe et en Asie où des voies ferrées ont été mises en place depuis 2015 (cf. carte des Nouvelles routes de la soie *supra*).

## **Les voies maritimes : entre Eurasie et Afrique**

La Chine entend également développer une route maritime de la soie en vue de s’engager politiquement et économiquement en Asie centrale, au Moyen-Orient et en Europe, en complément d’une route terrestre déjà largement stratégique. Ce volet de la BRI est ainsi pensé dans l’optique d’intégrer les États exclus de la route terrestre<sup>10</sup>.

---

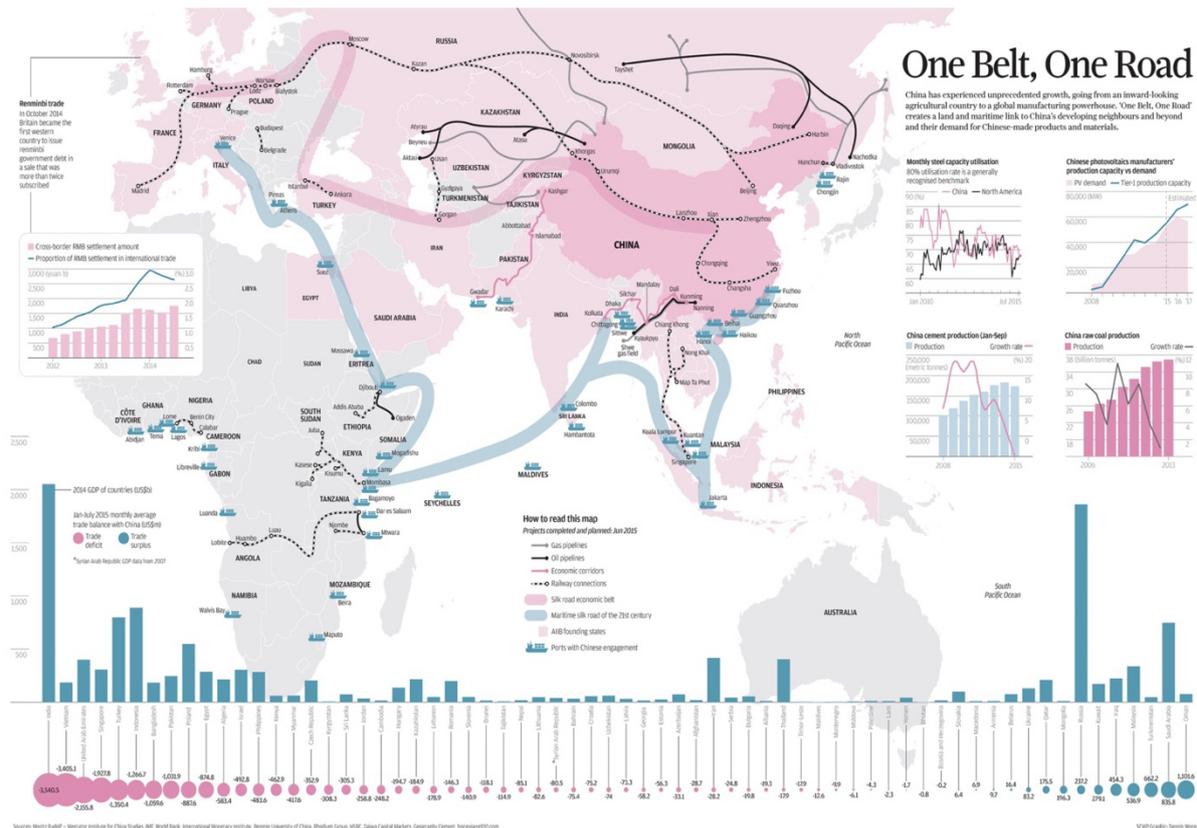
<sup>6</sup> Gazoduc sino-russe Force de Sibérie traversant l’Altaï, inauguré en 2019.

<sup>7</sup> Facon, I. (2006). L’Organisation de coopération de Shanghai. Ambitions et intérêts russes. *Le Courrier des pays de l’Est*, 1055(3), 26-37.

<sup>8</sup> (2018). Organisation de coopération de Shanghai (OCS). *Géococonfluences*.

<sup>9</sup> Également perçue comme un point important de la BRI.

<sup>10</sup> Astarita, C., & Damiani, I, *op.cit.*



Sources : Moritz Rudolf - Mercator Institute for China Studies, IMF, World Bank, International Monetary Institute, Renmin University of China, Rhodium Group, HSBC, Daiwa Capital Markets, Geography Cement, hongxiang100.com / SCMP Graphic : Dennis Wong

Dans un premier temps, la nouvelle route maritime de la soie vise plusieurs villes portuaires de la côte Sud-Est chinoise. Officiellement, la première étape s'effectue à Fuzhou, capitale de la province de Fujian, qui bénéficie d'une longue tradition de commerce maritime avec le reste du territoire chinois, l'Asie et le monde dans sa globalité. Principal port de la zone de libre-échange de la région, elle est donc une métropole très importante du point de vue symbolique puisqu'elle constitue également le point de départ de l'ancienne route de la soie maritime. À celle-ci s'ajoutent cinq autres villes portuaires – Quanzhou, Guangzhou, Zhanjiang, Haikou et Beihai –, toutes étendues sur la côte Sud-Est de la Chine. Le choix de ces points de chute reflète avant tout les ambitions et intérêts de Pékin. À l'exception de Guangzhou, les villes portuaires choisies ont pour but de mener la BRI vers la frontière Sud afin d'entamer une ouverture vers les pays du Sud-Est de l'Asie. Quant à elle, Guangzhou représente un intérêt important en ce qu'elle est la ville la plus proche de Hong Kong sur le territoire chinois. En en faisant une partie intégrante du trajet de la route maritime, il est possible d'attirer celle-ci dans le projet OBOR.

