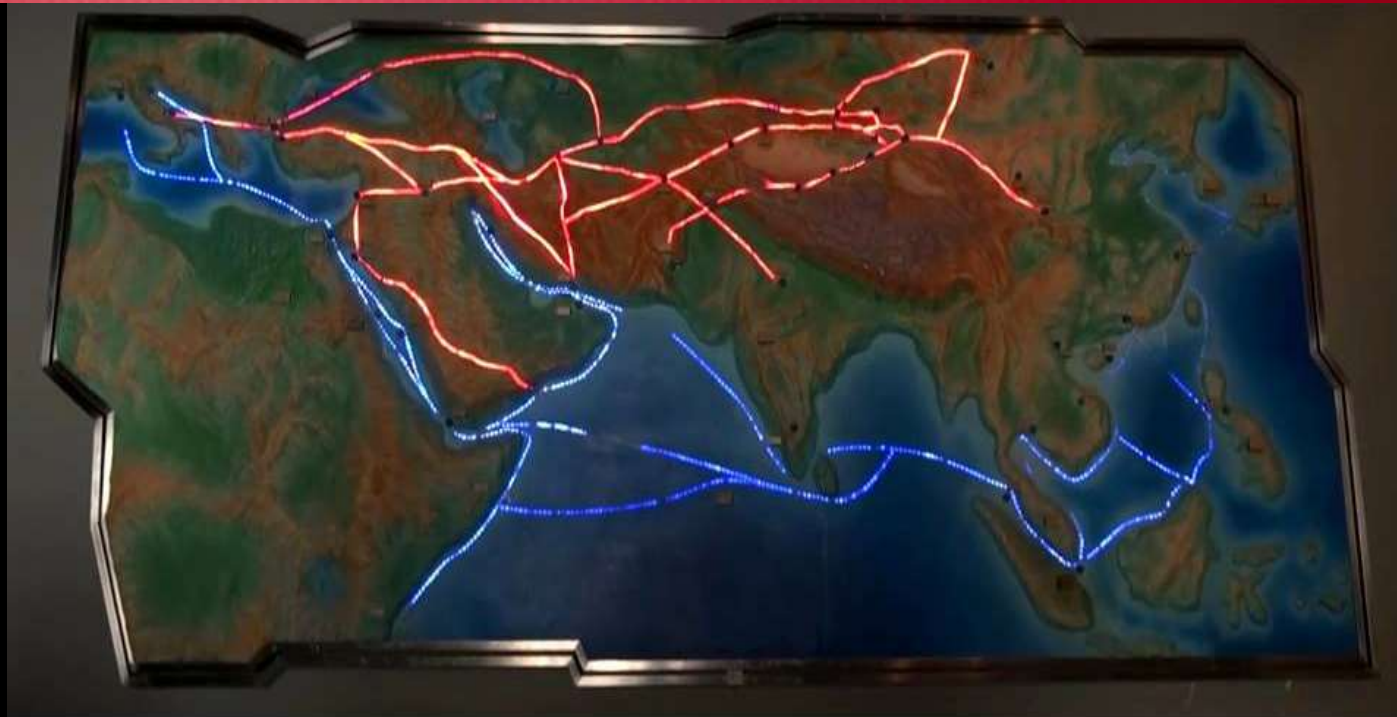


LES NOUVELLES ROUTES DE LA SOIE : MEMOIRE, ENVERGURE, REALISATIONS, PERSPECTIVES



MUSEE DE TOURFAN (XINJIANG, CHINE)

**Christian VICENTY (Chine, Ukraine, Russie, « Routes de la Soie »)
MISSION STRATEGIQUE ET DES ETUDES ECONOMIQUES**

LES NOUVELLES ROUTES DE LA SOIE : **MEMOIRE, ENVERGURE, REALISATIONS, PERSPECTIVES**

PLAN SUIVI

I - LA CHINE, UN DES PEUPLES-MEMOIRE DU MONDE, CONJUGUANT AU PRESENT LES ROUTES DE LA SOIE D'HIER ET DE DEMAIN

II - ENVERGURE : RAPPEL DES PARAMETRES DU PROJET «OBOR»

III - REALISATIONS : «IL MILLIARDO» : VERS UN NOUVEAU «DEVISEMENT DU MONDE» ?

IV - PERSPECTIVES : «CHINEURASINDIAFRICA» ...

LES NOUVELLES ROUTES DE LA SOIE :
MEMOIRE, ENVERGURE, REALISATIONS, PERSPECTIVES



LA CHINE,
UN DES PEUPLES-MEMOIRE DU MONDE,
CONJUGUANT AU PRESENT
LES ROUTES DE LA SOIE D'HIER ET DE DEMAIN

IMBRICATION DES CONCEPTS

ROUTES DE LA SOIE
(Ferdinand von
RICHTOFFEN, 1877),
« **ROUTES DES INDES,
AORTE DE
L'UNIVERS** »
(Paul MORAND, 1935)

Routes ou voies
établies par l'activité
humaine, terrestre et
maritime

(II^{ème} siècle avant J.C.
– XVI^{ème} siècle de
notre ère)

VOIES DES INDES
(Paul MORAND, 1935)

Voies naturelles,
géologiques, sismiques

(+/- au 30^{ème} parallèle Nord,
là où l'Inde s'est
entrechoquée avec la
plaque tectonique
eurasienne [« Laurasie »],
il y a environ 65 millions
d'années)

**NOUVELLES ROUTES
ECONOMIQUES
DE LA SOIE**
(=NOUVELLE EURASIE ?)

PROJET « OBOR »
(CHINE, 2013-2049) ;
autres projets ?

Matriochkas géantes (photo-montage) à Souzdal, Russie-URSS (25 décembre 1987) –

© Ch. VICENTY

LES NOUVELLES ROUTES DE LA SOIE : **MEMOIRE, ENVERGURE, REALISATIONS, PERSPECTIVES**

A - LA “VOIE DES INDES” DE LA “PREHISTOIRE”,
▶ **PREFIGURANT LES « ROUTES DE LA SOIE »**
▶ **ET L’IMPLICATION DE LA RUSSIE**

B - LA MEMOIRE MULTI-MILLENAIRE DE LA CHINE
▶ **SE RETROUVE DANS LES « NOUVELLES ROUTES DE LA SOIE »**
(projet « OBOR ») QUI CONCERNENT EGALEMENT LA RUSSIE

▶ **C – POURQUOI LES « NOUVELLES ROUTES DE LA SOIE »**
AUJOURD’HUI (ET DEMAIN) ?

LES NOUVELLES ROUTES DE LA SOIE

- ▶ **A - LA “VOIE DES INDES” DE LA “PREHISTOIRE”,**
 - ▶ **PREFIGURANT LES « ROUTES DE LA SOIE »**
 - ▶ **ET L'IMPLICATION DE LA RUSSIE**

- ▶ **1) LA “VOIE DES INDES” EN FORMATION**
- ▶ **2) L'HOMME DE NEANDERTHAL ET L'HOMINIDE DE DENISSOVA AVAIENT EGALEMENT PARCOURU LES “VOIE DES INDES” ET “L'EURASIE” ...**
- ▶ **3) MIGRATIONS HUMAINES (HOMO SAPIENS) ET HAPLOGROUPES MITOCHONDRIAUX (“ADN”)**
- 4) RESULTAT : « RECONSTITUTION » DES « POINTS DE CIVILISATION » ISSUS DE LA PREHISTOIRE, A PROXIMITE DES ROUTES HISTORIQUES DE LA SOIE**
- ▶ **5) LA CAPTURE DES MEILLEURS CHEVAUX ET CHAMEAUX (PAR LA CHINE DE LA DYNASTIE HAN [206 avant J.-C. à 220 après J.-C.]), COMME AVANTAGE GEO-STRATEGIQUE DECISIF DE L'EPOQUE, A CONSTITUE L'UNE DES RAISONS DE L'OUVERTURE DES ROUTES HISTORIQUES DE LA SOIE PAR LES CHINOIS EN ECHANGE DE LA PRECIEUSE SOIE ...**

▶ **ILLUSTRATIONS**



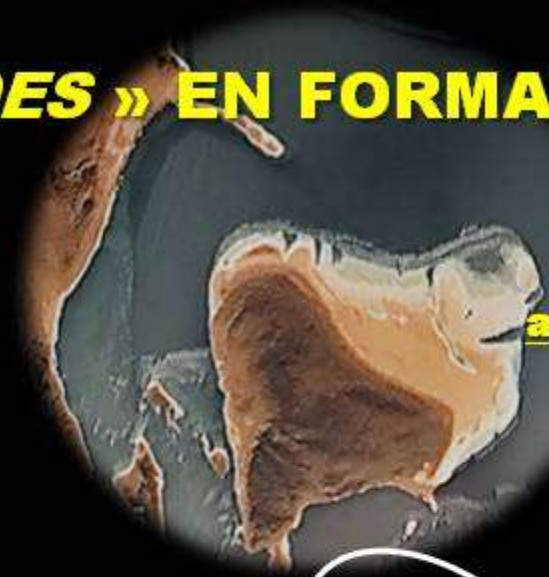
1) LA « VOIE DES INDES » EN FORMATION

entre - 130 et - 80
millions
d'années
avant notre ère
(ère du Crétacé)



1

- 65 millions
d'années
avant notre ère
(ère du
Paléocène)



2

- 56 millions
d'années
avant notre ère
(début de la formation
de l'Himalaya)



3

27°59'17''N
86°55'31''E

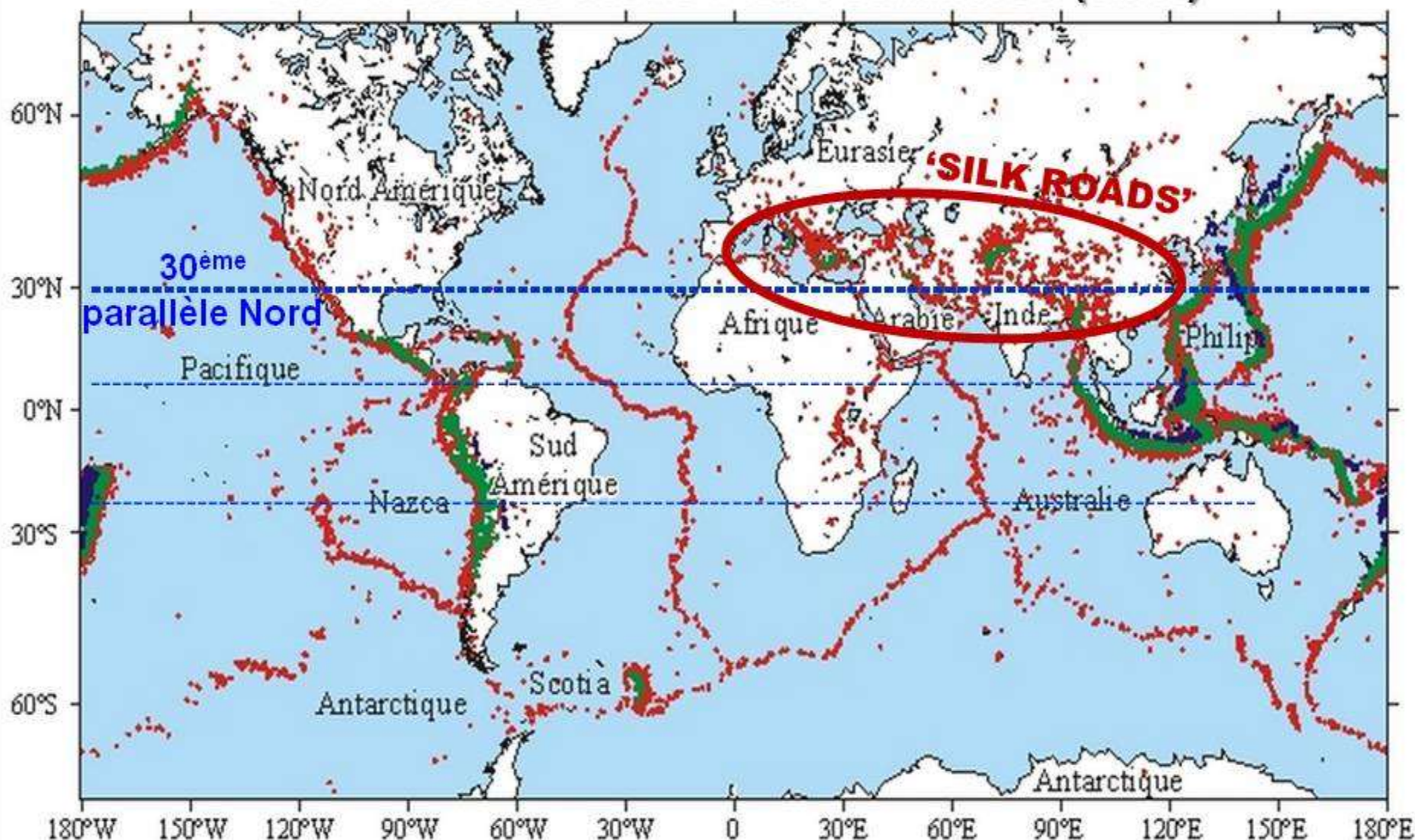
- 33 millions
d'années
avant notre ère
(fin de la formation
de l'Himalaya)
(ère de l'Oligocène)



4

L'Inde dérive vers le Nord Nord-Est en direction de la Laurasia située de 4 à 5 000 kilomètres, dont elle se rapproche à une vitesse de l'ordre de 1 à 13 centimètres par an, par mouvements de subduction, moteurs du choc des continents, favorisés par l'eau de mer lubrifiante et des sédiments réduisant les frottements entre les plaques.

LA « VOIE DES INDES » EN FORMATION (suite)



Carte de la sismicité dans le monde

- d'après l'Institut de Physique du Globe de Paris

Magnitude > 5.0

● profondeur < 70 km

● 70 km < profondeur < 350 km

● profondeur > 350 km

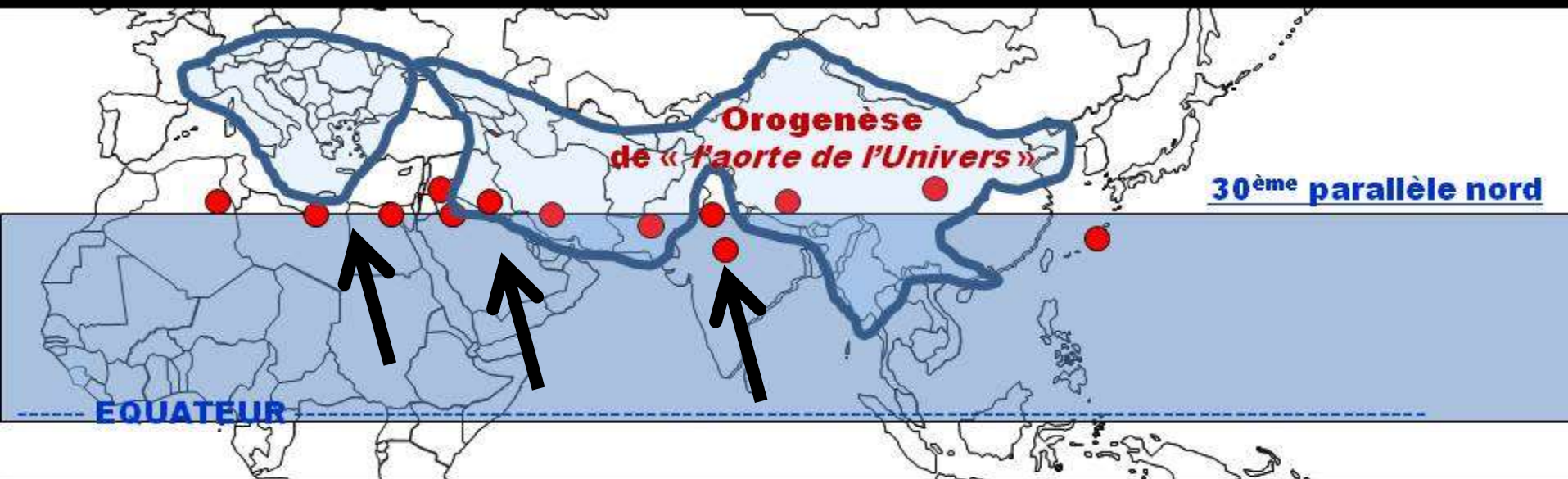
**Orogenèse (ensemble des mécanismes de formation des montagnes)
de l'« aorte de l'Univers »,
poussée vers le Nord et vers l'Ouest (choc également issu de la remontée,
comme l'Inde, de la péninsule arabe et de l'Afrique dans la Laurasia) ...**



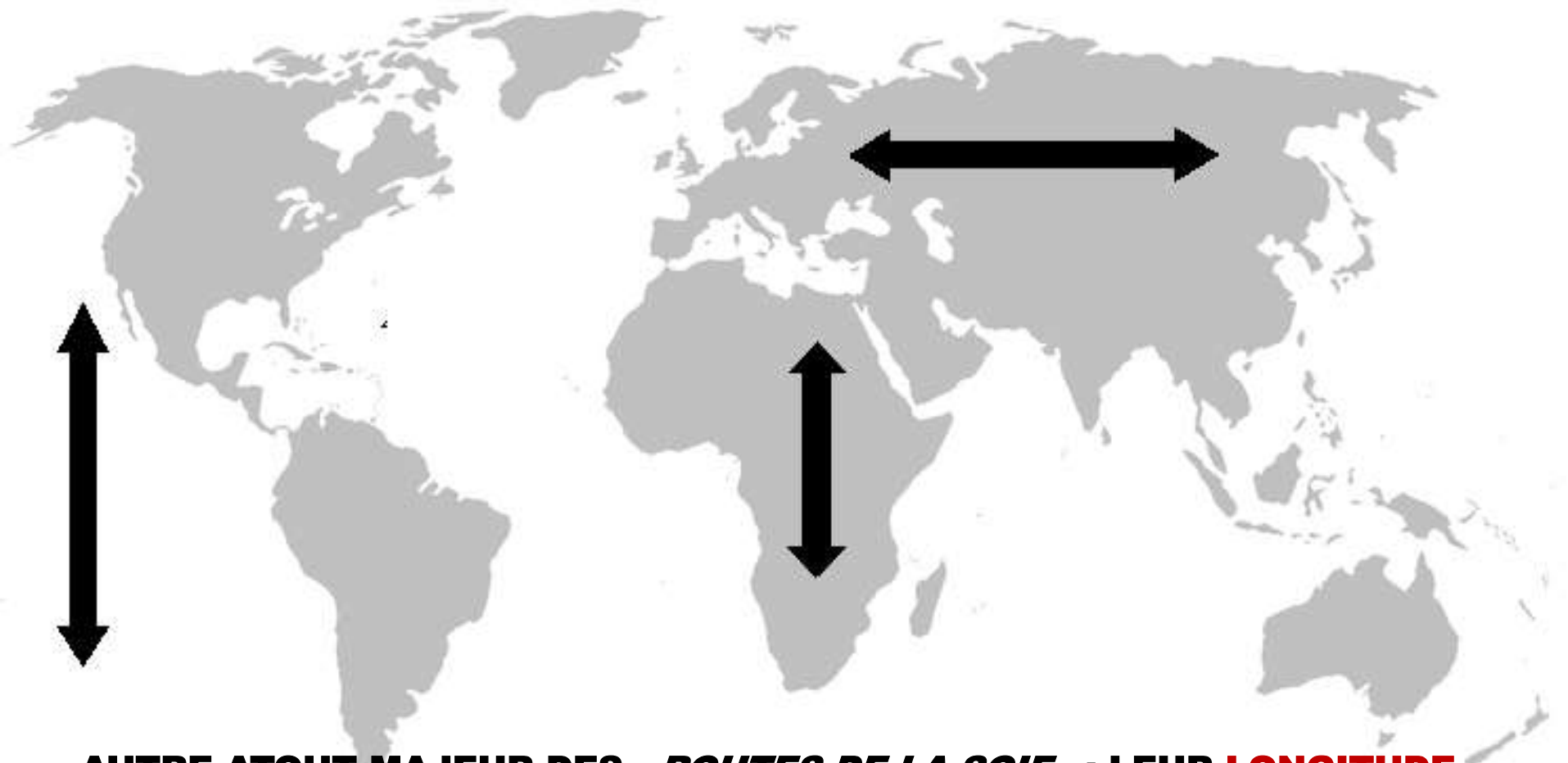
LA « VOIE DES INDES » EN FORMATION (suite)

« VOIE DES INDES » : OROGENESE DE « L'AORTE DE L'UNIVERS »

Les mouvements internes sont des signes de vie de notre planète. Ils s'expriment en surface sous forme de séismes et d'éruptions volcaniques. Ces mouvements sont en partie responsables de la dérive des continents. En ce qui concerne les mouvements et regroupements temporels et géographiques effectivement constatés, les cycles de WILSON donnent un cadre explicatif cohérent basé sur la tectonique des plaques et la finitude de la surface sub-sphérique de la Terre. Cette zone en gris-bleu correspond à peu près aux Routes historiques de la Soie.



- Points d'alignements de quelques "sites sacrés eurasiatiques" autour du 30ème parallèle et de la zone d'orogénèse : Tassili n'Ajjer (Algérie) ; Oracle de Zeus-Amon à Siwa (Egypte-Lybie) ; grandes Pyramides d'Egypte ; cité perdue de Pétra (Jordanie et un site du même type à Maïden Saleh-Arabie) ; ancienne cité sumérienne d'Ur (Irak) ; Persepolis, capitale de l'ancienne Perse ; Mont Meru (Inde), Mohenjo Daro, ancienne cité dans la vallée de l'Indus (Pakistan) ; Khajuraho, cité-temple de l'Empire Chandela (Inde centrale) ; Lhasa et Xi'an (Chine) ; vestiges pyramidaux de Yonaguni (îles Ryukyu au Sud du Japon, etc).

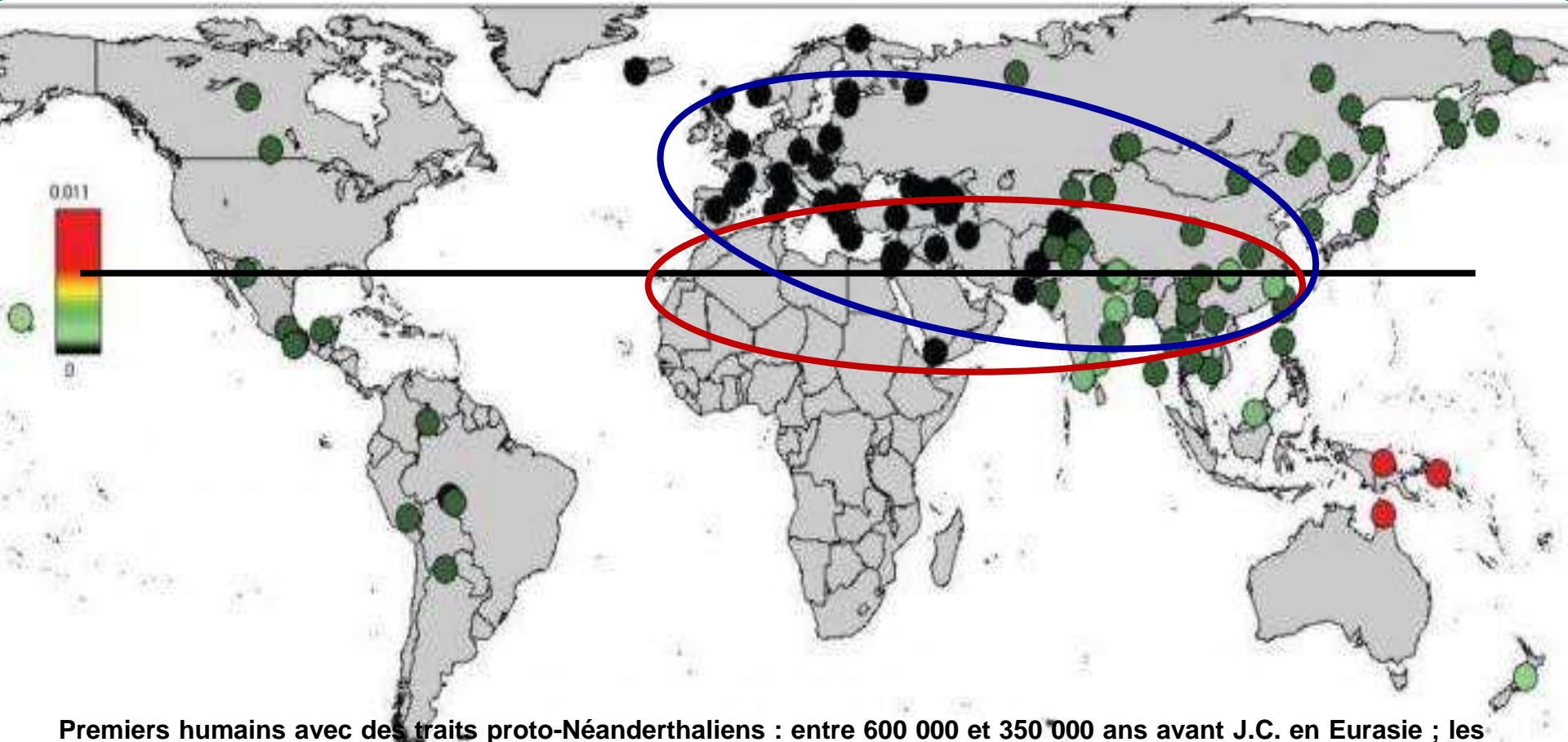


**AUTRE ATOUT MAJEUR DES «*ROUTES DE LA SOIE*» : LEUR LONGITUDE
ORIENTATION DES AXES GEO-CONTINENTAUX :
VERSION SIMPLIFIEE**

**CIVILISATIONS PRE-COLOMBIENNES EN LONGITUDE (PLUS RESILIENTES)
ET EN LATITUDE (VULNERABLES)**

Illustrations des analyses de Jared Mason DIAMOND (pages 197-210, 262-285, 484-501, 533-567, 608-632 de son ouvrage «*De l'inégalité parmi les sociétés*» [1997]) («*Germs, guns and steel*»)

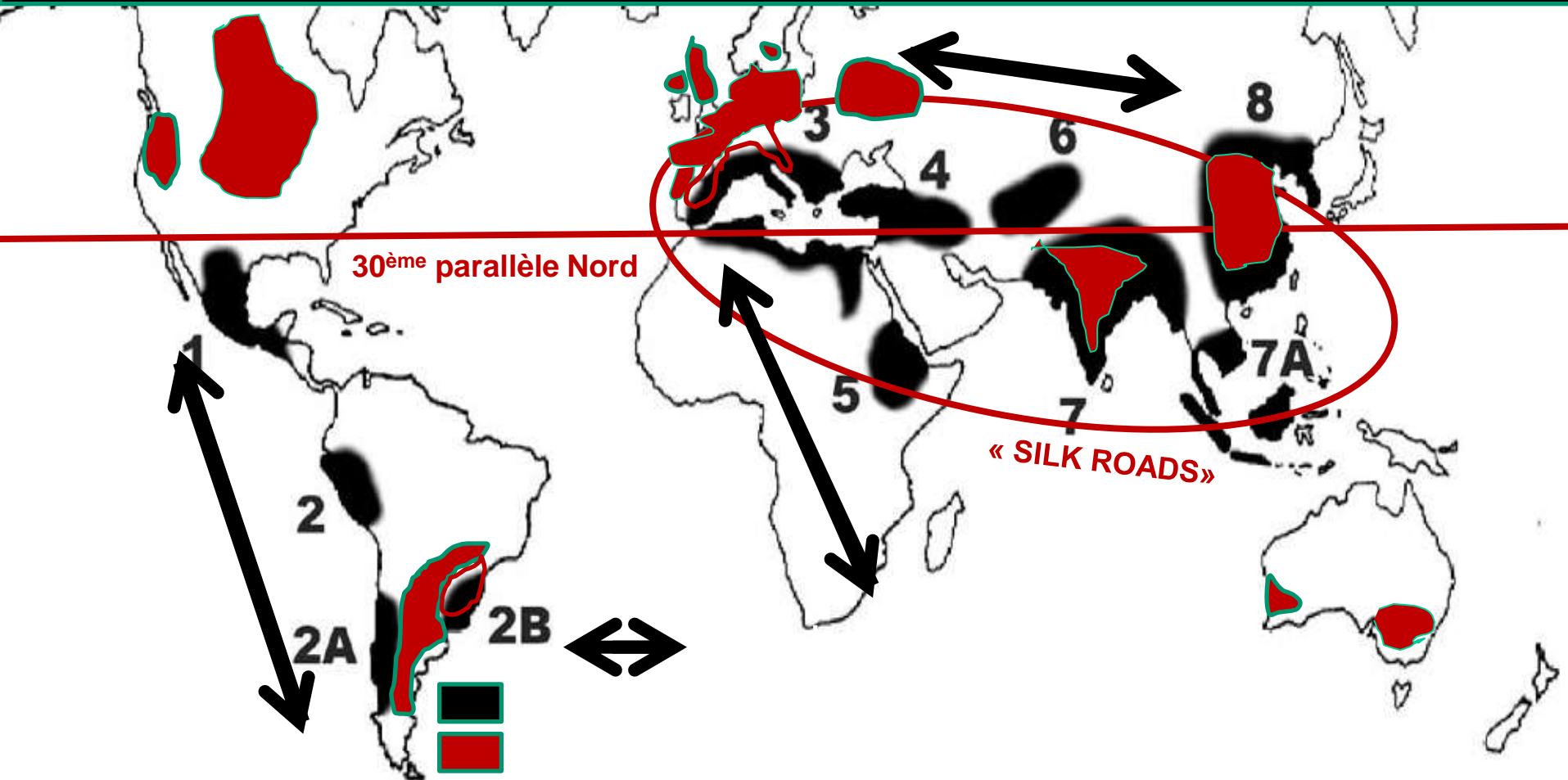
L'homme de Néanderthal et l'hominidé de Denisova (Altai, au Sud de la Sibérie) ont aussi parcouru les « Voies des Indes » et « Eurasie » ...



Premiers humains avec des traits proto-Néanderthaliens : entre 600 000 et 350 000 ans avant J.C. en Eurasie ; les premiers véritables Néanderthaliens sont apparues entre 250 000 et 200 000 ans avant J.C.; les Néanderthaliens ont disparu en Europe entre 41 000 et 39 000 ans avant J.C., le dernier groupe ayant de son côté disparu au Sud de l'Espagne il y a 28 000 ans.

<http://new-inventions.net/2016/03/29/a-world-map-of-neanderthal-and-denisovan-ancestry-in-modern-humans/> <http://www.futura-sciences.com/sante/actualites/genetique-hominide-denisova-nouveau-cousin-vieux-30000-ans-26821/>

➔ **MIGRATIONS HUMAINES EFFECTUEES LA OU LES RESSOURCES ETAIENT LES PLUS ABONDANTES, D'ABORD A L'ETAT SAUVAGE : CAS DE L'ALIMENTATION**

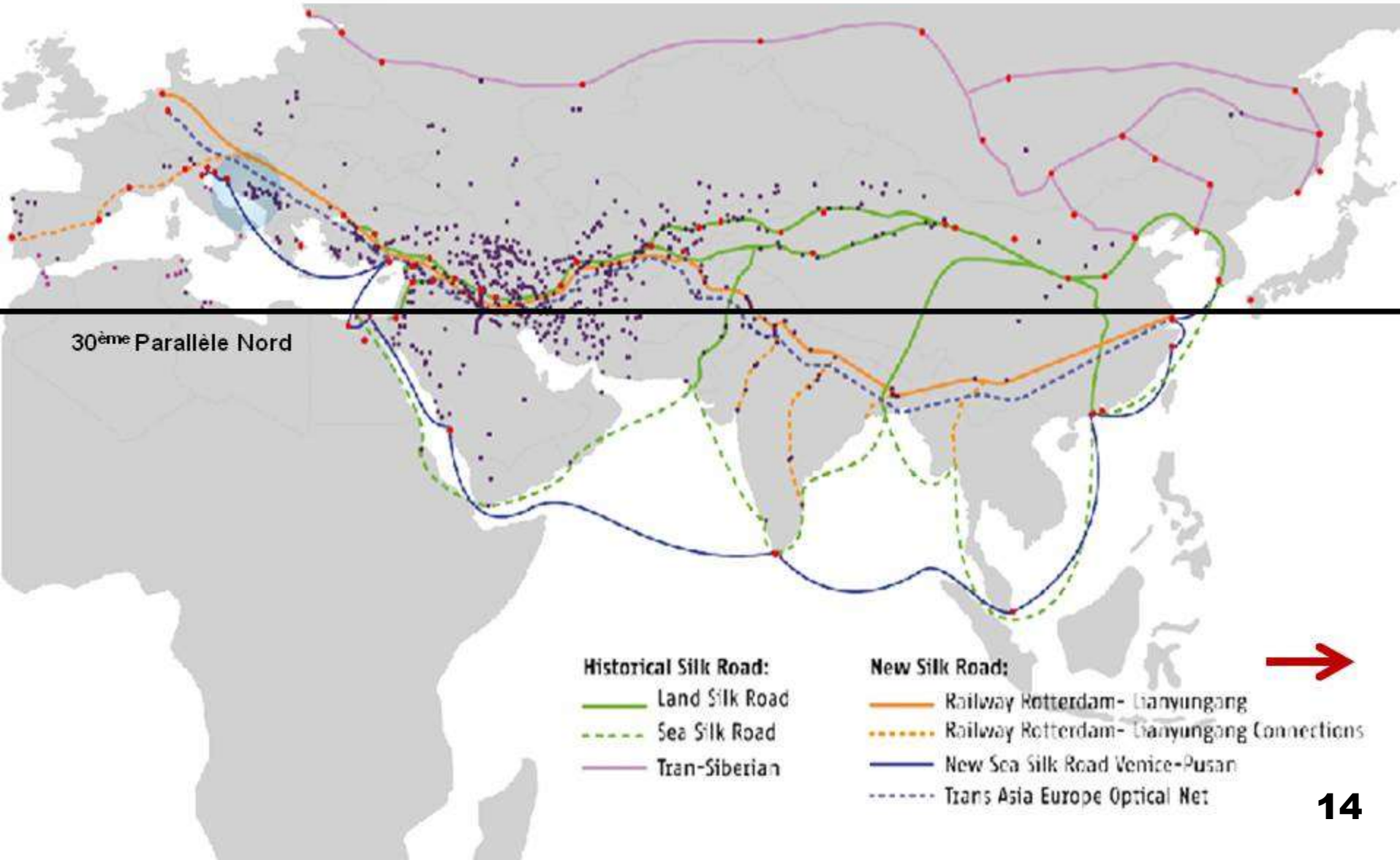


Les *huit centres mondiaux d'origine des plantes cultivées*, conceptualisés en 1935 par le biologiste russe et soviétique **Nikolaï VAVILOV (1887-1943)** (596 espèces recensées en total mondial) : carte d'après l'ouvrage «*The Living Fields : Our Agricultural Heritage*» de Jack Rodney HARLAN, botaniste et agronome américain (1917-1998).

4) RESULTAT :

« RECONSTITUTION » DES « POINTS DE CIVILISATION » ISSUS DE LA PREHISTOIRE, A PROXIMITE DES ROUTES HISTORIQUES DE LA SOIE

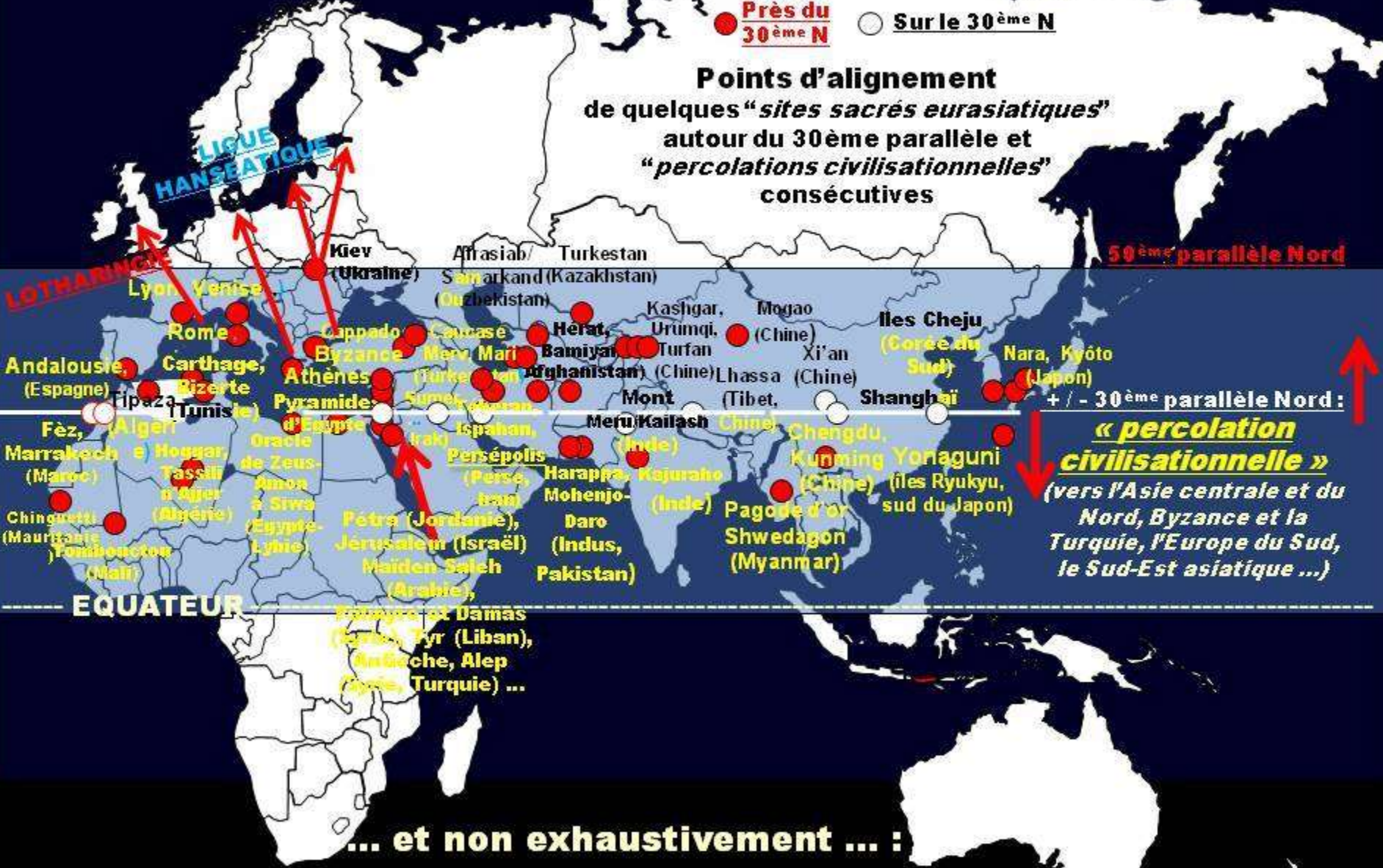
Source : *article en italien* : « UN PONTE PER CONNETTERE LE CULTURE EUROASIATICA »



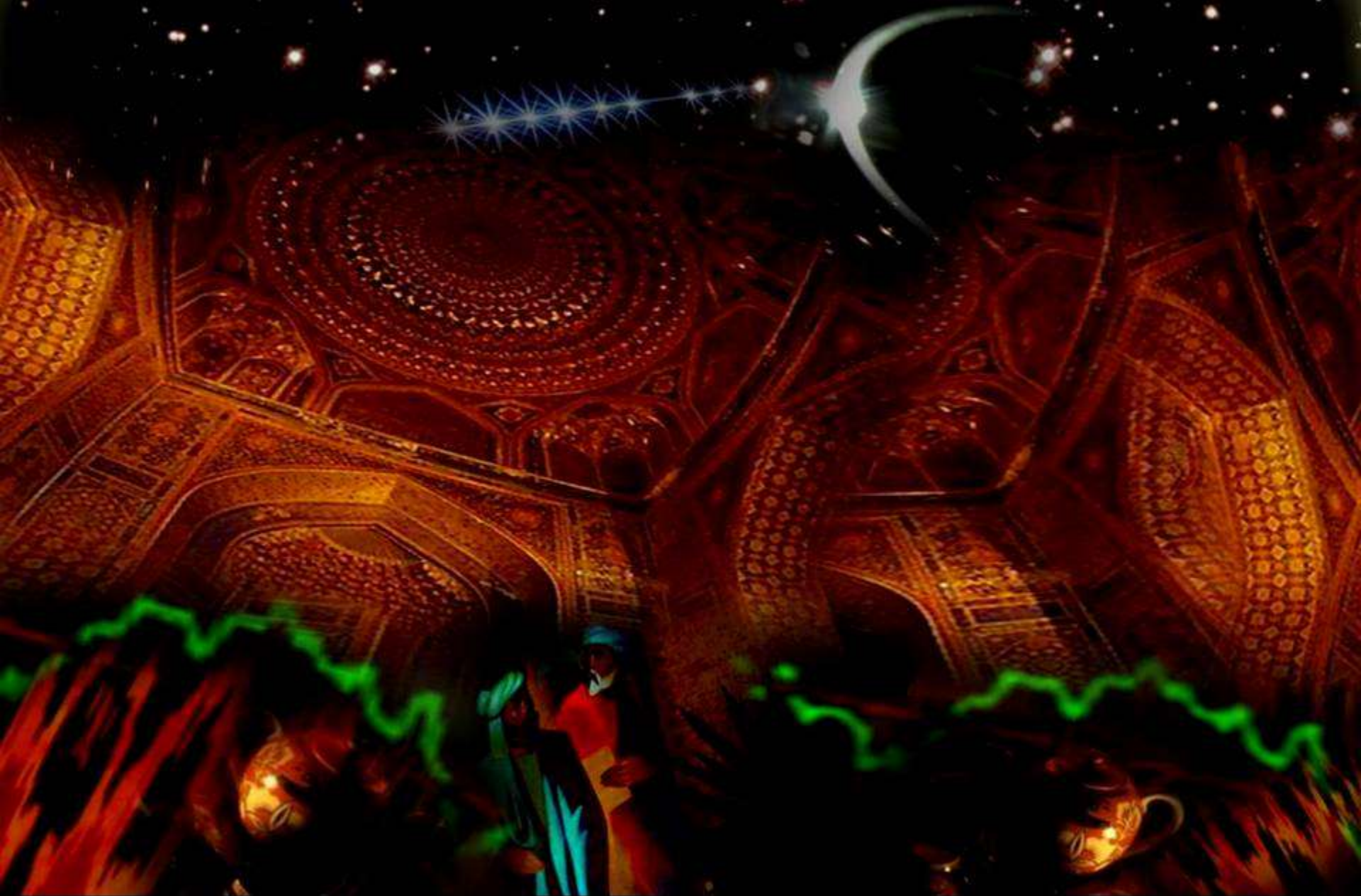
Plus en détail ...