Dans un deuxième temps, la BRI entend s'étendre vers le Sud et envisage un premier passage par Hanoi, au Vietnam. Malgré le fait que ce dernier soit l'un des partenaires commerciaux les plus importants pour Pékin, les relations ne cessent de se compliquer suite à des tensions géopolitiques importantes. En cause, les conflits territoriaux en mer de Chine du Sud – autour des îles Spratleys – et l'avancée du *Trans-Pacific Partnership* (TPP) freinent largement les négociations en cours avec le Vietnam. Il est donc difficile de croire que celui-ci acceptera l'invitation de Pékin à rejoindre la BRI

dans son volet maritime. Les Îles Spratleys, qui représentent une quantité importante de ressources énergétiques ainsi que la plus grande ressource halieutique de la région, se situent en effet sur une route maritime qui pèse pour environ un tiers du trafic commercial mondial. C'est pour cette raison que Pékin entend bien récupérer ce territoire sous son aile afin de renforcer sa domination économique dans la région. Néanmoins, la forte dépendance économique entre les pays de l'ASEAN<sup>11</sup> et la Chine fait office de tampon diplomatique empêchant tout conflit direct pouvant nuire à l'équilibre régional. Dans cette dynamique, deux acteurs majeurs de la région se retrouvent également exclus de la BRI : le Japon et les Philippines. Pour l'un comme pour l'autre, il s'agit avant tout d'une asymétrie d'ambitions avec la Chine quant à la tenue de l'ordre régional qui, selon eux, a plus intérêt à dépendre d'une influence américaine que chinoise. Cependant, cette volonté de création d'un nouvel ordre régional menace dangereusement la stabilité du périmètre, penchant vers des tensions plus que vers des opportunités. La BRI poursuit ensuite sa route vers la Malaisie puis l'Indonésie, à Jakarta, avec qui Pékin entretient des relations ambiguës. Malgré une certaine méfiance réciproque, les deux pays demeurent des partenaires économiques importants, d'autant plus que l'Indonésie représente un enjeu majeur pour le projet chinois tant sur le plan économique que stratégique.

Dans un troisième temps, la nouvelle route de la soie maritime se dirige lentement vers l'Ouest, rejoignant Colombo (Sri Lanka) puis Calcutta (Inde) après un passage par le détroit de la Malacca. Ces deux points de chute sont essentiels en ce que le premier constitue l'un des principaux carrefours stratégiques de l'océan Indien et le second appartient à la puissance qui contrôle littéralement ce dernier – et qui consolide sa présence et son influence dans la région. Autrement dit, il s'agit d'une fenêtre de tir non négligeable pour permettre à Pékin de bâtir un pont stratégique entre la Chine, l'Inde, le Bangladesh et la Birmanie.

Dans un quatrième temps, la BRI s'engage vers le continent africain pour une petite escale au Kenya où la Chine est déjà engagée dans le développement et la restructuration du port de Mombasa. Globalement, le continent bénéficie d'un large investissement chinois (avec 3% des IDE de Pékin) où seulement huit pays – sur les cinquante-quatre présents – n'ont pas de liens avec le géant asiatique. Néanmoins, cette étape peut constituer un frein dans le cadre du projet vis-à-vis de son aspect sécuritaire. Le Kenya est, en effet, en proie à un manque de sécurité prenant, la route liant l'océan Indien à la Méditerranée via la mer Rouge et le canal de Suez étant l'une des plus dangereuses au monde. De fait, il devient nécessaire de procéder à la construction d'infrastructures militaires afin de garantir la sécurité des navires commerciaux. Cependant, qui dit infrastructures militaires dit également influence militaire au-delà de l'Asie orientale, un fait potentiel mal perçu par le reste de la communauté internationale.

Enfin, dans un dernier temps, la BRI ambitionne de rejoindre l'Europe via la Méditerranée en s'invitant en Grèce, à Athènes. Suite à la crise grecque de 2008, la Chine a augmenté la hauteur de ses investissements dans le pays afin d'accroître la dépendance financière de la Grèce vis-à-vis de Pékin. Ainsi, un accord de deux milliards d'euros a été signé entre les deux pays, en juin 2014, envisageant la construction de nouveaux navires financés par la Banque de Développement de Chine. De plus, des investissements à hauteur de plusieurs millions d'euros ont été effectués, voués à la restructuration des réseaux d'infrastructures grecs. Enfin, la route de la soie maritime envisage de s'achever à Venise, en Italie. Deux raisons à cela : une première historique puisqu'elle constitue la destination finale ainsi

---

<sup>11</sup> *Association of Southeast Asian Nations.*

que la plaque tournante du commerce entre l'Europe et l'Asie ; et une stratégie car elle engendre de forts investissements dans les grandes entreprises italiennes par la Banque Populaire de Chine à hauteur de 3,5 milliards d'euros, ce qui permet de largement renforcer la dépendance économique du pays à la Chine. Là-encore, d'autres villes et pays ont été ajoutés à la BRI, notamment Marseille qui, en 2015, a signé un accord de coopération avec le port de Shanghai, un jalon potentiellement posé pour tenter de récupérer une place au sein des Nouvelles routes de la soie.

### III. Une stratégie d'internationalisation des entreprises chinoises

En 2016, la totalité des sorties des IDE en provenance de Chine continentale avoisine les 183 milliards de dollars, soit une évolution positive de 44% par rapport à l'année précédente. De fait, la Chine est ainsi classée deuxième investisseur mondial après les États-Unis.

L'internationalisation des entreprises chinoises se situe donc en forte croissance à destination de l'étranger où plus de 18 500 investisseurs chinois ont créé approximativement 30 000 entreprises dans environ 186 pays ou régions dispersés à travers le globe<sup>12</sup>. Depuis quelques années déjà la Chine semble inverser son paradigme économique passant du statut de pays d'accueil des IDE vers celui d'un pays investisseur au niveau mondial<sup>[11]</sup>. Pour servir cette ambition, le gouvernement chinois a mis en place une série de dispositifs, le projet des nouvelles routes de la soie confortant largement cette initiative et contribuant par la même occasion à l'émergence d'un nouvel environnement institutionnel des investissements directs chinois à l'étranger depuis 2013. Le projet OBOR, d'un point de vue économique et financier, incarne une approche originale du développement de la coopération interétatique : elle s'étend ainsi sur trois continents distincts, visent environ 4,4 milliards d'habitants et comprend 62% du PIB mondial (soit environ 21 000 milliards de dollars).

Jusque dans les années 1980, les entreprises chinoises étaient avant tout des propriétés de l'État. À partir des années 1990, une diversification des capitaux a eu lieu suite à la réforme économique nationale entreprise par Deng Xiaoping, à la tête du Parti Communiste Chinois de 1978 à 1989. La décennie suivante, le poids des contraintes institutionnelles et des expériences culturelles antérieures continuent d'impacter fortement la stratégie d'internationalisation des entreprises ainsi que leurs opérations sur les marchés internationaux. Ces marchés, hautement concurrentiels, poussent donc les entreprises chinoises à nécessiter des ressources à la fois spécifiques et stratégiques afin de pouvoir faire face à leurs concurrents ; ainsi que d'un appui institutionnel important. Malgré une forte évolution du contexte socio-économique chinois sur les cinquante dernières années, l'économie demeure largement centralisée par l'État. De fait, les événements, impacts et interventions politiques occupent une place importante – pour ne pas dire dominante – dans la vie des entreprises.

L'initiative OBOR est l'aboutissement d'un unique projet étatique, comparable au « Grand Bond en avant » de Mao Zedong, regroupant différents projets stratégiques des entreprises chinoises. Mais cette initiative marque avant tout le passage d'un projet se limitant au territoire chinois à un projet opérant une ouverture de l'économie chinoise sur le monde<sup>13</sup>. Et c'est par ailleurs cette

---

<sup>12</sup> (2015). MOFCOM Order No. 2 of 2015 Decision on Revising Certain Regulations and Regulated Documents. *Ministry of Commerce People's Republic of China*.

<sup>13</sup> Gao, H., & David, P. (2020). Changement de paradigme des investissements directs chinois : La nouvelle Route de la soie. *Recherches en Sciences de Gestion*, 136(1), 411-435.

ouverture qui permettra, à terme, de dynamiser l'ensemble de l'économie nationale tout en permettant au gouvernement de conserver une forme de contrôle sur celle-ci.

Au sein d'un article publié dans la revue *Recherches en Sciences de Gestion*<sup>14</sup> portant sur les IDE chinois dans le cadre de la Nouvelle route de soie (cité de nombreuses fois au sein de cette partie), Huiyi Geo et Patricia David procède à une analyse des stratégies d'internationalisation des entreprises chinoises via le concept VUCA (*Volatility ; Uncertainty ; Complexity ; Ambiguity*). Ce concept, employé normalement dans le cadre des sciences du management, permet de déterminer la fiabilité et la viabilité du projet des Nouvelles routes de la soie dans son aspect purement économique et financier.

Selon les auteurs donc, le projet de la BRI, via le prisme VUCA, s'entend par une volatilité accrue des investissements, une incertitude liée à l'absence de plan d'action précis, une complexité des stratégies d'investissements et une ambiguïté de la conception du projet.

Premièrement, il existe une volatilité accrue des investissements. En ce sens, tous les éléments constitutifs du projet restent à préciser davantage. Il demeure une insuffisance flagrante d'analyses et de projections économiques ainsi qu'un manque quant à l'identification des entreprises porteuses du projet et quant au calendrier des réalisations. Les financements sont nombreux, comme en témoigne la création du « Fonds de la route de la soie » en 2015 accompagnée de la Banque Asiatique d'Investissement pour les Infrastructures . Néanmoins, le doute est permis concernant les capacités de financement qui semblent, quant à elles, relativement insuffisantes au vu de l'ampleur du projet et de l'absence notable de partenaires économiques – internes ou externes. Dans ce cadre, les futurs investisseurs devraient pleinement être incarnés par des « entreprises chinoises et étrangères susceptibles de tirer profit de la meilleure connectivité géographique et structurelle »<sup>15</sup>. Cependant, le projet de la BRI ne mentionne, en l'espèce, ni volumes des investissements ni leurs destinations nationales, internationales et sectorielles. Cette aspect lacunaire portant sur les informations liées à la conception du projet peut fragiliser la viabilité de ce dernier et mettre en péril l'ensemble des ambitions chinoises en la matière.