● **Près du 30^{ème} N** ○ **Sur le 30^{ème} N**

Points d'alignement
de quelques "sites sacrés eurasiatiques"
autour du 30^{ème} parallèle et
"percolations civilisationnelles"
consécutives

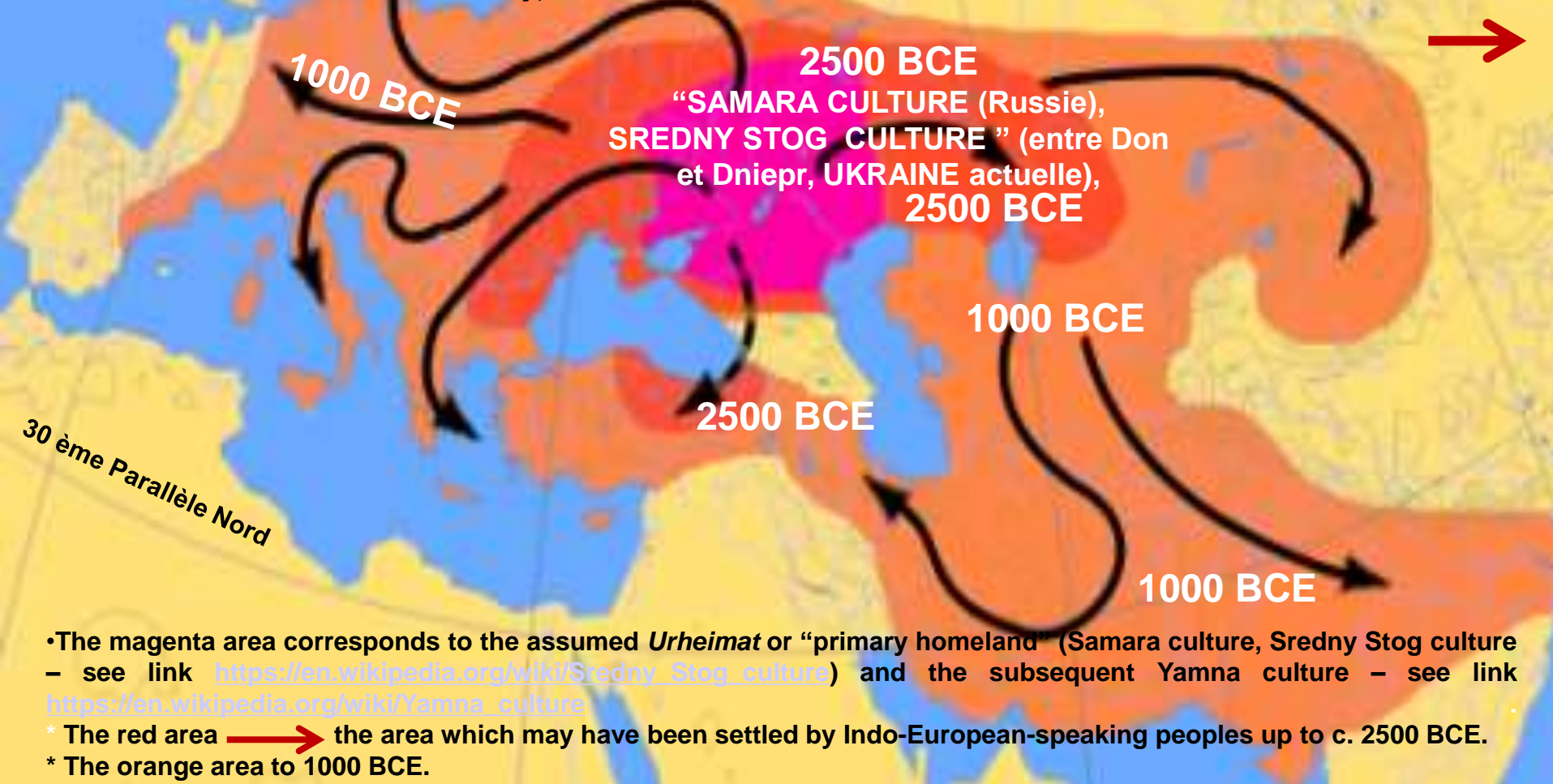


... et non exhaustivement ... :



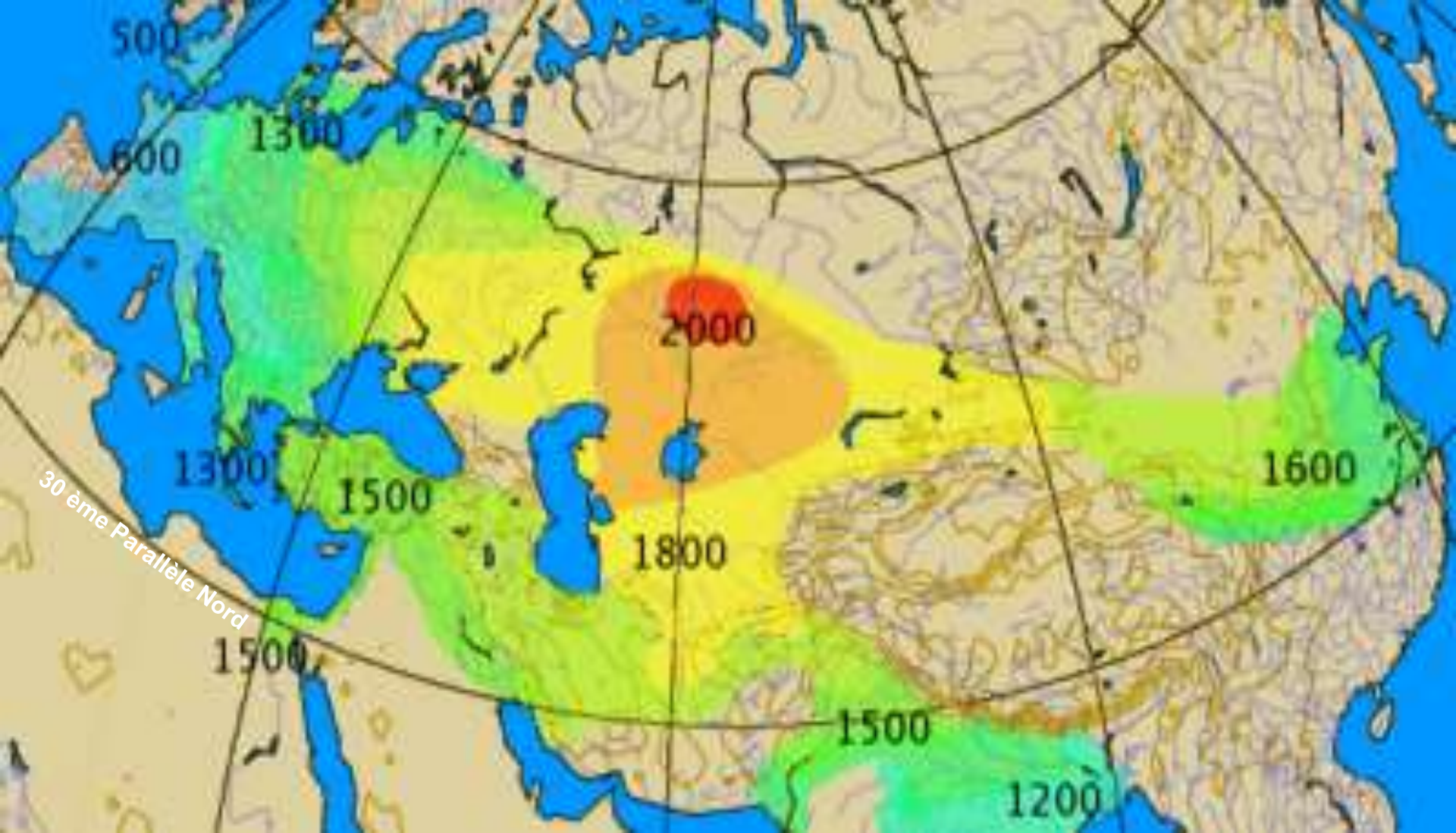
**CAS, PARMIS D'AUTRES, DE TILLIA KARI, MADRASA «PAREE D'OR»
(Samarkand, Ouzbékistan) - © photo-montage : Christian VICENTY**

COMMENT LA PROPAGATION HUMAINE A TRAVERS L'EURASIE A PEU SE REALISER ? NOTAMMENT PAR LA DOMESTICATION DU CHEVAL (ET/OU DU CHAMEAU/DROMADAIRE), PRELUDANT A LA MAITRISE DU CHAR A ROUE



L'EXPANSION (HYPOTHETIQUE) DE LA CIVILISATION DES POPULATIONS A KOURGANES (TUMULUS ET/OU « CULTURES KOURGANES » [DE MAIKOP, DE SAMARA ...]), PROBABLEMENT LIEE A CELLE DE LA DOMESTICATION DU CHEVAL

Sources : <http://the10000yearexplosion.com/expansion/>, https://fr.wikipedia.org/wiki/Hypoth%C3%A8se_kourgane,



→ EXTENSION HISTORIQUE DU CHAR A ROUES PLEINES, PUIS A RAYONS, PROBABLEMENT LIEE A CELLE DE LA DOMESTICATION DU CHEVAL
Les dates approximatives données sont en années avant J.C.

Sources : <http://the10000yearexplosion.com/expansion/>, https://fr.wikipedia.org/wiki/Hypoth%C3%A8se_kourgane,

PLUS DE 1000 ANS PLUS TARD ...

5) LA CAPTURE DES MEILLEURS CHEVAUX ET CHAMEAUX (PAR LA CHINE DE LA DYNASTIE HAN [206 avant J.-C. à 220 après J.-C.]), COMME AVANTAGE GEO-STRATEGIQUE DECISIF DE L'EPOQUE, A CONSTITUE L'UNE DES RAISONS DE L'OUVERTURE DES ROUTES HISTORIQUES DE LA SOIE PAR LES CHINOIS EN ECHANGE DE LA PRECIEUSE SOIE ... ; cf. liens http://www.scienceshumaines.com/les-routes-de-la-soie_fr_23475.html, <https://www.youtube.com/watch?v=l43nazfBhrQ>)

► ILLUSTRATIONS



Figurine de céramique chinoise relative aux chevaux du Ferghana (Est de l'Ouzbékistan)



Figurine de céramique chinoise relative aux chameaux de Bactriane (Afghanistan, Tadjikistan, Ouzbékistan)

→ L'Empereur Wudi dut donner en échange les premiers vêtements tissés de la soie chinoise (jusque-là interdite d'exportation sous peine de mort), vouée à fasciner et ruiner pour longtemps les Romains (cf. Pline l'Ancien [23-79 après J.-C.]), servant alors de numéraire : LA ROUTE («centrale-Sud») DE LA SOIE ETAIT NEE.



Riche romaine en robe de soie, fresque de Pompéi, 1er siècle



Zhang Qian (à cheval) prenant congé de l'Empereur Han Wudi (habité de jaune soleil), pour son expédition en Asie centrale de -139 à -126, peinture murale des grottes de Mogao (province de Gansu en Chine, en marge du désert de Gobi).



→ Pays visités (en bleu) par Zhang Qian, à la recherche des **chevaux** (célestes) du **Ferghana** (région à l'Est de l'actuel Ouzbékistan) et des **chameaux** de **Bactriane** (Etats actuels d'Afghanistan, du Tadjikistan, et de l'Ouzbékistan, située entre les montagnes de l'Hindū-Kūsh et le fleuve Amou-Daria)

CHEVAL «CELESTE» DU FERGHANA



**→ STATUETTE EN BRONZE, FIN DU II^{ÈME} SIECLE DE NOTRE ERE,
Musée national de Pékin**

LES NOUVELLES ROUTES DE LA SOIE : **MEMOIRE, ENVERGURE, REALISATIONS, PERSPECTIVES**

- ▶ **B) LA MEMOIRE MULTI-MILLENNAIRE DE LA CHINE**
- ▶ **SE RETROUVE DANS LES « NOUVELLES ROUTES DE LA SOIE »**
- ▶ **(projet « OBOR ») QUI CONCERNENT EGALEMENT LA RUSSIE**

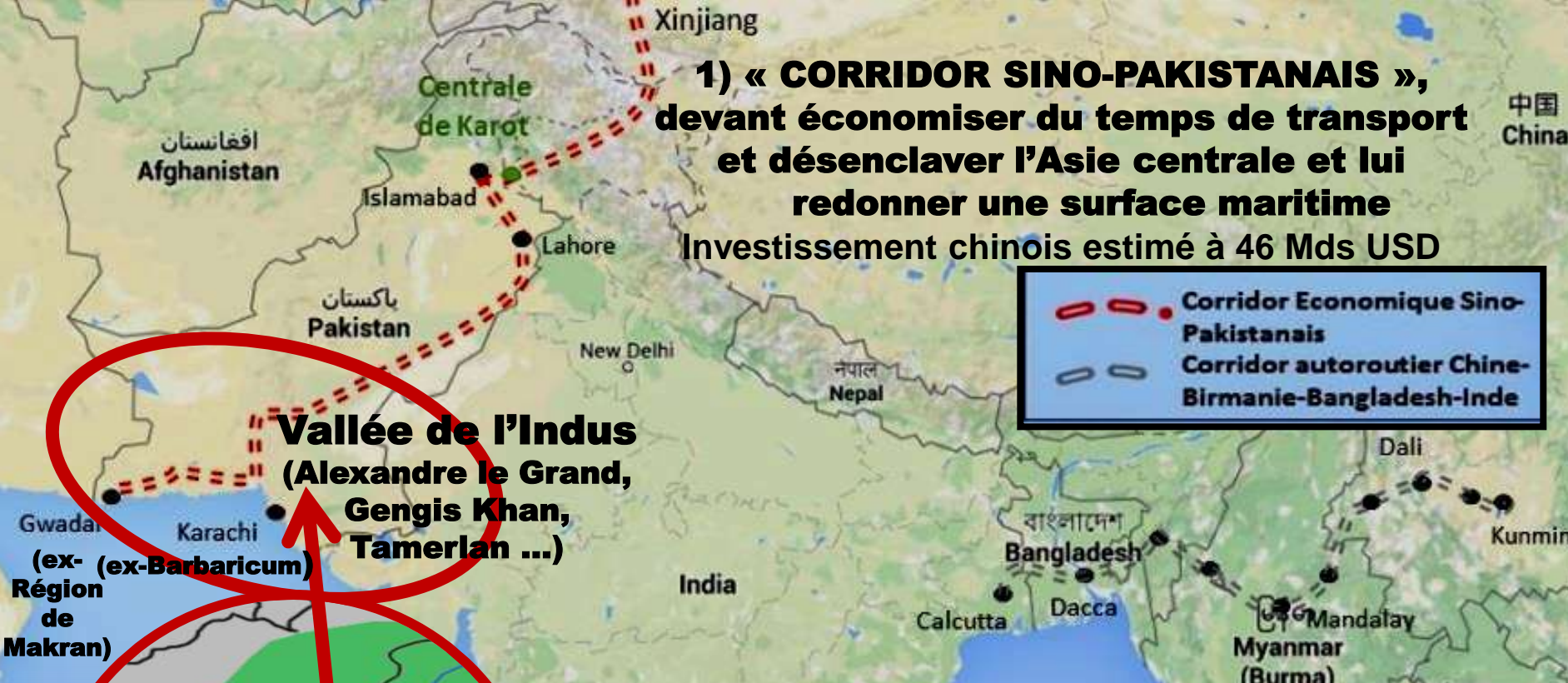
▶ **Quelques exemples :**

- ▶ **1) LE CORRIDOR SINO-PAKISTANAIS (CPEC) ;**
- ▶ **2) LE CORRIDOR CHINE-IRAN ;**
- ▶ **3) CHINE-INDOCHINE ECONOMIC CORRIDOR ;**
- ▶ **4) REVISITE DES EXPEDITIONS MARITIMES DE L'AMIRAL CHINOIS ZHENG HE (début du XV^{ème} siècle)**
- ▶ **5) INNOVATION APPARENTE : LE PASSAGE PAR LA RUSSIE**

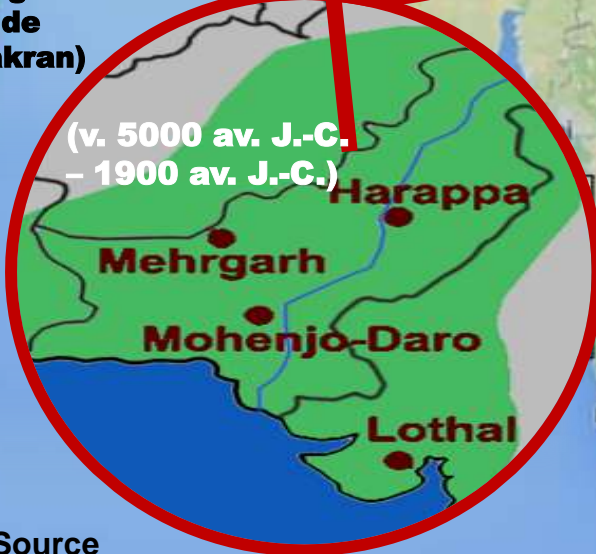
▶ **ILLUSTRATIONS**



1) « CORRIDOR SINO-PAKISTANAIS », devant économiser du temps de transport et désenclaver l'Asie centrale et lui redonner une surface maritime
 Investissement chinois estimé à 46 Mds USD



Vallée de l'Indus
 (Alexandre le Grand, Gengis Khan, Tamerlan ...)
 (ex- (ex-Barbaricum) Région de Makran)



(v. 5000 av. J.-C. - 1900 av. J.-C.)

Silk Roads

China plans to spend billions on infrastructure in Pakistan that would help open new trade routes.

Spending on projects

SECTOR	EST. COST, IN BILLIONS
Energy	\$33.79
Road	5.90
Rail	3.69
Mass transit in Lahore	1.60
Gwadar Port	0.66
China-Pakistan fiber optics	0.04
TOTAL	45.69*



U.S. civilian aid program in Pakistan since 2009, in billions

Energy	\$2
Border-area rehabilitation	2
Education/health/other	1
TOTAL	5

Includes adding 1,500MW of electrical power, plans to finance irrigation of 1 million acres of farmland by 2016, building or rehabilitating over 620 miles of roads and highways, building or rehabilitating more than 950 schools.

THE WALL STREET JOURNAL.

Source

<http://www.courrierinternational.com/depeche/un-train-chinois-arrive-en-iran-fait-revivre-la-route-de-la-soie.afp.com.20160215.doc.7y1rj.xml...>

2) 2 projets Chine-Iran : Kachgar-Khaf et Ürümqi-Téhéran

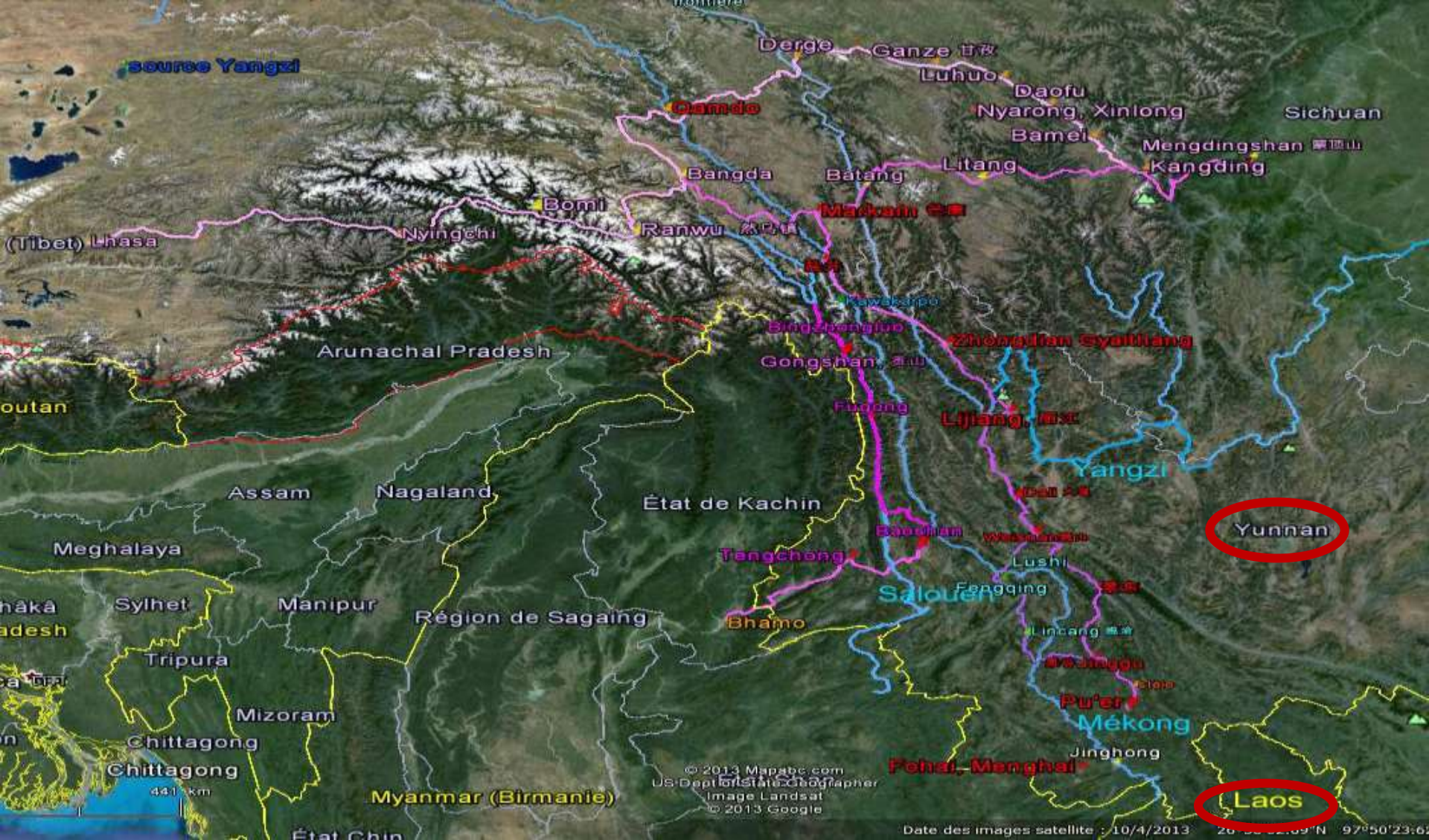
Plus : “China would cooperate in building a rapid train system between Tehran and Mashhad, and help finance the projects” (24. 01. 2016)



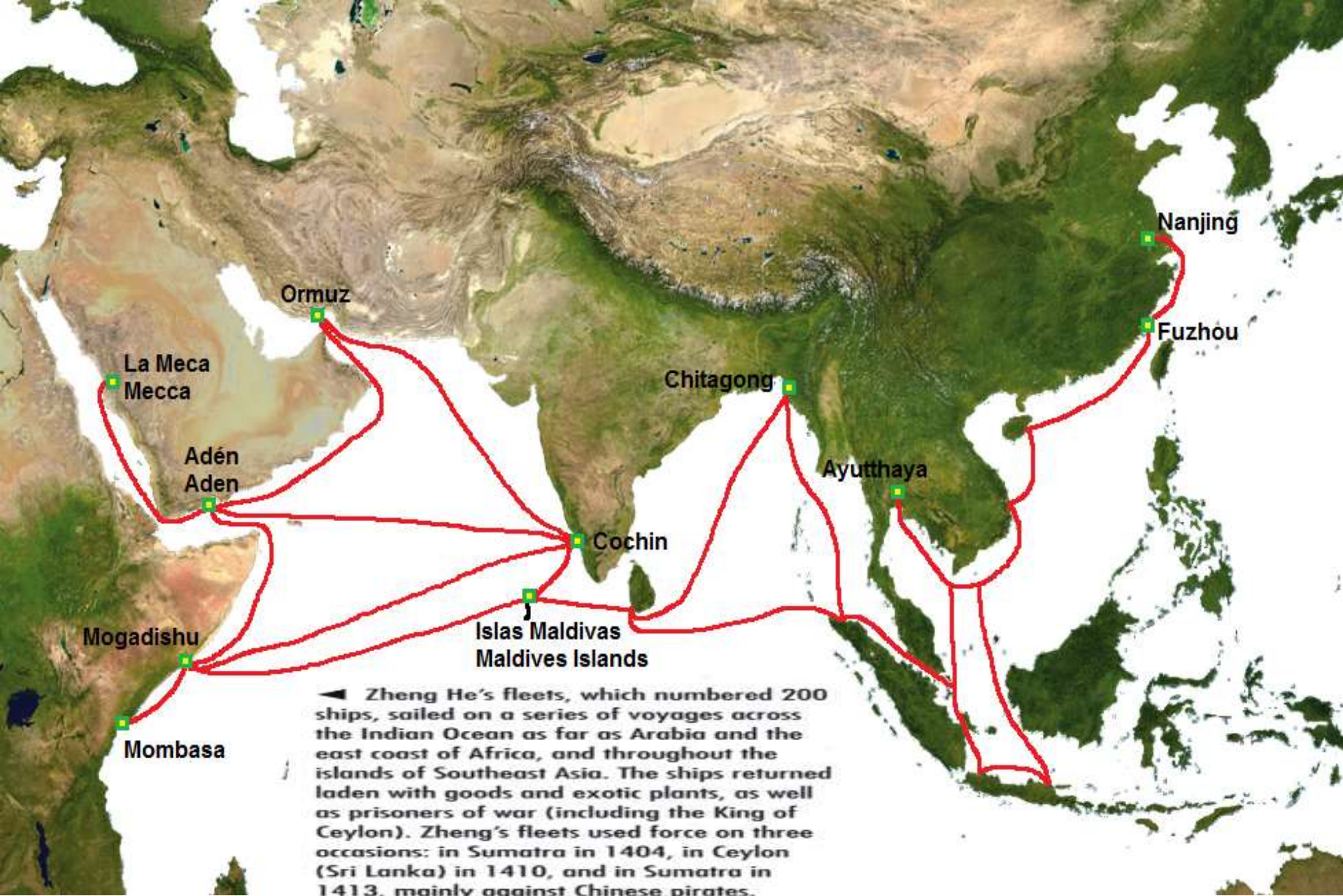
Why Mashhad ? Mashhad is the second most populous city in Iran and capital of Razavi Khorasan Province. It is located in the northeast of the country, close to the borders of Turkmenistan and Afghanistan. Its population was 2,749,000 at the 2011 census and its built-up (or metro) area was home to 2,783,000 inhabitants including Mashhad Taman and Torqabeh cities. **It was a major oasis along the ancient Silk Road connecting with Merv** (present Turkmenistan) in the East. The city is most famous and revered for housing the tomb of Imam REZA, the eighth Shia Imam. Every year, millions of pilgrims visit the Imam REZA shrine and pay their tributes to Imam Reza. **Mashhad is also known as the city of FERDOWSI, the Iranian poet of ‘Shahnameh’ or ‘The Book of Kings’, which is considered to be the national historical epic of Iran** (written between c. 977 and 1010 CE, consisting of some 60,000 verses, ending with the Islamic Conquest of Persia). **When the traveller Ibn BATTUTA visited the town in 1333, he reported that Mashhad was a large town with abundant fruit trees, streams and mills. A great dome of elegant construction surmounts the noble mausoleum, the walls being decorated with colored tiles**

Source : © Rémi PERELMAN – intervention du 4 mai 2016 à l'EHESS PARIS – également : cf. lien

<http://www.scmp.com/news/china/diplomacy-defence/article/1904757/china-help-iran-build-high-speed-rail-part-one-belt-one>



3) PARCOURS FERROVIAIRE EPOUSANT EN PARTIE LES ANCIENNES ROUTES DES CHEVAUX ET DU THE (CHINE DU SUD, TIBET, BIRMANIE ...) ET DES MEILLEURES VARIETES DE THE CHINOIS (dont le thé « Pu 'erh », du Yunnan [capitale : Kunming] - cf. liens <https://fr.wikipedia.org/wiki/Pu-erh>, https://fr.wikipedia.org/wiki/Ancienne_route_du_th%C3%A9)



◀ Zheng He's fleets, which numbered 200 ships, sailed on a series of voyages across the Indian Ocean as far as Arabia and the east coast of Africa, and throughout the islands of Southeast Asia. The ships returned laden with goods and exotic plants, as well as prisoners of war (including the King of Ceylon). Zheng's fleets used force on three occasions: in Sumatra in 1404, in Ceylon (Sri Lanka) in 1410, and in Sumatra in 1413, mainly against Chinese pirates.

4) LES EXPEDITIONS MARITIMES DE L'AMIRAL CHINOIS ZHENG HE

https://en.wikipedia.org/wiki/Zheng_He

5) INNOVATION APPARENTE : LE PASSAGE PAR LA RUSSIE

« INNOVATION » :
Russie concernée

Russie concernée et co-gestionnaire de la ligne (DB, RZhD, Chine ...)

China - Mongolia - Russia Economic Corridor

NEW EURASIA LAND BRIDGE ECONOMIC CORRIDOR
(UTILISE A AU MOINS 80%
DE CES VOIES FERROVIAIRES DISPONIBLES)

<http://www.trans-eurasia-logistics.com/>,
https://en.wikipedia.org/wiki/Trans-Eurasia_Logistics

China - Central Asia
West Asia
Economic Corridor

2 projets ferroviaires Chine-Iran :
Kashgar-Khaf et Ürümqi-Téhéran

China - Pakistan
Economic Corridor

Bangladesh - China
India - Myanmar
Economic Corridor

China - Indochina
Economic Corridor
Kunming - Kayaokpyu (Birmanie),
Kunming-Singapour via Bangkok

Sources : liens

http://www.cbcc.org/cbbc/media/cbbc_media/One-Belt-One-Road-main-body.pdf
<http://thediplomat.com/2016/03/one-belt-one-road-one-heritage-cultural-diplomacy-and-the-silk-road/>

Parcours historiques revisités par
« OBOR »

LES NOUVELLES ROUTES DE LA SOIE

RAPPEL HISTORIQUE : même située très au Nord de l'Eurasie, la Russie (ferroviaire) fut historiquement concernée et impliquée par rapport aux Routes de la Soie, à travers sa recherche constante d'un «accès aux mers chaudes»

Exemples :

- **« Le Voyage au-delà des trois mers » (1466-1474, Mer Caspienne, Océan Indien, Mer Noire) d'Afanasi NIKITINE (?-1474) - cf. liens en anglais et en russe https://en.wikipedia.org/wiki/A_Journey_Beyond_the_Three_Seas, <http://lib.pushkinskijdom.ru/Default.aspx?tabid=5068> et film soviétique en couleurs [1958] du même nom : https://en.wikipedia.org/wiki/Journey_Beyond_Three_Seas ;**
- **les expéditions et aventures en Sibérie de YERMAK Timofyeyevitch (vers 1540-1585), de la famille des marchands STROGANOFF (à partir d'Ivan IV le Terrible), ayant initialement détenu le monopole de vente du sel et des fourrures jusqu'à Moscou ... ;**
- **la remontée vers le Nord Russe depuis le Sud des routes de la soie au XVII^{ème}-XVIII^{ème} siècles (époque de Pierre I^{er} le Grand ...) ;**
- **les 11 guerres russo-turques entre 1568 et 1918 (cf. «projet grec» décrit par Hélène CARRERE d'ENCAUSSE dans son ouvrage « Catherine II ») ;**
- **la participation militaire de la Russie au «GRAND JEU» géopolitique des XIX^{ème}-début du XX^{ème} siècles, face aux conquêtes des Empires britannique (Caucase, Asie centrale ...) et japonais (Extrême-Orient , dont Corée ...) ;**

**«CONQUETE DE LA SIBERIE PAR YERMAK» (à partir de 1581)
«ПОКОРЕНИЕ СИБИРИ ЕРМАКОМ ТИМОФЕЕВИЧЕМ»
TOILE DE 1895 AU MUSEE RUSSE DE SAINT-PETERSBOURG**



Huile sur toile (599 × 285 cm) de **Vassili SOURIKOV**, peintre réaliste russe (1848-1916) ayant appartenu au mouvement artistique russe des *Peintres ambulants* [Передвижники], 1870-1923). Un monument en son honneur fut inauguré à Krasnoïarsk (Sibérie) en 1954 par ses arrière-petits-fils (par filiation maternelle [Olga SOURIKOVA, 1878-1958], les metteurs en scène Andreï KONTCHALOVSKY (né en 1937) et Nikita MIKHALKOV (né en 1945).

LA ROUTE DE SIBERIE (en russe) et le transport du thé chinois vers Moscou

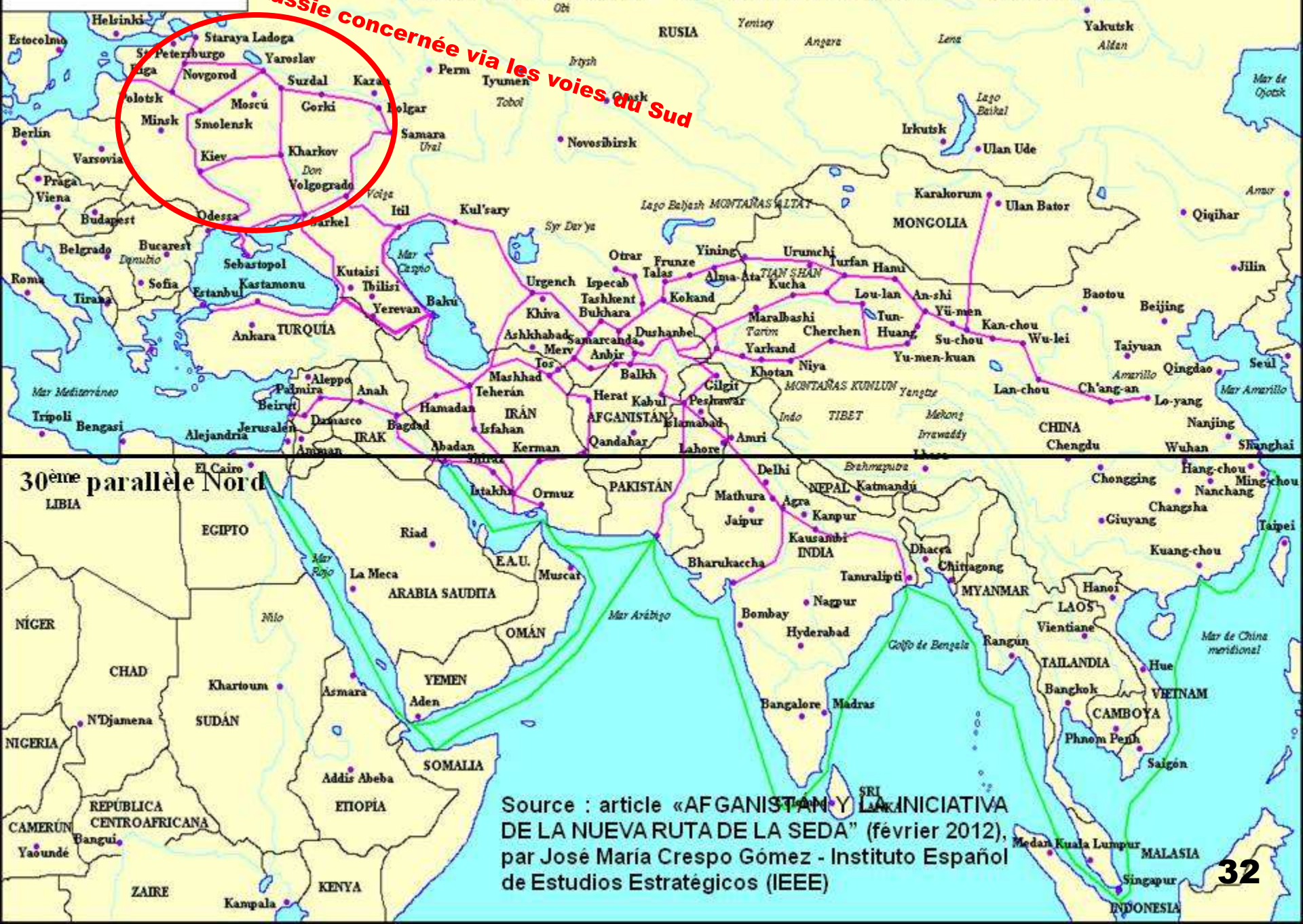


La route transportait des produits chinois de Kiakhta à Moscou, principalement du thé, mais aussi de la soie et d'autres marchandises. **Vers 1860, le trafic s'élevait à 6 000 tonnes de thé par an, à 70 000 tonnes en 1915 et l'on parlait aussi à son sujet de la « route du thé » où la Chine y a exporté jusqu'à 65% de sa production totale.** En hiver, le trajet s'effectuait en caravanes de traîneaux tirés par des chevaux. Le thé qui parvenait en Europe par la Russie était alors de meilleure qualité et beaucoup plus cher que celui qui avait longuement voyagé par la mer.

Ruta de la seda en el siglo XVII

LES ROUTES DE LA SOIE AU XVII^{EME} SIECLE

Russie concernée via les voies du Sud



30^{eme} parallèle Nord

Source : article «AFGANISTAN Y LA INICIATIVA DE LA NUEVA RUTA DE LA SEDA» (février 2012), par José Maria Crespo Gómez - Instituto Español de Estudios Estratégicos (IEEE)

LES NOUVELLES ROUTES DE LA SOIE

° **le rôle joué par la Banque russo-asiatique, puis russo-chinoise entre 1895 et 1917 :** capital initial de la banque divisé entre les Russes (37,5%) et des intérêts français dominés par la Banque de Paris et des Pays-Bas (Paribas)(62,5%) ; obtint en 1898 la construction et l'exploitation pendant **80 ans du chemin de fer Tchita-Vladivostok (Chinese Eastern Railway)** ; investissement revêtant un caractère stratégique pour la Russie qui cherchait alors à développer son influence dans les chemins de fer sibériens et mandchouriens, et à se doter d'un bras financier dans la région ; première **succursale ouverte à Shanghai en février 1896 qui devint 2^{ème} plus grande banque chinoise en 1902** ; devenue Banque russo-chinoise (Société générale) de 1910 à 1917 ; **devenue en 1912 9^{ème} banque la plus riche de Russie, possédant 100 agences dans le pays et 20 autres à l'international, 1^{ère} banque russe en termes de dépôts, 2^{ème} en termes de fonds propres, 3^{ème} pour les avances sur titres** ; nationalisée en 1917 par les bolchéviks, mise en faillite en 1926 (la France ayant détenu jusqu'aux 3/4 du capital de la banque [parts évaluées à 150 millions de francs de l'époque]), intérêts de la banque en Extrême-Orient repris par la Banque de New York ;

° **les combats, puis la fuite périlleuse d'une partie des Russes Blancs vers le Moyen-Orient et l'Extrême-Orient durant les années 1920 (Amiral KOLTCHAK, baron WRANGEL, Général KAPPEL, Ataman SEMENOV ...)** ;

° **les expéditions et intérêts « idéologiques » soviétiques durant les années 1920 et 1930 pour le Tibet, la Mongolie, donc avant même les nazis (« l'Eurasie » de TROTSKY, l'occultisme idéologique de Gleb BOKYI [Tchéka, OGPoU, NKVD], les époux ROERICH, Yakov BLIOUMKINE, baron von UNGERN-STERBERG, Ferdynand OSSENDOWSKY ...)** ;

° **les purges, détentions et évacuations diverses durant les années 1930 à 1940, toujours plus vers l'Est de l'URSS ...** ;

° **les guerres soviétiques et russes diverses des années 1970 à aujourd'hui (Afghanistan, les deux guerres de Tchétchénie, Ukraine ...)** ;

° **le (nouveau) pivotement de la Russie vers la Chine et l'Asie, revendiqué**



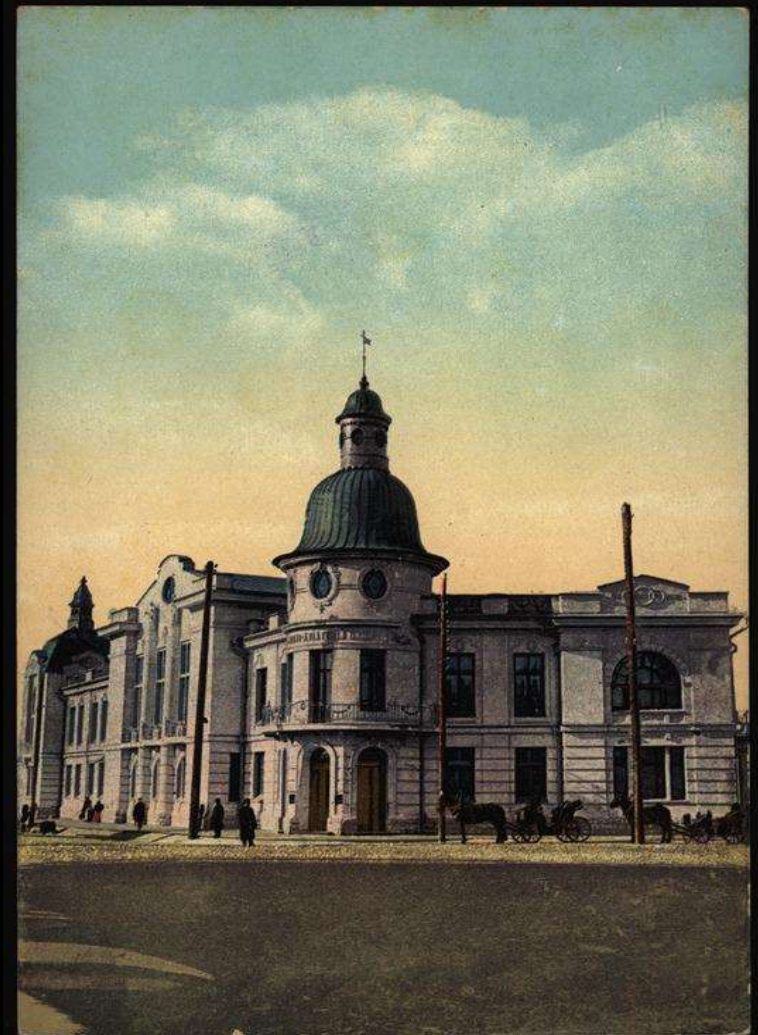
BATIMENTS DE LA BANQUE RUSSO-ASIATIQUE, PUIS RUSSO-CHINOISE A SAINT-PETERSBOURG ET A IRKOUTSK



En 1914 à Saint-Pétersbourg, au 62, Perspektiv Nevsky



Bâtiment actuel, toujours au 62, Perspektiv Nevsky



Bâtiment d'époque à Irkoutsk (ville de Sibérie, sur le fleuve Angara, près du lac Baïkal)

LES NOUVELLES ROUTES DE LA SOIE

C – POURQUOI LES « NOUVELLES ROUTES DE LA SOIE » AUJOURD’HUI (ET DEMAIN) ?