Deuxièmement, il existe une incertitude liée à l'absence d'informations sur la structure partenariale. Conséquence première de la volatilité des investissements, cette incertitude entrave la crédibilité du projet auprès des entreprises partenaires, qu'elles soient chinoises ou non-chinoises. Pour investir, les entreprises doivent, en effet, disposer de toutes les informations nécessaires afin de pouvoir estimer la viabilité du projet OBOR. En l'absence de ces informations, celles-ci sont donc logiquement plus frileuses. En ayant conscience du handicap que ceci pouvait engendrer, Pékin a organisé en 2017 le forum *The Belt and Road* afin de réduire les incertitudes auprès de ses partenaires directs. Cependant, seuls quelques grands axes d'organisation y ont été mentionnés, une présentation insuffisante pour rassurer les investisseurs.

Troisièmement, il existe une complexité qui tend à l'instabilité du projet dans sa connectivité. La BRI est avant tout présentée comme un modèle de référence pour l'économie chinoise. En ce sens, le gouvernement la décrit comme une coopération « gagnant-gagnant » pour les pays et régions « partenaires ». Ce projet tend ainsi à produire une forme de connectivité entre la Chine et le reste du

---

<sup>14</sup> *Ibidem.*

<sup>15</sup> *Ibidem.*

monde. Cela sous-tend donc vers une question portant sur la faisabilité du projet – notamment en Afrique (au Kenya plus précisément) où les problèmes sécuritaires sont conséquents pour ne pas dire centraux. L’OBOR, en tant qu’immense projet d’aménagement des territoires situés entre la Chine et l’Europe, nécessite des conditions spécifiques avec des infrastructures qui desserviraient également de nouvelles villes. Néanmoins, tout ce pan de la question n’est pas encore pleinement déterminé, d’où l’instabilité latente.

Enfin, il existe de réelles ambiguïtés politiques qui agissent comme des freins aux coopérations internationales. La BRI, née à l’occasion d’un discours politique tenu par Xi Jinping en 2013, a largement été enrichi par le gouvernement en place à Pékin, adapté en fonction des besoins idéologiques du moment. Une ambiguïté qui découle finalement de la spécificité du management à la chinoise – notamment par le contrôle étroit des informations – ce qui mène probablement à ce manque de transparence central évoqué précédemment. Et c’est cette même absence de précision qui refroidit, assez logiquement, les pays partenaires.

#### IV. Un instrument au service des ambitions stratégiques chinoises

La BRI, en tant qu’initiative économique et projet commercial, renvoie également – et surtout – à des intérêts stratégiques réfléchis<sup>16</sup>.

D’une part, Pékin entend répondre, à travers cette dernière, à des priorités nationales. Autrement dit, les objectifs de cette Nouvelle route de la soie sont adaptés à des réalités et nécessités géopolitiques contemporaines : la volonté d’une Asie affranchie de toute influence ou présence du « gendarme du monde ». Dès 1980, il était question pour Deng Xiaoping de prioriser le développement des zones côtières du pays, convaincu que la croissance économique de ces dernières engendrerait une relance de l’économie sur l’ensemble du territoire chinois<sup>17</sup>. Cette politique n’a, pour autant, pas eu les effets escomptés, ne faisant qu’accentuer drastiquement les disparités déjà existantes entre les régions orientales et occidentales du pays. Pour pallier ce problème, le gouvernement a lancé, dès janvier 2000, le « Programme de Développement du Grand Ouest » accompagné d’importants investissements dans les infrastructures de transport et de communication avec pour principale ambition de stimuler les échanges entre les provinces plus ou moins développées. Néanmoins, au fil des années, les efforts restèrent vains, les écarts demeurant toujours aussi significatifs, accompagnés d’une forte détérioration de la situation sécuritaire dans certaines parties du territoire dès 2013. Cet échec politique a aujourd’hui de multiples répercussions sur le projet OBOR, cristallisant les échanges en Asie centrale.

D’autre part, Pékin espère, à terme, développer une réelle économie régionale. Selon les propos tenus par le gouvernement chinois lui-même, la BRI « vise à promouvoir des flux économiques libres et ordonnés, une répartition efficace des ressources et une profonde intégration des marchés ; encourage les pays le long de la Route à mieux coordonner leurs politiques économiques et à mener

---

<sup>16</sup> Pour aller plus loin : National Development and Reform Commission, Ministry of Foreign Affairs, and Ministry of Commerce of the People’s Republic of China. (2015). «Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road ». *The State Council Information Office the People’s Republic of China*.

<sup>17</sup> Rolland, N. (2015). La nouvelle Route de la soie. Les ambitions chinoises en Eurasie. *Politique étrangère*, 3, 135-146.

une coopération régionale plus large et plus approfondie, basée sur des normes supérieures ; et à créer conjointement une architecture régionale de coopération économique, ouverte, inclusive et équilibrée, qui profite à tous »<sup>18</sup>. De fait, la Chine envisage la construction d'infrastructures, ce qui pourrait être entendue comme une première étape d'intégration régionale. S'ensuivent un certain nombre de contrats et de subventions aux entreprises publiques chinoises alors impliquées dans le projet OBOR qui seront principalement destinées à renforcer leur position vis-à-vis des concurrents étrangers ; et qui représenteront une opportunité afin de stimuler la croissance économique. L'étape suivante concerne ainsi le renforcement de la coopération économique régionale qui est désormais incarnée par la conclusion d'un accord de libre-échange entre quinze pays d'Asie et du Pacifique dans le cadre de l'ASEAN. Ce « Partenariat économique régional global », dont les négociations ont débuté en 2013, a abouti à la création, en novembre 2020, de l'une des plus grandes zones mondiales de libre-échange incluant l'ASEAN mais également l'Australie, l'Inde, le Japon, la Corée du Sud et la Nouvelle-Zélande. Dans la même dynamique, la Chine envisage la mise en place d'un vaste réseau de transports et de communications appuyant efficacement un maillage de liens commerciaux, économiques et financiers dans le cadre de nouvelles institutions régionales où son rôle sera avant tout central.

Dans une autre mesure, il s'agit pour Pékin de répondre à un impératif diplomatique<sup>19</sup>. Depuis la « conférence sur la diplomatie de périphérie » tenue en octobre 2013, la Chine a fait de la bonne tenue de ses relations « avec ses voisins » un principe fondamental inscrit au cœur de sa diplomatie. En ce sens, celle-ci entend traduire sa puissance économique en influence politique dans la région et ainsi empêcher toute contestation de la légitimité des intérêts vitaux chinois<sup>20</sup>. De fait, est observé un renforcement des relations de long de sa périphérie continentale, toujours perturbée par les nombreux conflits territoriaux intervenant en mer de Chine.

De plus, côté russe, Moscou a montré de plus en plus d'intérêt pour l'Asie après la détérioration de ses relations avec l'Europe suite à l'annexion de la Crimée en 2014. Les liens entre les deux puissances témoignent de réels ambitions et intérêts réciproques<sup>21</sup>, un partenariat stratégique donc qui semble avoir connu un renouveau ces dernières années. Néanmoins, le projet OBOR, focalisé en grande partie sur l'Asie centrale, risque ainsi de développer une forme de mécontentement de la part de la Russie qui peut potentiellement y voir une « expansion » de la Chine aux frontières de son territoire. Autrement dit, ce qui vaut pour l'OTAN vaut aussi pour Pékin. Aujourd'hui, les actions envisagées dans la région en termes économiques sont tout autant géopolitiques, coopératifs plutôt qu'exclusifs. Néanmoins, Moscou a ici reconnu un projet chinois plutôt complémentaire à sa vision d'Union Eurasiatique comme en témoigne l'accord conclu en 2015 entre les deux puissances relatif à la coordination sur le développement des deux initiatives. Il existe donc, par là-même, une forme de jeu d'équilibre entre les grandes puissances.

---

<sup>18</sup> National Development and Reform Commission, Ministry of Foreign Affairs, and Ministry of Commerce of the People's Republic of China. (2015). « Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road ». *The State Council Information Office the People's Republic of China*.

<sup>19</sup> Camonfour-Jobin, A. & Gaudry, V. & Gayraud, A. & Lopez, A. (2018, 30 août) La Belt and Road Initiative : Enjeux et défis pour la Chine. *Conseil québécois d'Études géopolitiques*.

<sup>20</sup> Rolland, N., *op.cit.*

<sup>21</sup> Vicenty, C. (2016). Les nouvelles routes de la soie : Ambitions chinoises et réalités géopolitiques. *Géoéconomie*, 81(4), 133-158.

Enfin, la BRI dispose d'un important volet stratégique. En outre, lorsque le général Liu Yazhou évoquait la « Grande stratégie nationale » en juillet 2001, il prônait entre autres l'ouverture d'un « pont terrestre entre Europe et Asie pour former une grande union économique euro-asiatique et développer des intérêts communs avec les pays occidentaux afin de neutraliser l'encerclement américain de la Chine ». Cela témoigne d'une relative méfiance à l'égard des États-Unis, déjà bien ancrés dans la région.

Il faut dire que les relations entre les deux pays se sont largement dégradées depuis l'administration Obama qui a enclenché, en 2011, un « rééquilibrage » vers l'Asie. Autrement dit, ce dernier renvoie à un renforcement de ses alliances en Asie de l'Est. Le choix devait logiquement se porter sur le développement d'une route de la soie tournée vers l'Eurasie sous une influence américaine moindre plutôt que vers un Pacifique dominé par celle-ci. La BRI peut donc s'entendre comme une réponse face à cette préoccupation grandissante. De fait, le continent Eurasiatique peut se concevoir comme une « région pivot de la politique mondiale » selon Halford J. Mackinder<sup>22</sup>. Selon cette théorie, celui-ci constituerait un échiquier sur lequel les grandes puissances se donneraient à un grand jeu diplomatique afin d'accroître leur influence à l'échelle internationale<sup>23</sup>. Aux yeux de la Chine, il est donc plus que nécessaire de procéder à une sécurisation de ses moyens de transport et notamment de l'acheminement de ses ressources, surveillées de très près par les marines étrangères. Cela fait bientôt vingt ans que Pékin est confronté à ce qui est dénommé le « Dilemme de Malacca ». Ce détroit, qui constitue environ 80% des approvisionnements énergétiques de la Chine en provenance du Moyen-Orient et d'Afrique de l'Ouest, représente un aspect plus que stratégique, nécessaire au développement futur de la Chine au sein de l'économie mondiale. C'est la raison pour laquelle un blocus maritime par les États-Unis en cas de conflit dans cette région du monde représente une réelle crainte aux yeux de Pékin. La Nouvelle Route de la soie serait l'occasion, pour la Chine, d'importer directement ses ressources énergétiques depuis ses fournisseurs situés en Asie centrale et au Moyen-Orient sans devoir se soumettre au contrôle américain.

Selon le chercheur chinois Wang Jisi, sur le long terme, cette région pourrait devenir un réel nid, en capacité de développer le potentiel de coopération sino-américaine dans différents domaines – investissements, énergie, terrorisme, etc. Cette situation permettrait ainsi d'éviter toute confrontation militaire entre les deux puissances. La seule question en suspens sur le plan stratégique porte finalement sur la capacité de la Chine à défendre ses intérêts militaires et à déployer des efforts diplomatiques afin de mettre en place la BRI, sous tous ses aspects.