- 1) Raisons économiques**
- 2) Raisons géostratégiques, liées à l’opportunité de (nouvelle) puissance géo-historique à saisir**

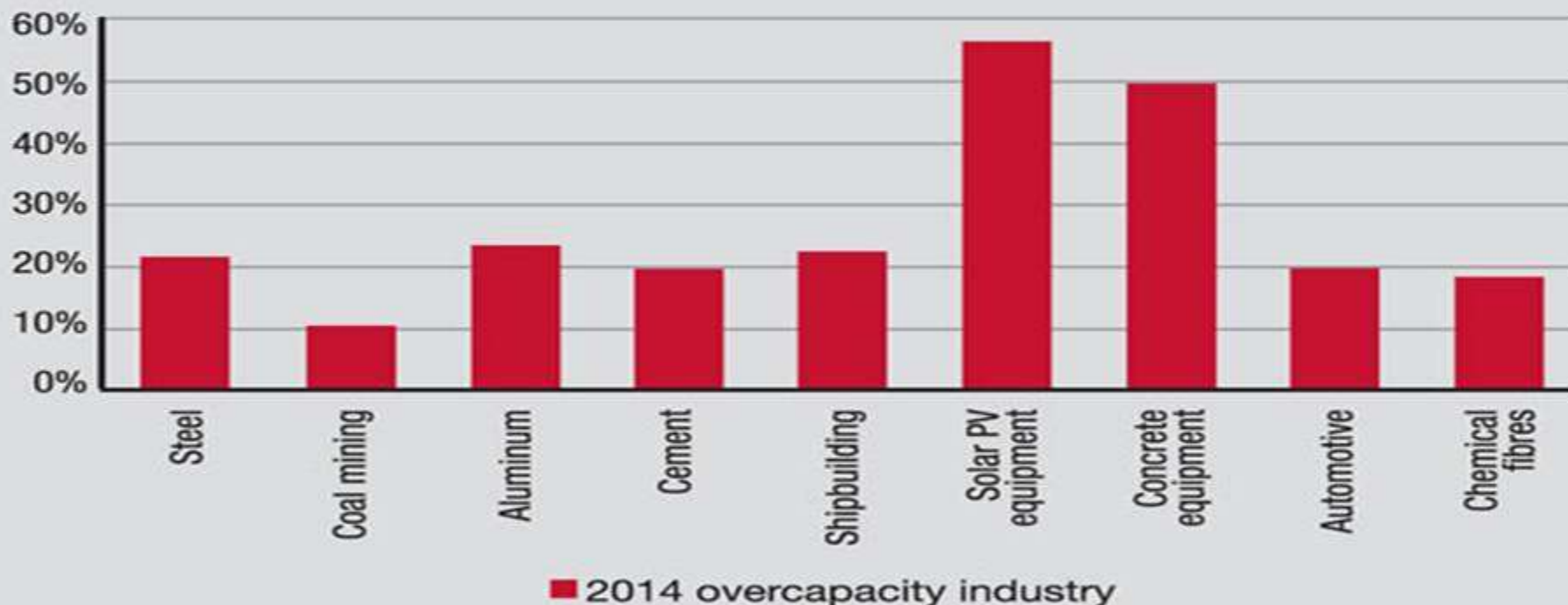
Document officiel chinois de référence, en huit points : accessible en anglais à travers le lien http://en.ndrc.gov.cn/newsrelease/201503/t20150330_669367.html

1) LES RAISONS ECONOMIQUES DE LA STRATEGIE INTER-CONTINENTALE CHINOISE

- LA QUESTION DE L'ISSUE DES SURCAPACITES INDUSTRIELLES CHINOISES -

➤ «OBOR» : UN NOUVEAU SOUFFLE QUALITATIF POUR L'ECONOMIE CHINOISE ?

Average overcapacity reached c20% in China in 2014



Source: Bloomberg, Barclays Research estimates



LES RESSORTS DE LA STRATEGIE TRANSVERSALE CHINOISE SONT EXPLIQUEES A TRAVERS LES LIENS EN ANGLAIS <http://www.wsj.com/articles/chinas-world-on-track-or-at-sea-beijing-reopens-old-land-routes-1425371903>, <http://qz.com/686816/the-view-from-spain-chinas-one-belt-one-road-railway-is-an-unnecessary-folly/>

CCTV NEWS



What are the priorities?



Transportation infrastructure building



Investment and trade facilitation



Financial cooperation



Cultural exchange

“La patience est une plante amère, mais dont les fruits sont sucrés”

– proverbe chinois –

LES NOUVELLES ROUTES DE LA SOIE

2) LES RESSORTS GEO-STRATEGIQUES DE LA STRATEGIE TRANSVERSALE CHINOISE, LIES À L'OPPORTUNITE DE (NOUVELLE) PUISSANCE GEO-HISTORIQUE A SAISIR

Lien de lecture recommandée, à titre de complément d'explications :

<http://www.ft.com/cms/s/0/810b4510-6ea4-11e6-9ac1-1055824ca907.html#axzz4lzzQdPBH> :

«China foreign policy : Throwing out the rule book»

RAISONNEMENT PROPOSE :

- a) **Plus de 90% des échanges commerciaux mondiaux passent encore par voies maritimes ;** →
- b) Les voies maritimes des échanges commerciaux mondiaux sont **saturées**, tant au point de vue technique, sécuritaire, que géo-stratégiquement ;
- c) Cela perturbe sérieusement la politique chinoise suivie visant à diversifier, mieux contrôler et sécuriser l'accès chinois aux matières premières et aux ressources énergétiques dans le cadre de la volonté chinoise d'accéder (à nouveau) au statut **de future grande puissance géopolitique** celle-ci à long terme (à 2049, correspondant au centenaire de la Chine nouvelle, depuis 1949) ;

Les voies maritimes représentent **globalement** encore plus de **90%** du trafic mondial de marchandises ...



Principales routes maritimes empruntées par les porte-conteneurs
En millions d'EVP* chargés usuellement, prévisions 2005

Les premiers ports pour le trafic de conteneurs
En millions d'EVP (chargés et vides), en 2004

- Plus de 20
- De 10 à 20
- De 5 à 9
- Moins de 5

* EVP (Equivalent vingt pieds). Taille du conteneur standard de vingt pieds (ou mètres) de long et d'une contenance de 33 m³, qui sert d'unité de mesure pour estimer les capacités d'un navire.

** Le Havre est le 3^e mondial pour le trafic de conteneurs et le 1^{er} français.

LES « BOÎTES » CONNAISSENT LA PLUS FORTE PROGRESSION

Part de la flotte mondiale 2004 en % et évolution 2003-04 en %



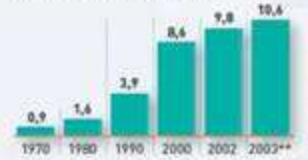
* Embarage qui peut transporter le navire.

L'ESSOR DU COMMERCE MARITIME PROFITE AUX PORTE-CONTENEURS

Evolution du commerce maritime mondial total*, en millions de tonnes



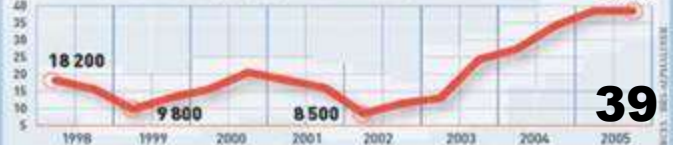
Part des porte-conteneurs en %



* Total type de marchandises chargées, y compris vin, pétrole, gaz, produits manufacturés.
** Estimation.

DES COÛTS QUI EXPLOSENT POUR L'UTILISATEUR

Taux d'affrètement*, en dollars par jour, pour les navires de 2 500 EVP

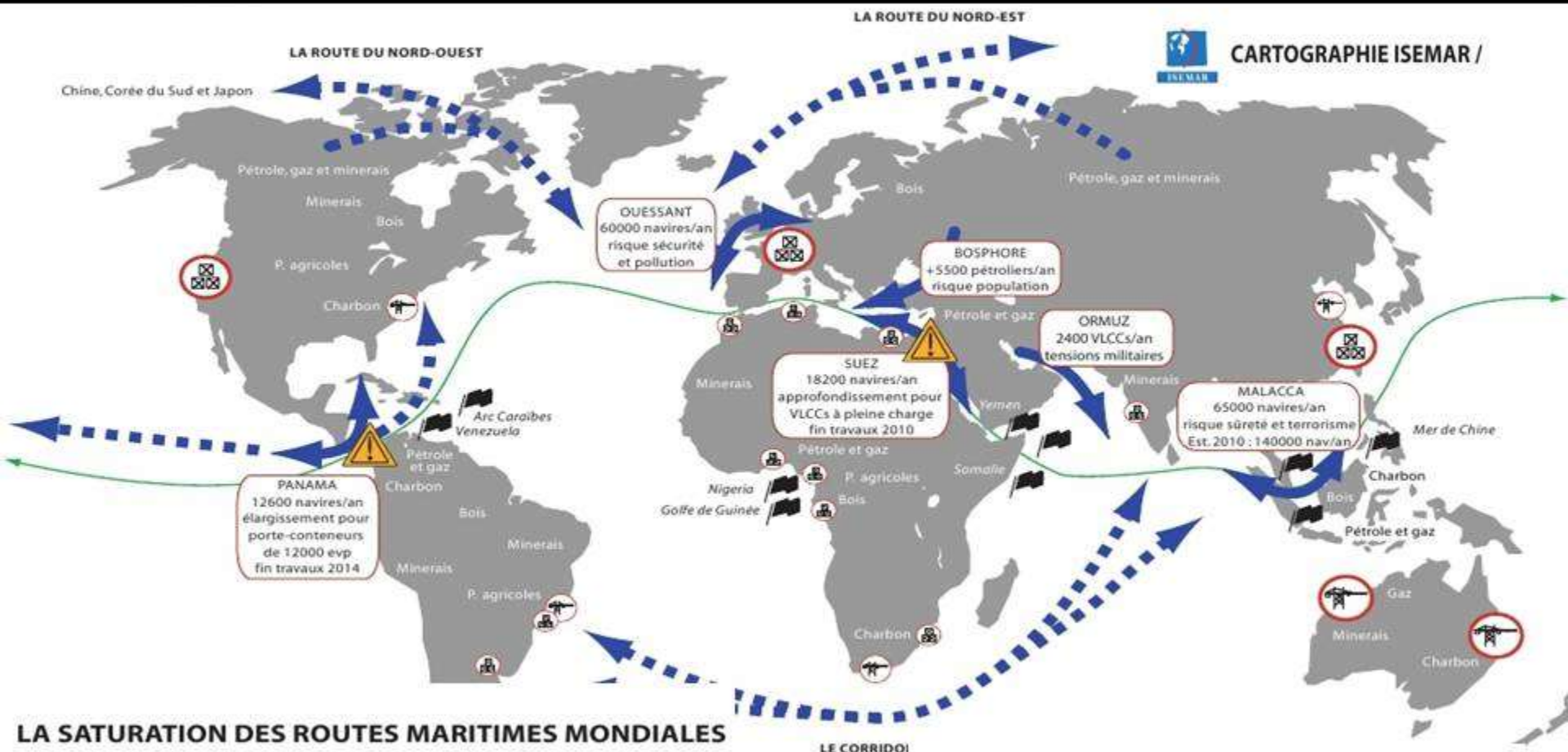


* Coût de la location d'un navire facturé à la compagnie maritime par l'armateur.

Les voies maritimes sont cependant de plus en plus saturées ...

... D'où l'enjeu géo-stratégique des futures « aortes de l'univers »

(ferroviaires, aériennes, numériques, touristiques, logistiques ...)



Les routes maritimes d'aujourd'hui et de demain :
 la grande route conteneurisée est-ouest.
 les nouvelles routes maritimes en projet ou en essor.
 les grandes matières premières exportées.

Les zones sensibles :
 Les points de passage maritimes névralgiques.
 les travaux d'agrandissement des voies maritimes.
 les zones de piraterie.



Les besoins en équipements et infrastructures : saturation au niveau des terminaux conteneurs, saturation aux abords des terminaux vraquiers.
 evp : Equivalent à Vingt Pieds de longueur, soit 5.90m. Longueur standard d'un conteneur (capacité de transport de 28 tonnes ou 33 mètres cubes). VLCC : Very Large Crude Carrier. Supertanker de 160 000 tonnes et plus (capacité de transport de 2 millions de barils).

LES NOUVELLES ROUTES DE LA SOIE

2) LES RESSORTS GEO-STRATEGIQUES DE LA STRATEGIE TRANSVERSALE CHINOISE, LIES À L'OPPORTUNITE DE (NOUVELLE) PUISSANCE GEO-HISTORIQUE A SAISIR (suite)

RAISONNEMENT PROPOSE (suite) :

d) Il en résulte que Chine se doit de multiplier les parcours alternatifs transversaux (terrestres, aériens, numériques ...), afin d'éviter les risques à terme de «goulots d'étranglement» géo-stratégiques précités ; le «retour» aux (nouveaux) parcours terrestres (ferroviaires) ne signifie pas pour autant que ces derniers seront plus aisés pour la Chine (par rapport à la Russie ...), même si les économies qui s'y trouvent sont plus compatibles avec elle que les membres du TPP (imposant de hauts niveaux de normes en environnement, en droit du travail ...)

e) A ce stade, tout cela suppose au moins que les nouvelles routes alternatives (terrestres) de la soie fonctionnent au départ de Chine et que les investissements soient à la hauteur du défi (ce qui en fait est déjà la cas) ;

f) Ainsi, le «retour» aux (nouveaux) parcours terrestres (ferroviaires), signifie que la voie ferroviaire est désormais privilégiée (mais pas uniquement), sur des tracés qui empruntent parfois ceux des Routes historiques de la Soie, procurant ainsi au projet «OBOR» un volume «partenarial» délibéré («gagnant-gagnant»), parce que reliant passé, présent et avenir dans la sociologie des pays concernés ...





1. Cocco
2. Thilawa
3. Hainggyi kyun
4. Kyaukpyu
5. Colombo
6. Chabahar
7. Port Soudan

Quelques colliers de perles chinois

ASIE CENTRALE
RUSSIE
XINJIANG

CORRIDOR
PAKISTANAIS

DEBOUCHES MARITIMES

DJIBOUTI

1. Sphère d'influence chinoise

- ASEAN (Asociation of South East Asian Nations)
- Puissance régionale
- Zone maritime contestée entre la Chine et les États riverains en mer de Chine méridionale
- Infrastructures de contournement du détroit de Malacca :
 - Infrastructure en service
 - Projet en cours

2. Sphère d'influence indienne

- SAARC (South Asian Association Region for Regional Cooperation)
- Base militaire de la marine indienne
- Objets stratégiques de l'Inde
- Accords de défense avec l'Inde
- Points d'appui indien
- Allié des États-Unis
- Base militaire américaine
- Détroit et point de passage stratégique
- Ressources en hydrocarbures offshore

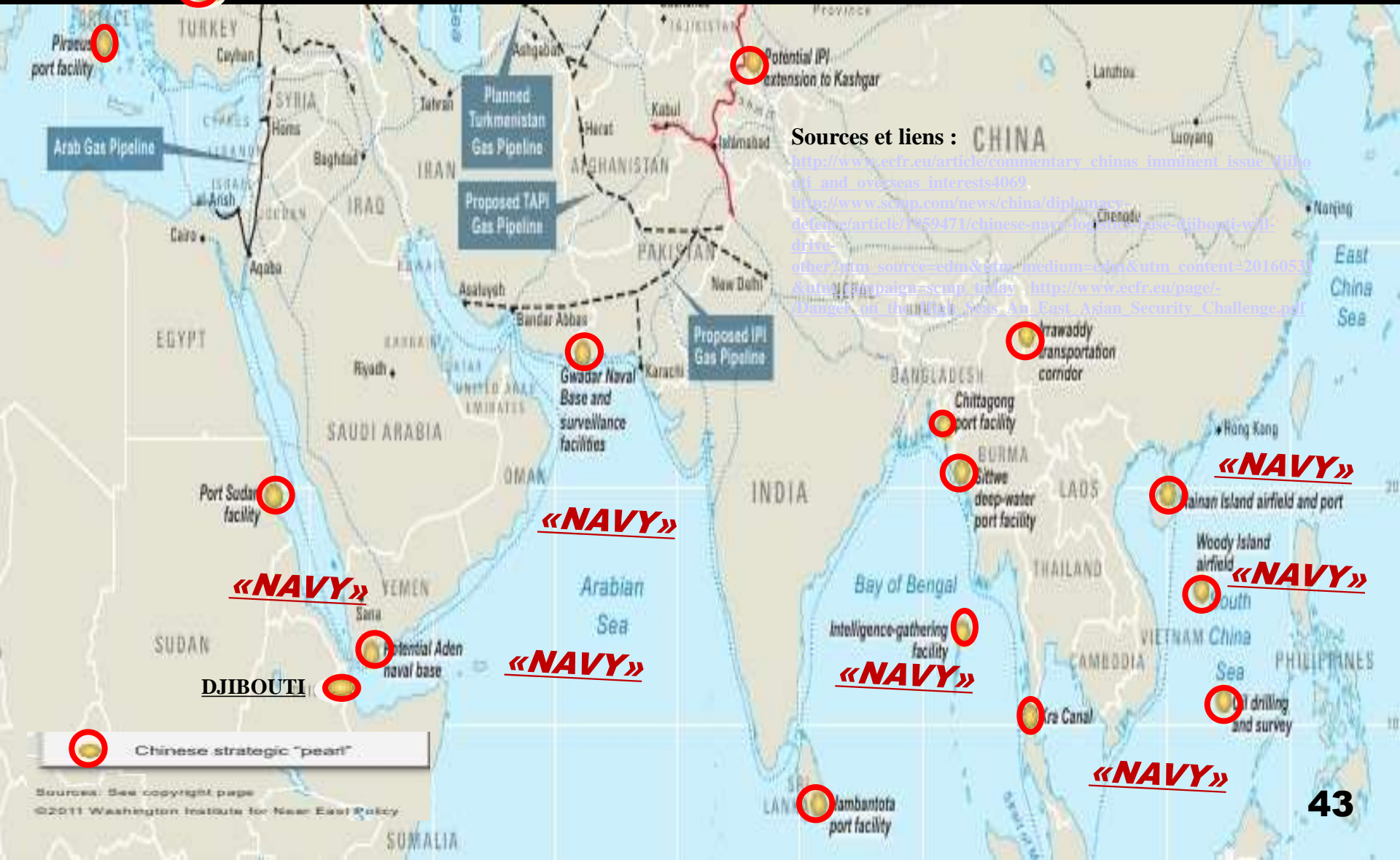
3. Stratégie chinoise du collier de perles

- Collier de perles (ports commerciaux, facilités)
- Perle potentielle (projets en cours de construction de ports commerciaux et militaires)
- Base de sous-marins nucléaires
- Port militaire chinois

POINTS STRATEGIQUES D'ANCRAGE CHINOIS ET LEUR RAISON D'ETRE RESPECTIVE

LES «GOULOTS D'ETRANGLEMENT» QUE LA CHINE VOUDRAIT EVITER («NAVY» ...)

○ Kumport conteneur terminal (Mer de Marmara, Turquie, plus Cherchell [Algérie], Rotterdam conteneur Terminal ...)



Sources et liens : CHINA
http://www.ecfr.eu/article/commentary_chinas_imminent_issue_djibouti_and_oceania_interests4069
<http://www.scmp.com/news/china/diplomacy-defence/article/195947/chinese-navy-looks-base-djibouti-will-drive-other.htm> source=edm&utm_medium=edm&utm_content=20160531&utm_campaign=scmp_today
[http://www.ecfr.eu/page-Danger_of_Overflight_News_An_East_Asian_Security_Challenge.pdf](http://www.ecfr.eu/page/Danger_of_Overflight_News_An_East_Asian_Security_Challenge.pdf)

○ Chinese strategic "pearl"

Sources: See copyright page
 ©2011 Washington Institute for Near East Policy

Le cas de DJIBOUTI

Sources : © Rémi PERELMAN – intervention du 4 mai 2016 à l'EHESSE PARIS, http://www.scmp.com/news/china/diplomacy-defence/article/1959471/chinese-navy-logistics-base-djibouti-will-drive-other?utm_source=edm&utm_medium=edm&utm_content=20160531&utm_campaign=scmp_today



La Chine à Djibouti Fin 2017, base logistique chinoise

1) Raisons commerciales

Sécuriser la flotte marchande et les voies d'approvisionnement
Protéger investissements et ressortissants (un million en Afrique)
Acheminer ses produits vers l'Afrique
Accès au réseau ferré africain

2) Objectifs militaires

Anticiper sur le développement de sa puissance maritime
Premier maillon du futur réseau de bases navale
Prochaines (?) : Gwadar et Lamu (Kenya)
Proximité du détroits d'Ormuz

LES NOUVELLES ROUTES DE LA SOIE :
MEMOIRE, ENVERGURE, REALISATIONS, PERSPECTIVES

II

ENVERGURE :

RAPPEL DES PARAMETRES DU PROJET « *OBOR* »
(OBOR : « *ONE BELT, ONE ROAD* »
[2013-2049])

LES NOUVELLES ROUTES DE LA SOIE : MEMOIRE, ENVERGURE, REALISATIONS, PERSPECTIVES

RAPPEL DES PARAMETRES D'ENVERGURE GLOBALE DU PROJET OBOR

1) RELIER EUROPE ET ASIE : les grands espaces et équilibres à prendre en compte

2) L'ETENDUE JUXTAPOSEE OU ALTERNATIVE DES CORRIDORS :

2)a) Illustrations graphiques diverses

2)b) POURQUOI LES TERMINUS EUROPEENS DE CONVOIS FERROVIAIRES CHINOIS DE FRET **PASSENT PAR LA** RUSSIE, EMPRUNTANT CE PARCOURS **«CENTRAL NORD»** DES «NOUVELLES ROUTES (**FERROVIAIRES**) DE LA SOIE» **A AU MOINS 80% DES VOIES DISPONIBLES** ? Parce qu'il ne traverse que trois pays entre Chine et Europe :
KAZAKHSTAN, RUSSIE, BELARUS

2)c) L'économie mondiale des conteneurs :

2)c)1) La Chine fait passer ses transports de marchandises à près de 60% par voie maritime (contre 19% pour l'UE) ...

2)c)2) La Chine et l'Asie prédominent sur le marché mondial des conteneurs maritimes

3) SIGNES AVANT-COUREURS D'UNE CHINE, SUPER-PUISSANCE MONDIALE ...

1) RELIER EUROPE ET ASIE : les grands espaces et équilibres

LOSANGE DES NOUVEAUX « EQUILIBRES » EURASIATIQUES Quatre « plaques géotectoniques » continentales majeures (dont trois pays BRICS sur cinq) :

MONDE (214 pays)

Superficie habitée : 134 M. km²
population : 7,1 Md. hab.
densité /hab. : 53
PIB 2013 : 77,6 Mds \$
PIB /hab. : 10 900 \$

« 4 plaques » / EURASIE

superficie : 36 M. km² (66% de l'Eurasie)
population : 3,5 Md. hab. (70% de l'Eurasie)
densité /hab. : 97
PIB 2013 : 41 Mds \$ (91% de l'Eurasie)
PIB /hab. : 11 700 \$

EURASIE (92 pays (43% total mondial))

superficie : 55 M. km² (41% du monde)
population : 5 Md. hab. (70,4% du monde)
densité /hab. : 91
PIB 2013 : 45 Mds \$ (58% du monde)
PIB /hab. : 9 000 \$

Au moins 3 projets eurasiatiques

RUSSIE



superficie : 17 M. km²
population : 143 M. hab.
densité /hab. : 8,4
PIB 2013 : 2 500 Mds \$
PIB /hab. : 17 500 \$

Projet eurasiatique :
« Union eurasiatique » (2011-2015)



EURASIE



CHINE

superficie : 9,6 M. km²
population : 1,345 Md. hab.
densité /hab. : 140
PIB 2013 : 12 330 Mds \$
PIB /hab. : 9 200 \$

Projet eurasiatique :
« One Belt, One Road (OBOR) »
(2012-2013) - 21 000 Mds de dollars
d'investissements projetés sur 35 ans



INDE

superficie : 3,3 M. km²
population : 1,242 Md. hab.
densité /hab. : 378
PIB 2013 : 2 800 Mds \$
PIB /hab. : 2 254 \$

Projet eurasiatique maritime : « MAUSAM » (2014)

EUROPE (à 47 moins Russie)

superficie : 6,7 M. km²
population : 677 M. hab.
densité /hab. : 101
PIB 2013 : 20 000 Mds \$
PIB /hab. : 29 500 \$

EUROPE (à 28)

superficie : 4,494 M. km²
population : 507 M. hab.
densité /hab. : 113
PIB 2013 : 18 000 Mds \$
PIB /hab. : 35 500 \$

Quel projet eurasiatique ?



« Asie 21 » (LaRouche),
« New Silk Road Initiative » (2011)



« Eurasia Initiative » (2013)
"Silk Road Express" (SRX)



JICA, Tôkyô Fond.
UBRJ (2013)

RELIER EUROPE ET ASIE :
les grands espaces et équilibres
à prendre en compte, *suite*

... SANS OUBLIER
LES «REGIONS INTERMEDIAIRES» ...

Exemple des projets de « nouvelles Routes économiques de la Soie »
(« One Belt, One Road » [OBOR] en anglais),
présentés par les autorités chinoises en mars 2015 à Boao
(Hainan, Chine du Sud)

« REGION INTERMEDIAIRE » EN GEOPOLITIQUE CONTEMPORAINE :

Modèle de géopolitique établi par le géopoliticien grec Dimitri KITSIKIS (né en 1935), professeur à l'Université d'Ottawa (Canada), selon lequel l'Eurasie présente, non pas deux régions de civilisation, (Europe occidentale et Orient ou civilisation extrême-orientale), mais également une troisième civilisation, placée entre les deux, appelée **Région intermédiaire**, couvrant (et même au-delà) ce que fut l'empire mongol du XIII^{ème} siècle de notre ère, les Proche et Moyen-Orient, puis l'empire tsariste, l'URSS, et ce qui constitue aujourd'hui la CEI actuelle.



- INTERET ECONOMIQUE / INTERET GEOPOLITIQUE OU «REGALIEN» (CHINOIS)
- PLUSIEURS PARCOURS ALTERNATIFS NECESSAIRES CONTRE LES RISQUES DE VERROUS

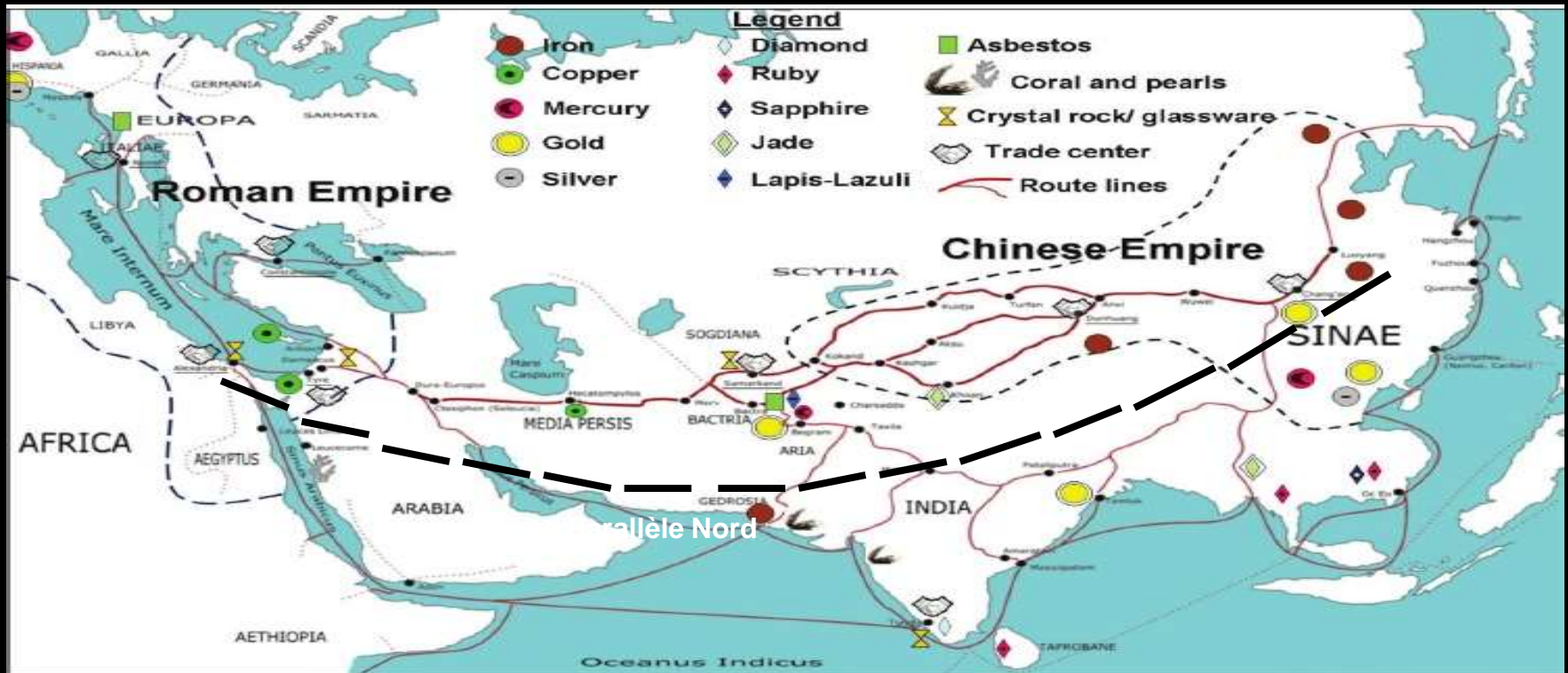
... EN SACHANT QU'EN FAIT, «LES REGIONS INTERMEDIARES» EURASIATIQUES NE SONT PAS VIDES DE RESSOURCES ET SONT MEME, AU CONTRAIRE, UN DES LIEUX PRINCIPAUX DU NOUVEAU «GRAND JEU» GEOPOLITIQUE (AVEC L'AFRIQUE) AU TITRE DE LA QUETE MONDIALE DE RICHESSES NATURELLES NOUVELLES



... EXEMPLE DE L'ASIE CENTRALE, PARMIS D'AUTRES ...

C'est aussi pour cela que le projet « *OBOR* » se réalise, peu à peu ...

QUOI QU'IL EN SOIT, LA CONCENTRATION HISTORIQUE ET ACTUALISEE DES RICHESSES MINERALES SUR LA « VOIE DES INDES » EST PATENTE



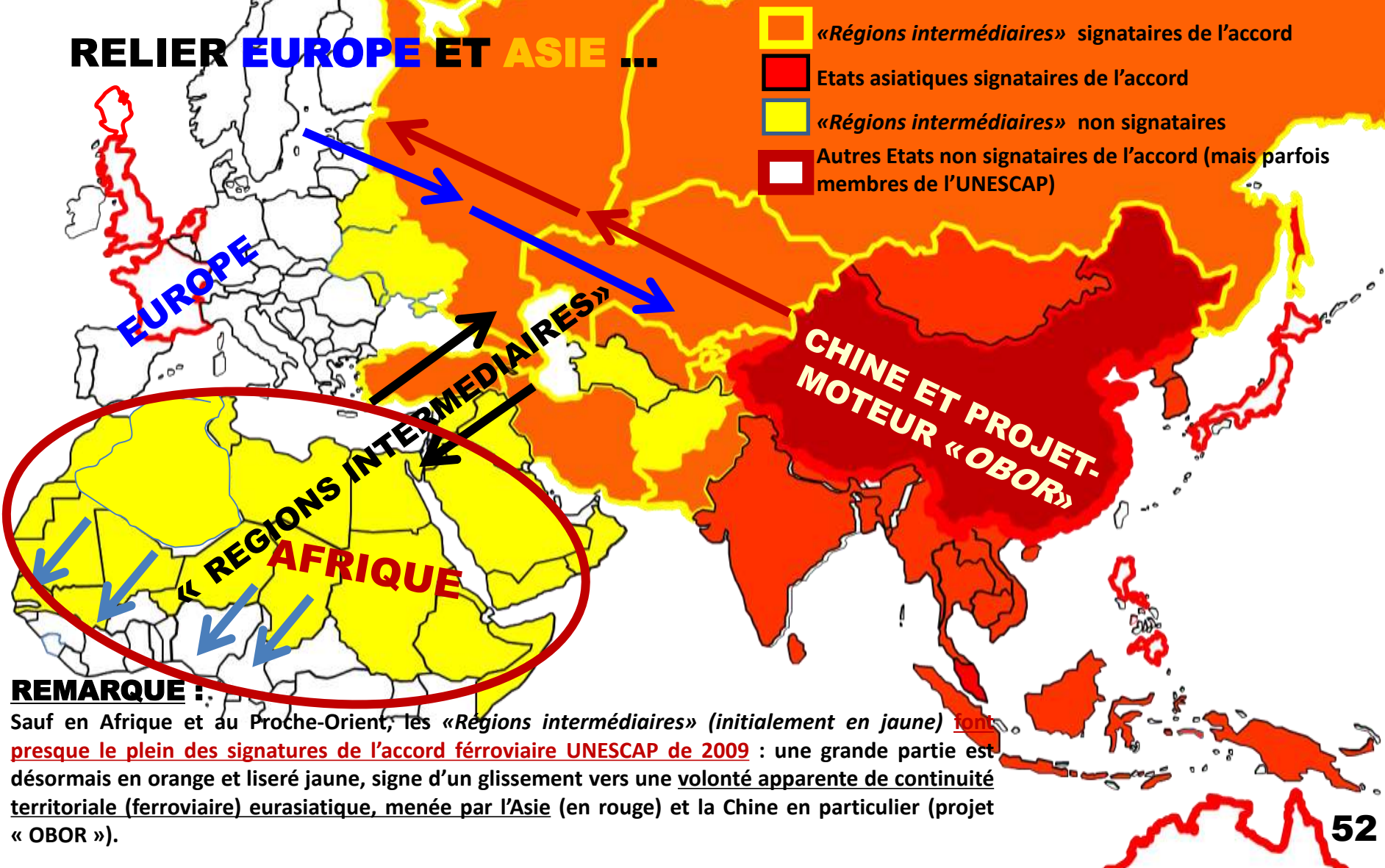
Quelques exemples : Routes de la Soie historiques EURASIE au sens extensif

minerai de fer :	18,9% en 1970 ; 9,5% en 2013 ;	69,1% en 1970 ; 81,8% en 2013 ;
minerai de cuivre :	2,7% en 1970 ; 18,1% en 2013 ;	49,5% en 1970 ; 47,0% en 2013 ;
mercure :	24,0% en 1970 ; 72,4% en 2013 ;	70,4% en 1970 ; 75,5% en 2013 ;
minerai d'or :	0,3% en 1970 ; 23,0% en 2013 ;	92,3% en 1970 ; 65,2% en 2013 ;
minerai d'argent :	1,9% en 1970 ; 20,7% en 2013	37,9% en 1970 ; 34,9% en 2013 ;
diamant :	0,05% en 1970 ; 0,8% en 2013 ;	98,4% en 1970 ; 91,9% en 2013 ;
amiante :	5,3% en 1970 ; 33,9% en 2013 ;	54,3% en 1970 ; 84,2% en 2013 ;

Source statistique : http://www.academia.edu/955437/Mining_and_minerals_trade_on_the_Silk_Road_to_the_ancient_literary_sources_2_BC_to_10_AD_Centuries

AMORCE DE CONTINUITÉ TERRITORIALE (FERROVIAIRE A CE STADE) EN EURASIE, A TRAVERS 23 ETATS SIGNATAIRES DE L'ACCORD UNESCAP DE 2009 (UNESCAP [UN Economic and Social Commission for Asia and the Pacific] : 53 Etats-membres, dont USA, Japon, France, Royaume-Unis, Pays-Bas ...)

RELIER EUROPE ET ASIE ...



- «Régions intermédiaires» signataires de l'accord
- Etats asiatiques signataires de l'accord
- «Régions intermédiaires» non signataires
- Autres Etats non signataires de l'accord (mais parfois membres de l'UNESCAP)

REMARQUE ! :

Sauf en Afrique et au Proche-Orient, les «Régions intermédiaires» (initialement en jaune) font presque le plein des signatures de l'accord ferroviaire UNESCAP de 2009 : une grande partie est désormais en orange et liseré jaune, signe d'un glissement vers une volonté apparente de continuité territoriale (ferroviaire) eurasiatique, menée par l'Asie (en rouge) et la Chine en particulier (projet « OBOR »).

LES NOUVELLES ROUTES DE LA SOIE



RELATIONS COMMERCIALES UE-CHINE *DESEQUILIBREES*, QUANTITATIVEMENT

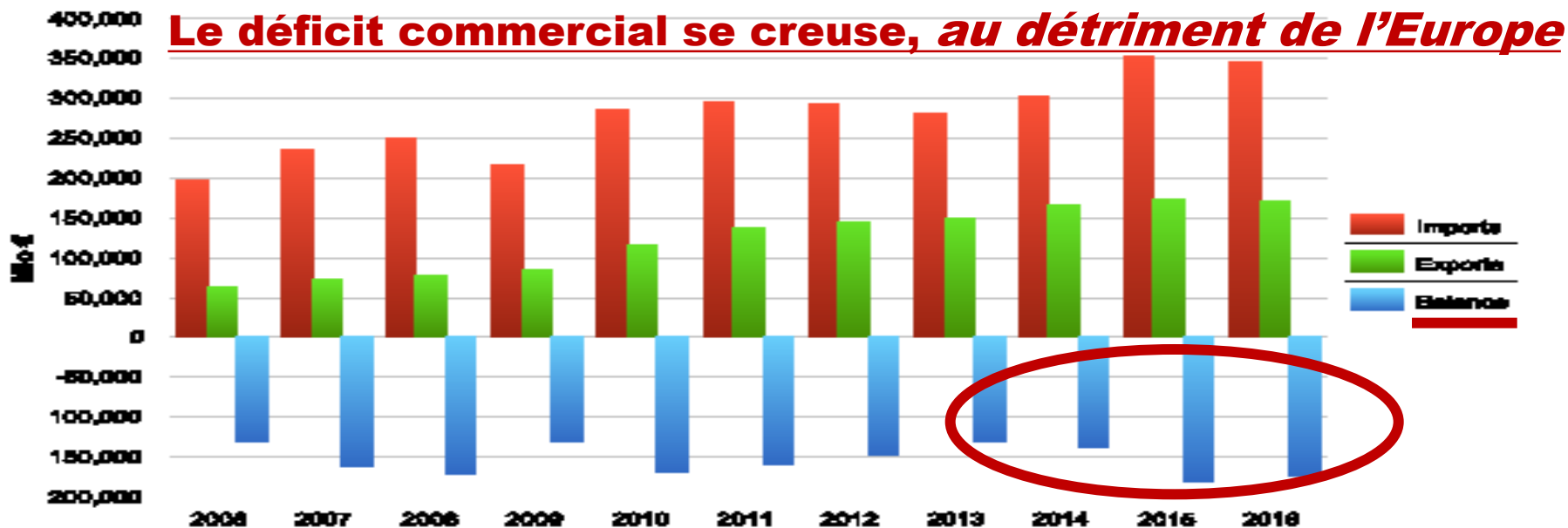
Source : http://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2006/september/tradoc_113366.pdf

RELATIONS COMMERCIALES UE-CHINE *DESEQUILIBREES,* QUANTITATIVEMENT

European Union, Trade with China

Total goods: EU Trade flows and balance, annual data 2006 - 2016

Source Eurostat Comext - Statistical regime 4



Source : http://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2006/september/tradoc_113366.pdf

Total goods: EU Trade flows and balance

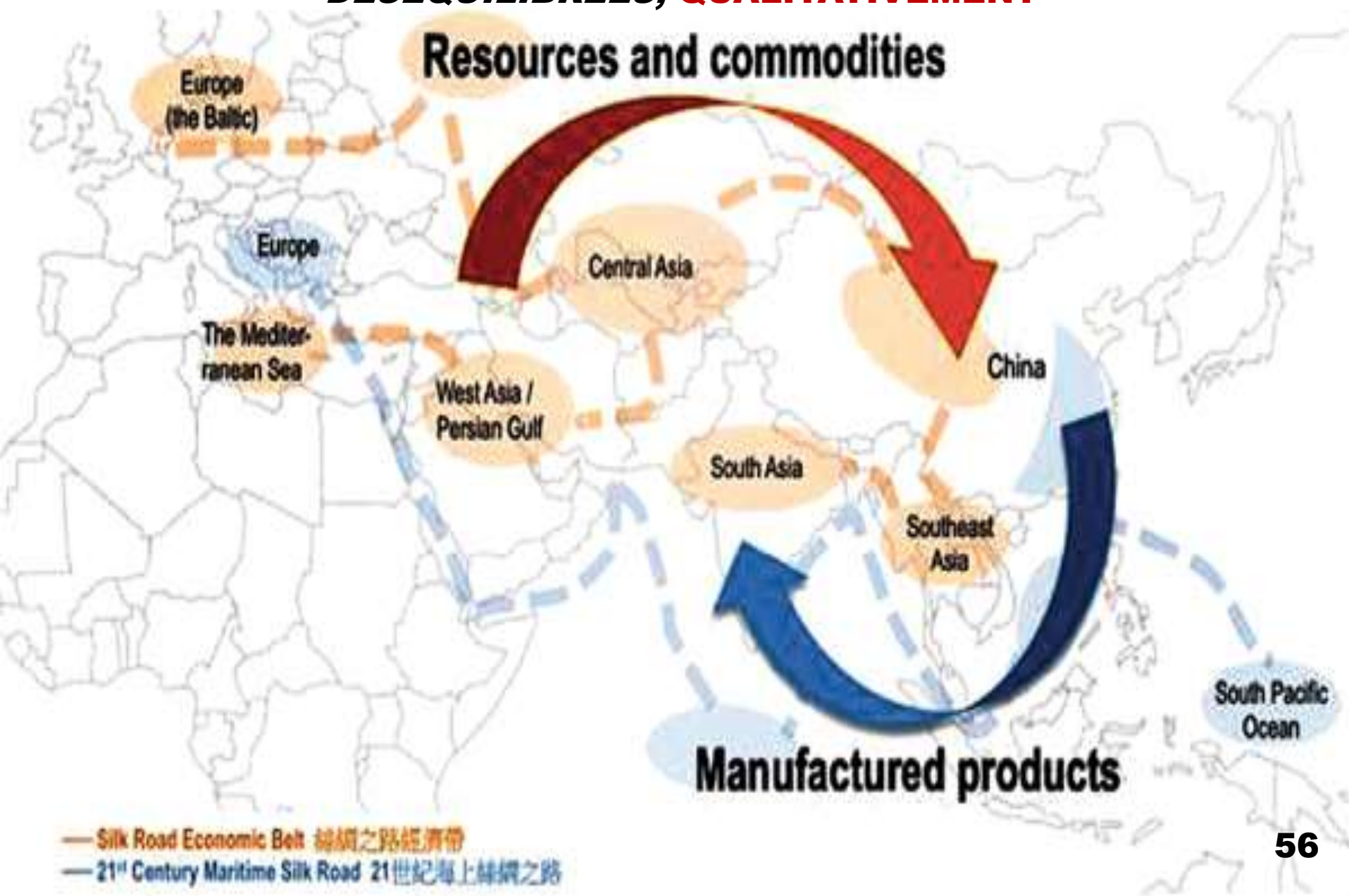
Source Eurostat Comext - Statistical regime 4

Period	Imports			Exports			Balance	Total trade
	Value Mio €	% Growth*	% Extra-EU	Value Mio €	% Growth*	% Extra-EU	Value Mio €	Value Mio €
2006	195,816		14.3	63,696		5.5	-132,121	259,512
2007	233,863	19.4	16.1	71,823	12.8	5.8	-162,040	305,686
2008	249,102	6.5	15.7	78,301	9.0	6.0	-170,802	327,403
2009	215,274	-13.6	17.4	82,421	5.3	7.5	-132,853	297,695
2010	283,931	31.9	18.5	113,454	37.7	8.4	-170,477	397,385
2011	295,055	3.9	17.1	136,415	20.2	8.8	-158,641	431,470
2012	292,113	-1.0	16.2	144,205	5.7	8.6	-147,908	436,318
2013	280,150	-4.1	16.6	148,115	2.7	8.5	-132,035	428,265
2014	302,149	7.9	17.9	164,623	11.2	9.7	-137,526	466,772
2015	350,640	16.1	20.3	170,357	3.5	9.5	-180,283	520,997
2016	344,642	-1.7	20.2	170,136	-0.1	9.7	-174,506	514,779

% Growth: relative variation between current and previous period

% Extra-EU: Imports/exports as % of all EU partners i.e. excluding trade between EU Member States

RELATIONS COMMERCIALES UE-CHINE DE PLUS EN PLUS *DESEQUILIBREES, QUALITATIVEMENT*



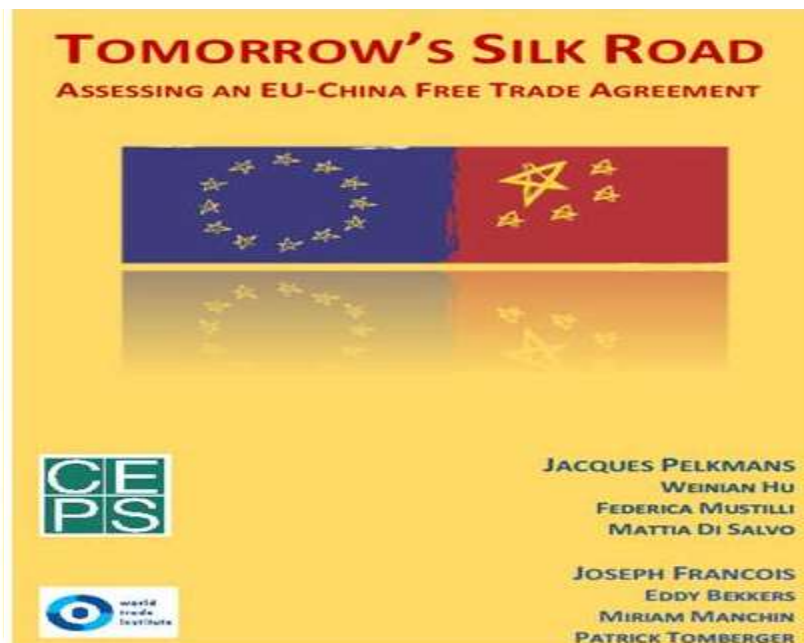
LES NOUVELLES ROUTES DE LA SOIE

L'EUROPE ACTUELLE EST-ELLE PRETE A REpondre AU DEFI CHINOIS SUR 35 ANS (2015-2049) ?

Attente d'une réponse européenne de rééquilibrage, défis et risques encourus

document connu (300 pages en anglais) de position européenne en la matière (avril 2016) :
cf. https://www.ceps.eu/system/files/EUCHINA_FTA_Final.pdf

Autres liens de référence : http://www.ecfr.eu/page/-/ECFR174_Absorb_and_Conquer.pdf («AN EU APPROACH TO RUSSIAN AND CHINESE INTEGRATION IN EURASIA»), http://www.ecfr.eu/page/-/China_analysis_belt_road.pdf («One Belt, One Road»: China's great leap outward»), [http://www.ecfr.eu/page/-/ECFR127-The_European_interest_in_an_investment_treaty_with_China_\(both_graphics\).pdf](http://www.ecfr.eu/page/-/ECFR127-The_European_interest_in_an_investment_treaty_with_China_(both_graphics).pdf) <http://bruegel.org/wp-content/uploads/2016/09/WP-05-2016.pdf> («*China's Belt and Road initiative : can Europe expect trade gains ?*»)



2) L'ETENDUE JUXTAPOSEE OU ALTERNATIVE DES *CORRIDORS*

2)a) Illustrations graphiques diverses

**LES « ROUTES DE LA SOIE » (OBOR), VERSION SIMPLIFIEE :
CORRIDORS TERRESTRES ET VOIES MARITIMES « FEDERATEURS »**



64 pays concernés (pas le Japon, ni les deux Corées, mais+le Canada)

Source : Hong Kong Trade Development Council based on Chinese Academy of Social Sciences

Source : <http://www.montroseassociates.biz/article.asp?aid=103>

« OBOR » A GEOMETRIE VARIABLE

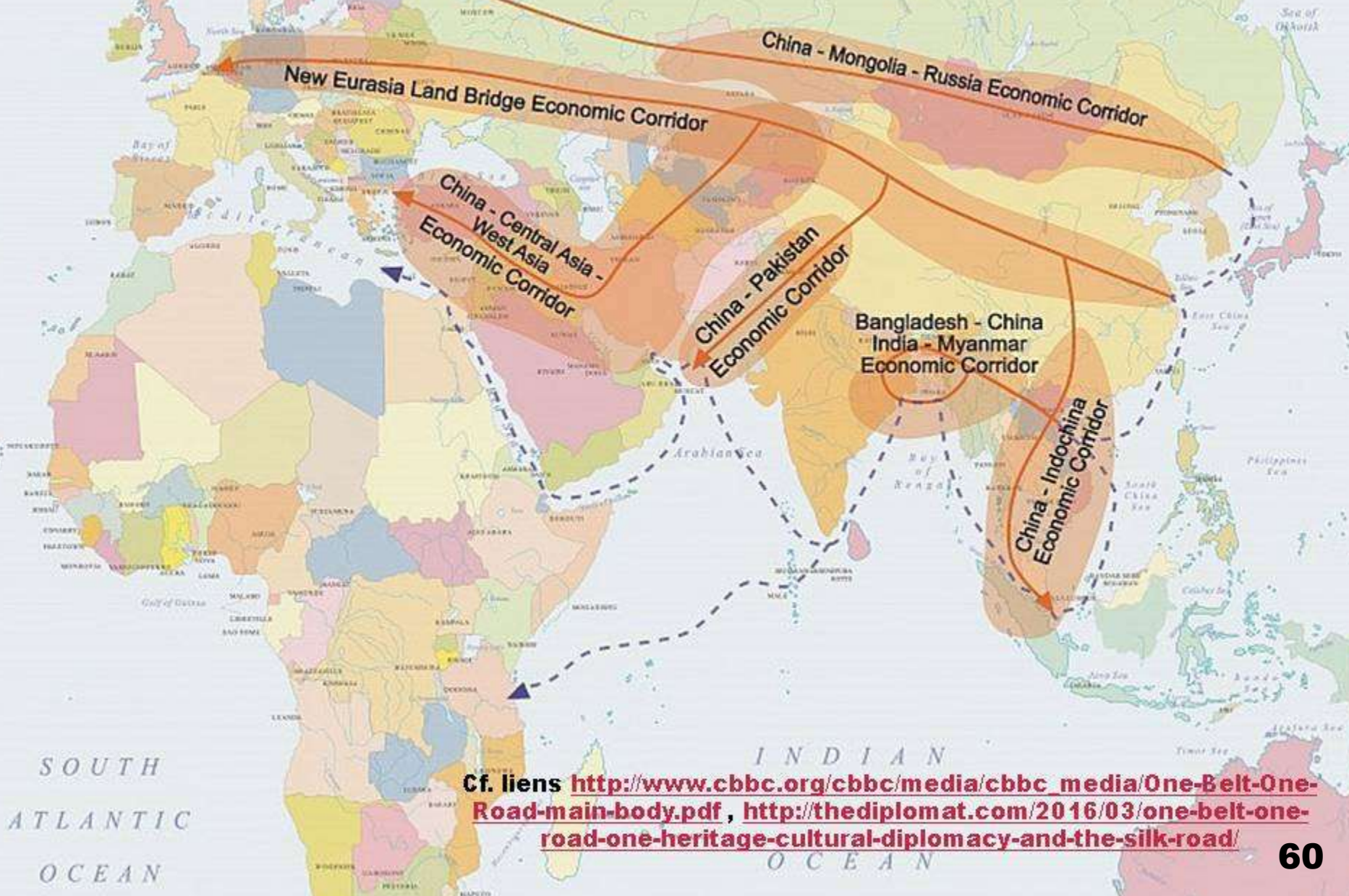
69 Countries Covered by the OBOR Initiative *(pas le Japon, ni l'Europe de l'Ouest qui en revanche, fait partie de l'A.I.I.B.)* :

- China
- Southeast Asia (11) : Brunei, Cambodia, Indonesia, Laos, Malaysia, Myanmar, Philippines, Singapore, Thailand, Timor-Leste, Vietnam
- South Asia (7) : Bangladesh, Bhutan, India, Maldives, Nepal, Pakistan, Sri Lanka
- Central and Western Asia (11) : Afghanistan, Armenia, Azerbaijan, Georgia, Iran, Kazakhstan, Kyrgyzstan, Mongolia, Tajikistan, Turkmenistan, Uzbekistan
- Middle East and Africa (15) : Bahrain, Egypt, Iraq, Israel, Jordan, Kuwait, Lebanon, Oman, Palestine, Qatar, Saudi Arabia, Syrian Arab Republic, Turkey, United Arab Emirates, Yemen
- Central and Eastern Europe (20) : Albania, Belarus, Bosnia & Herzegovina, Bulgaria, Croatia, Czech Republic, Estonia, Hungary, Latvia, Lithuania, Macedonia, Moldova, Montenegro, Poland, Romania, Russia, Serbia, Slovakia, Slovenia, Ukraine.

The AIIB will put in place strong policies on governance, accountability, finance, procurement and environmental and social frameworks. There are 57 prospective founding members as at May 2015 (*Data Source: aiibank.org*).



QUELQUES PARCOURS DES NOUVELLES ROUTES DE LA SOIE



Cf. liens http://www.cbbc.org/cbbc/media/cbbc_media/One-Belt-One-Road-main-body.pdf , <http://thediplomat.com/2016/03/one-belt-one-road-one-heritage-cultural-diplomacy-and-the-silk-road/>

AUTRES PARCOURS POSSIBLES DES ROUTES DE LA SOIE

- ▶ 1) International North South Transport Corridor (INSTC) : liens ferroviaires Kazakhstan-Turkmenistan-Iran, Armenia-Iran Railway Concession (Southern Armenia Railway ou North-South Railway Corridor – 137 kms au Kazakhstan, 470 kms au Turkmenistan, 70 kms en Iran) ;
- ▶ 2) Projet russe de Trans-Eurasian belt Development (TEPR) jusqu'aux Etats-Unis, via un tunnel ferroviaire sous le détroit de Béring (longueur de 100 à 110 kilomètres (soit le double du tunnel sous la Manche)) ;
- ▶ 3) Corridor chinois à travers le Pakistan, devant désenclaver l'Asie centrale, jusqu'à la Mer d'Arabie (cf. carte ci-après) ;
- ▶ 4) 2 projets ferroviaires Chine-Iran : Kashgar-Khaf et Ürümqi-Téhéran ;
- 5) Projets de voies ferroviaires en Sud-Est asiatique : Kunming – Kayaukpyu (Birmanie), Kunming-Singapour via Bangkok (cf. carte ci-après) ;
- 6) Le Corridor BCIM (Bangladesh, Chine, Inde, Myanmar) , en projet depuis 1999 ;
- 7) Les diverses routes de l'énergie et des minerais et ce, jusqu'en Afrique (cf. carte ci-après) ;
- 8) Modernisation de la ligne ferroviaire reliant Belgrade à Budapest (1 500 kms), afin d'y faire rouler des trains à grande vitesse (cf. carte ci-après) ; extensions ferroviaires éventuelles en Turquie ...

**TOUT CELA SANS COMPTER LES ROUTES DE LA SOIE
ARIENNES, TOURISTIQUES, NUMERIQUES, LOGISTIQUES ...**

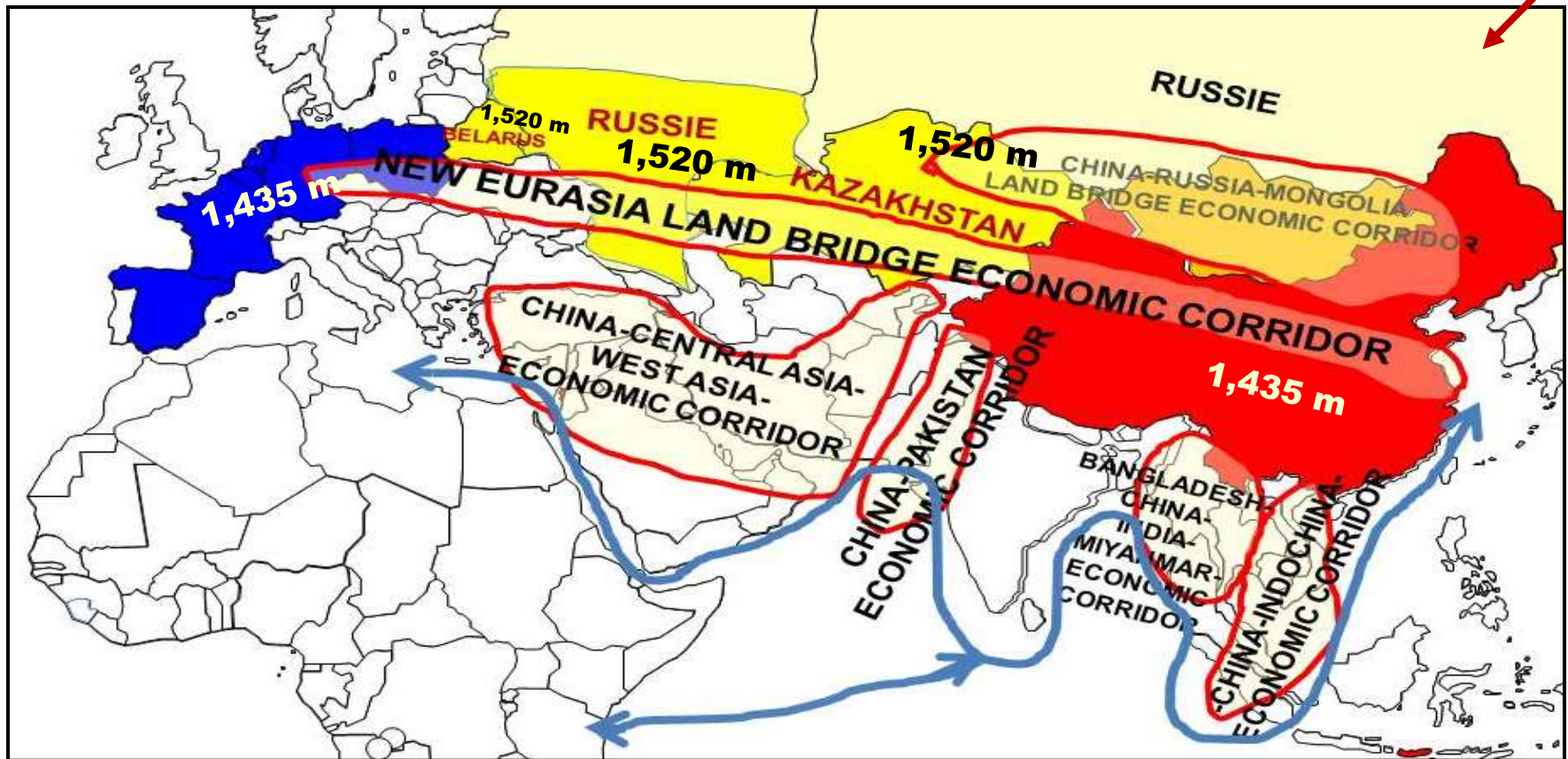
QUELQUES ILLUSTRATIONS :



2)b) POURQUOI LES TERMINUS EUROPEENS DE CONVOIS FERROVIAIRES CHINOIS DE FRET **PASSENT PAR LA RUSSIE**, EMPRUNTANT CE PARCOURS **«CENTRAL NORD»** DES «NOUVELLES ROUTES (FERROVIAIRES) DE LA SOIE» **A AU MOINS 80% DES VOIES DISPONIBLES ?**

Parce qu'il ne traverse que trois pays entre Chine et Europe :
KAZAKHSTAN, RUSSIE, BELARUS

Allègement apparent des formalités, malgré deux changements d'écartement de voies



LA RUSSIE EST AINSI GEOGRAPHIQUEMENT IMPACTEE DU QUART AU TIERS ENVIRON DU TOTAL DU PARCOURS «CENTRAL NORD» («NEW EURASIA LAND BRIDGE ECONOMIC CORRIDOR») DES «NOUVELLES ROUTES (FERROVIAIRES) DE LA SOIE»

Our joint venture CRIntermodal provides us with direct access to a large terminal network in China

Terminal locations

- Terminals (as of October 2011)
- Planned Terminals



(chvi) VU DE CHINE
(ferroviaire) :
ORIENTATION
'GO WEST' >
'GO EAST'



- Offers intermodal container transportation in China
- 5 shareholders that combine local and overseas expertise in transport and logistics (CRCT, NWS Holding, CIMC, Luck Glory and Deutsche Bahn)
- 9 terminals already completed, 9 more planned = **18 à terme, au moins**



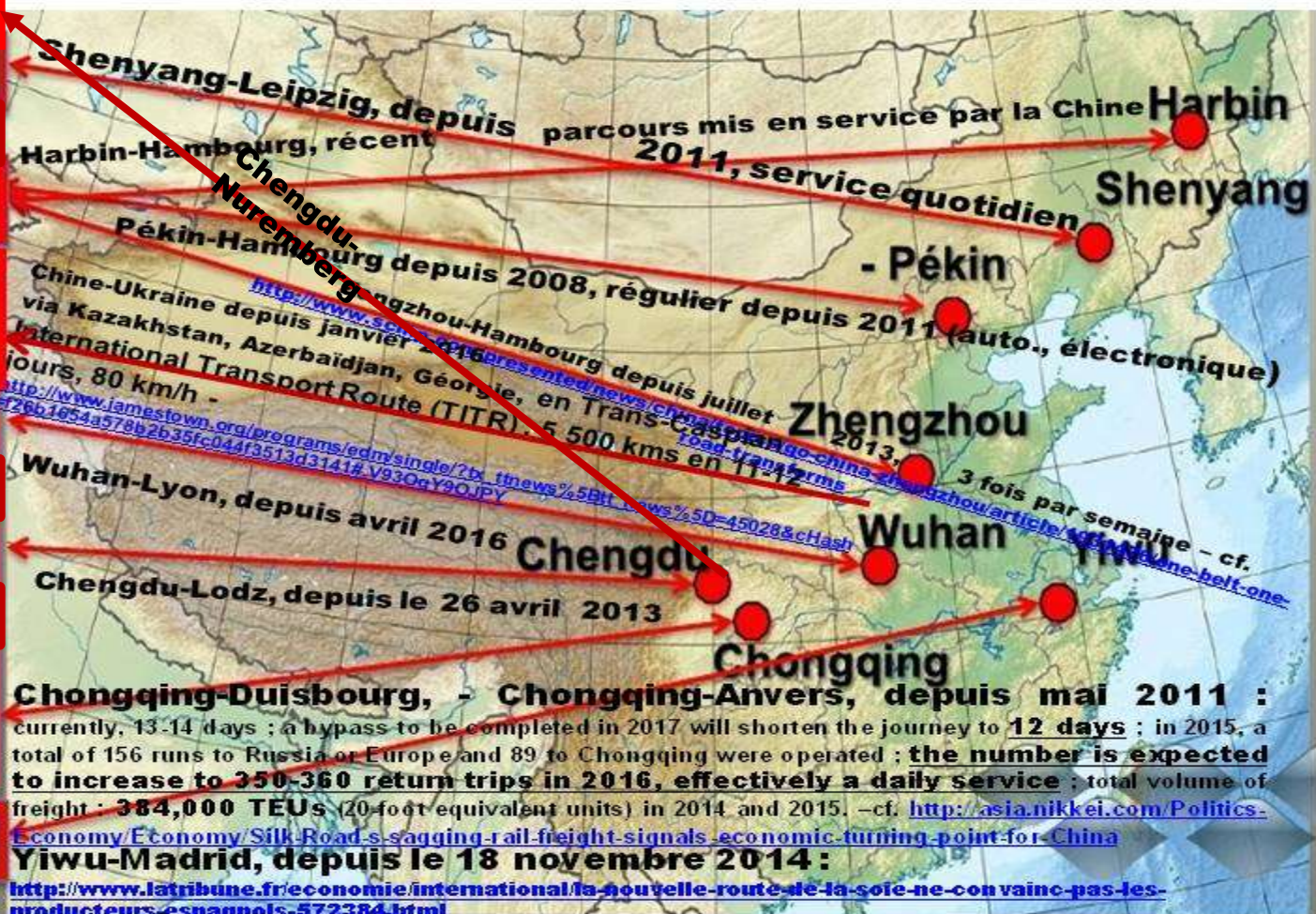
Source: CUIRC China, DB Intermodal Services 2010, DB Schenker Logistics China 2010

(chvi) A la vue de telles infrastructures (ferroviaires) en place ou en cours, on ne peut affirmer, comme le fait pourtant Timofeï V. BORDACHEV, PhD, Director of the Centre for Comprehensive European and International Studies (CCEIS), Programme Director, Valdai Club Foundation (Russia) en page 10 de sa présentation du 15 septembre 2016 à l'IFRI : "TRANSPORT COMPONENT IS NOT KEY IN THE SREB" (SREB = SILK ROAD ECONOMIC BELT).

PRESENTEMENT (2016) : 8 TERMINUS EUROPEENS SUR 9 DE CONVOIS FERROVIAIRES CHINOIS DE FRET PASSENT PAR LA RUSSIE, A TRAVERS LE «NEW EURASIAN LAND BRIDGE ECONOMIC CORRIDOR» (UTILISE A AU MOINS 80% DES VOIES FERROVIAIRES DISPONIBLES)

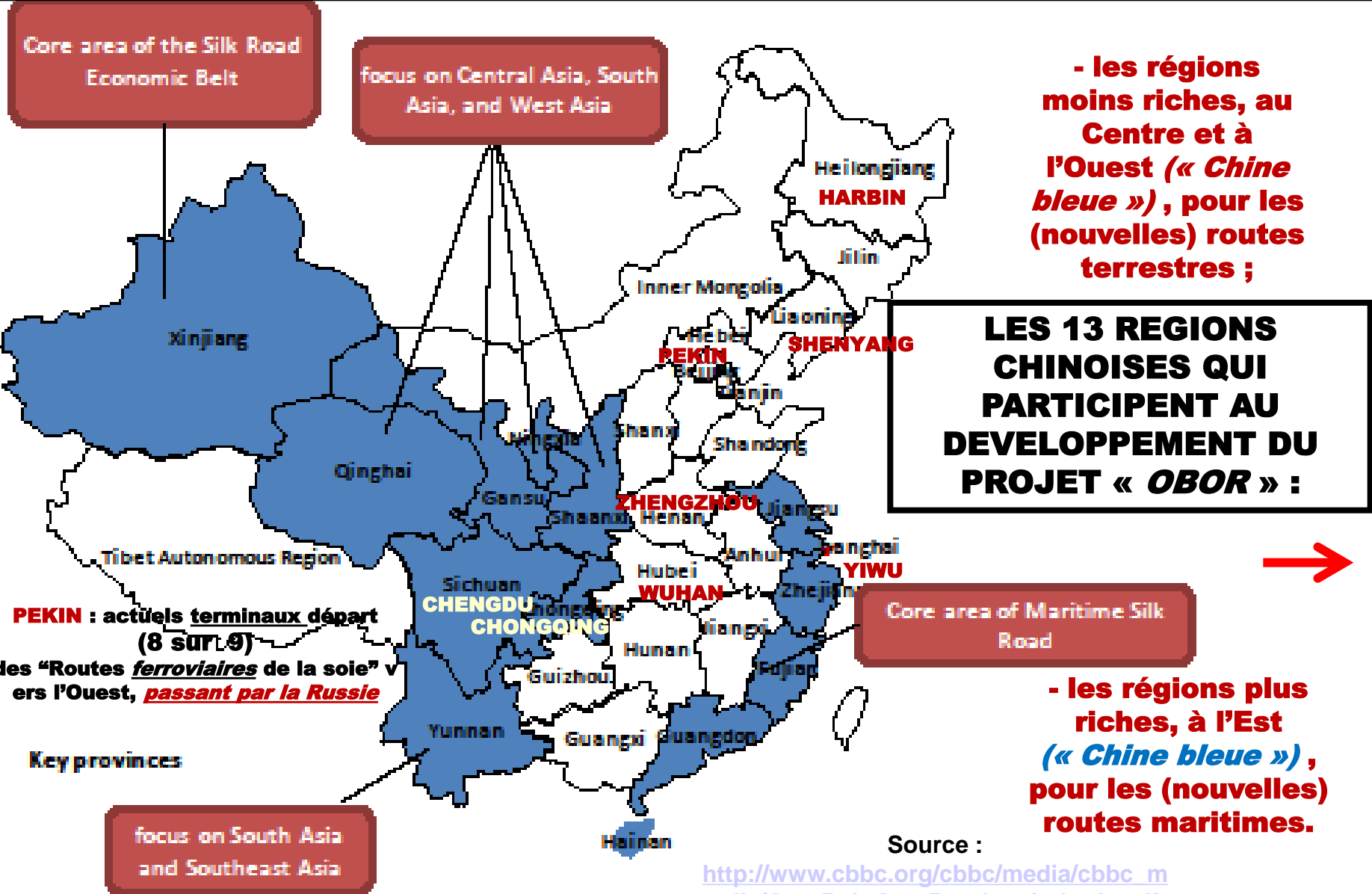
Peut-être davantage que 8 ou 9 ... **14 à 18** selon le lien <http://www.scmp.com/presented/news/china/topics/go-china-zhengzhou/article/1931476/one-belt-one-road-transforms> ou DB SCHENKER ... **voire 36 d'ici 2020** ... →

- Nuremberg
- Leipzig
- Londres
- Hambourg
- UKRAINE, port de Tchornomorsk (Illitchivsk), près d'Odessa
- Lyon
- Riga
- Lodz
- Rotterdam, Tilburg
- Anvers
- Duisbourg
- Madrid



Source (complétée par chvi) : © Rémi PERELMAN – intervention du 4 mai 2016 à l'EHESS PARIS

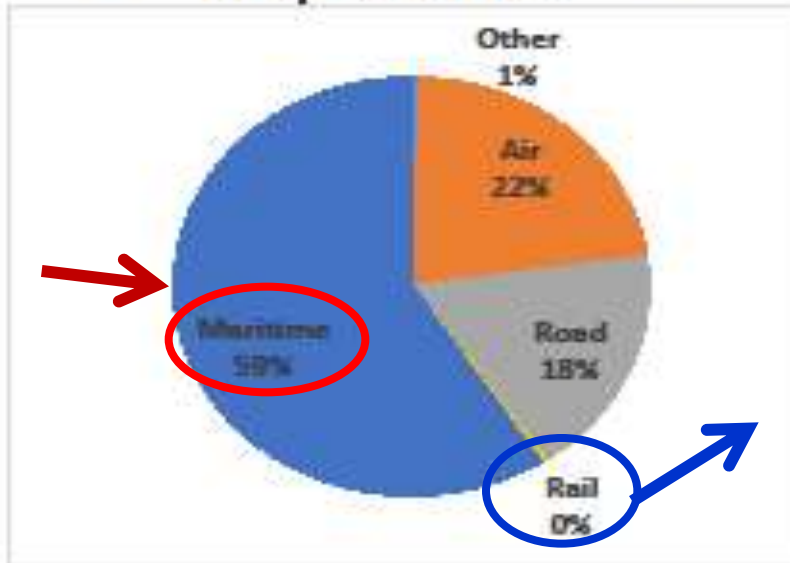
DEVELOPPEMENT *CUMULE* CHINOIS : CELUI DU CENTRE ET DE L'OUEST EN INTERNE, PROJECTION EXTERIEURE (*MARITIME*) CHINOISE (OBOR)



2)c) L'économie mondiale des conteneurs :

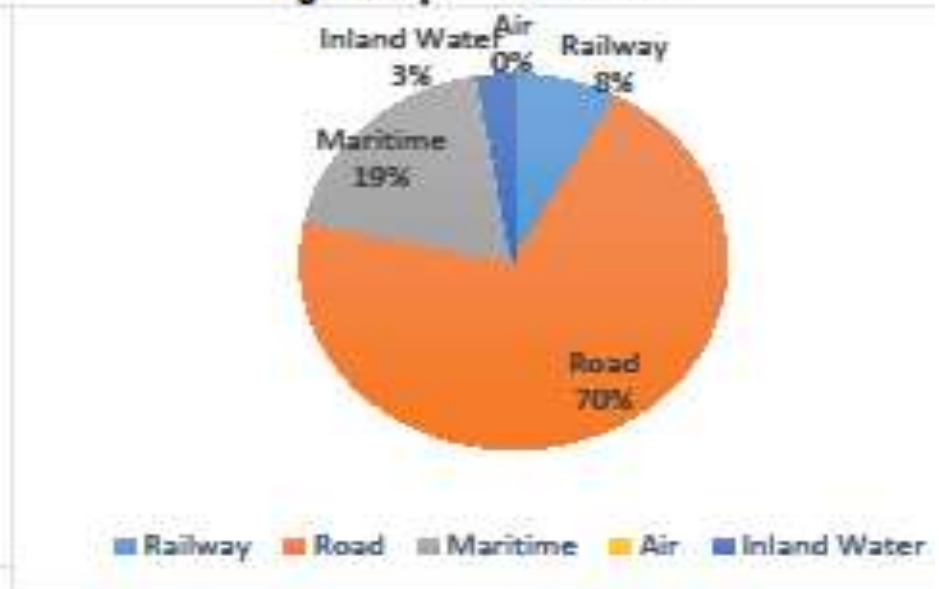
2)c)1) La Chine fait passer ses transports de marchandises à près de 60% par *voie maritime* (contre 19% pour l'UE) ...

Share of Chinese trade by transportation mode



Source: China Customs data.

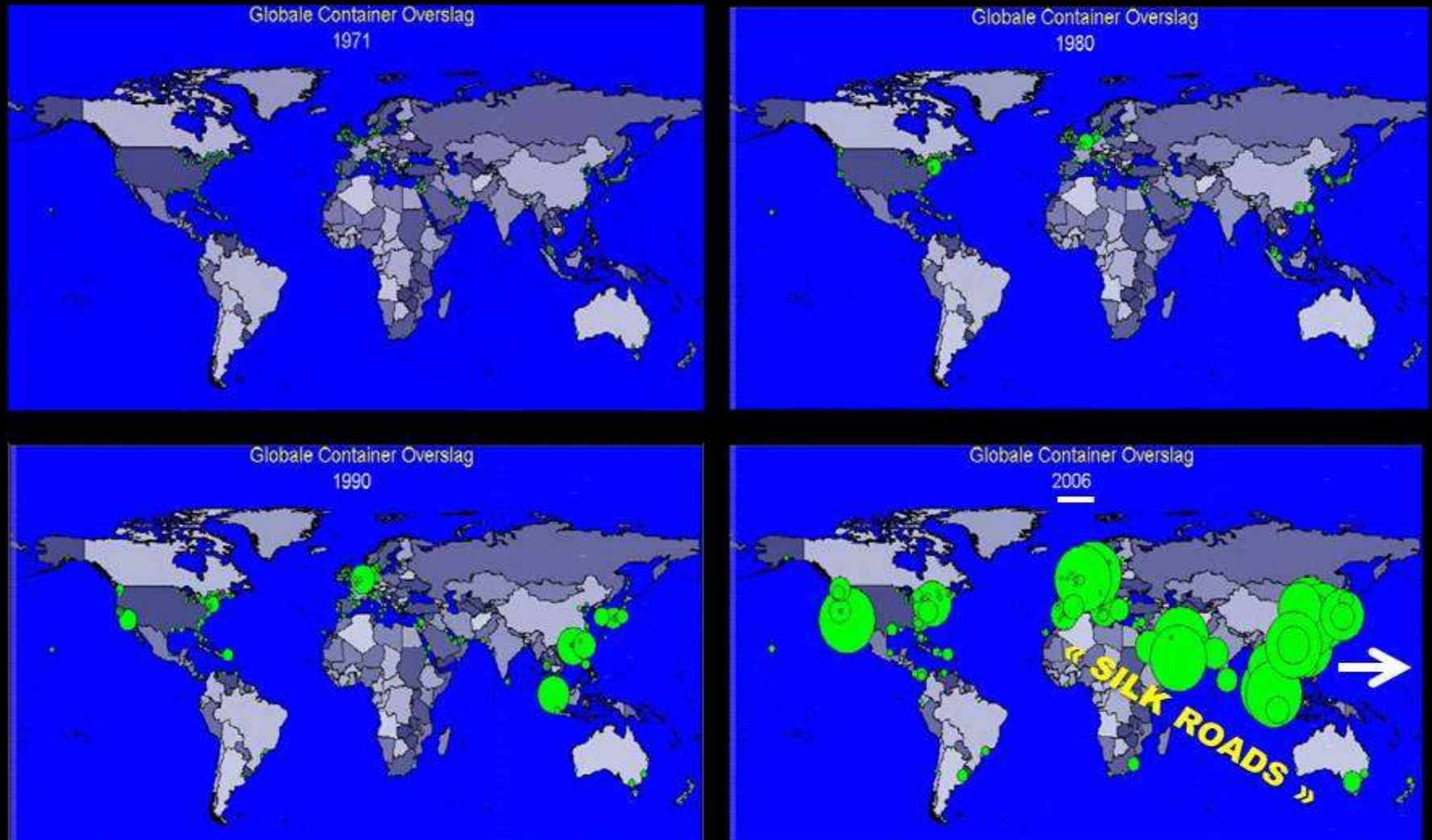
Share of EU's trade by transportation mode



Source: Eurostat transport database, <http://ec.europa.eu/eurostat/web/transport/data/database>. Note: We calculate the freight share of goods for each transportation mode.

Source : « **China's Belt and Road initiative: can Europe expect trade gains ?** » - WORKING PAPER | ISSUE 5 | 2016 - ALICIA GARCIA HERRERO (Senior Fellow at Bruegel) AND JIANWEI XU (Visiting Fellow at Bruegel) – lien : <http://bruegel.org/wp-content/uploads/2016/09/WP-05-2016.pdf> .

2)c)2) La Chine et l'Asie prédominent sur le marché mondial des conteneurs maritimes ...