## V. Covid-19, guerre en Ukraine, crise économique mondiale : qu'en est-il aujourd'hui ?

Près de dix ans après le lancement du projet, il est en effet difficile d'ignorer l'impact significatif des événements récents sur la BRI et les pays partenaires. Le début des années 2020<sup>24</sup> a ainsi marqué un tournant pour cette dernière, une année charnière qui a vu une transformation et plusieurs ajustements s'effectuer dans le but de maintenir la durabilité et la viabilité de l'initiative.

---

<sup>22</sup> Théorie développée au sein de son ouvrage *The Geographical Pivot of History*.

<sup>23</sup> Rolland, N., *op.cit.*

<sup>24</sup> Mok, W. (2022, 12 Octobre). New era of China's Belt and Road Initiative will see less risk and more focus. *South China Morning Post*.

Contre toute attente, la BRI semblerait avoir tout de même connu quelques progrès. En ce sens, les données concernant les investissements et la coopération de la Chine avec ses partenaires directs non financiers en janvier 2022 indiquent une augmentation de 1,7% par rapport aux chiffres de 2020. Géographiquement, bien que la majorité des projets d'investissement porte principalement en Asie de l'Est, un développement et un financement massifs ont été orientés vers les pays d'Afrique et du Moyen-Orient courant 2021. À ce titre, il convient de mentionner différents projets énergétiques convenus en Irak comme le développement du champ gazier *Mansuriya* ou la construction de la centrale à pétrole lourd dans la province de Karbala. Industriellement, les secteurs de l'énergie et du transport demeurent au cœur de la BRI avec, néanmoins, un accent mis sur un transfert de la politique chinoise vers une énergie plus durable et renouvelable. Dans cette dynamique, la Nouvelle route de la soie a donc connu quelques changements de politique afin de répondre davantage aux préoccupations internationales telles que celles liées au changement climatique.

Sur le plan du financement, la crise sanitaire mondiale<sup>25</sup> a tout de même porté un coup de massue important à l'initiative. En ce sens, de nombreux pays en développement ont vu leur intérêt décroître pour l'initiative<sup>26</sup>, étant désormais confrontés à de nombreuses complications économiques internes face à des dettes élevées<sup>27</sup>. Les investissements en deviennent ainsi moins évidents aux yeux des banques et entreprises chinoises, frileuses face à un contexte économique aussi perturbé. De la même manière, les pays en question sont également moins disposés à envisager d'ambitieuses dépenses d'investissement dans les secteurs visés par la BRI. Ainsi, la plupart des projets en cours avant la pandémie<sup>28</sup> semble avoir été mis de côté, les IDE chinois à l'étranger ont significativement diminués tout comme le financement du développement chinois dans les zones géographiques de prédiction de la BRI qui a chuté. De plus, sur le plan interne, Pékin montre une surcharge stratégique sur les fronts étranger et national. Le 19 août dernier, celui-ci a même approuvé la décision du gouvernement pakistanais de mettre un terme au corridor économique Chine-Pakistan<sup>29</sup> (CPEC). Au cours du premier semestre 2021, les investissements chinois dans le projet se sont élevés à 84,2 milliards de dollars tandis qu'en 2022, sur la même période, ceux-ci sont tombés à 74,74 milliards de dollars. Une légère baisse qui témoigne d'un contexte économique mondial troublé par les événements récents.

Sur le plan stratégique, la BRI semble s'effacer peu à peu des discours politiques chinois<sup>30</sup>. Principale stratégie économique et politique de Xi au cours de la dernière décennie, celle-ci est également devenue absente de l'agenda présidentiel comme en témoigne le non-renouvellement de la tenue du Forum *Belt and Road*. Cependant, cet effacement notoire ne signifie pas disparition totale, bien au contraire, le récit sur le développement du monde porté par Pékin se dirige désormais vers une nouvelle mutation : la *Global Development Initiative* (GDI)<sup>31</sup>. Cette dernière, lancée en septembre

---

<sup>25</sup> Mouritz, F. (2020). Implications of the COVID-19 Pandemic on China's Belt and Road Initiative. *Connections: The Quarterly Journal*, 19(2), 115-124.

<sup>26</sup> Leutert, J. N. & W. (2020, 12 octobre). Signing up or standing aside: Disaggregating participation in China's Belt and Road Initiative. *Brookings*.

<sup>27</sup> Shehadi, S. (2020, 3 décembre). How Covid has changed China's Belt and Road Initiative. *Investment Monitor*.

<sup>28</sup> Seibt, S. (2020, 19 mai). Le Covid-19 fait des trous dans les "routes de la soie" chinoises. *France 24*.

<sup>29</sup> Lancé en 2015, le CPEC reliait le port de Gwadar au Baloutchistan pakistanais à la province du Xinjiang – projet phare de la BRI.

<sup>30</sup> Brînză, A. (2022, 6 septembre). What Happened to the Belt and Road Initiative?. *The Diplomat*.

<sup>31</sup> Xinhua. (2021, 22 septembre). Xi proposes Global Development Initiative. *Global Times*.