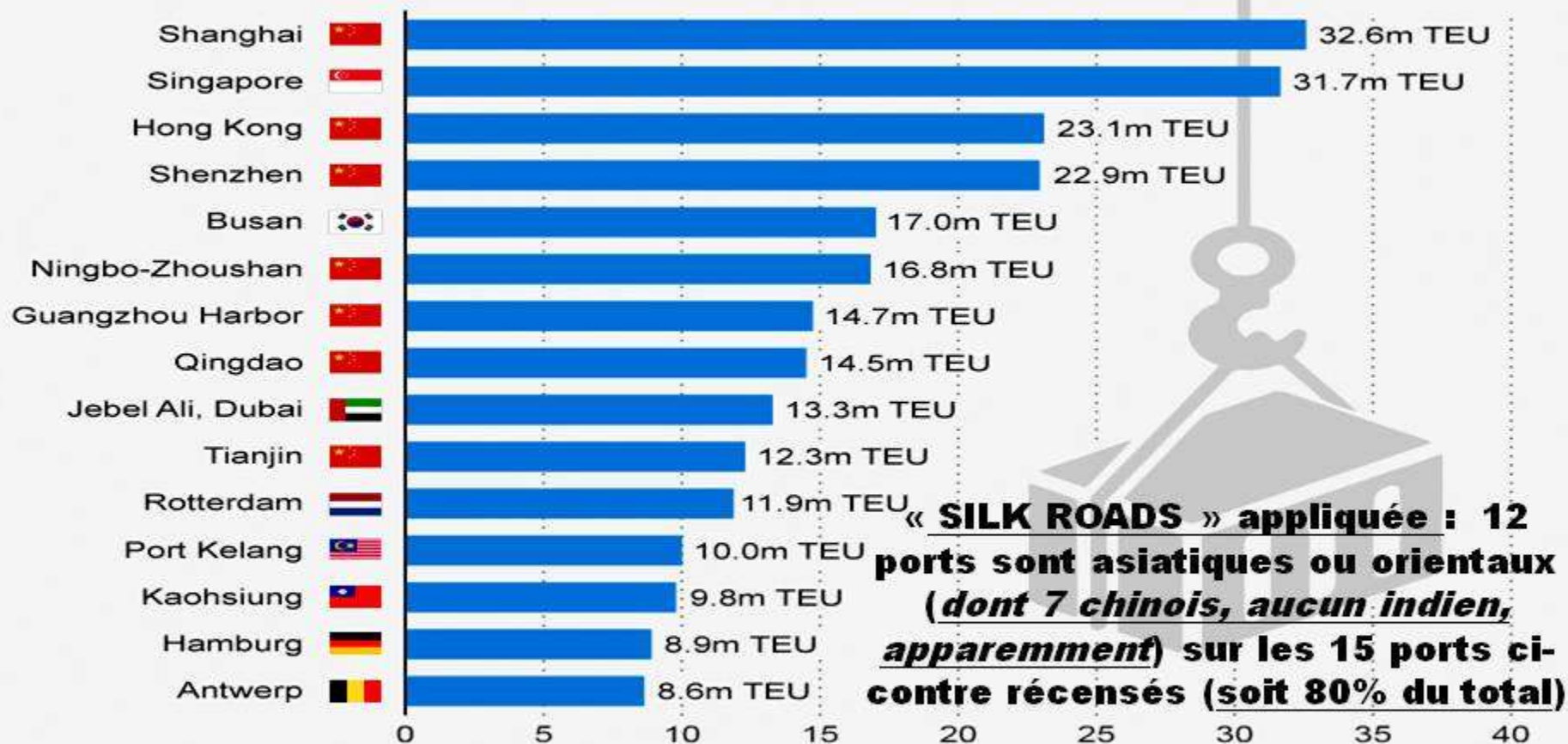


Source : présentation ppt de l'IRU (International Road Transport Union), 2007

L'ECONOMIE MONDIALISEE DES CONTENEURS, suite

China Has the World's Busiest Container Ports

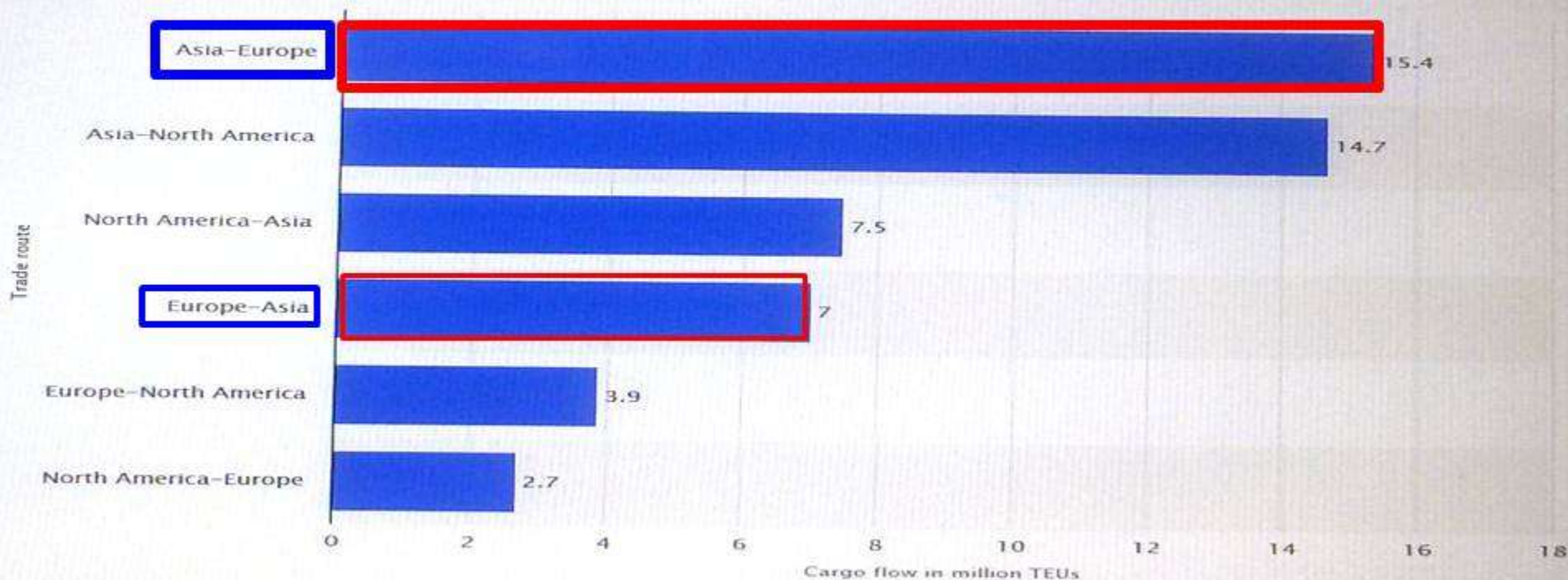
World's top container ports in 2012 (in million TEUs)



L'ECONOMIE MONDIALISEE DES CONTENEURS, suite

***Déséquilibre des échanges conteneurisés en faveur (x 2)
du sens «Asie vers Europe» / «Europe vers Asie», courant quasi-
prépondérant au total des deux sens par ailleurs au total des échanges***

*Duration: 12 months, billed annually, single license

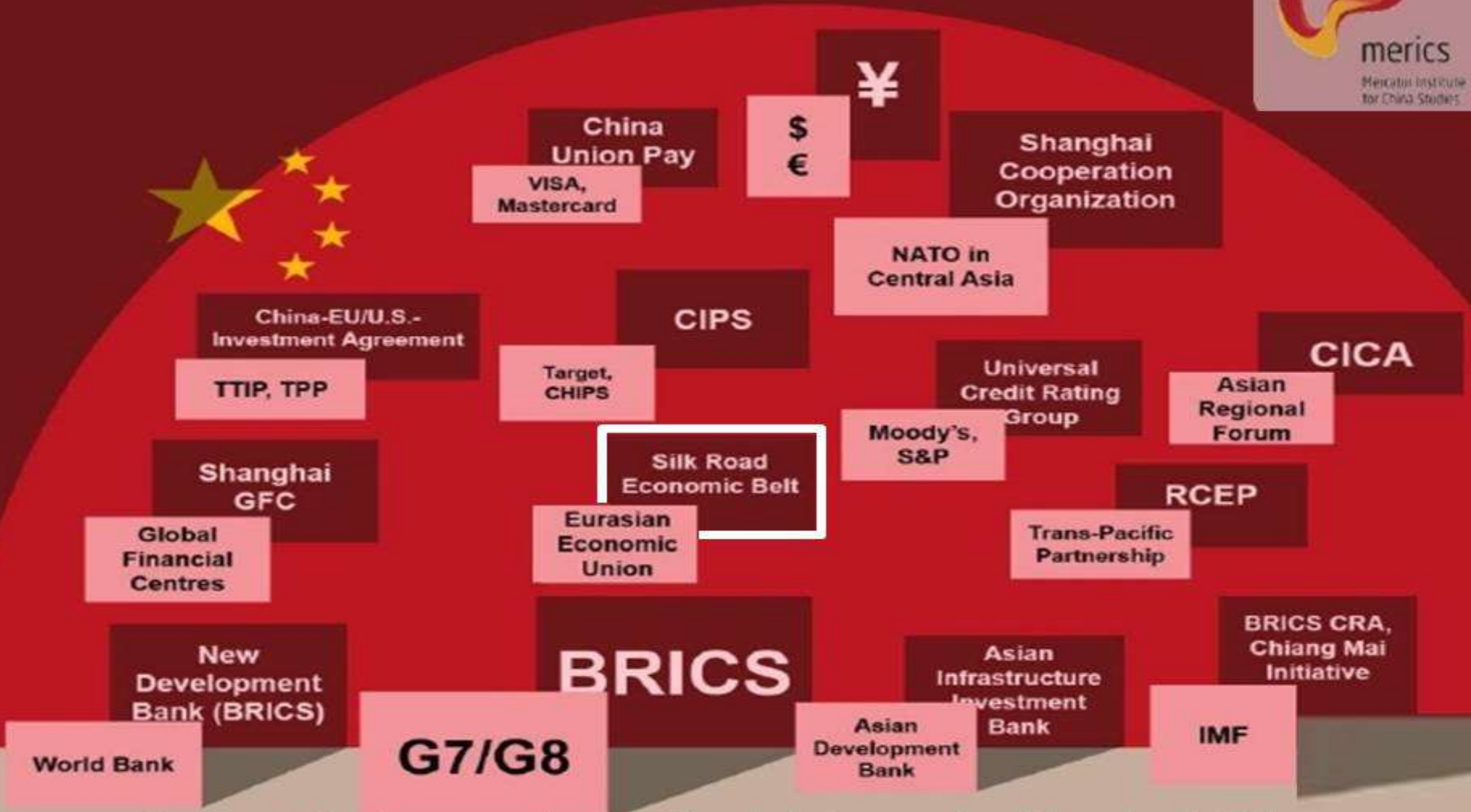


**Estimated containerized cargo flows on major container trade routes in 2014,
by trade route (in million TEUs)**

Source : <https://www.statista.com/chart/1488/china-has-the-worlds-busiest-container-ports/>

3) SIGNES AVANT-COUREURS D'UNE CHINE, SUPER-PUISSANCE MONDIALE ?

International Parallel and Alternative Structures Promoted by China



Source : http://www.merics.org/fileadmin/user_upload/downloads/China-Monitor/China_Monitor_No_18_en.pdf

LES NOUVELLES ROUTES DE LA SOIE :
MEMOIRE, ENVERGURE, REALISATIONS, PERSPECTIVES



REALISATIONS LOGISTIQUES :

«IL MILLIARDO»

(# «IL MILLIONE» DE MARCO POLO) :

VERS UN NOUVEAU « DEVISEMENT DU MONDE » ?

LES NOUVELLES ROUTES DE LA SOIE:
MEMOIRE, ENVERGURE, REALISATIONS, PERSPECTIVES

**A - LES MOYENS CHINOIS MOBILISES
POUR CE PROJET**

B - INFRASTRUCTURES

/ TOTAL EURASIE estimé

~ > 1 000 M3 \$

**depuis 2011 jusqu'à août 2016,
donc 100-150 M3 \$ par an)**



LES NOUVELLES ROUTES DE LA SOIE: **MEMOIRE, ENVERGURE, REALISATIONS, PERSPECTIVES**

A - LES MOYENS CHINOIS MOBILISES POUR CE PROJET

Les capacités actuelles de financements chinois des projets relatifs aux «Nouvelles routes de la soie» peuvent cumulativement être estimées à **plus de 1 200 milliards de dollars pour un total d'investissements nécessaires en infrastructures estimé à environ 8 000 milliards de dollars pour le seul horizon 2010-2020, essentiellement situés dans les «régions intermédiaires» précitées (Asie centrale et du Sud-Est, pays de la CEI, Afrique, Proche et Moyen-Orient ...).**

Plus de 1 200 milliards de dollars de capacités chinoises de financement pour le projet «OBOR» **équivalent aux PIB actuels annuels de l'Espagne, du Mexique, de la Russie ou de l'Australie.** Environ 8 000 milliards de dollars de besoins d'investissements nécessaires en infrastructures **équivalent à deux fois le PIB actuel annuel du Japon.**

LES NIVEAUX PREVISIONNELS D'INVESTISSEMENTS ET DES CAPACITES CHINOISES DE FINANCEMENT

- 1) De 2010 à 2012, la Chine aurait fourni un montant total de **11 milliards d'euros (en équivalent yuans) d'aide au développement sous forme de prêts bonifiés ou de dons à destination de 121 pays**. A ces mécanismes préexistants sont venus s'ajouter des institutions et des financements spécialement dédiés aux projets liés aux nouvelles routes économiques de la soie, car la multiplicité de projets annoncés dans leur cadre nécessitera des volumes d'investissements colossaux, sans nul doute de plusieurs milliers de milliards de dollars sur le long terme (sur 35 ans en principe, jusqu'à 2049, 8 000 milliards rien qu'entre 2010 et 2020).
- 2) Dans cet esprit, la Chine se montre prête à ouvrir de nouvelles lignes de financement **au fur et à mesure qu'elle signe et signera des contrats pour des grands projets d'infrastructure à l'étranger**.
- 3) En parallèle à ces accords bilatéraux, **la Chine renforce sa participation aux mécanismes financiers multilatéraux, notamment par la création d'institutions financières multilatérales où elle devrait jouer un rôle prépondérant** : Banque des BRICS (au capital de 100 milliards de dollars, siégeant à Shanghai*), AIB (Banque asiatique d'investissement pour les infrastructures ...)**.

** La Chine détient à elle seule 30,34 % des parts et 26,06% des voix au sein de l'AIB (lui conférant ainsi un pouvoir de veto, les décisions importantes devant être approuvées à 75 %), le siège de la banque, créée en octobre 2014, étant à Pékin. L'AIB dispose d'un capital autorisé de 100 milliards de dollars (deux fois plus que celui de la BERD, mais 30% de celui de la BEI), dédié au financement de projets d'infrastructures en Asie du Sud-Est et en Asie Centrale (secteurs jugés prioritaires : énergie, transports, développement rural, développement urbain et logistique).*

*** Plus un fonds de réserve de change commun doté de 100 milliards de dollars mis en place, avec la Chine comme principal contributeur (41 milliards de dollars).*

4) D'autres fonds, de moindre importance, existent par ailleurs :

- **lancé le 29 février 2015, le Fonds des Routes de la Soie, doté de 40 milliards de dollars** (par l'Export-Import Bank of China, la China Development Bank, le fonds souverain chinois [CIC – China Investment Corporation], la China's State Administration of Foreign Exchange [SAFE] qui gère les plus ou moins 3 000 milliards de réserve de change de la Chine) dont 16 pour l'Asie centrale, a le statut de société privée et les caractéristiques d'un fonds d'investissement. Ayant déjà au moyen deux actions à son actif (au Pakistan pour un montant de 1,65 milliard de dollars, sur le projet énergétique russe de Yamal), la Chine souhaite, à travers ce Fonds, être associée à part entière au plan d'investissement européen «JUNCKER» (un peu plus de 300 milliards d'euros, en principe x2 d'ici 2022) sous la forme d'un fonds d'investissement conjoint entre la BEI et le Fonds (négociations en cours).

- début janvier 2015, la Commission de Supervision des assurances de Chine a annoncé la création conjointe par 46 compagnies chinoises (d'assurances (27), gestionnaires d'investissements (15), entreprises privées (4)) du **véhicule d'investissement «China Insurance Investment Ltd», bénéficiant d'une capitalisation de départ d'environ 180 millions de dollars** en équivalents yuans. L'objectif de ce fonds est de financer des projets chinois à l'étranger en énergie et infrastructures. Dans une première phase, le fonds entend investir environ six milliards de dollars en équivalents yuans dans les projets portuaires chinois (acquisition et construction) au Sri Lanka, en Turquie, à Djibouti ainsi que le projet gazier de Yamal en Russie.

- les **fonds spéciaux gouvernementaux de soutien aux entreprises chinoises (certains ne dépassant pas apparemment 150 millions de dollars** en équivalents yuans de dotation par an) : fonds dédié aux prêts bonifiés pour les activités productives et commerciales en-dehors de la Chine, fonds pour le développement international des PME ..

- divers fonds d'investissement **à l'initiative des régions intérieures ou côtières chinoises motivées ou concernées par le projet « OBOR »** (région côtière du Fujian, par exemple).

- **l'essentiel des fonds provient des banques soutenant les projets des entreprises chinoises à l'international**, avec parfois de risques de revers, déjà rencontrés (au Sri Lanka, par exemple, concernant des prêts chinois renégociés dans le cadre de la construction du port de Hambantota) :

~ en avril 2015, **CHINA EXIM BANK (banque publique pour le financement des importations et exportations des biens d'équipement)** a reçu **30 milliards de dollars** supplémentaires de la part de l'Etat chinois, afin de soutenir les projets des « Nouvelles routes de la soie ». En novembre 2015, CHINA EXIM BANK et CHINA RAILWAY CORPORATION (CRRC) ont signé un accord, la banque ouvrant une ligne de crédit d'environ **77 milliards de dollars** en équivalents yuans pour financer les projets de l'entreprise ferroviaire liés aux « Nouvelles routes de la soie ». En outre, la banque devrait prêter environ **50 milliards de dollars** en équivalents yuans à la China Railway Corporation (CRRC) pour le projet de ligne ferroviaire au Laos et en Thaïlande.

~ **La CHINA DEVELOPMENT BANK (CDB, banque publique)** investit dans des projets d'entreprises chinoises menés en sociétés mixtes avec des entreprises étrangères, notamment à l'étranger, à travers quatre fonds d'investissements sectoriels dont le « China-Africa Development (CAD) Fund », créé en 2007, doté de **10 milliards de dollars**, qui a notamment racheté en 2010 pour 154 millions de dollars 47,5 % des parts de terminal de containers Tin Can Island d'Afrique du Sud, le terminal de containers le plus important du pays (dont BOLLLORE est actionnaire principal).

La CDB a de plus reçu **32 milliards de dollars en avril 2015** de la part du gouvernement central chinois pour financer les projets des « Nouvelles routes de la soie ». En mai 2015, elle a annoncé prévoir près de **900 milliards de dollars d'investissements dans plus de 900 projets libellés «Nouvelles routes de la soie»**, et avoir déjà engagé des fonds pour 22 d'entre eux sur un total de **22 milliards de dollars de prêts**, Elle aurait joué un rôle déterminant dans la signature d'un contrat en octobre 2015 en acceptant de financer la majeure partie du projet de ligne à grande vitesse Jakarta-Bandung sans exiger d'emprunts ou de garanties de la part de l'Etat indonésien, au détriment d'un concurrent japonais qui, lui, exigeait un engagement de l'Etat indonésien.

~ En juillet 2015, la Banque centrale chinoise a annoncé avoir versé environ **15 milliards de dollars** en équivalents yuans à la **BANQUE DE DEVELOPPEMENT AGRICOLE** pour financer les « Nouvelles routes de la soie ».

Cette banque a par ailleurs signé un accord sur ce secteur avec la Banque d'investissement agricole du Tadjikistan en septembre 2014, la plus grande banque du pays.

~ Le soutien aux entreprises passe aussi par un système d'assurance-crédit : **CHINA EXPORT & CREDIT INSURANCE CORPORATION (SINOSURE)**, acteur public de l'assurance-crédit export, créée en 2001, est actuellement le seul acteur chinois dédié au soutien des politiques publiques à l'exportation, notamment pour les entreprises de construction et les exportateurs de grands équipements. Entre 2001 et 2013, SINOSURE a soutenu des projets dont le montant global représentait plus de **200 milliards de dollars** et a facilité l'octroi de près de plus de **26 milliards de dollars de prêts par 190 banques**.

~ Les banques commerciales chinoises lèvent également leurs propres capitaux pour financer les projets des « Nouvelles routes de la soie » :

* En juin 2015, la **Bank of China (BoC)** a annoncé avoir levé l'équivalent de 4 milliards de dollars à travers l'émission d'obligations « Nouvelles routes de la soie » à Dubaï, Singapour, Taiwan, Hong-Kong et Londres. Les obligations ont été émises en Renminbi (5 milliards RMB, soit moins d'un milliard de dollars), en dollars américains (2,3 milliards de dollars), en dollars singapouriens (500 millions de SGD) et en euro (500 millions). **L'objectif de la BoC est d'accroître ses provisions de crédits dédiés aux « Nouvelles routes de la soie » à 100 milliards de dollars d'ici à 3 ans.**

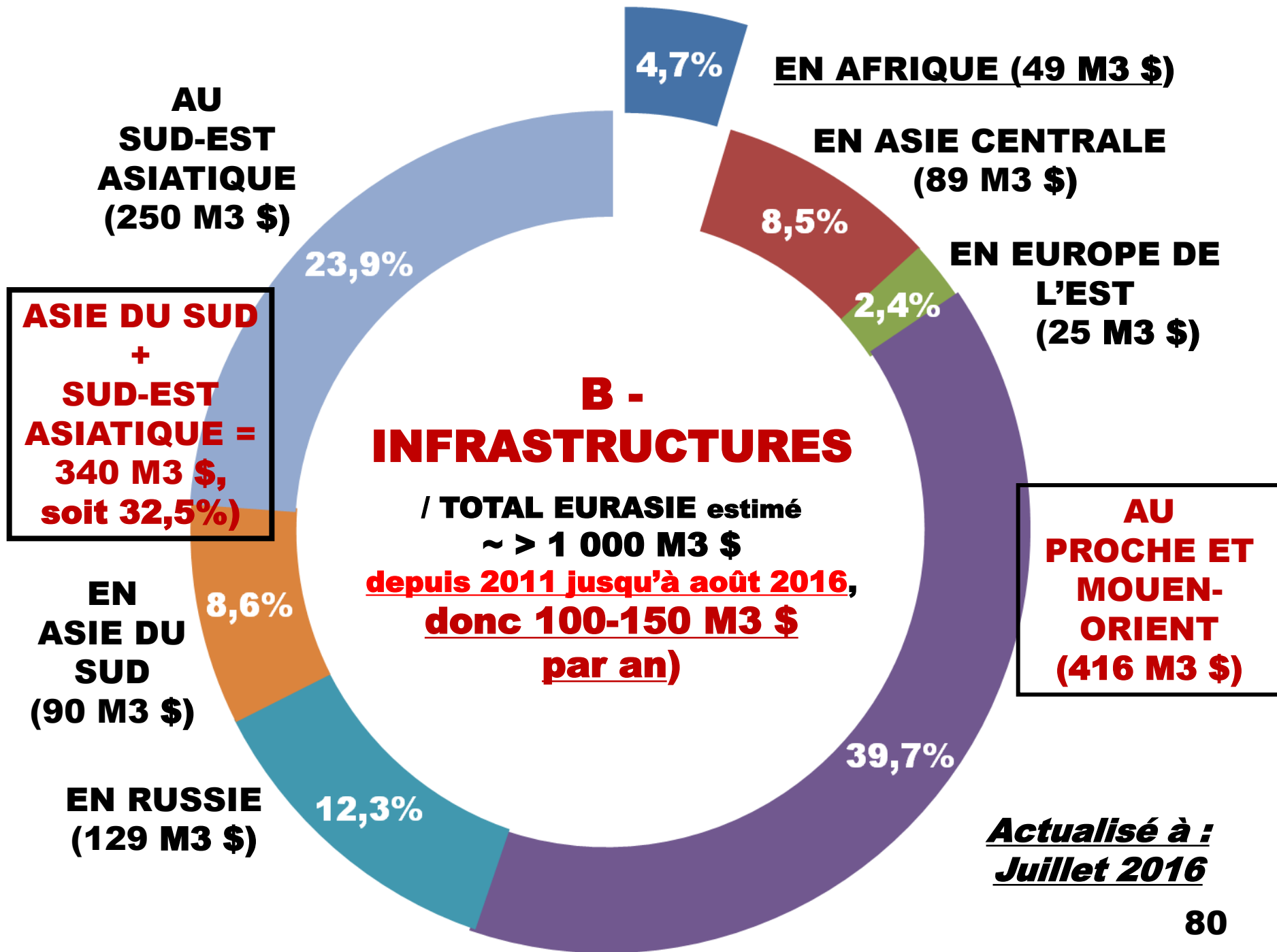
* La **CITIC Bank** s'est également engagée à apporter des financements pour plus de **100 milliards de dollars** en équivalents yuans dans environ 300 projets liés aux « Nouvelles routes de la soie ». Elle a par ailleurs annoncé en juin 2015 le lancement de son fonds « Nouvelles routes de la soie », d'abord doté de trois milliards de dollars en équivalents yuans mais que la banque espère accroître à environ 15 milliards de dollars en équivalents yuans d'ici à 2020.

5) La différence entre les capacités actuelles de financements chinois des projets «OBOR» (1 200 milliards de dollars) et le total d'investissements nécessaires en infrastructures à 2020 (8 000 milliards de dollars) explique le fait que **la Chine soit d'ores et déjà à la recherche de «financements-relais» à l'échelle internationale et se donnent aussi un délai de 35 ans (à 2049) à cet effet**, car ses autorités sont conscientes qu'elles ne pourront à elles toutes seules financer l'ensemble du projet «OBOR» et **ne le souhaitent pas, d'ailleurs**.

En effet, si elles devaient devenir la «*banquière à sens unique*» de ce projet, le profit apparent qu'elle pourrait en tirer serait **à double tranchant** : elles obtiendraient la satisfaction de maîtriser plus ou moins totalement un instrument d'action («OBOR») à des fins de nouvelle grande puissance géopolitique acquise, mais avec le risque d'indisposer les pays concernés et partenaires à cause de l'hypertrophie des conceptions et moyens mis en oeuvre **par un seul pays***.

C'est pourquoi, au moins, la réponse européenne de «*rééquilibrage fluidifié*» des échanges inter-continentaux (cf. infra) est si importante et attendue, afin d'éviter à terme de nouveaux sujets de frictions transversales. L'envergure de l'espace eurasiatique est telle à tous points de vue «*qu'il y a de la place pour plusieurs tigres sur la montagne*», contrairement à ce que dit un proverbe chinois, mais à condition que la cohabitation à distance soit mutuellement **consentie et coordonnée**, en moyens sécurisés des échanges, notamment ...

* C'est déjà le cas par rapport à divers projets d'infrastructures ferroviaires au Laos et en Thaïlande, tandis que les ingénieurs et travailleurs chinois travaillent le long du «Corridor pakistanais» sous la protection de l'armée chinoise, du fait des turbulences ethniques et/ou terroristes locales rencontrées.



LES NOUVELLES ROUTES DE LA SOIE

MEMOIRE, ENVERGURE, REALISATIONS, PERSPECTIVES

- 1) LES MONTANTS MAJEURS DES “*GRANDES OPERATIONS*”
(REALISATIONS ET PROJETS) D’*INFRASTRUCTURES*
(*énergie, transport, essentiellement*)
DU PROJET CHINOIS “OBOR”**
- 2) ILLUSTRATIONS DES REALISATIONS ET PROJETS CHINOIS
(FERROVIAIRES ET MULTI-MODAUX)**
- 3) CLASSIFICATION DU *RISQUE INFRASTRUCTURE* POUR 44 ETATS
SUR 64 CONCERNES PAR LE PROJET CHINOIS “OBOR”**

1) LES MONTANTS MAJEURS DES “GRANDES OPERATIONS” (REALISATIONS ET PROJETS) D’INFRASTRUCTURES (énergie, transport, essentiellement) DU PROJET CHINOIS “OBOR”

Sur près de 160 réalisations ou projets chinois «OBOR» de plus d’1 milliard de dollars par l’étude “One Belt, One Road - Mapping China’s main outbound route”, août 2016 (lien https://www.pinsentmasons.com/PDF/2016/obor/OBOR-Pinsent_Masons-2016.pdf) :

- 17 concernent la Russie (**risque infrastructure moyen-majeur**) : environ 123 M3 \$;
- 15 concernent les Philippines (**risque majeur**) : environ 37 M3 \$;
- 14 concernent l’Arabie Saoudite (**risque négligeable**) : environ 220 M3 \$;
- 13 concernent l’Inde (**risque majeur**) : environ 46 M3 \$;
- 12 concernent les Etats du Golfe Persique (**risques moyen, négligeable**) : environ 112 M3 \$;
- 11 concernent l’Iran (**risque majeur**) : environ 51 M3 \$;
- 9 concernent l’Indonésie (**risque majeur**) : environ 78 M3 \$;
- 8 concernent la Turquie (**risque moyen**) : environ 35 M3 \$;
- 7 concernent le Pakistan (**risque majeur**) : environ 19 M3 \$;
- 6 concernent la Thaïlande (**risque moyen**) : environ 17 M3 \$;
- 4 concernent Singapour (**risque négligeable**) : environ 30 M3 \$;
- 4 concernent la Roumanie (**risque moyen**) : environ 13 M3 \$;
- 3 concernent l’Egypte (**risque majeur**) : environ 25 M3 \$;
- 3 concernent le Vietnam (**risque majeur**) : environ 41 M3 \$;
- 3 concernent la Malaisie (**risque négligeable**) : environ 14 M3 \$;
- 3 concernent le Bangladesh (**risque majeur**) : environ 2,4 M3 \$;
- 3 concernent la Mongolie (**risque majeur**) : environ 7 M3 \$;
- 3 concernent la Géorgie (**risque majeur**) : environ 12,5 M3 \$;
- 2 concernent Myanmar (**risque majeur**) : environ 4 M3 \$;
- 2 concernent le Kenya (**risque majeur**) : environ 5 M3 \$;
- 2 concernent le Zimbabwe (**risque majeur**) : environ 3,7 M3 \$;
- 2 concernent l’Ouzbékistan (**risque majeur**) : environ 9 M3 \$;
- 1 concernent le Kazakhstan (**risque majeur**) : environ 2,7 M3 \$;
- 1 concernent les Hongrie et Balkans (**risque moyen**) : environ 3 M3 \$;
- 1 concernent la Pologne (**risque moyen**) : environ 1,3 M3 \$...

Soit 160 «grandes opérations» (réalisations ou projets chinois «OBOR») de plus d’1 milliard de dollars (sur 600 opérations recensées au total à août 2016) pour un montant d’environ 925 milliards de dollars (sur un montant total recensé à août 2016 estimé à environ 1 052 milliards de dollars).

Sur 160 «grandes opérations» de plus d’1 milliard de dollars entre 2011 et août 2016, environ 80 (soit 50%) sont achevées ou en cours de réalisation.

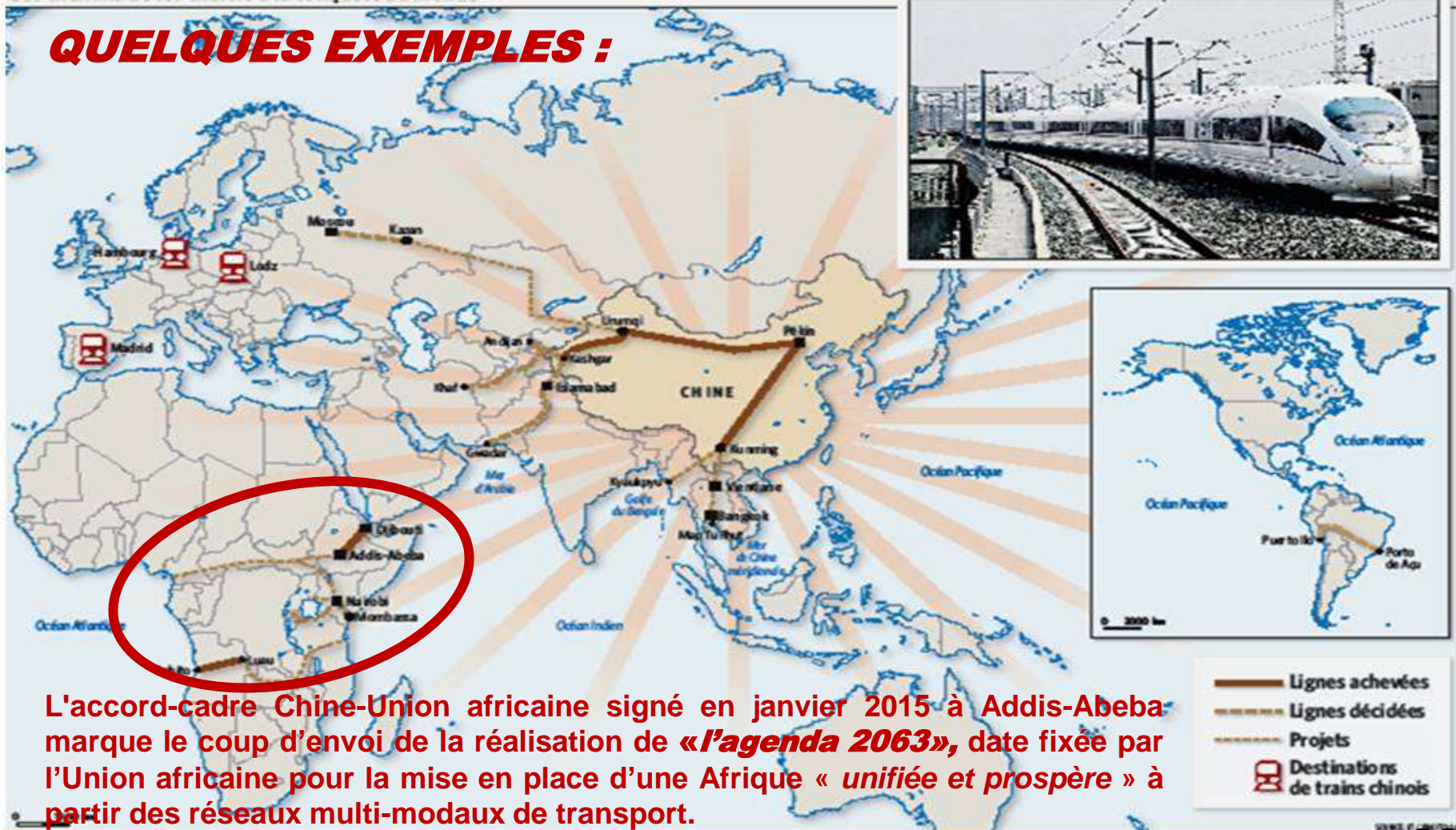
Comme au temps de la route de la soie historique, un marchand de thé et ses chameaux traversent la ville de Zhangye, dans la province chinoise du Gansu. (Crédit : WANG JIANG / IMAGINECHINA) - Source :

<https://asialyst.com/fr/2015/08/17/route-de-la-soie-chroniques-d-une-resurrection/>

2) ILLUSTRATIONS DES REALISATIONS ET PROJETS CHINOIS (FERROVIAIRES ET MULTI-MODAUX)

« LES CHEMINS DE FER CHINOIS A LA CONQUETE DU MONDE »
(carte à l'évidence non actualisée, mais « panoramique »)

QUELQUES EXEMPLES :



L'accord-cadre Chine-Union africaine signé en janvier 2015 à Addis-Abeba marque le coup d'envoi de la réalisation de « *l'agenda 2063* », date fixée par l'Union africaine pour la mise en place d'une Afrique « *unifiée et prospère* » à partir des réseaux multi-modaux de transport.

« LES CHEMINS DE FER CHINOIS A LA CONQUETE DU MONDE »
- et de la Russie également -

Cela vaut aussi pour les lignes ferroviaires à grande vitesse :

China's high-speed railway exports				
Country	Route	Distance (km)	Estimated cost (US\$b)	Status
Turkey	Ankara-Istanbul	533	1.3	Completed in 2014
Thailand	Bangkok-Nakhon Ratchasima	250	5	Construction to begin in Dec
Indonesia	Jakarta-Bandung	150	5	Awarded in Sep 2015
Russia	Moscow-Kazan	770	20	<u>Chosen; now in design stage</u>
Bangladesh	Dhaka-Jessore	169	3.1	Awarded
Hungary	Budapest-Belgrade	350	1.6	Awarded the Hungarian section
Laos	Vientiane-Yunnan	427	6	Broke ground
Bidding war continues				
India	Mumbai-Ahmedabad	500	14.7	India signed agreement for technical and financial assistance from Japan
Malaysia	Kuala Lumpur-Singapore	350	10.5	Planning/Bidding stage
US	Los Angeles-San Francisco	558	68	Broke ground; selecting builder

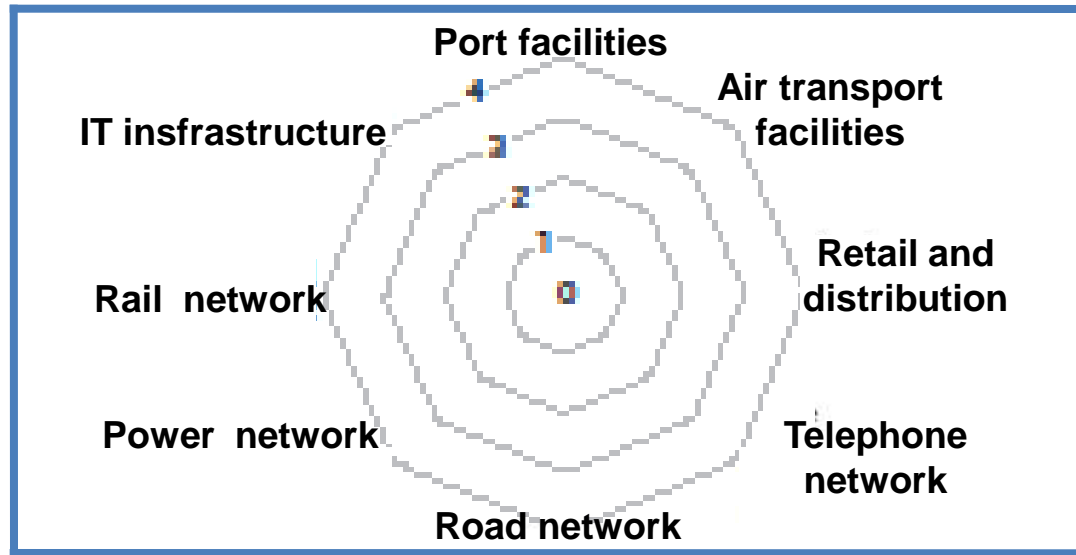
SCMP

Source **au 26 septembre 2016** : <http://www.scmp.com/business/companies/article/2022439/china-developing-500km/h-trains-lead-export-high-speed-rail>

3) CLASSIFICATION DU **RISQUE INFRASTRUCTURE** POUR 44 ETATS SUR 64 CONCERNES PAR LE PROJET CHINOIS "OBOR"

Source : https://www.pinsentmasons.com/PDF/2016/obor/OBOR-Pinsent_Masons-2016.pdf

a) 4 Etats où le risque infrastructure semble le plus négligeable (vers 0)



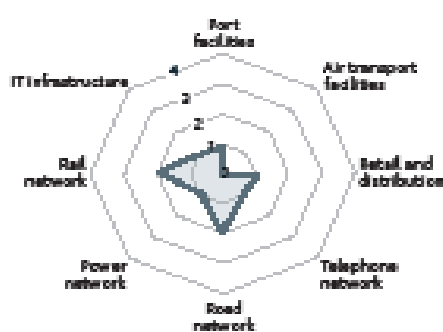
Note: 0 = negligible risk; 4 = high risk.
Source: The Economist Intelligence Unit.

Singapore Infrastructure risk radar



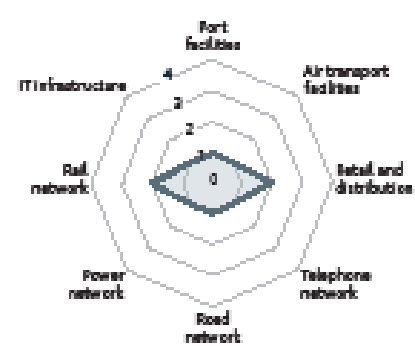
Note: 0 = negligible risk; 4 = high risk.
Source: The Economist Intelligence Unit.

Malaysia Infrastructure risk radar



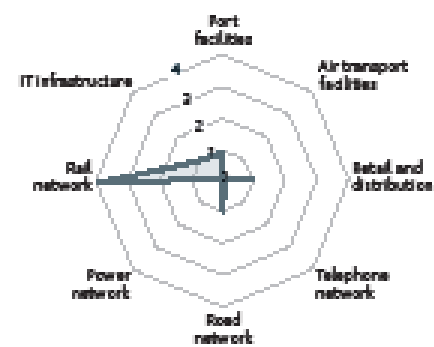
Note: 0 = negligible risk; 4 = high risk.
Source: The Economist Intelligence Unit.

Saudi Arabia Infrastructure risk radar



Note: 0 = negligible risk; 4 = high risk.
Source: The Economist Intelligence Unit.

Qatar Infrastructure risk radar



Note: 0 = negligible risk; 4 = high risk.
Source: The Economist Intelligence Unit.

CLASSIFICATION DU RISQUE INFRASTRUCTURE POUR 44 ETATS SUR 64 CONCERNES PAR LE PROJET CHINOIS "OBOR"

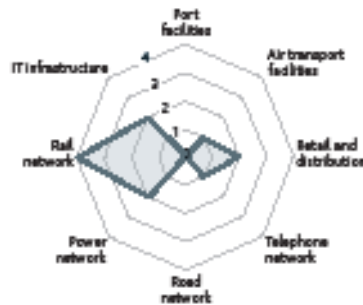
b) 10 Etats où le risque infrastructure est moyen (aux environs de 2)

Kuwait Infrastructure risk radar



Note: 0 = negligible risk; 4 = high risk.
Source: The Economist Intelligence Unit.

Oman Infrastructure risk radar



Note: 0 = negligible risk; 4 = high risk.
Source: The Economist Intelligence Unit.

Bahrain Infrastructure risk radar



Note: 0 = negligible risk; 4 = high risk.
Source: The Economist Intelligence Unit.

Thailand Infrastructure risk radar



Note: 0 = negligible risk; 4 = high risk.
Source: The Economist Intelligence Unit.

Turkey Infrastructure risk radar



Note: 0 = negligible risk; 4 = high risk.
Source: The Economist Intelligence Unit.

Azerbaijan Infrastructure risk radar



Note: 0 = negligible risk; 4 = high risk.
Source: The Economist Intelligence Unit.

Poland Infrastructure risk radar



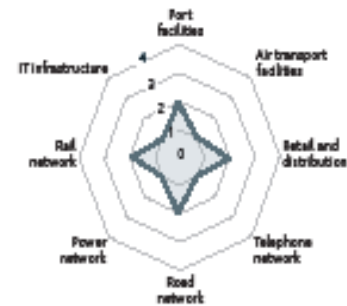
Note: 0 = negligible risk; 4 = high risk.
Source: The Economist Intelligence Unit.

Czech Republic Infrastructure risk radar



Note: 0 = negligible risk; 4 = high risk.
Source: The Economist Intelligence Unit.

Romania Infrastructure risk radar



Note: 0 = negligible risk; 4 = high risk.
Source: The Economist Intelligence Unit.

Hungary Infrastructure risk radar



Note: 0 = negligible risk; 4 = high risk.
Source: The Economist Intelligence Unit.

CLASSIFICATION DU RISQUE INFRASTRUCTURE POUR 44 ETATS SUR 64 CONCERNES PAR LE PROJET CHINOIS "OBOR"

c) 30 Etats où le risque infrastructure est MAJEUR (vers 4) (dont 10 en ASIE)

Indonesia Infrastructure risk radar



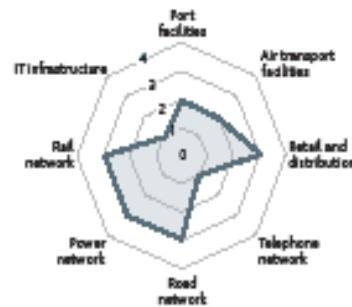
Note: 0 = negligible risk; 4 = high risk.
Source: The Economist Intelligence Unit.

Philippine Infrastructure risk radar



Note: 0 = negligible risk; 4 = high risk.
Source: The Economist Intelligence Unit.

Vietnam Infrastructure risk radar



Note: 0 = negligible risk; 4 = high risk.
Source: The Economist Intelligence Unit.

Bangladesh Infrastructure risk radar



Note: 0 = negligible risk; 4 = high risk.
Source: The Economist Intelligence Unit.

Myanmar Infrastructure risk radar



Note: 0 = negligible risk; 4 = high risk.
Source: The Economist Intelligence Unit.

Cambodia Infrastructure risk radar



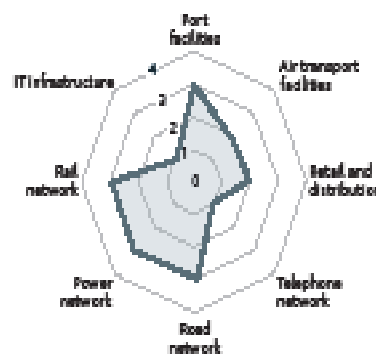
Note: 0 = negligible risk; 4 = high risk.
Source: The Economist Intelligence Unit.

Laos Infrastructure risk radar



Note: 0 = negligible risk; 4 = high risk.
Source: The Economist Intelligence Unit.

India Infrastructure risk radar



Note: 0 = negligible risk; 4 = high risk.
Source: The Economist Intelligence Unit.

Sri Lanka Infrastructure risk radar



Note: 0 = negligible risk; 4 = high risk.
Source: The Economist Intelligence Unit.

Pakistan Infrastructure risk radar

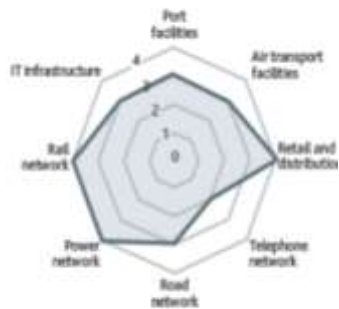


Note: 0 = negligible risk; 4 = high risk.
Source: The Economist Intelligence Unit.

CLASSIFICATION DU RISQUE INFRASTRUCTURE POUR 44 ETATS SUR 64 CONCERNES PAR LE PROJET CHINOIS "OBOR" (suite)

c) 30 Etats où le risque infrastructure est MAJEUR (vers 4) (dont 9 au Proche, Moyen-Orient et en Afrique)

Iran infrastructure risk radar



Note: 0 = negligible risk; 4 = high risk.
Source: The Economist Intelligence Unit.

United Arab Emirates Infrastructure risk radar



Note: 0 = negligible risk; 4 = high risk.
Source: The Economist Intelligence Unit.

Israel Infrastructure risk radar



Note: 0 = negligible risk; 4 = high risk.
Source: The Economist Intelligence Unit.

Iraq Infrastructure risk radar



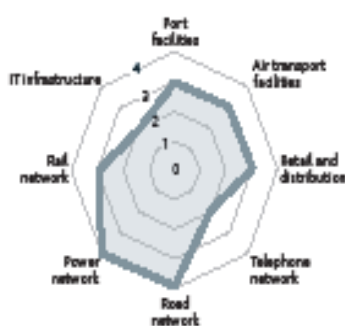
Note: 0 = negligible risk; 4 = high risk.
Source: The Economist Intelligence Unit.

Jordan Infrastructure risk radar



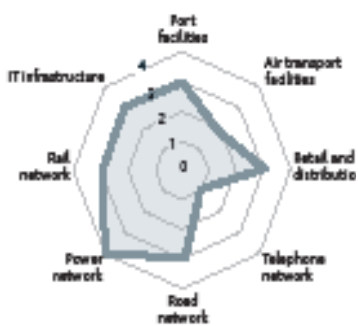
Note: 0 = negligible risk; 4 = high risk.
Source: The Economist Intelligence Unit.

Kenya Infrastructure risk radar



Note: 0 = negligible risk; 4 = high risk.
Source: The Economist Intelligence Unit.

Tanzania Infrastructure risk radar



Note: 0 = negligible risk; 4 = high risk.
Source: The Economist Intelligence Unit.

Zimbabwe Infrastructure risk radar



Note: 0 = negligible risk; 4 = high risk.
Source: The Economist Intelligence Unit.

Egypt Infrastructure risk radar



Note: 0 = negligible risk; 4 = high risk.
Source: The Economist Intelligence Unit.

Russia Infrastructure risk radar



Note: 0 = negligible risk; 4 = high risk.
Source: The Economist Intelligence Unit.

CLASSIFICATION DU RISQUE INFRASTRUCTURE POUR 44 ETATS SUR 64 CONCERNES PAR LE PROJET CHINOIS "OBOR" (*suite*)

c) 30 Etats où le risque infrastructure est MAJEUR (vers 4) (dont 4 en Asie centrale, 2 dans le Caucase, 4 en Europe de l'Est)

Mongolia Infrastructure risk radar



Note: 0 = negligible risk; 4 = high risk.
Source: The Economist Intelligence Unit.

Kyrgyz Republic Infrastructure risk radar



Note: 0 = negligible risk; 4 = high risk.
Source: The Economist Intelligence Unit.

Tajikistan Infrastructure risk radar



Note: 0 = negligible risk; 4 = high risk.
Source: The Economist Intelligence Unit.

Kazakhstan Infrastructure risk radar



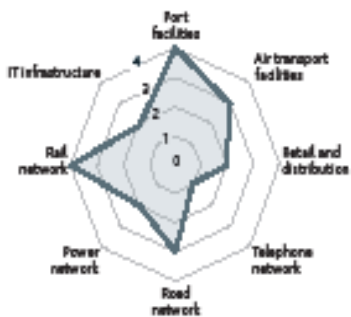
Note: 0 = negligible risk; 4 = high risk.
Source: The Economist Intelligence Unit.

Georgia Infrastructure risk radar



Note: 0 = negligible risk; 4 = high risk.
Source: The Economist Intelligence Unit.

Armenia Infrastructure risk radar



Note: 0 = negligible risk; 4 = high risk.
Source: The Economist Intelligence Unit.

Ukraine Infrastructure risk radar



Note: 0 = negligible risk; 4 = high risk.
Source: The Economist Intelligence Unit.

Albania Infrastructure risk radar



Note: 0 = negligible risk; 4 = high risk.
Source: The Economist Intelligence Unit.

Macedonia Infrastructure risk radar



Note: 0 = negligible risk; 4 = high risk.
Source: The Economist Intelligence Unit.

Moldova Republic Infrastructure risk radar



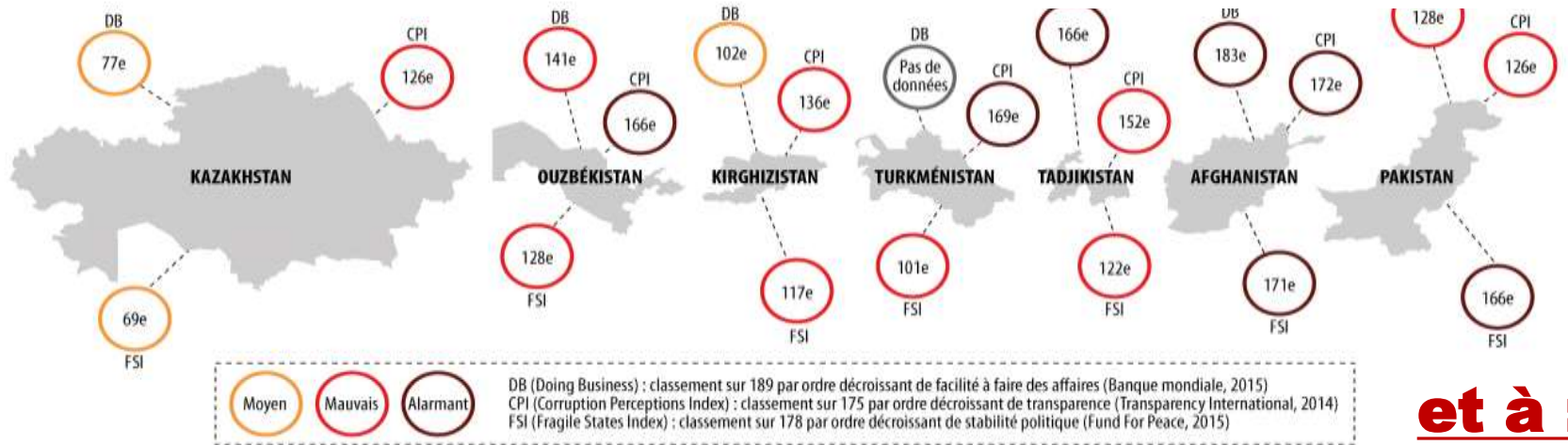
Note: 0 = negligible risk; 4 = high risk.
Source: The Economist Intelligence Unit.

Risque infrastructure en Asie centrale à relier à :

L'INSTABILITÉ CHRONIQUE DE LA GRANDE ASIE CENTRALE

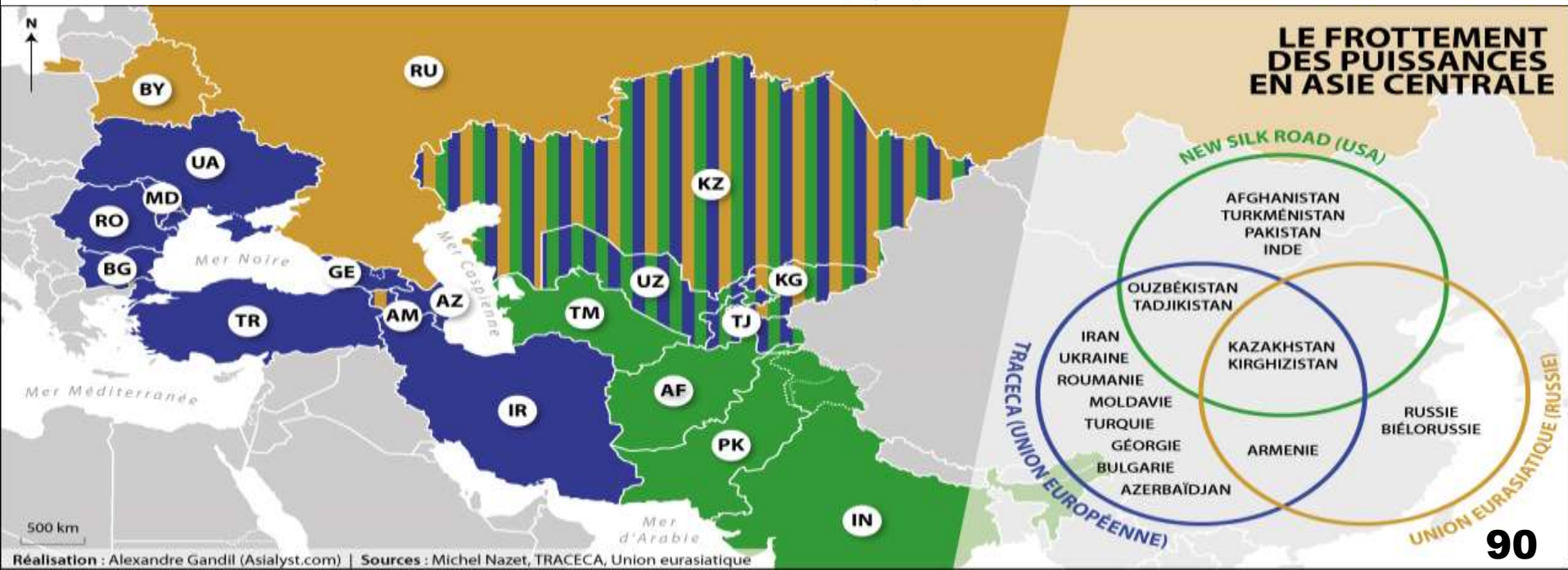
DB : facilité à faire des affaires (sur 189 pays) | CPI : transparence (sur 175) | FSI : stabilité politi

Source : <https://asialyst.com/fr/2015/08/17/route-de-la-soie-chroniques-d-une-resurrection/>



Réalisation : Alexandre Gandil (Asialyst.com)

et à :



LES NOUVELLES ROUTES DE LA SOIE :
MEMOIRE, ENVERGURE, REALISATIONS, PERSPECTIVES

IV

PERSPECTIVES

LES NOUVELLES ROUTES DE LA SOIE:
MEMOIRE, ENVERGURE, REALISATIONS, PERSPECTIVES

A - « CHINEURASINDIAFRICA » :

1) UN ESPOIR RAISONNABLE :

**SOIENT DES ROUTES COMMERCIALES PLUS RAPIDES QUI
(RE-)INTRODUISENT L'IDEE D'UNE RELATION PLUS INTENSE
ENTRE CHINE, EUROPE, INDE ET AFRIQUE ...**

2) CE QU'EST ET CE QUE SERA L'AFRIQUE POUR LA CHINE

B - « CHINEURASINDIAFRICA » :

TYPOLOGIE DES DEFIS MAJEURS A SURMONTER

A - « CHINEURASINDIAFRICA » :

1) UN ESPOIR RAISONNABLE : SOIENT DES ROUTES COMMERCIALES PLUS RAPIDES ...



Figure 1: The Chongqing-Duisburg Trans-Eurasia Railroad → Schengen Area

Source :

<http://www.eastbysoutheast.com/tag/one-belt-one-road/>

... QUI (RE-)INTRODUISENT L'IDEE D'UNE RELATION PLUS INTENSE
ENTRE CHINE, EUROPE, INDE ET AFRIQUE ...
(concept « **CHINEURASINDIAFRICA** ») ...



... POUR LE MEILLEUR ET/OU POUR LE PIRE CONCERNANT L' **AFRIQUE** ...

Liens de lecture : FT : **Africa : between hope and despair** : <http://www.ft.com/intl/cms/s/0/4da8bd90-0894-11e6-b6d3-746f8e9cdd33.html#axzz46wlfE5Ac> , http://www.lopinion.fr/edition/international/developper-l-industrialisation-en-afrique-il-faut-construire-grands-101313?utm_source=Email&utm_medium=18h&utm_campaign=160505&utm_term= , <http://pulse.com.gh/business/financing-in-africa-africa-loses-528-9-billion-dollars-through-illicit-financial-flows-id5029031.html> , <https://www.ghanabusinessnews.com/2016/05/25/157624/#> (« **Africa produces 75% of cocoa but gets 2% of \$100 billion chocolate market revenue** ») , <http://www.oecd-ilibrary.org/docserver/download/4116072e.pdf?expires=1464793016&id=id&accname=ocid35103460&checksum=F45007295E537C044DE4A899D020D3A7> (Villes durables et transformation structurelle).

Déficit de la balance commerciale africaine en 2014 : -36 milliards de dollars (-68 milliards de dollars en 2015) + prestations de services chinoises dues par l'Afrique en 2014 (96 milliards de dollars) = 132 milliards de dollars = 5,3% du PIB de l'Afrique en 2014 (2 550 milliards de dollars).

2) POUR LA CHINE, L'AFRIQUE, C'EST ET CE SERA :

a) Les atouts géophysiques de l'Afrique intéressant la Chine

- **84 000 kms de lignes ferroviaires (7% seulement du total mondial) ;**
- **des banques régionales de support**, telles que la Banque africaine de développement, sachant que **la Chine prête désormais plus d'argent (notamment via EXIM BANK) à l'Afrique que la Banque mondiale ;**
- **de la formation de professionnels africains**, notamment dans la gestion économique ;
- **de l'enseignement supérieur** dans le but d'établir des programmes en langue chinoise et promouvoir le prestige et l'influence chinoises ;
- **1,2 milliard d'habitants en 2015 (1,376 milliard en Chine)**, dont 184 millions au Nigéria, 100 millions en Ethiopie, 83 millions en Egypte, 74 millions en République démocratique du Congo, 51 millions en Afrique du Sud, 46 millions au Kenya, 44 millions en Tanzanie, 40 millions en Algérie, 33 millions au Maroc ... ; selon les projections démographiques, **la population de l'Afrique se situerait à 1,68 milliard à 2030, entre 2 et 3 milliards dans les années 2050 puis à 4,2 milliards en 2100 (contre peut-être 600 millions d'habitants (seulement) en Chine à ce même horizon 2100, faisant ainsi qu'un Terrien sur trois serait africain à cette date, et asiatique pour un autre tiers également) ;**
- **Espérance de vie en Afrique : 60 ans (période 2010-2015) ;**
- **Afrique : 54 Etats souverains sur 30,4 millions de km² (densité : 39 habitants/km²) ;**
- **mais les terres arides représentent 60 % de la surface du continent ;**
- **Afrique sub-saharienne : 5% de taux de croissance en 2014, environ 4% en prévision pour les années à venir ; en moyenne : 7% de taux d'inflation ; équilibre budgétaire : en moyenne à - 4% ;**

- **Afrique : 7,6% des réserves mondiales de pétrole ; 5,8% de la production mondiale d'énergie ; 3,2% de la consommation mondiale d'énergie ; électricité : couvrant 43% des besoins de la population ;**
- Nigéria : 2,4 millions de barils de pétrole produits par jour ; 1,7 million en Angola ;
- **les disparités entre pays et entre sous-régions sont importantes ; en 2011, le PIB/hab. en parité de pouvoir d'achat de l'Afrique du Nord (7 167 \$) est presque le triple de celui de l'Afrique subsaharienne (2 391 \$) ;**
- **l'Afrique est désormais moins endettée que les pays occidentaux développés, même si sa dette reste sous surveillance ; sa viabilité reste une préoccupation constante ;**
- montant des investissements directs étrangers (IDE) en Afrique : 87 milliards de dollars en 2014 (14% du total mondial) ; le plus gros IDE à ce jour est celui de TOTAL (France), d'un niveau de 16 milliards de dollars, pour développer le champ pétrolifère offshore de Kaombo (Angola) ;
- **utilisateurs de M-Pesa au Kenya : 20 millions de personnes sur 46 millions d'habitants (M-Pesa [M pour mobile, pesa pour monnaie en Swahili] : système de microfinancement et de transfert d'argent par téléphone mobile, lancé en 2007 par Vodafone pour Safaricom et Vodacom, les deux plus grands opérateurs de téléphonie mobile au Kenya et en Tanzanie ; étendu depuis à l'Afghanistan, à l'Afrique du Sud, à l'Inde, à l'Europe de l'Est [Roumanie, Albanie en 2014] ; M-Pesa permet aux utilisateurs en possession d'une carte d'identité ou d'un passeport de déposer, retirer et transférer aisément de l'argent grâce à un appareil mobile de type téléphone portable) ;**
- **nombre d'abonnements au téléphone mobile en Afrique : 760 millions (37% de taux de pénétration de la population africaine en 2010, 80% en 2015) ;**
- **nombre de Bourses des valeurs en Afrique : 23 ; performance de la Bourse de Johannesburg (Afrique du Sud) au 30 octobre 2015 : +11,6% et +58,6% sur trois ans.**

Cf. lien de lecture : http://www.ecfr.eu/page/-/Into_Africa_China%E2%80%99s_global_security_shift_PDF_1135.pdf

ILLUSTRATIONS



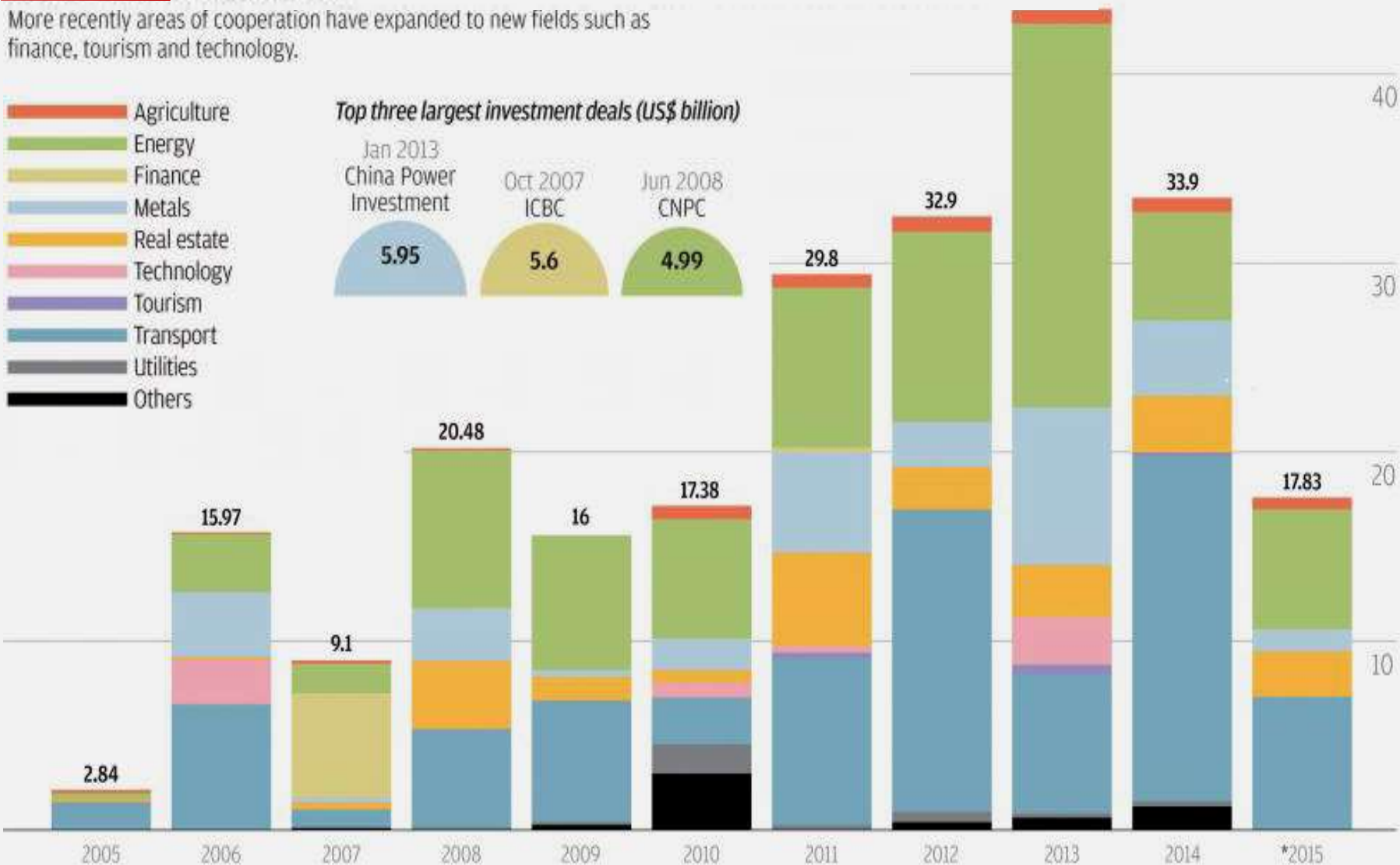
Chinese investments and contracts in Africa by sectors

2005 - 2015 (approximative total : 250 US\$ billion, ~ 20-25 US\$ billion per year)

More recently areas of cooperation have expanded to new fields such as finance, tourism and technology.

- █ Agriculture
- █ Energy
- █ Finance
- █ Metals
- █ Real estate
- █ Technology
- █ Tourism
- █ Transport
- █ Utilities
- █ Others

Top three largest investment deals (US\$ billion)



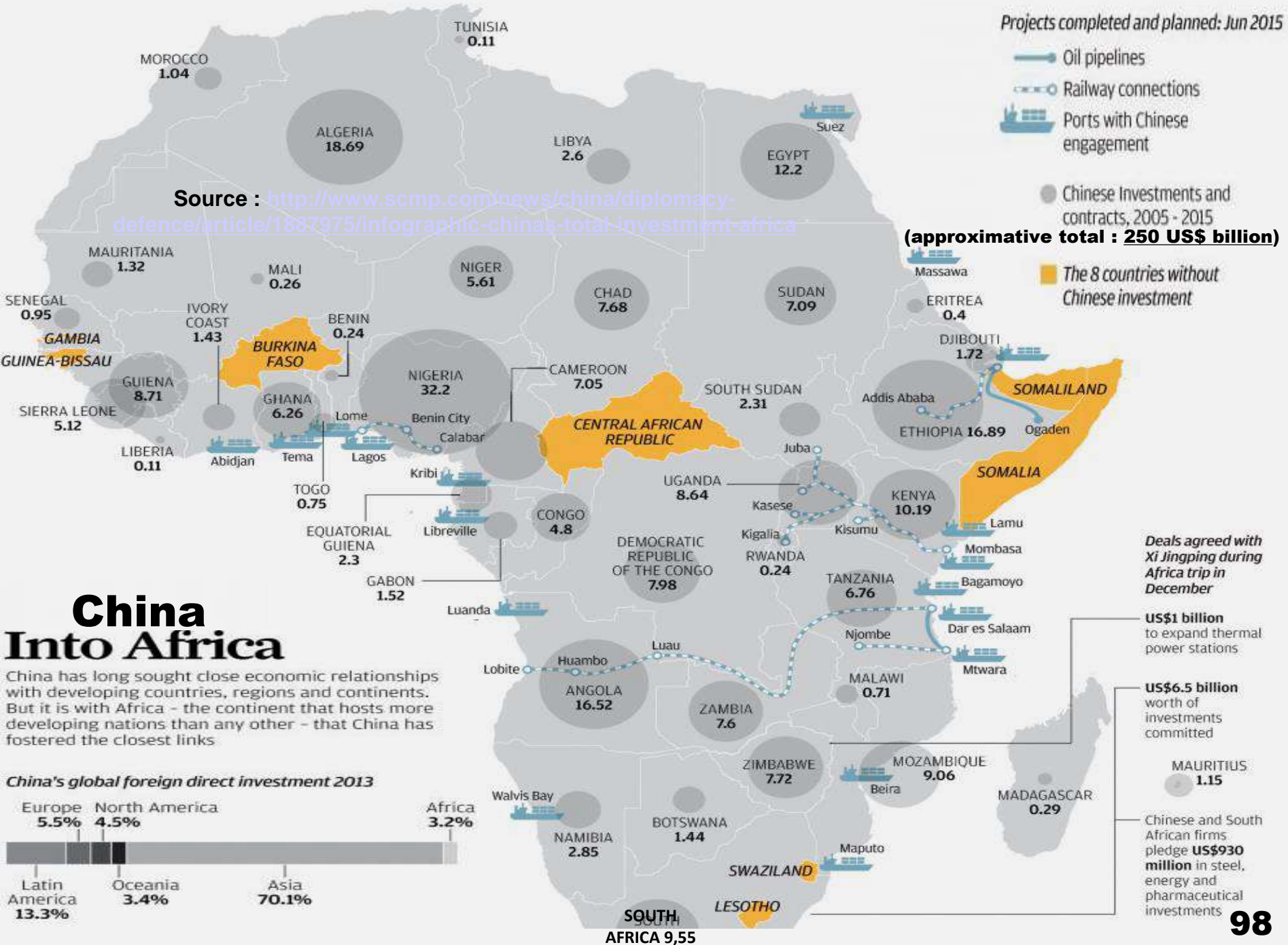
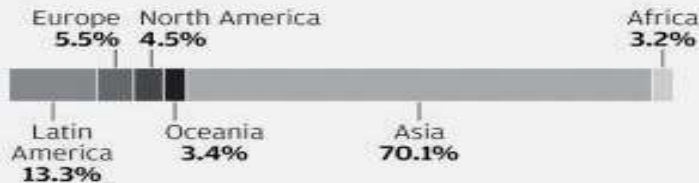
Sources: American Enterprise Institute, Mercator Institute for China Studies, WSJ

*Investments until June 2015

China Into Africa

China has long sought close economic relationships with developing countries, regions and continents. But it is with Africa - the continent that hosts more developing nations than any other - that China has fostered the closest links

China's global foreign direct investment 2013



SINOPEC

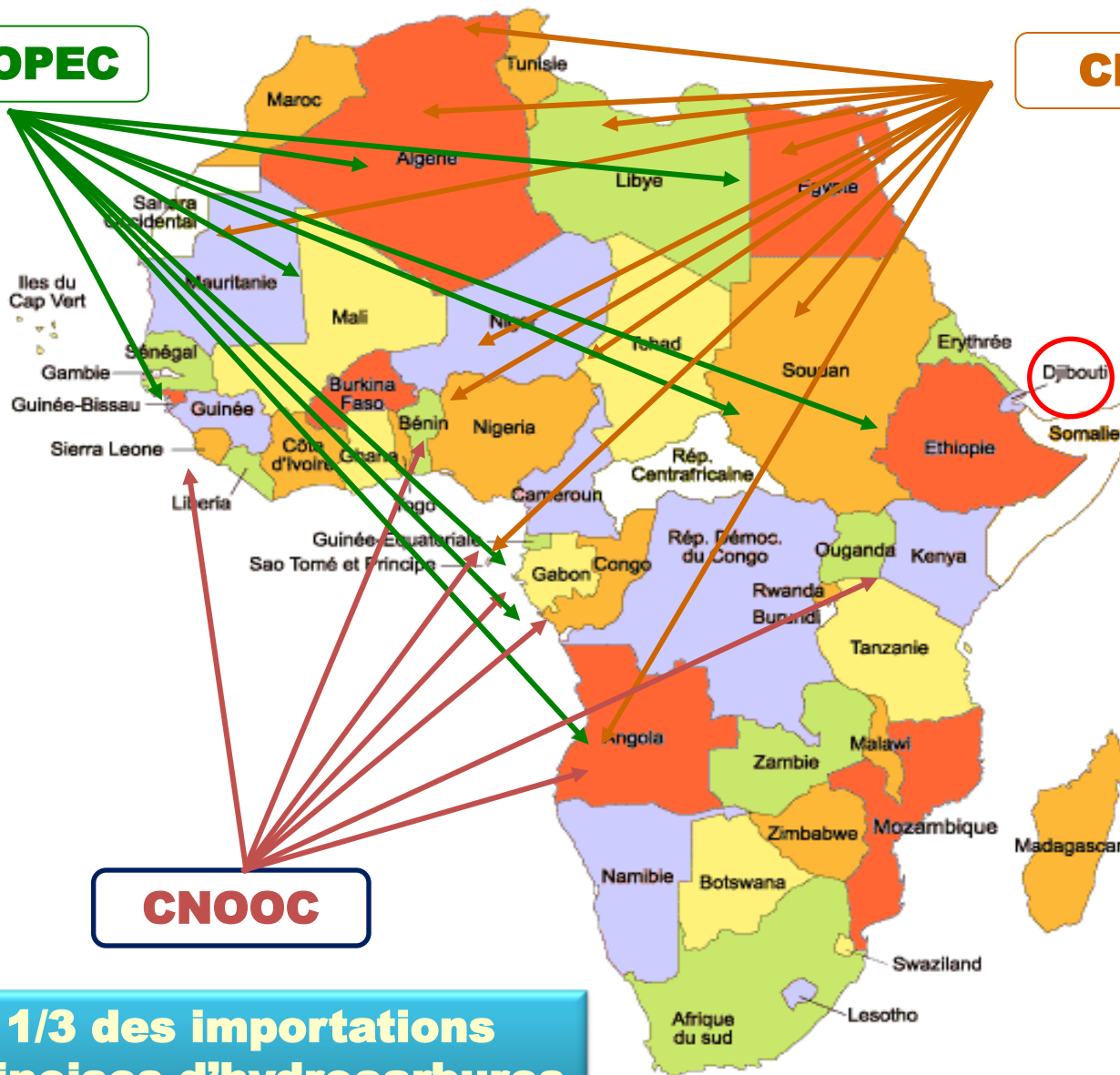
CNPC

**L'AFRIQUE
ET LA
COUVERTURE DES
BESOINS CHINOIS
EN
HYDROCARBURES**

Des activités qui vont des services jusqu'aux raffineries en passant par l'exploration – exploitation et le transport (oléoducs ou gazoducs)

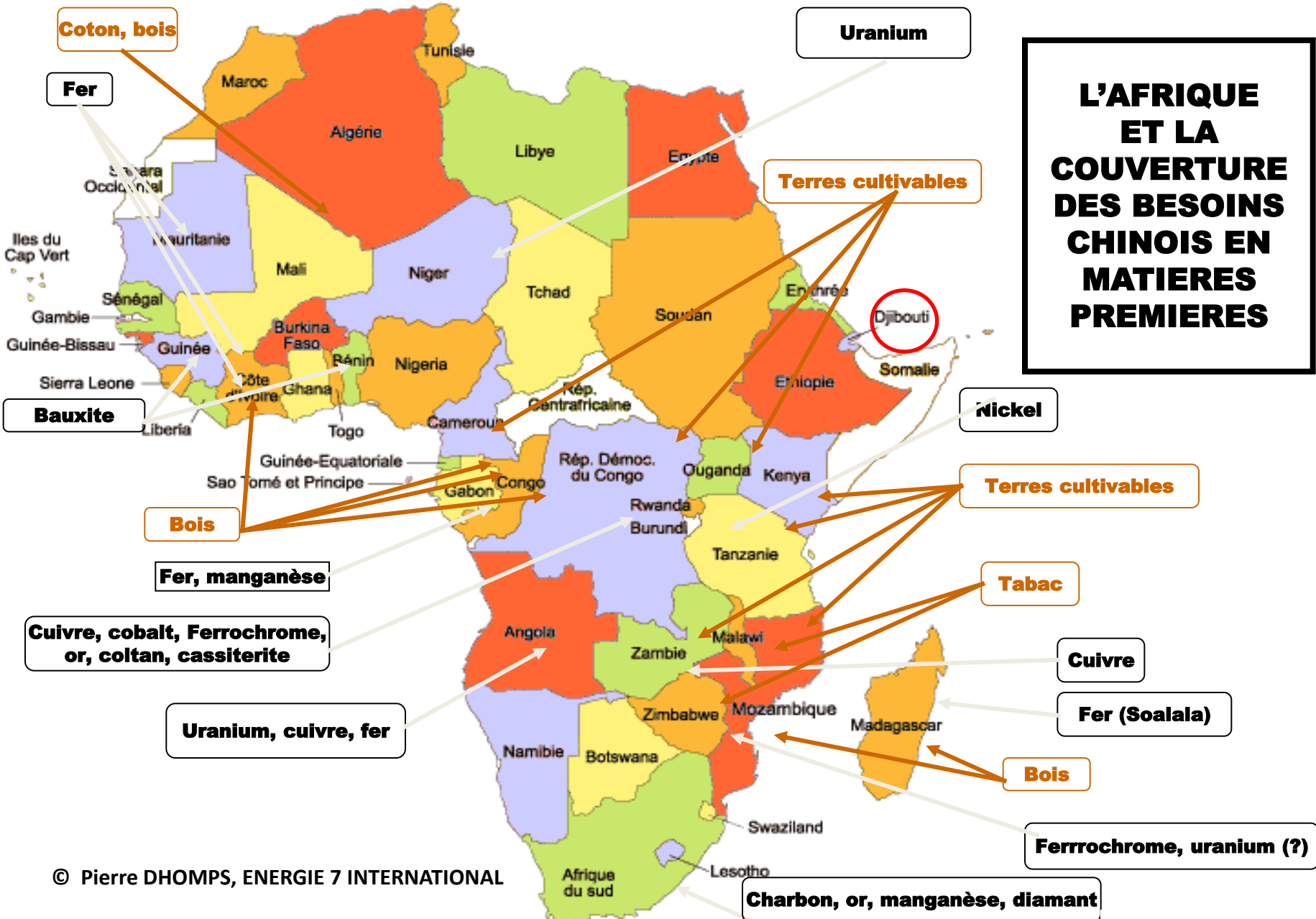
CNOOC

**1/3 des importations
chinoises d'hydrocarbures**



© Pierre DHOMPS, ENERGIE 7 INTERNATIONAL

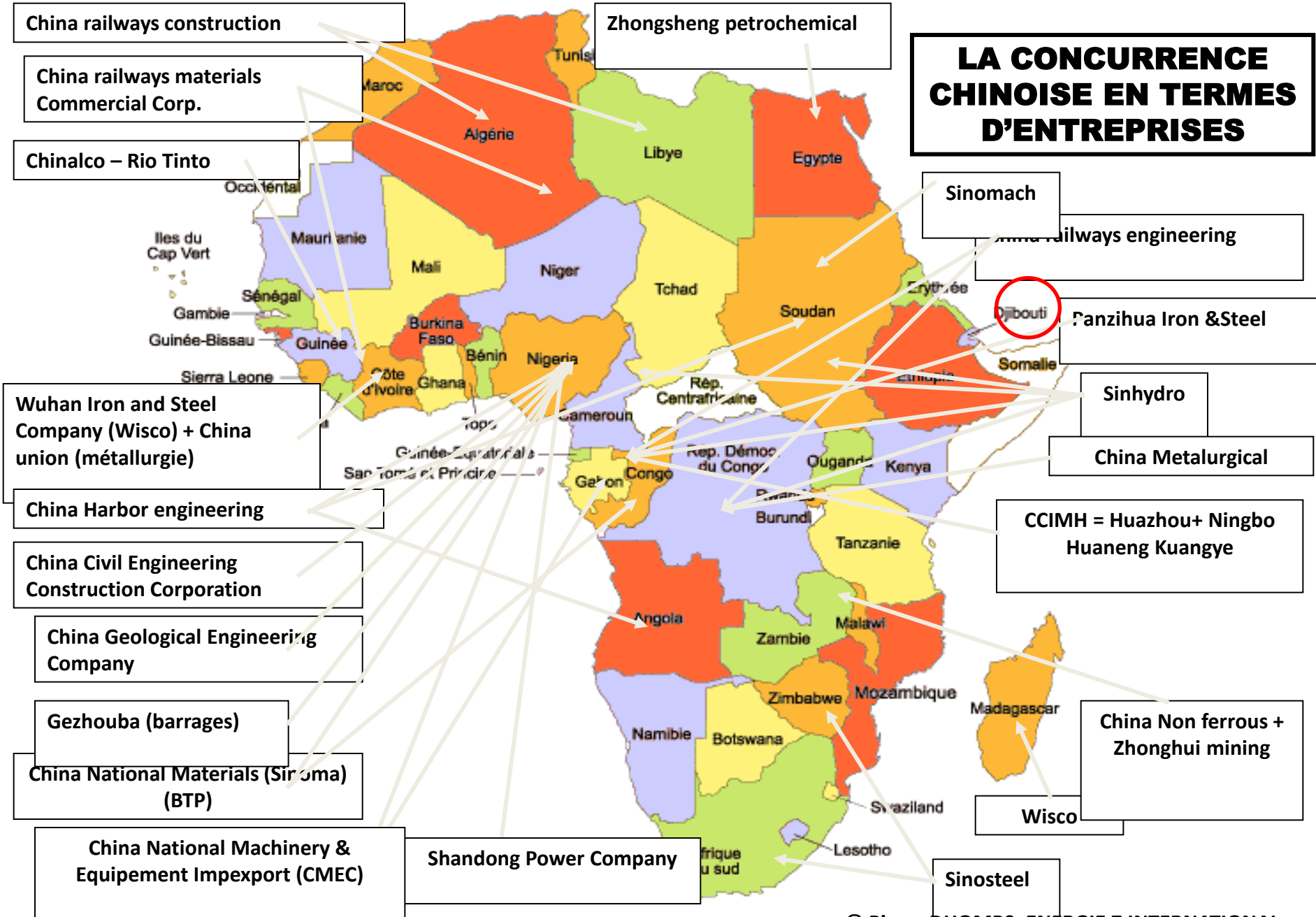
L'AFRIQUE ET LA COUVERTURE DES BESOINS CHINOIS EN MATIERES PREMIERES



© Pierre DHOMPS, ENERGIE 7 INTERNATIONAL

http://www.lemonde.fr/afrique/video/2016/05/26/un-drone-filme-le-pillage-par-la-chine-des-dernieres-forets-du-senegal_4926981_3212.html

LA CONCURRENCE CHINOISE EN TERMES D'ENTREPRISES



Minerais

Les 10 ressources les plus convoitées

Top 10 resources in Africa



Key resource	Units	African reserves	World reserves	% of world reserves
Platinum	million oz	2,026	2,203	89
Diamonds	million ct	385	580	66
Cobalt	million t	3.7	6.6	56
Chromium	million t	130	350	37
Manganese	million t	182	540	34
Gold	million oz	257	1,511	16
Gas	trillion cubic feet	467	6,254	8
Crude oil	billion barrels	127	1,33	9
Coal	billion t	35	645	5
Copper	million t	27	540	4

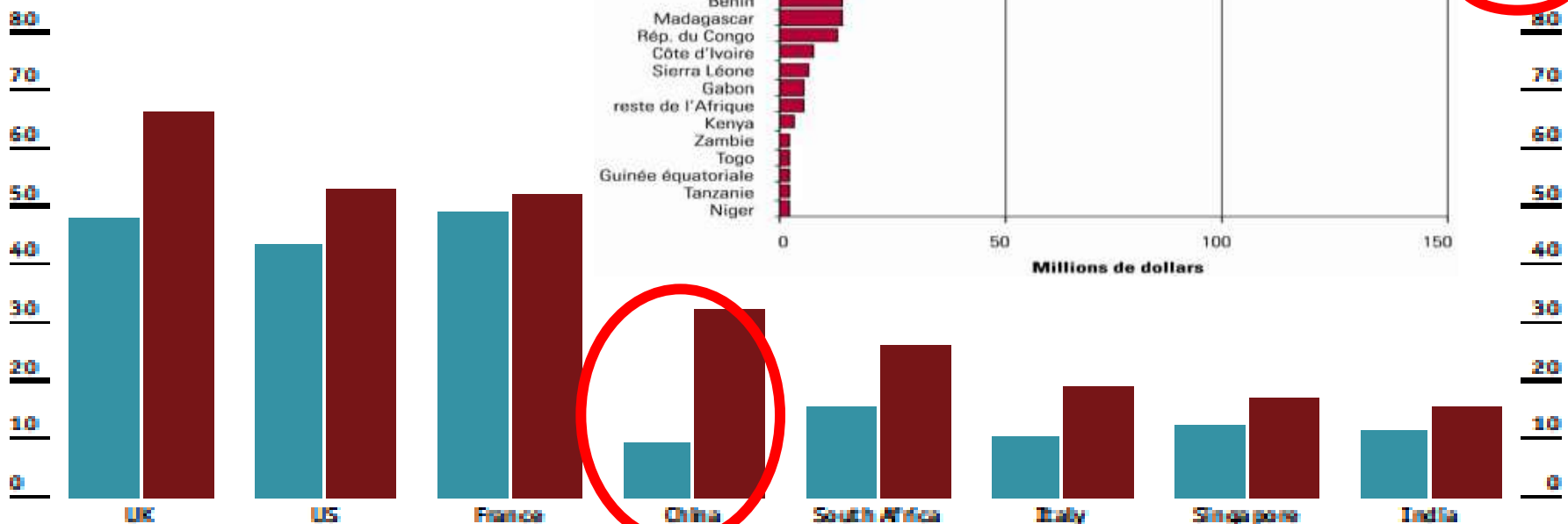
Sources: US Geological Survey Mineral Yearbook 2012; Ecolwells, BP

Exploring Africa — Americas Mining and Metals Forum 2012
© 2012 EYGM Limited. All Rights Reserved.