2021 lors d'un discours tenu par Xi Jinping à l'ONU, demeure néanmoins aussi floue que la BRI. Globalement, la GDI reprend la même fond que la BRI visant principalement à promouvoir le développement, en y ajoutant une touche plus verte. En ce sens, la nouvelle initiative se fonderait davantage sur le développement durable, l'amélioration du niveau de vie, la stimulation de l'innovation, etc. À ne pas s'y méprendre, la Chine ne change pas sa politique mais s'adapte plutôt aux besoins de la société internationale pleinement préoccupée par la cause climatique. Un aspect stratégique qu'il ne faut surtout pas négliger au risque de se perdre dans les paroles de Pékin. La BRI ayant été fortement critiquée ces dernières années, la GDI est l'occasion de redorer le blason du géant asiatique sans pour autant remplacer sa grande sœur qui est inscrite depuis 2018 au sein de la Constitution.

Néanmoins, la Chine n'est plus la seule à proposer une initiative d'une telle ampleur, ces dernières années des projets similaires ont vu le jour du côté américain et indien. D'une part se trouve le *Blue Dot Network* porté par les États-Unis et l'Australie. Ce dernier « vise à promouvoir des investissements dans des infrastructures de qualité ouverts et inclusifs, transparents, écologiquement et socialement viables, alignés sur l'accord de Paris, financièrement, écologiquement et socialement durables et conformes aux normes internationales, lois et règlements »<sup>32</sup>. Il incarne avant tout « un mécanisme de certification des projets d'infrastructure qui répondent à des normes de qualité internationales solides ». Ainsi, les États-Unis et l'Australie, accompagnés par le Japon, ont lancé le *Blue Dot Network* dans le dessein de mettre sur pied un effort multilatéral voué à promouvoir les principes du développement durable des infrastructures dans le monde. Ce projet s'envisage avec le concours de l'OCDE et, s'il aboutit, pourrait bien devenir un concurrent de taille face à la BRI portée par Xi Jinping. D'autre part, l'Inde<sup>33</sup> a initié le Corridor de Croissance Asie-Afrique (AAGC)<sup>34</sup>, un accord de coopération économique regroupant cette dernière, le Japon ainsi que plusieurs pays africains. Annoncé en 2017 lors de la 52<sup>e</sup> réunion annuelle du sommet de la Banque africaine de développement, l'AAGC vise une collaboration principalement indo-japonaise afin de mettre sur pied un réseau d'infrastructures de qualité en Afrique, complété par une connectivité numérique avancée. Cette initiative permettrait, à terme, de créer une région indopacifique libre et ouverte, semblable à l'espace Schengen de l'Union Européenne. Cependant, contrairement à la BRI qui se déploie autour de deux axes – un terrestre, un maritime –, le AAGC sera essentiellement constitué d'un couloir maritime reliant l'Afrique à l'Inde et à l'ensemble des pays de l'Asie du Sud-Est. Ces deux projets davantage « occidentaux » se veulent ainsi comme des « alternatives » face à la BRI portée par Pékin, afin de contrer la croissance fulgurante de l'influence chinoise sur la scène internationale.

## VI. Conclusion

Le projet *One Belt, One Road* est avant tout extrêmement ambitieux. Étendu sur trois continents, ce dernier représente un intérêt économique et stratégique évident. Véritable prouesse organisationnelle, l'OBOR incarne également une fenêtre d'observation sur la manière dont Pékin conçoit et envisage son rôle dans l'économie mondiale et la politique internationale. Il s'agit, en partie,

---

<sup>32</sup> Blue Dot Network. (s. d.). *United States Department of State*.

<sup>33</sup> Bouissou, J. (2017, 9 août). La « route de la liberté », contre-projet de l'Inde face à la « route de la soie ». *Le Monde.fr*.

<sup>34</sup> Times News Network. (2017, 25 mai). Asia-Africa growth corridor launched. *The Times of India*.

de créer « un nouvel ordre régional plus favorable à l'Asie »<sup>35[29]</sup> dans le cadre d'une architecture dotée de normes « chinoises ». Autrement dit, cette volonté première traduit un rejet net de l'influence et des alliances américaines dans le périmètre chinois. La BRI constitue également un enjeu de prestige pour la Chine désireuse de s'assumer en tant que puissance désormais globale, et cela s'observe notamment via les multiples initiatives prises à l'échelle internationale – comme la création de la Banque asiatique d'Investissement pour les infrastructures par exemple.

Cependant, certaines interrogations demeurent autour de ce vaste projet, surtout en ce qui porte sur l'exclusion de certains voisins importants dans la région comme le Japon. À l'heure où la Chine a besoin de soutien et de stabilité économiques, il est nécessaire d'éviter toute vague avec ses voisins directs au risque de mettre en péril ses ambitions commerciales et diplomatiques. S'ajoute à cela le fait que « Pékin cherche à remplacer un modèle de développement fondé sur les exportations par un système dominé par les services et la demande interne »<sup>36</sup>. Cet aspect fondamental de la politique prônée par la Chine impacte fortement sa crédibilité auprès des pays dits « partenaires », marquée par un positionnement politique et stratégique plutôt agressif et peu conciliant à l'égard d'autrui.

Néanmoins, malgré une montée notable des critiques extérieures et la possibilité d'un ralentissement du financement de la BRI, son avenir ne semble pas entièrement compromis. Bien au contraire, tant que Xi Jinping occupera la tête de l'État, il apparaît quasiment impossible de voir un abandon du projet OBOR. Dans ce cas, le risque de voir l'économie mondiale s'organiser en deux camps – un camp « occidental » gravitant autour des États-Unis et un autre monté autour de la Chine – est hautement probable. L'avenir de la BRI dépend donc finalement d'un grand nombre de paramètres incertains dont la tournure sera définie par l'évolution de la situation sécuritaire dans la région mais également dans celle du rapport Chine/États-Unis.