ERNST & YOUNG
Quality In Everything We DoSM

EN FAIT, C'EST TOUTE L'ASIE QUI COMMERCIE AVEC L'AFRIQUE
(Chine, Japon, Inde, Corée du Sud, Malaisie, Indonésie, Thaïlande, Indonésie ... –
commerce Asie-Afrique estimé à au moins 300 milliards de \$ en 2011
ET L'EUROPE, ET LA FRANCE ? (concept « AFRIQUE, CHINE, FRANCE »)

FDI stocks in Africa (US\$ bn)



Source: UNCTAD. **Au milieu de l'année 2006
1,18 milliard de dollars**

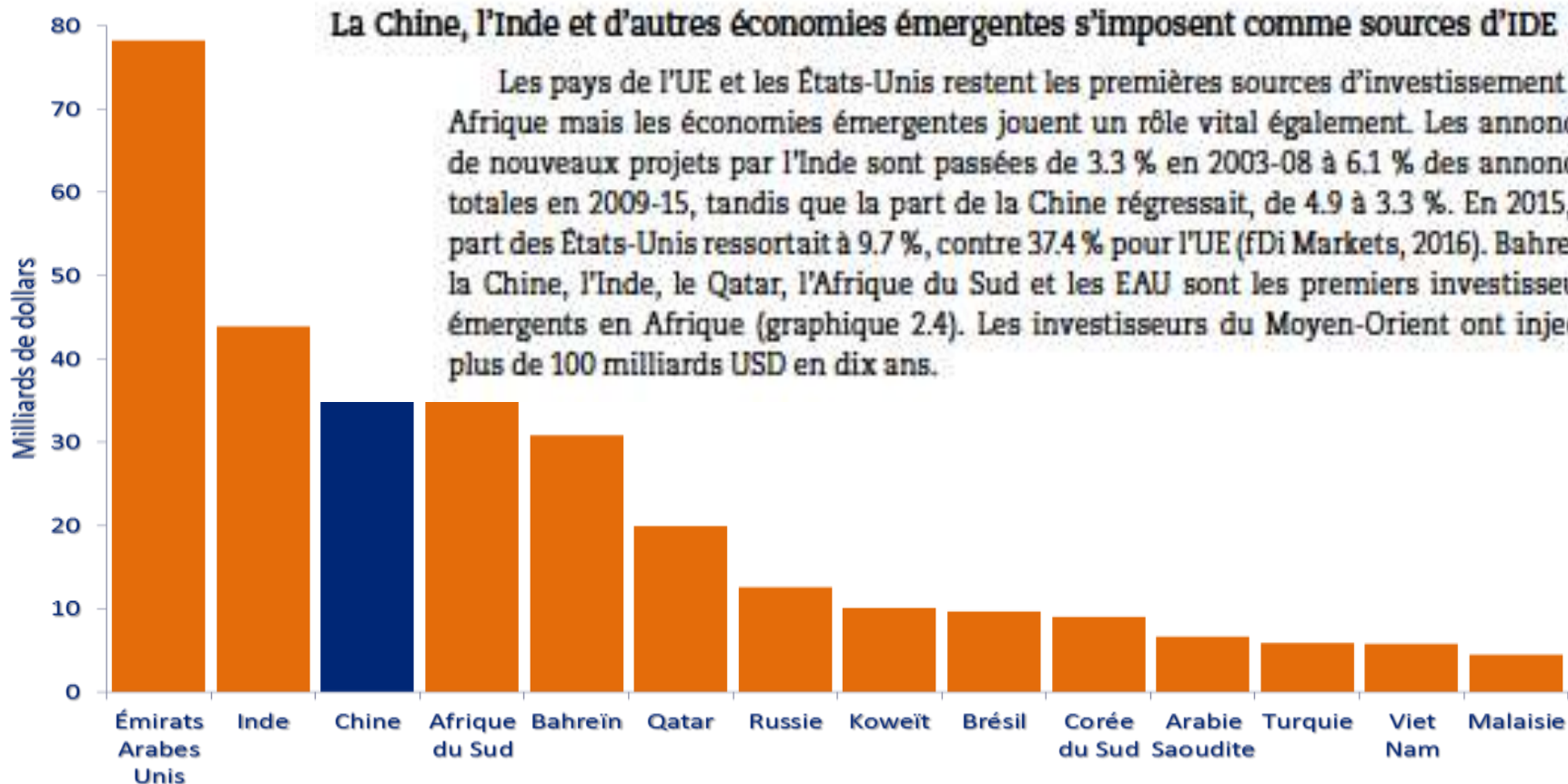
L'essentiel des flux d'IDE chinois et indiens à destination de l'Afrique a été **largement concentré dans les industries extractives**. Comme ces investissements sont à haut coefficient de capital, **ils ont eu un impact limité en terme de création d'emplois au niveau national**. Toutefois, au cours des dernières années, **l'IDE chinois et indien en Afrique a commencé à se diversifier vers de nombreux autres secteurs, notamment ceux du vêtement, de l'agro-industrie, de la production d'énergie, de la construction de routes, du tourisme et des télécommunications, entre autres**. L'IDE chinois et indien en Afrique s'est également diversifié davantage **au plan géographique**

Total FDI inflows into Africa from emerging economies, 2003-2015

OCDE

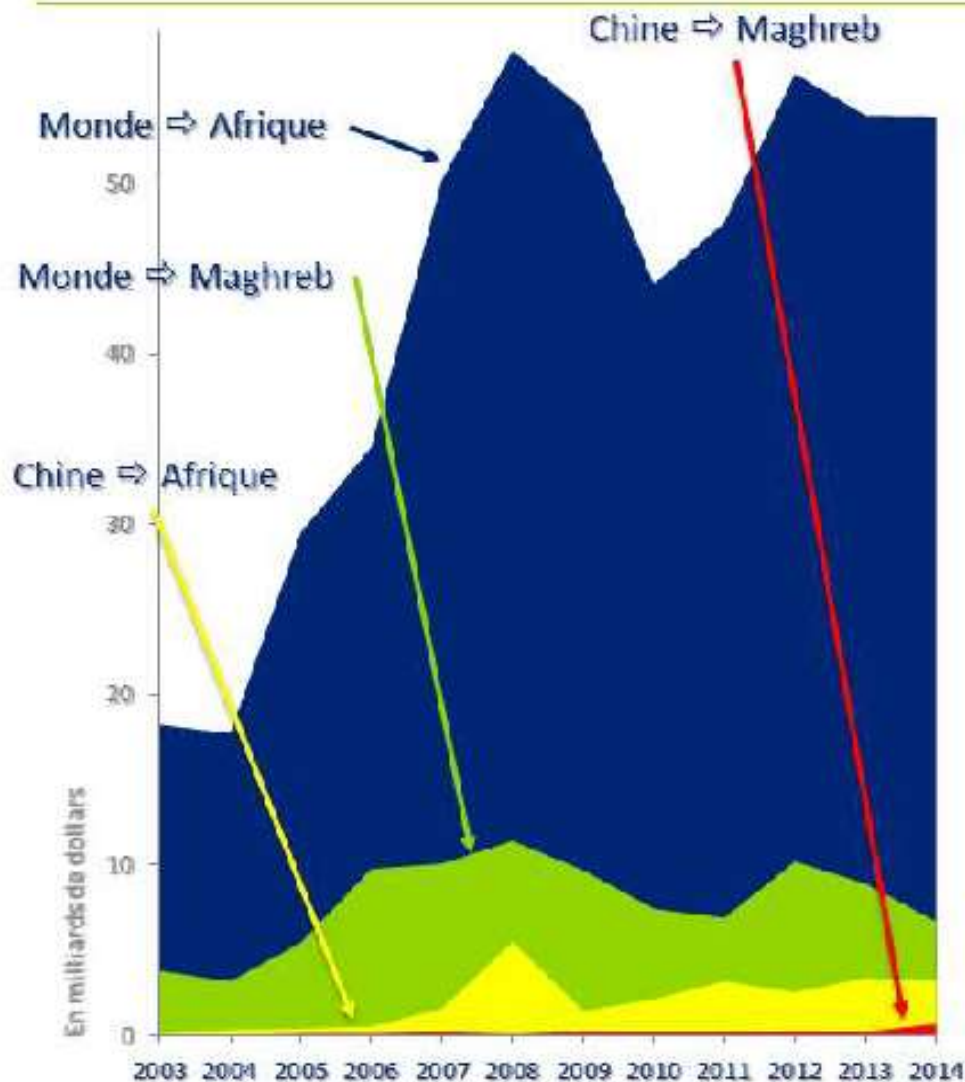
African Economic Outlook 2016, 2016, p. 57

Il s'agit du total cumulé des flux en 2003 et 2015 des seuls pays émergents. On notera la place de la Chine (au troisième rang) qui investit guère plus que l'Afrique du Sud mais nettement moins que l'Inde et les Émirats Arabes Unis



<http://www.pairault.fr/sinaf/index.php/statistiques/924-total-fdi-inflows-into-africa-from-emerging-economies-2003-15>

Flux d'IDE entrés en Afrique (2003-2014)



Séminaire « Présence chinoise en Méditerranée » (7 décembre 2016)

flux d'IDE reçus	2003	2014
• Part de l'IDE reçu du Monde dans l'IDE total		
- Afrique	3,30%	4,39%
- Maghreb	0,68%	0,54%
• Part de l'IDE chinois dans l'IDE reçu du Monde		
- Afrique	2,62%	2,60%
- Maghreb	0,16%	0,54%



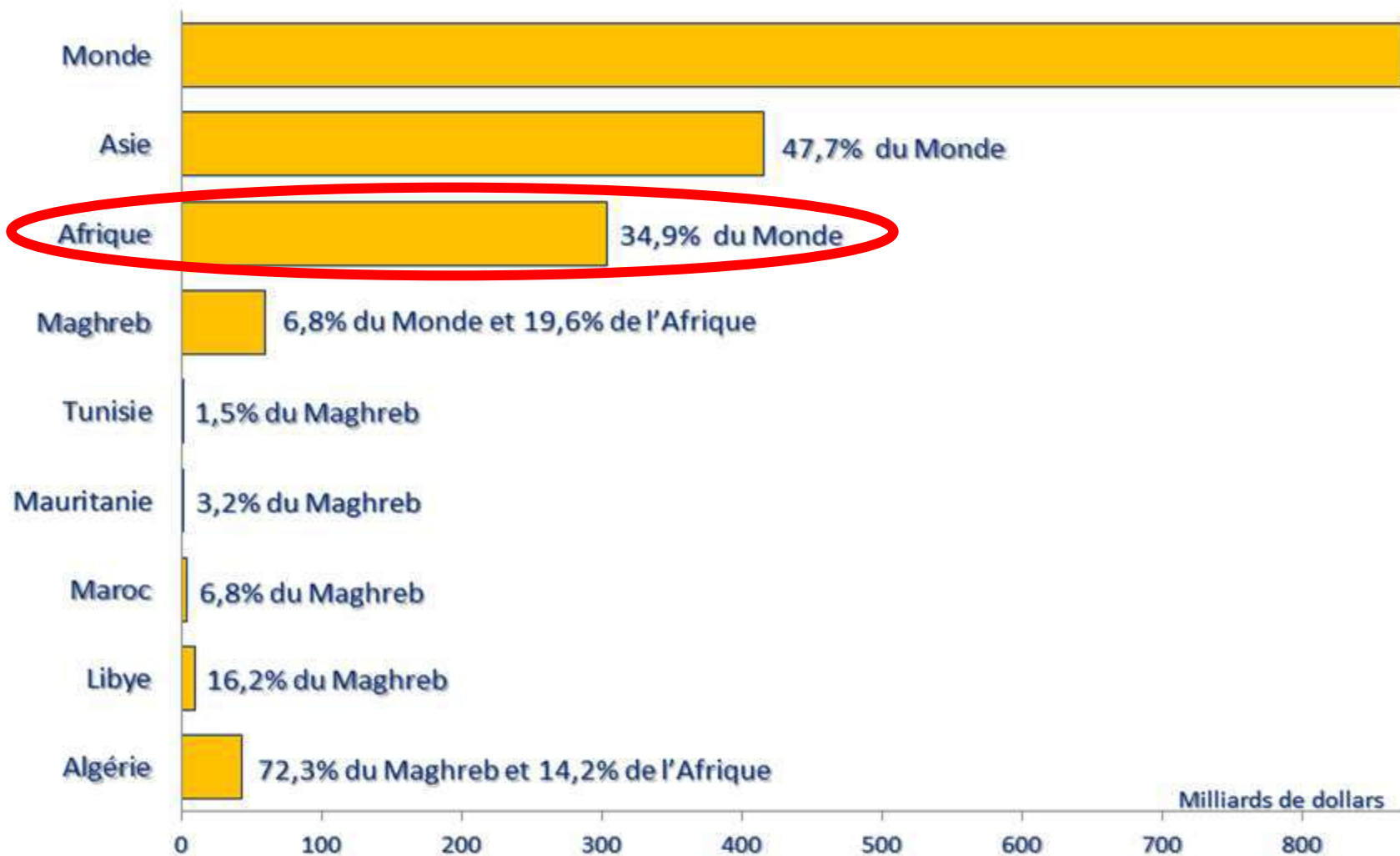
© Thierry Pairault 2016

Importance de l'investissement chinois : Afrique / Etats-Unis

Flux d'investissement par secteurs d'activités en 2014

Secteurs d'activité (millions de dollars)	Afrique	États-Unis	Rapport Afrique / États-Unis
Total	3 202	7 596	42%
Industries manufacturières	501	1 804	28%
Activités Immobilières	124	1 647	8%
Industries extractives	419	1 362	31%
Activités financières et d'assurance	274	654	42%
Services aux entreprises	140	568	25%
Commerce de gros et de détail	72	530	14%
Autres activités	5	359	1%
Conservation des eaux, environnement...	12	180	7%
Construction	760	170	447%
Information et communication	22	93	23%
Services aux particuliers	27	85	32%
Culture, sports et loisirs	68	69	99%
Production et distribution d'eau, de l'électricité, de gaz...	80	32	253%
Agriculture, sylviculture et pêche	133	22	605%
Transports et entreposage	564	22	2589%

Prestations de services (2003-2014)

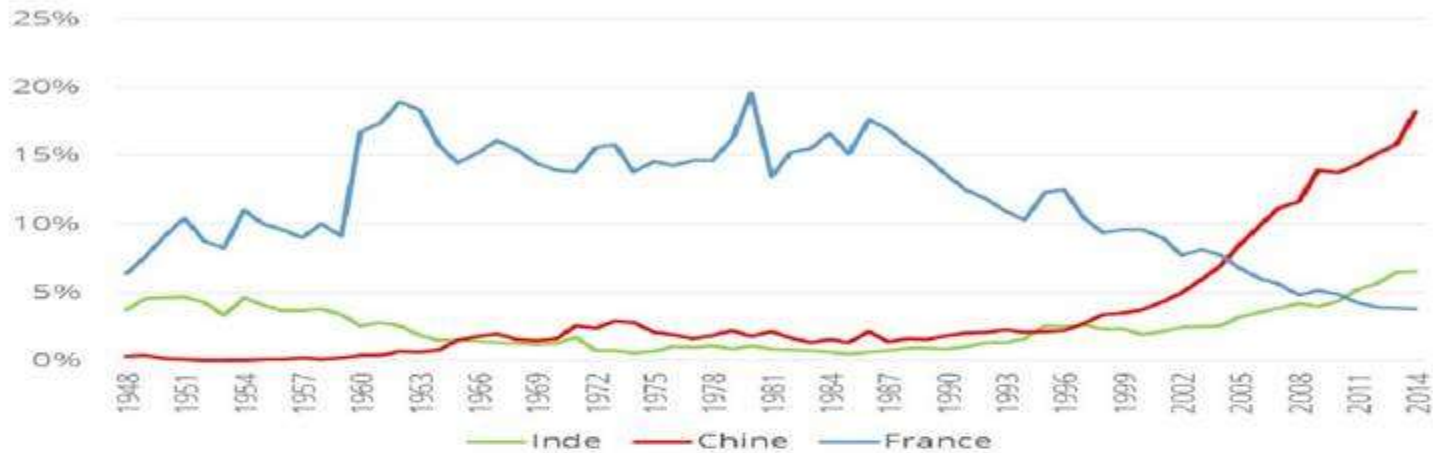


CHINE EN AFRIQUE

IDE vs prestations de services (2003-2014)

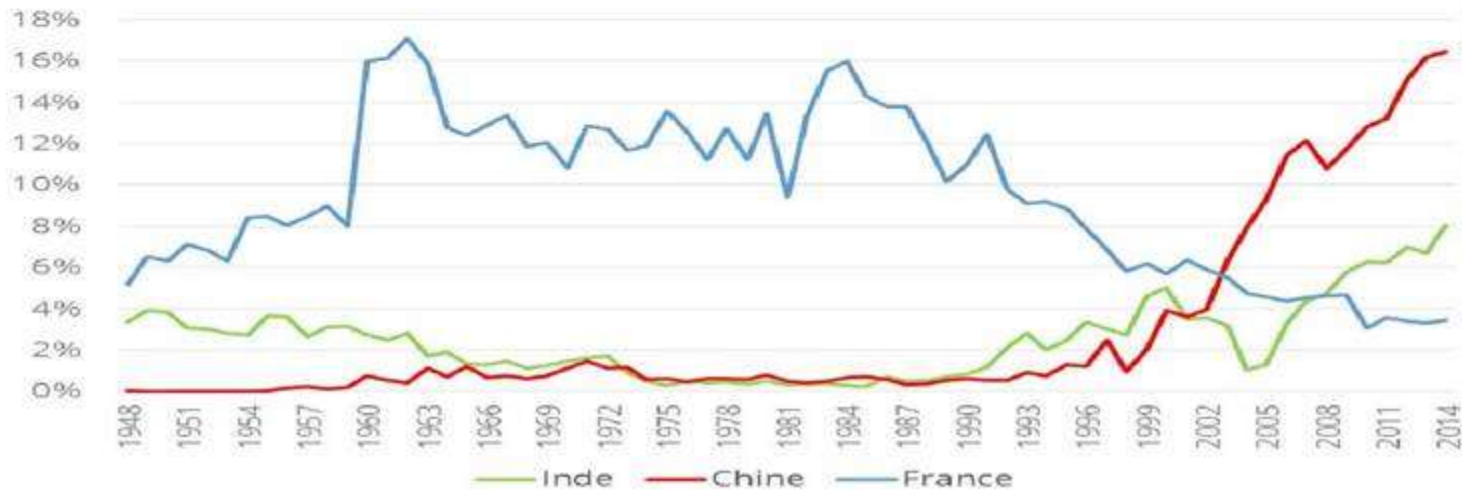


**Vu d'Afrique :
Parts de l'Inde, de la Chine et la France
dans les importations africaines (1948-2014)**



Source : FMI (Direction of Trade Statistics)

**Vu d'Afrique :
Parts de l'Inde, de la Chine et la France
dans les exportations africaines (1948-2014)**



Source : FMI (Direction of Trade Statistics)

Source :
<https://asiayst.com/fr/2015/11/17/inde-besoin-d-afrique/>

B - « CHINEURASINDIAFRICA » :

TYPOLOGIE DES DEFIS MAJEURS A SURMONTER

**1) RISQUES GEOPOLITIQUES ET IDEOLOGIQUES :
DIVERS ILLUSTRATIONS ET PROJETS**

2) RISQUES ENVIRONNEMENTAUX

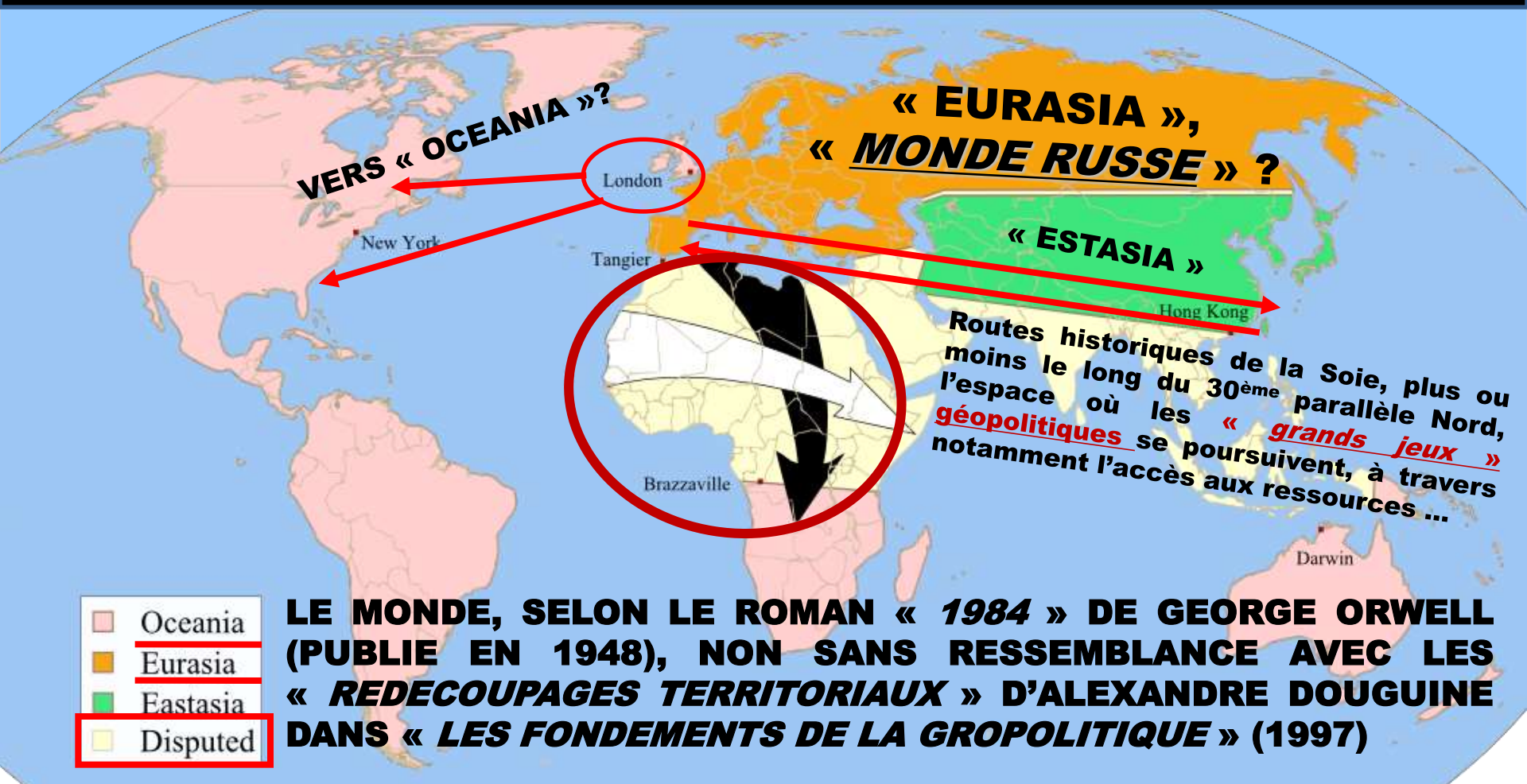
3) RISQUES ECONOMIQUES

4) RISQUES FINANCIERS

ILLUSTRATIONS 

« CHINEURASINDIAFRICA » :

B – TYPOLOGIE DES DEFIS MAJEURS A SURMONTER



Situation géopolitique à la fin du roman « 1984 » de George ORWELL (publié en 1948). La flèche noire représente les attaques d'Eurasia, tandis que la blanche représente celles d'Océania – source : [https://fr.wikipedia.org/wiki/1984_\(roman\)](https://fr.wikipedia.org/wiki/1984_(roman)) .

« CHINEURASINDIAFRICA » :

1) RISQUES GEOPOLITIQUES ET IDEOLOGIQUES : illustrations

MAPPEMONDE DES CONFLITS

RECENSES

DE 2500 AVANT JESUS-CHRIST A 2016,

AVEC REPARTITION

PAR PERIODES

HISTORIQUES



EURASIE

30^{ème}
parallèle
Nord

01-01-2500 BCE

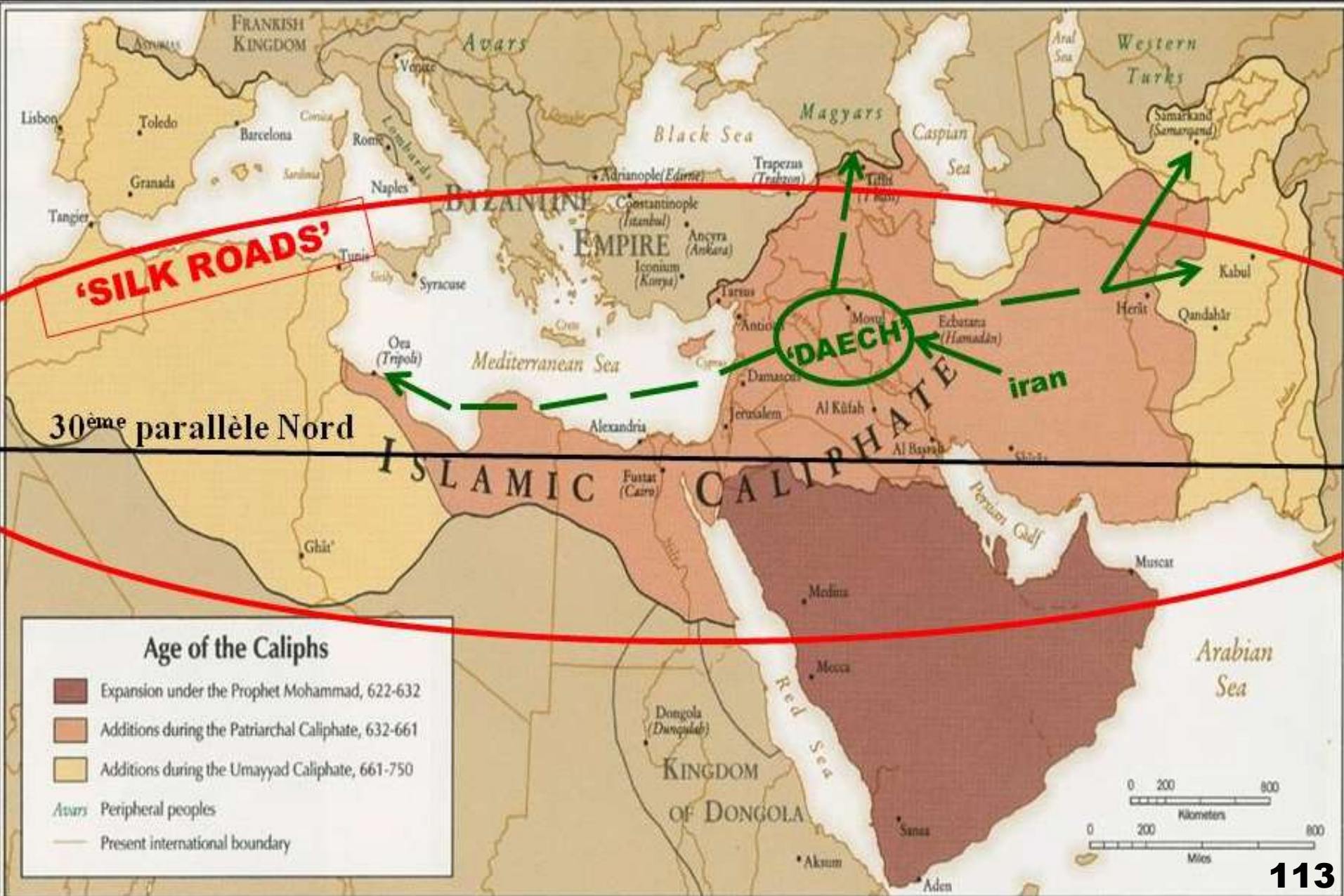
08-12-2015 CE

MAPPEMONDE DES CONFLITS RECENSES DE 2500 AVANT JESUS-CHRIST A 2016

**(près de 13 000, la plupart en Eurasie, dont en Europe surtout,
au moins au niveau des deux tiers du total)**

Cf. lien <http://battles.nodegoat.net/viewer.p/23/385/scenario/1/geo/fullscreen>

LE CALIFAT HISTORIQUE ET SA REMINISCENCE ACTUELLE ...



« FRONTIÈRES ÉPAISSES » (Sabine DULLIN)

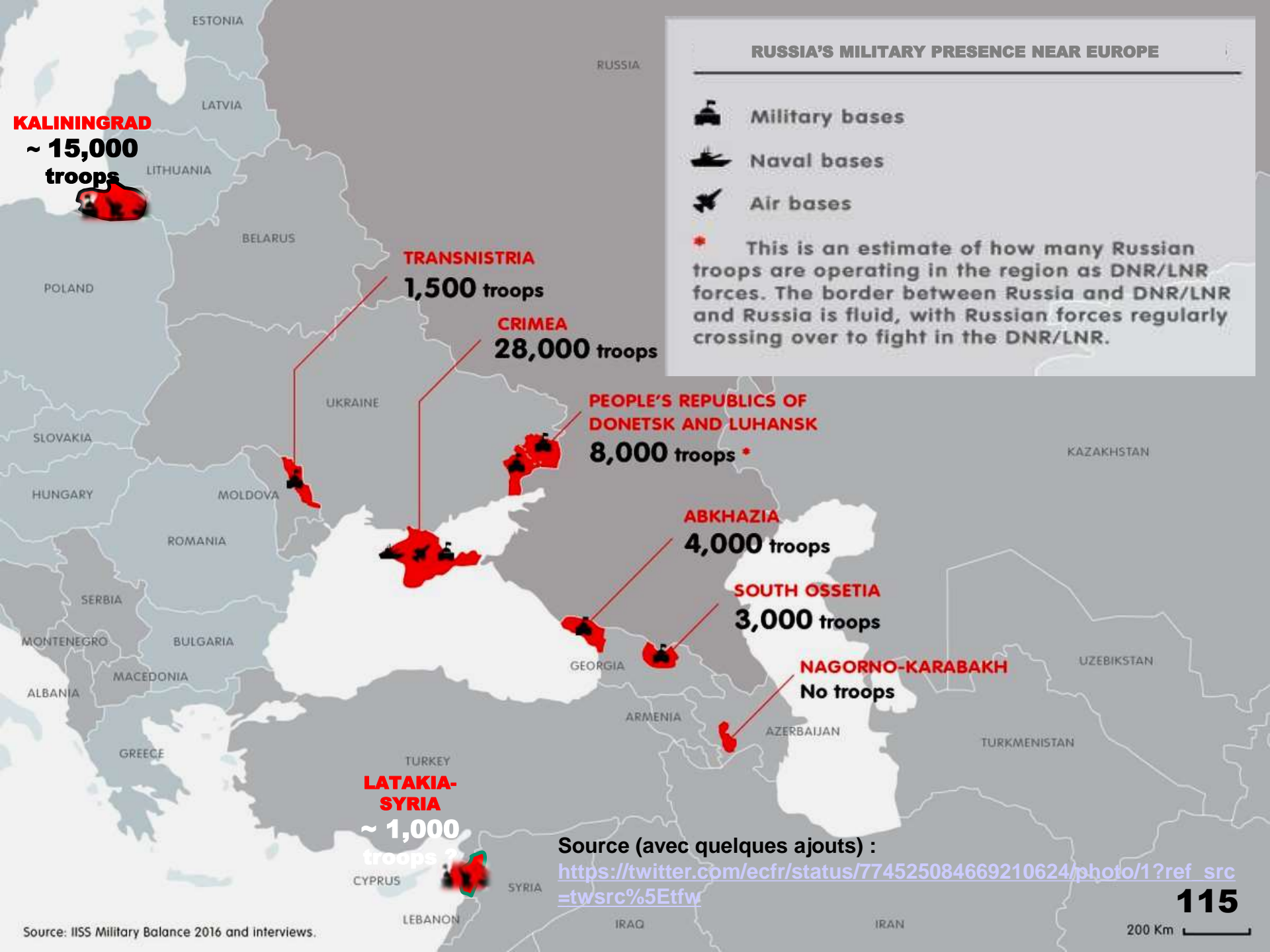
Le cas russe et son « Monde russe »



RUSSIA'S MILITARY PRESENCE NEAR EUROPE

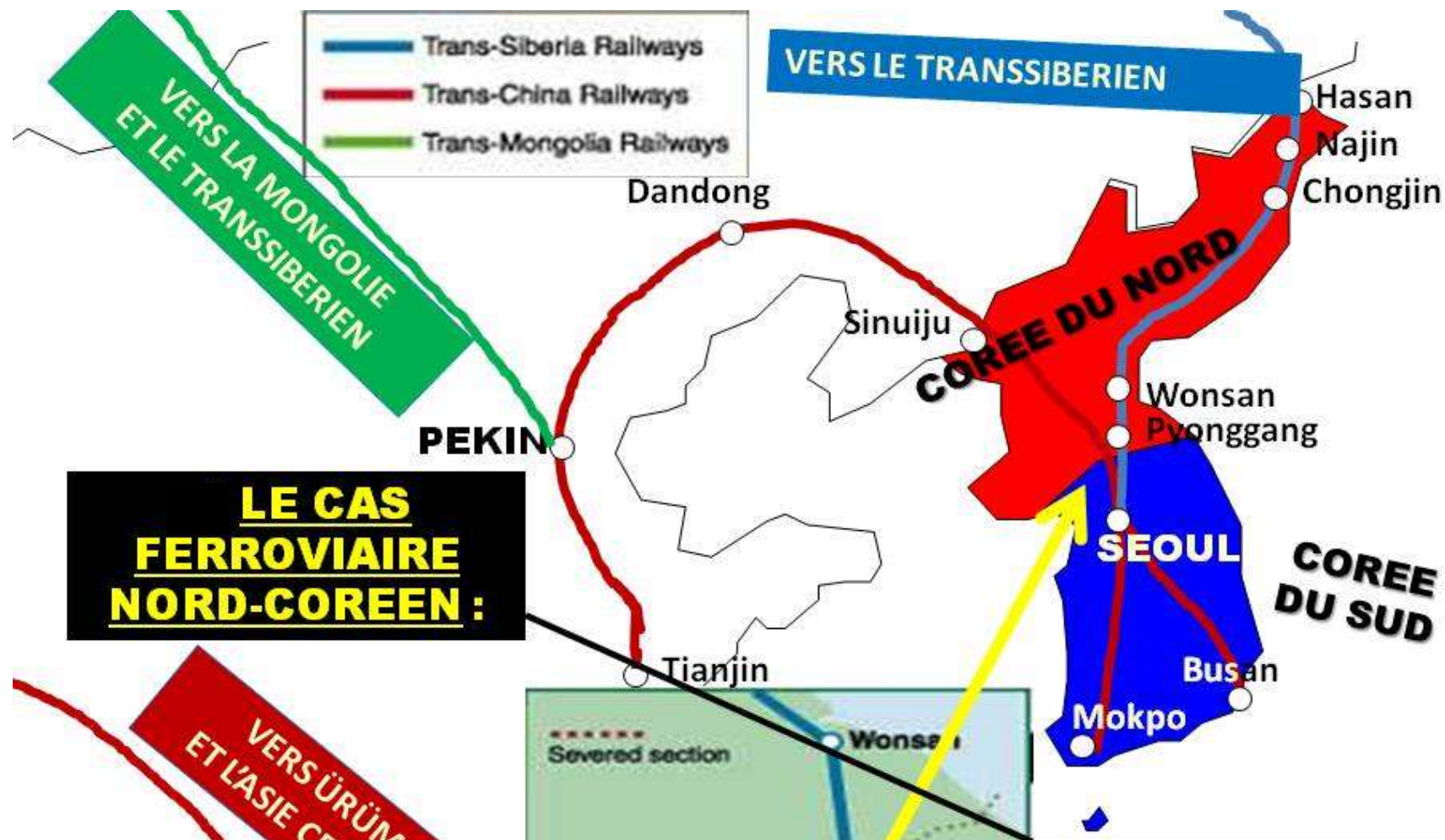
-  Military bases
-  Naval bases
-  Air bases

* This is an estimate of how many Russian troops are operating in the region as DNR/LNR forces. The border between Russia and DNR/LNR and Russia is fluid, with Russian forces regularly crossing over to fight in the DNR/LNR.



Source (avec quelques ajouts) :

https://twitter.com/ecfr/status/774525084669210624/photo/1?ref_src=twsrc%5Etfw



LE CAS FERROVIAIRE NORD-COREEN :

VERS URÜMQUI ET L'ASIE CENTRALE

Renaissance de l'Asie qui contribue également à la consolidation de l'Eurasie à travers diverses voies ferroviaires transversales ...



... CE QUI MANQUE POUR FAIRE LA JONCTION ...

RAPPEL : 60 kms environ de distance depuis Séoul jusqu'à la frontière nord-coréenne ; 250 kms entre Séoul et Pyongyang



« TOUT EST PRET » (depuis 2002 ...) :
GARE FERROVIAIRE DE DORASAN (COREE DU SUD),
SITUEE SUR LA ZONE DEMILITARISEE (DMZ, 38^{ème} PARALLELE NORD), VERS LA COREE DU NORD ...
© Christian VICENTY (mai 2004)

(...) « Pour tenter d'ouvrir de nouvelles voies des Indes ... (vers le Nord et l'Ouest) » **117**

« CHINE URASINDIAFRICA » :

1) RISQUES GEOPOLITIQUES ET IDEOLOGIQUES : DIVERS PROJETS, DES PLUS ANCIENS OU MOINS CONNUS AUX PLUS DISCUTABLES, EN PASSANT PAR LES PLUS ENVISAGEABLES :

a) Les projets eurasiatiques les «plus anciens», toujours présents dans la mémoire collective eurasiatique et influents dans l'esprit des projets contemporains, même s'ils ont échoué ou n'ont pas perduré (Routes historiques de la Soie, l'Eurasie d'Alexandre le Grand, des relations sino-romaines, de Byzance, de l'Islam flamboyant, des Mongols, de Napoléon Ier, du «Grand Jeu», des Russie et URSS, du Pacte anti-Komintern ...) :

***b) Les projets «contemporains» les «moins connus» :* projets américains (ASIA 21 [Lyndon LAROCHE, Jacques CHEMINADE en France], NEW SILK ROAD Initiative de 2011), indien (MAUSAM), sud-coréen (Eurasia Initiative en 2013, SILK ROAD EXPRESS [SRX]), japonais (projets de coopération par les JICA, JBIC ...), européen ...**

***c) Le projet le plus envisageable et crédible à long terme, malgré les risques encourus :* « OBOR » (« One Belt, One Road » - cf. supra)**

d) Les projets les plus idéologiquement discutables :

- Europe des «projets» et des «nations souveraines», de «Lisbonne à Vladivostok» qui «*cacheraît*» en fait un autre projet :

- « **GRANDE EURASIE** » = UE «finlandisée» + UEEA + SCO + OBOR + ASEAN

ILLUSTRATION DU POINT d)



ILLUSTRATION DU POINT d) : Les projets les plus idéologiquement discutables :

- Europe des «projets» et des «nations souveraines», de «Lisbonne à Vladivostok» qui «*cachera*it» en fait un autre projet :

- « **GRANDE EURASIE** » = UE «finlandisée» + UEEA + SCO + OBOR + ASEAN

ARGUMENT : LA RUSSIE POUSSERAIT SES PARTENAIRES (LA CHINE NOTAMMENT) A INSTITUTIONALISER ET MILITARISER LA « GRANDE EURASIE » (UE «finlandisée»+UEEA+SCO+ASEAN+OBOR)), AVEC UN ESPOIR DE SUCCES ENCORE PEU EVIDENT ... ➔ «NOUVELLE ALLIANCE» ? «PACTE SINO-RUSSE» ?

d)1) La réalité future pourrait-elle rejoindre la fiction géopolitique convergente « **UE «finlandisée» + UEEA + SCO + ASEAN + NEW SILK ROADS** » ?

d)2) Or, la Chine ne veut, officiellement à ce stade, ni institutionnalisation, ni militarisation des «nouvelles Routes de la Soie», juste officiellement une vision commerciale «gagnant-gagnant» de **ces dernières (dont elle serait en fait la plus bénéficiaire)**, cherchant à renouer ainsi avec le passé non institutionnalisé ni coordonné des Routes historiques de la Soie.

d)3) Mais, du fait que jusqu'à nouvel ordre, la Chine finance, subventionne, produit et installe tous les projets (ferroviaires) inter-continentaux mentionnés *supra* et qu'aucun pays (Russie comprise) ne peut pas suivre à ce jour un tel niveau de déploiement, sa conception du sujet et sa domination de fait (et celle de l'Asie) sur l'Eurasie (et donc aussi sur la Russie) paraît à terme inéluctable, sauf aléas conjoncturels ou structurels graves ...