Finalement, la BRI vient favoriser et révéler la montée en puissance chinoise, mettant en exergue les intentions stratégiques et les ambitions hégémoniques de Pékin. Ce projet, s'il aboutit pleinement, contribuera à relancer l'économie mondiale ainsi qu'à obliger les pays occidentaux et les organisations financières – érigées par ces derniers – à investir davantage dans les pays du Sud. À long terme, la BRI permettra également à la Chine d'imposer ses propres normes aux pays partenaires et, de fait, d'atteindre ses objectifs économiques et politiques. Peu de temps après le XX<sup>e</sup> Congrès du Parti Communiste Chinois<sup>37</sup>, la Chine semble déterminée à remplir ses objectifs, et ce, malgré un bilan peu élogieux pour le président Xi, reconduit pour au moins cinq ans. Désormais, au vu de la situation internationale tendue du fait des événements récents, il convient de rester attentif aux orientations potentielles de Pékin. Bien que la Chine semble opérer un léger changement de politique diplomatique – notamment au travers de la BRI puis de la GDI – en tentant un rapprochement notable avec l'Occident et les pays du Tiers-monde, les opérations d'influence qu'elles mènent en secret sont la preuve même d'une volonté accrue de leadership sur la scène internationale qui veut se faire avec ou au détriment des puissances occidentales.

---

<sup>35</sup>Xi, J. (2014, 21 mai). « New Asian Security Concept For New Progress in Security Cooperation ». *China's Diplomacy in the New Era*.

<sup>36</sup> Astarita, C., & Damiani, I. *op.cit.*

<sup>37</sup> Courmont, B. (2022, 18 octobre). Après le XX<sup>e</sup> congrès du PCC, quel leadership pour la Chine ?. *The Conversation*.

## Bibliographie

Astarita, C., & Damiani, I. (2016). Géopolitique de la nouvelle route de la soie. *Géoéconomie*, 79(2), 57-94.

Blue Dot Network. (s. d.). *United States Department of State*.

Bouissou, J. (2017, 9 août). La « route de la liberté », contre-projet de l'Inde face à la « route de la soie ». *Le Monde.fr*.

Brînză, A. (2022, 6 septembre). What Happened to the Belt and Road Initiative?. *The Diplomat*.

Cabestan, J.-P. (2019). Les nouvelles routes de la soie. *Études*, Décembre(12), 19-30.

Camonfour-Jobin, A. & Gaudry, V. & Gayraud, A. & Lopez, A. (2018, 30 août) La Belt and Road Initiative : Enjeux et défis pour la Chine. *Conseil québécois d'Études géopolitiques*.

Courmont, B. (2022, 18 octobre). Après le XX<sup>e</sup> congrès du PCC, quel leadership pour la Chine ?. *The Conversation*.

Facon, I. (2006). L'Organisation de coopération de Shanghai. Ambitions et intérêts russes. *Le Courrier des pays de l'Est*, 1055(3), 26-37.

Gao, H., & David, P. (2020). Changement de paradigme des investissements directs chinois : La nouvelle Route de la soie. *Recherches en Sciences de Gestion*, 136(1), 411-435.

Leutert, J. N. & W. (2020, 12 octobre). Signing up or standing aside: Disaggregating participation in China's Belt and Road Initiative. *Brookings*.

Mok, W. (2022, 12 Octobre). New era of China's Belt and Road Initiative will see less risk and more focus. *South China Morning Post*.

Mouritz, F. (2020). Implications of the COVID-19 Pandemic on China's Belt and Road Initiative. *Connections: The Quarterly Journal*, 19(2), 115-124.

Rolland, N. (2015). La nouvelle Route de la soie. Les ambitions chinoises en Eurasie. *Politique étrangère*, 3, 135-146.

Rouiaï, N. (2018, septembre). Routes de la soie, nouvelle route de la soie. *Géococonfluences*.

Seibt, S. (2020, 19 mai). Le Covid-19 fait des trous dans les "routes de la soie" chinoises. *France 24*.

Shehadi, S. (2020, 3 décembre). How Covid has changed China's Belt and Road Initiative. *Investment Monitor*.

Vicenty, C. (2016). Les nouvelles routes de la soie : Ambitions chinoises et réalités géopolitiques. *Géoéconomie*, 81(4), 133-158.

Xi, J. (2014, 21 mai). « New Asian Security Concept For New Progress in Security Cooperation ». *China's Diplomacy in the New Era*.

Xinhua. (2021, 22 septembre). Xi proposes Global Development Initiative. *Global Times*.

(2015). MOFCOM Order No. 2 of 2015 Decision on Revising Certain Regulations and Regulated Documents. *Ministry of Commerce People's Republic of China*.

(2018). Organisation de coopération de Shanghai (OCS). *Géoconfluences*.

Les recherches du CECRI sont menées au sein de l'Institut de science politique Louvain-Europe (ISPOLE) de l'Université catholique de Louvain. Elles portent sur la géopolitique, la politique étrangère et l'étude des modes de prévention ou de résolution des crises et des conflits.

L'analyse des éléments déclencheurs des conflits et des instruments de leur gestion - sanctions et incitants économiques comme moyens de politique étrangère ; crises et interventions humanitaires ; rôle de la mémoire dans un processus de réconciliation, par exemple - est combinée à l'étude empirique de différends internationaux et de processus de paix spécifiques.



---

**UCL**

---

**Université  
catholique  
de Louvain**

---