**d)1) La réalité future pourrait-elle rejoindre la fiction géopolitique convergente
« UE «finlandisée »+UEEA+SCO+ASEAN+NEW SILK ROADS » ?**

(PIB total de 15 à 21 000 milliards de dollars en 2015, suivant les configurations)



U.E.E.A. (5 Etats-membres)

- 178 M. d'habitants (~ 2,6 % de la population mondiale)
- 2 400 Mds \$USD de PIB (2015)
- 20 M. Km²



S.C.O. (8 Etats-membres)

- 182 M. d'habitants (~ 2,6 % de la population mondiale)
- 2 400 Mds \$USD de PIB (2015)
- PIB : plus de 21 000 Mds de dollars en 2015
- 20 M. Km²



ASEAN (10 Etats-membres)

- 625 M. d'habitants (~ 8,8 % de la population mondiale)
- près de 3 000 Mds \$USD de PIB (2015)
- 4,4 M. Km²



OBOR 64 Etats-membres

- 4,4 Mds. d'habitants (~63 % de la population mondiale)
- PIB : plus de 22 000 Mds \$USD de PIB (2015)
- Plus de 30 M. Km²

=
« GRANDE EURASIE »
(hors redondances)



D'UN POINT DE VUE D'EXPERT RUSSE :

(chvi)
ET
L'EUROPE ?

UEEA : Arménie, Bélarus,
Kazakhstan, Kirgyzistan,
Russie

A la fois membres de l'UEEA
et du SCO (Shanghai
Cooperation Org.) :
Kazakhstan, Kirgyzistan,
Russie

Membres du SCO : Chine, Inde,
Kazakhstan, Kirgyzistan,
Pakistan, Russie, Tadjikistan,
Ouzbékistan

Iran

COMPOSITION DU PARTENARIAT EURASIATIQUE

"EXHAUSTIF" (PLUS DE 20 ETATS POTENTIELS)

(Arménie, Bélarus, Chine, Inde, Iran, Kazakhstan,
Kirgyzistan, Pakistan, Russie, Tadjikistan, Ouzbékistan,
au moins quelques pays de l'ASEAN) :

- 3,8 Mds. d'habitants (~60 % de la population mondiale)
- PIB : plus de 15 000 Mds \$USD de PIB nominal (2015)
- Plus de 38 M. Km²

Pays de
l'ASEAN

De l'Union économique eurasiatique (UEEA) à un Partenariat eurasiatique "exhaustif"

D'UN POINT DE VUE D'EXPERT RUSSE (suite)

1994 : Nursultan NAZARBAYEV, Président de la République du Kazakhstan, présente le concept d'Union eurasiatique à l'Université d'Etat de Moscou (M.G.U.)

2012 – 2013 – 2014 : XI Jinping annonce la stratégie chinoise des "nouvelles Routes économiques de la Soie" (Route maritime et Ceinture terrestre, "OBOR" en anglais) ; début du nouveau pivotement de la Russie vers l'Est

2015 (juillet, Sommet d'Oufa [Russie]) : déclaration conjointe russo-chinoise destinée à renforcer le partenariat entre Chine et Russie et déclaration conjointe destinée au couplage entre UEEA et "nouvelles Routes économiques de la Soie"

Été 2016, Sommet de Tachkent (Ouzbékistan) : début des discussions UEEA – Chine en août ; le concept de Partenariat eurasiatique "exhaustif" est inclus dans les résolutions finales du Sommet sino-russe



NATIONAL RESEARCH
UNIVERSITY

© Timofeï V. BORDACHEV, PhD, Director of the Centre for Comprehensive European and International Studies (CCEIS), Programme Director, *Valdai Club Foundation (Russia)*

D'UN POINT DE VUE D'EXPERT RUSSE (suite)

Effets ecomptés à long terme du Partenariat eurasiatique “exhaustif” :

- Plus d'esprit de réseau au sein de la “Grande Eurasie” ,
- développement socio-économique et stabilité politique au Kazakhstan et en Asie centrale ;
- Voisinage plus sécurisé entre Chine et Russie ;
- Meilleures relations territoriales entre Europe de l'Ouest et Asie ;
- Croissance des relations commerciales au sein de l'UEEA



© **Timofeï V. BORDACHEV, PhD, Director of the Centre for Comprehensive European and International Studies (CCEIS), Programme Director, Valdai Club Foundation (Russia)**



“Voisinage plus sécurisé entre Chine et Russie”?

(Timofeï BORDATCHEV, supra)

d)2) Or, la Chine ne veut, officiellement à ce stade, ni institutionnalisation, ni militarisation des «nouvelles Routes de la Soie», juste à l'occasion d'une vision commerciale « gagnant-gagnant » de ces dernières (dont elle serait en fait la plus bénéficiaire)

Le document officiel chinois de référence* donne les motivations, les ambitions et le cadre du déploiement de l'initiative des nouvelles routes économiques de la soie :

- plutôt qu'un plan d'action, il constitue un cadrage qui décrit et met en valeur l'initiative chinoise à travers le monde et explicite ses ambitions d'influence économiques et géopolitiques ; la valeur ajoutée du projet chinois «OBOR» réside dans le fait qu'il offre une vision d'ensemble à des projets non coordonnés entre eux auparavant, un élan nouveau aux activités chinoises dans les régions concernées, notamment en terme d'image, en les plaçant désormais dans un contexte plus mondialisé.

- il signifie aussi une stratégie d'expansion des investissements et des intérêts chinois dans des secteurs et des régions du monde variés : l'absence volontaire de définition stricte ou «institutionnalisée» des bornes de ces routes (tout comme leurs antécédentes historiques, d'ailleurs) permet une certaine flexibilité dans la détermination des projets faisant partie des «Routes de la soie» («non-participation dans des alliances et non-interférences chinoises dans les affaires intérieures des autres pays, la Chine croyant que le développement économique peut résoudre tous les problèmes» [cf. supra]).

d)3) Du fait que jusqu'à nouvel ordre, la Chine finance, subventionne, produit et installe tous les projets (ferroviaires) inter-continentaux mentionnés supra et qu'aucun pays (Russie comprise) ne peut pas suivre à ce jour un tel niveau de déploiement, sa conception du sujet et sa domination de fait (et celle de l'Asie*) sur l'Eurasie (et donc aussi sur la Russie) paraît inéluctable, sauf aléas conjoncturels ou structurels graves ...

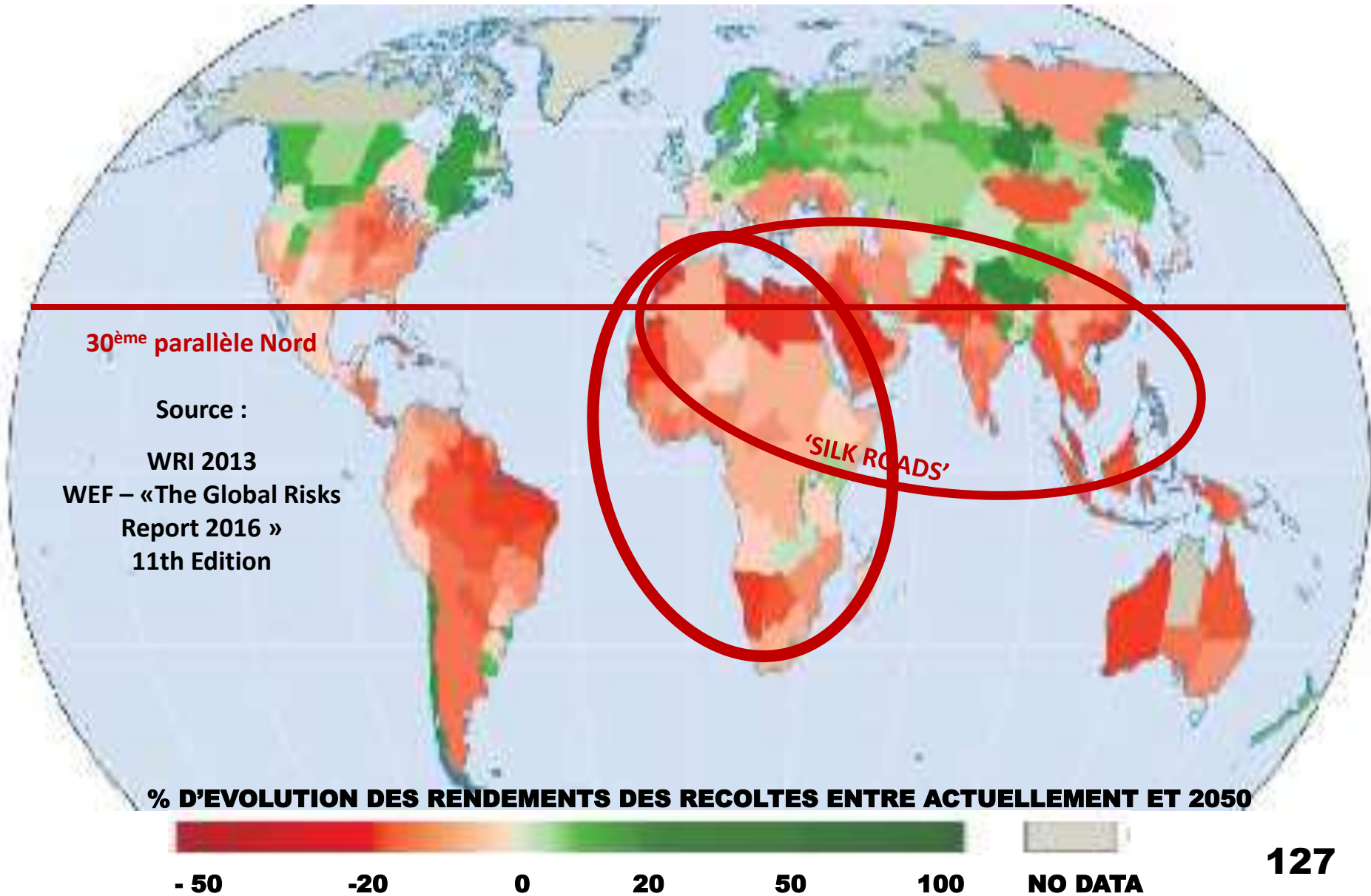
* Document en huit points accessible en anglais à travers le lien
http://en.ndrc.gov.cn/newsrelease/201503/t20150330_669367.html.

2) RISQUES ENVIRONNEMENTAUX :

- a) Les pays les plus durement touchés par le changement climatique et ses diverses répercussions : **cas majeur de l'Afrique**
- b) Prévisions des hausses de températures pour 2070-2100
- c) Prévision d'impact (**dirrimant en Afrique**) sur le rendement des récoltes en cas de réchauffement climatique mondial de 3° C
- d) Carte mondiale d'émissions de CO₂ par pays (**menaçantes en Afrique**)
- e) Pollution mondiale par les micro-particules en suspension 2,5
- f) Emissions de carbone et **niveau comparé de subventions aux énergies fossiles et aux ENR dans le monde en 2013**
- g) Zones mondiales vulnérables à la désertification (**majeures en Afrique**)
- h) 34 « points chauds » mondiaux relatifs à la biodiversité
 - Stress hydrique comparé en 1975 et en 2015
- j) Axe des civilisations en longitude (***plus résilientes***) et en latitude (***vulnérables***) : **CAS VULNERABLE DE L'AFRIQUE et conséquences environnementales**

ILLUSTRATIONS 

PREVISION D'IMPACT SUR LE RENDEMENT DES RECOLTES EN CAS DE RECHAUFFEMENT CLIMATIQUE MONDIAL DE 3° C

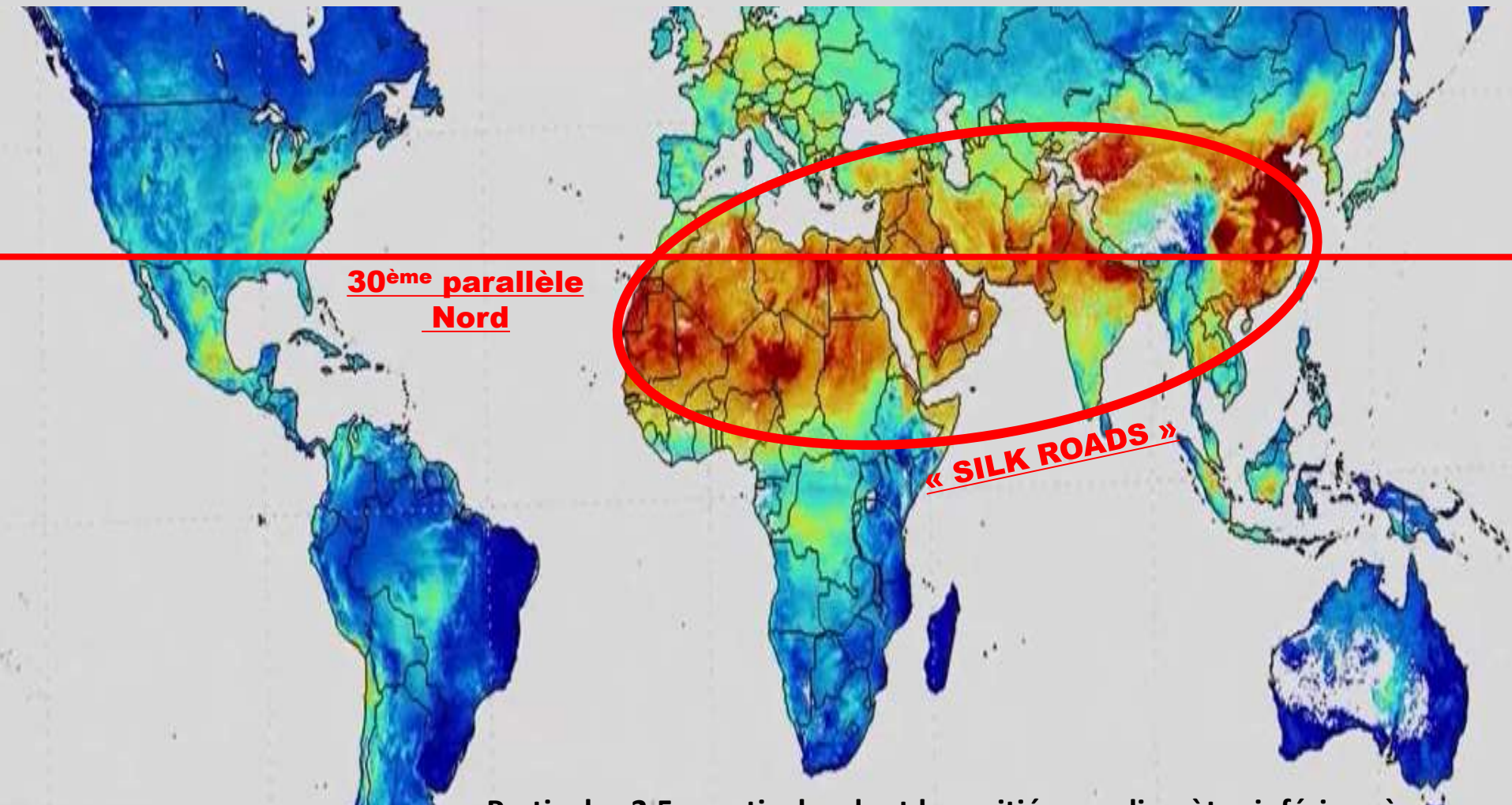


**ILLUSTRATION FINALE D'UN
« STRESS HYDRIQUE »**



« MER » (DESERT) D'ARAL DANS LA LOCALITE DE MOYNAQ
(ville de la république du Karakalpakistan, en Ouzbékistan, à 885 km au Nord-Ouest de Tachkent).
Auteur : Arian SWEGERS, 29 avril 2008 – liberté d'utilisation selon les termes de "Creative Commons Attribution 2.0 Genericlicense".

POLLUTION MONDIALE PAR LES MICRO-PARTICULES EN SUSPENSION 2,5



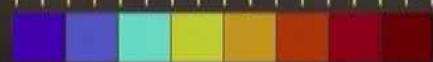
30ème parallèle Nord

« SILK ROADS »

PM_{2.5}

0

80



Particules 2,5 : particules dont la moitié a un diamètre inférieur à 2,5 μm , donc une taille telle qu'elles restent longtemps en suspension dans l'air (plusieurs jours)

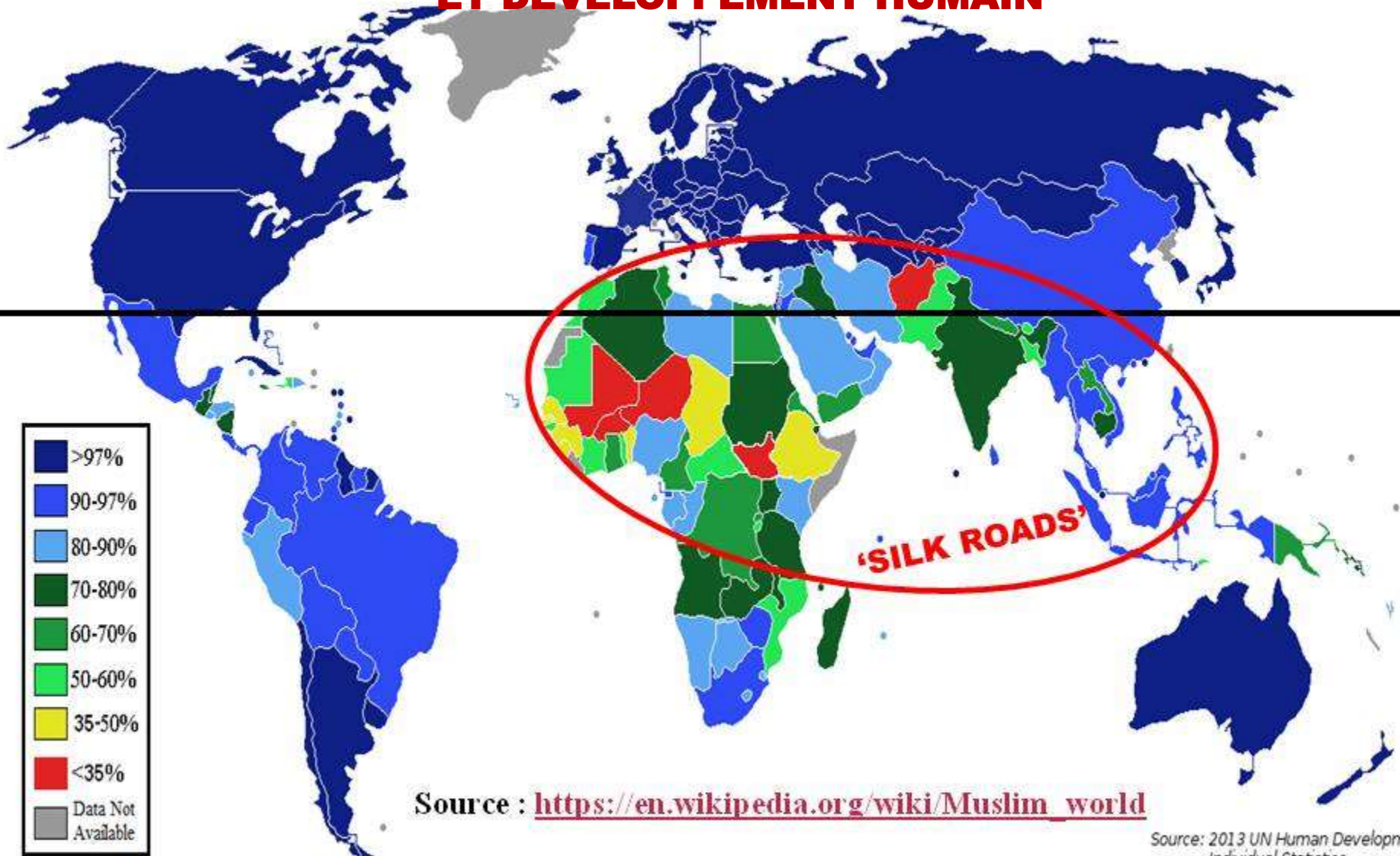
3) RISQUES ECONOMIQUES :

- a) Démographie africaine (en forte augmentation prévisible)**
- b) Taux d'alphabétisation dans le monde et développement humain**
- c) Niveaux mondiaux de sous-emploi (fort en Afrique)**
- d) Le gisement africain des matières premières (important et disparate)**
- e) Niveaux d'impact à la baisse par pays des prix énergétiques**
- f) Défi alimentaire : entre terres cultivées et disponibles et nouveau modèle agro-écologique (encore du potentiel en Afrique, malgré la prépondérance des terres arides)**
- g) Croissance économique africaine (souvent forte [même parfois plus qu'en Asie], mais disparate en Afrique)**
- h) Evolution macro-économiques (soutenue en Afrique)**
- i) Le commerce extérieur africain avec la Chine (en hausse entre 2006 et 2014)**
- j) Balance courante et solde budgétaires africains préoccupants**
- k) Environnement fiscal dégradé en Afrique**
- l) Les cartes de S&T : lent glissement du savoir-faire technologique vers les pays émergents (mais encore faible en Afrique)**
- m) Risques touristiques importants encourus en Afrique (et dans le monde)**
- n) Le fléau des trafics : le cas des drogues**
- o) Le trafic mondial des contrefaçons**

ILLUSTRATIONS



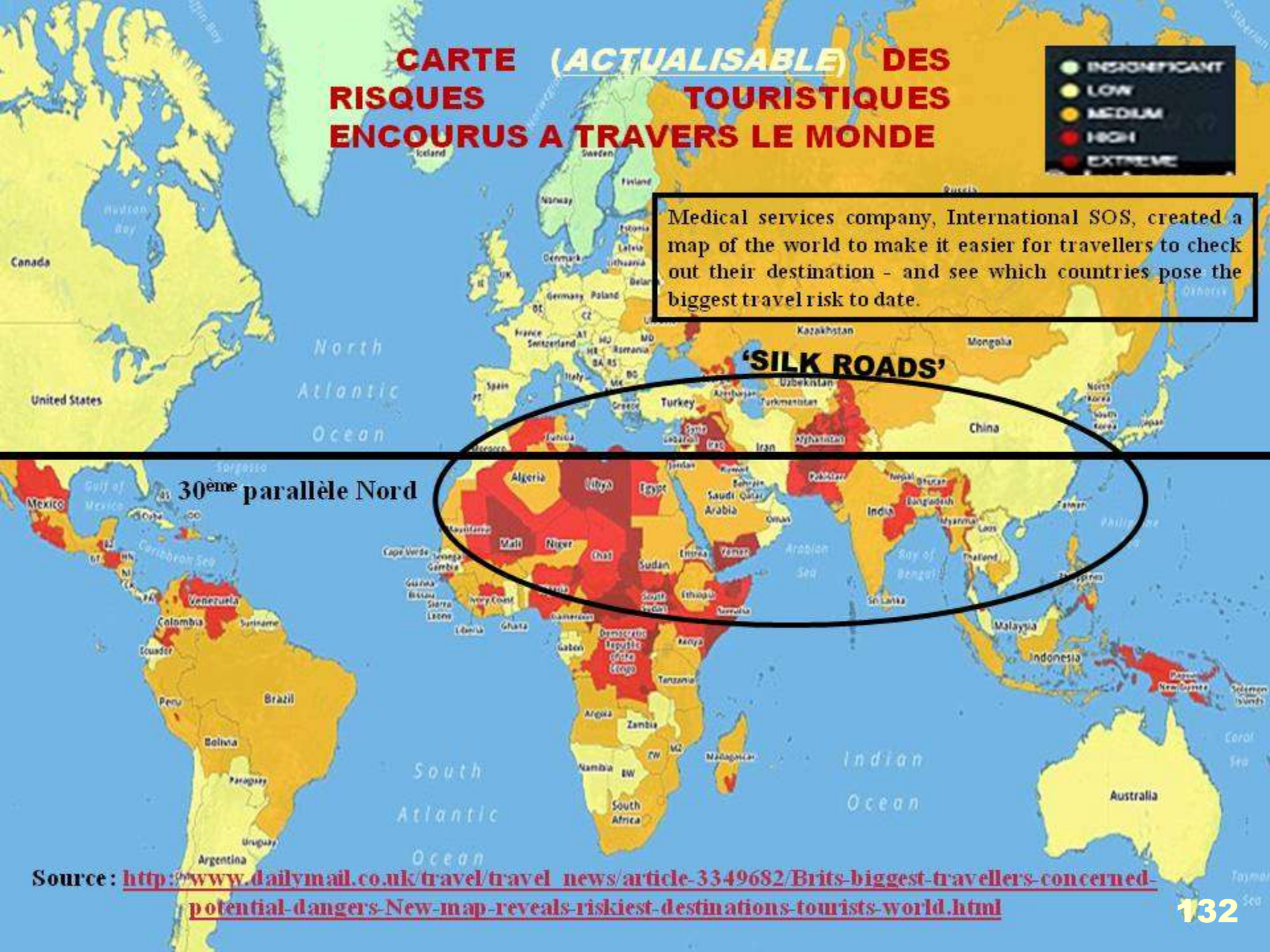
TAUX D'ALPHABETISATION DANS LE MONDE ET DEVELOPPEMENT HUMAIN



CARTE (ACTUALISABLE) DES RISQUES ENCOURUS A TRAVERS LE MONDE



Medical services company, International SOS, created a map of the world to make it easier for travellers to check out their destination - and see which countries pose the biggest travel risk to date.



30^{ème} parallèle Nord

'SILK ROADS'

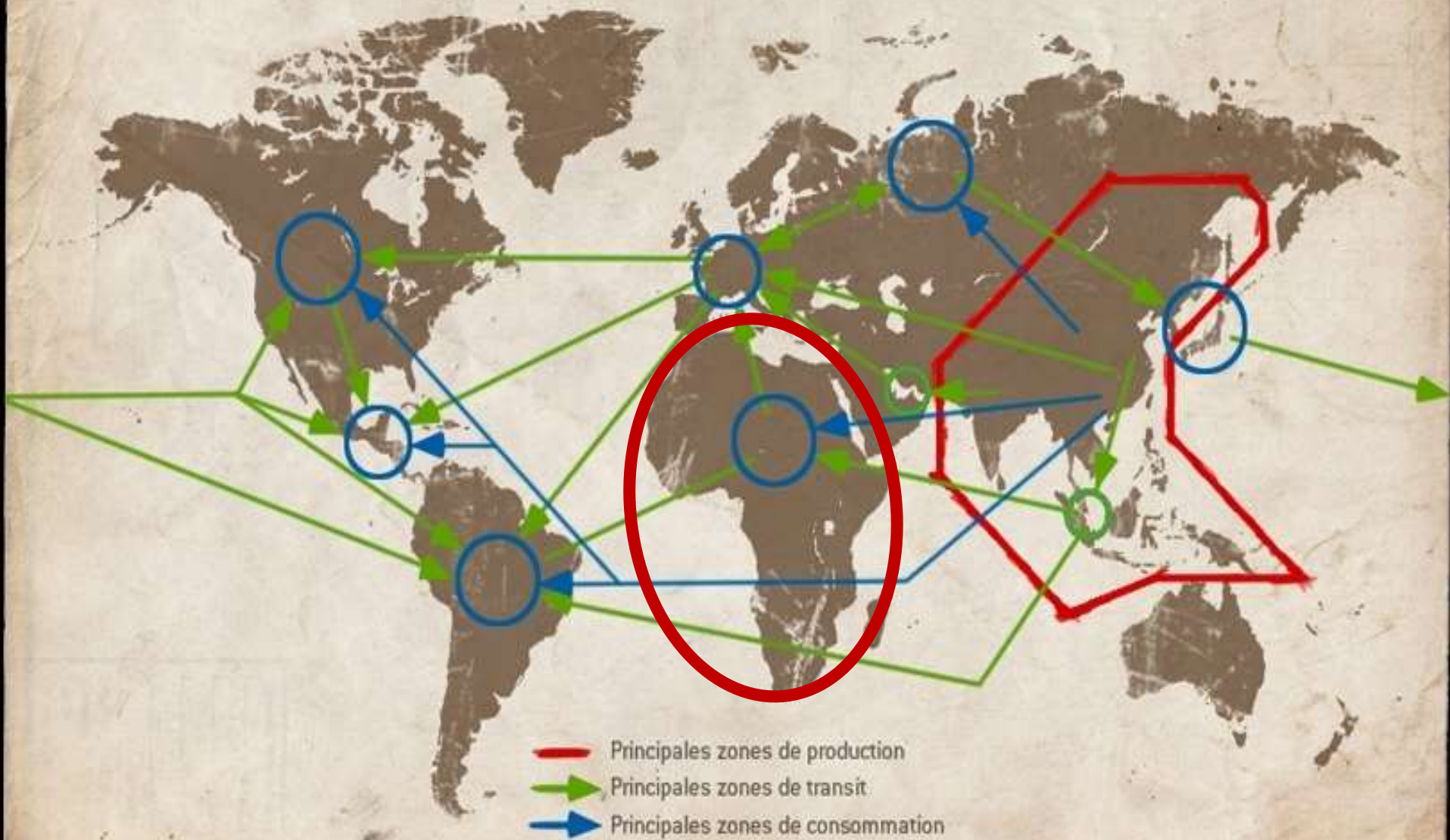
Source: http://www.dailymail.co.uk/travel/travel_news/article-3349682/Brits-biggest-travellers-concerned-potential-dangers-New-map-reveals-riskiest-destinations-tourists-world.html

LE FLEAU DES TRAFICS : LE CAS DES DROGUES

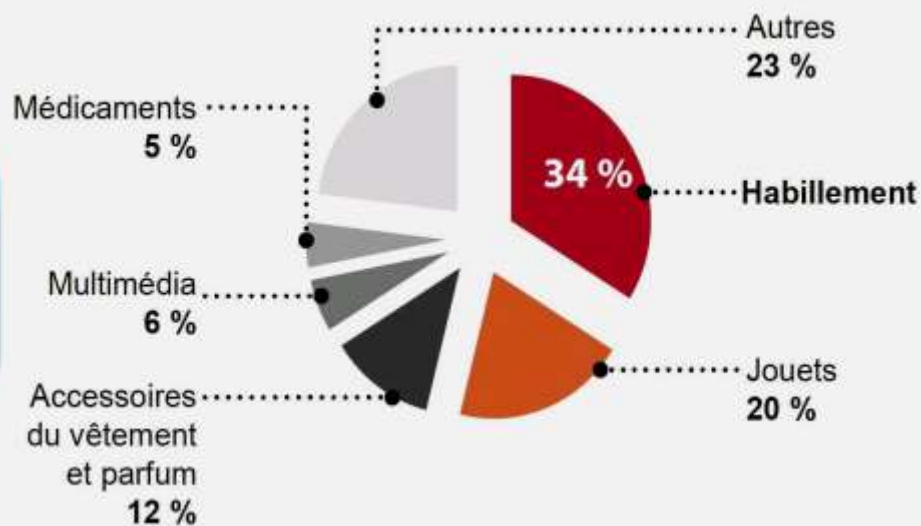
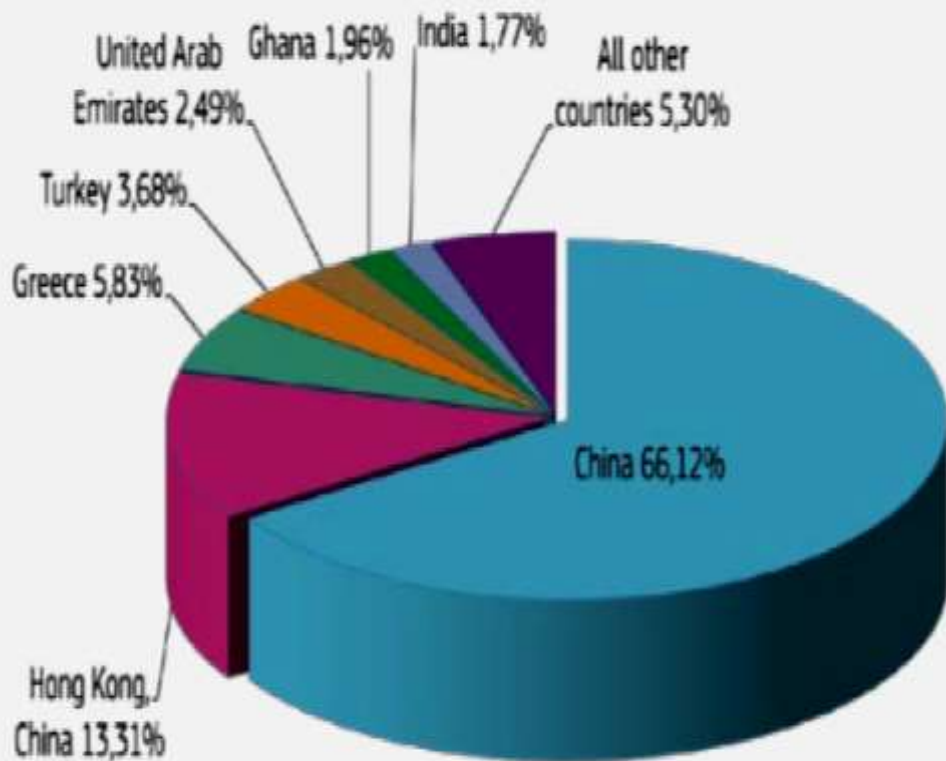


Mappemonde tombée dans le domaine public.

Trafic mondial de contrefaçon



PRODUCTEURS DE CONTREFAÇONS DANS LE MONDE EN % PRODUITS CONCERNÉS PAR LES CONTREFAÇONS DANS LE MONDE



4) RISQUES FINANCIERS (risques souverains, corruption ...)

a) Dette publique en % du PIB 2013 (selon le FMI)

b) Risque financier souverain

c) COFACE : commerce extérieur et crédit – évaluation des risques-pays 2016

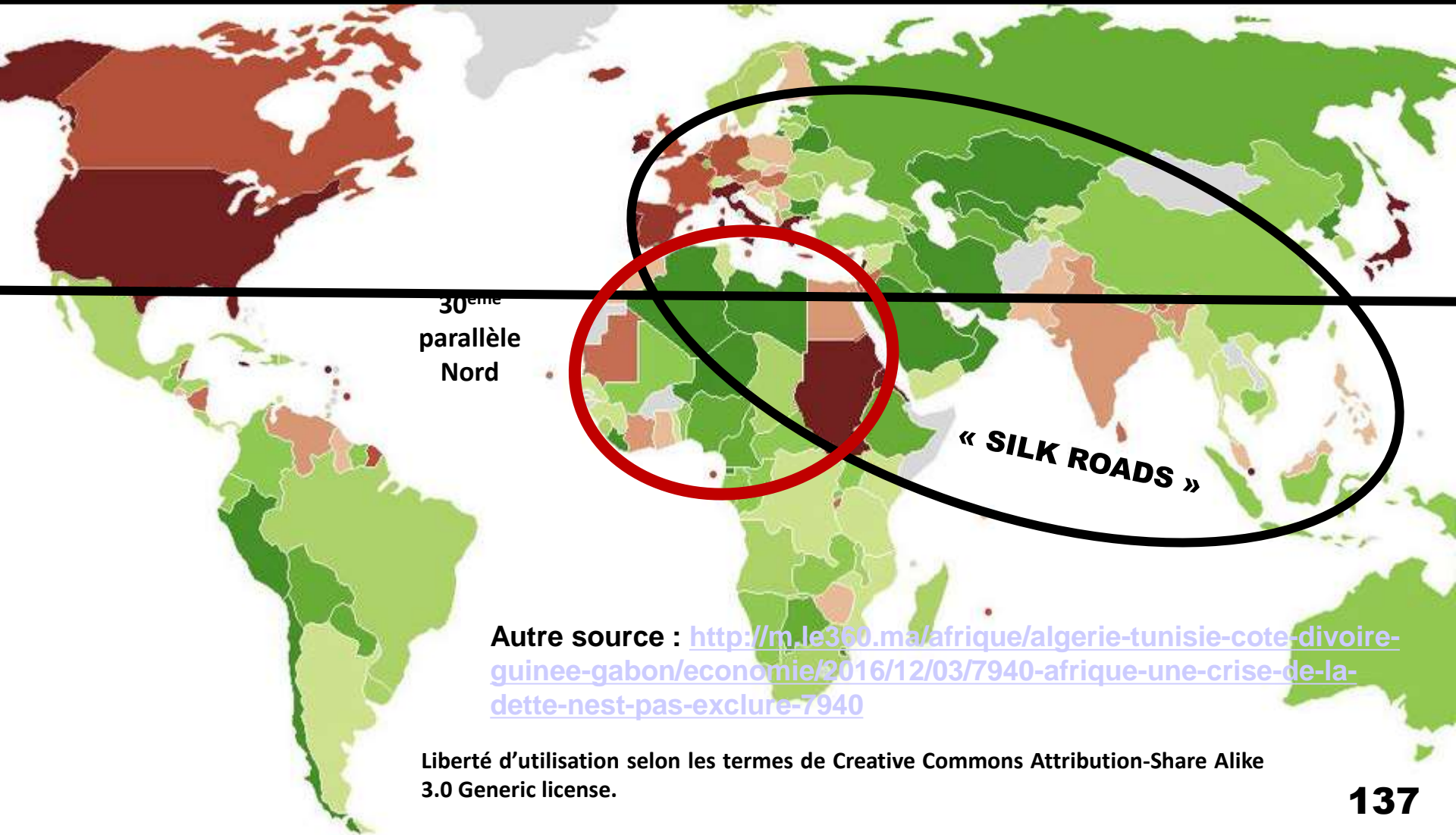
d) Niveaux de bulles spéculatives par pays

e) Degré de perception de la corruption dans les sphères publiques en 2015 (selon “*TRANSPARENCY INTERNATIONAL*”) (

ILLUSTRATIONS 

4) RISQUES FINANCIERS (risques souverains, corruption ...)

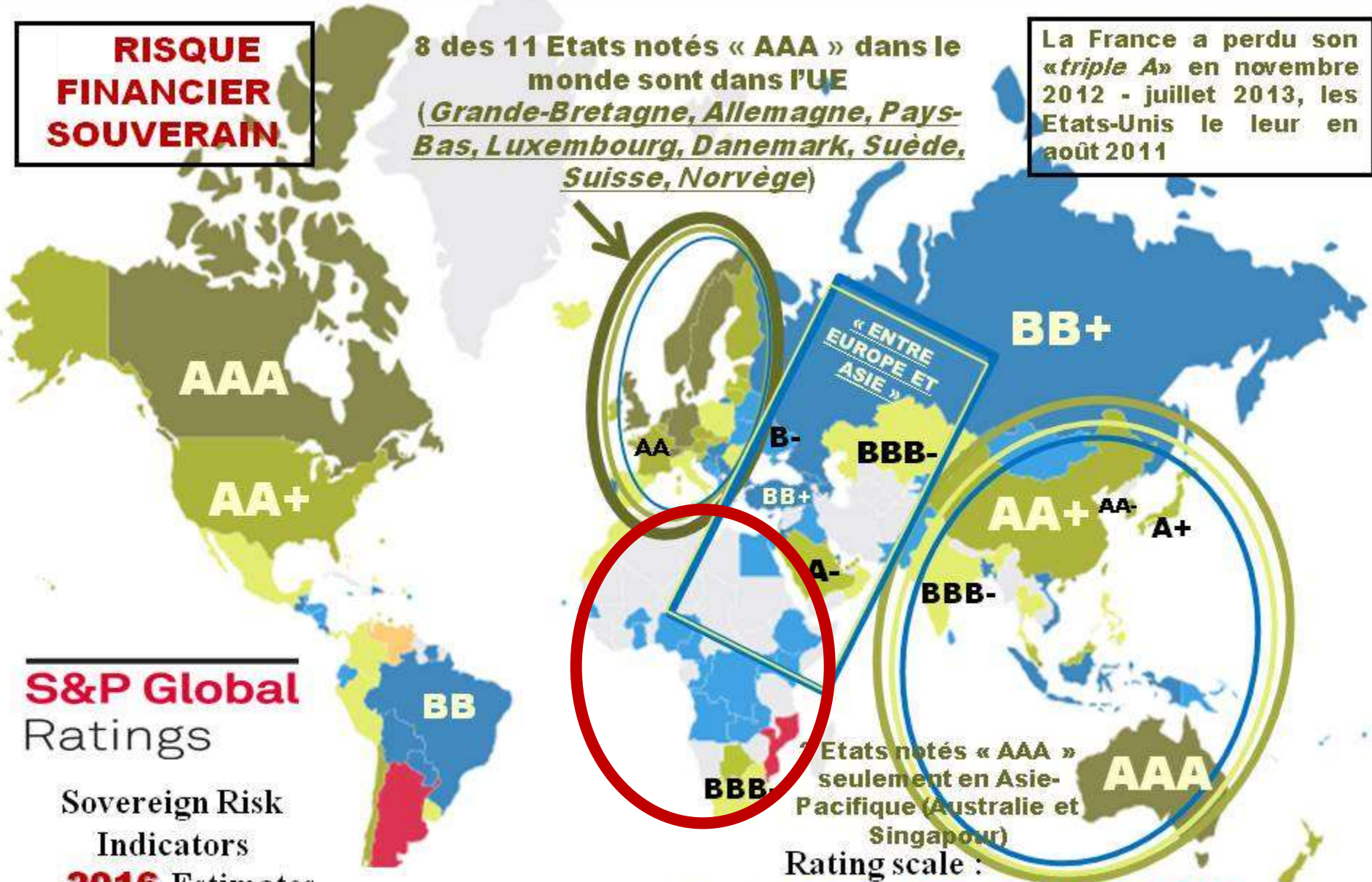
DETTE PUBLIQUE EN % DU PIB 2013 (selon le FMI)



**RISQUE
FINANCIER
SOUVERAIN.**

8 des 11 Etats notés « AAA » dans le monde sont dans l'UE
(*Grande-Bretagne, Allemagne, Pays-Bas, Luxembourg, Danemark, Suède, Suisse, Norvège*)

La France a perdu son «triple A» en novembre 2012 - juillet 2013, les Etats-Unis le leur en août 2011



**S&P Global
Ratings**

Sovereign Risk
Indicators

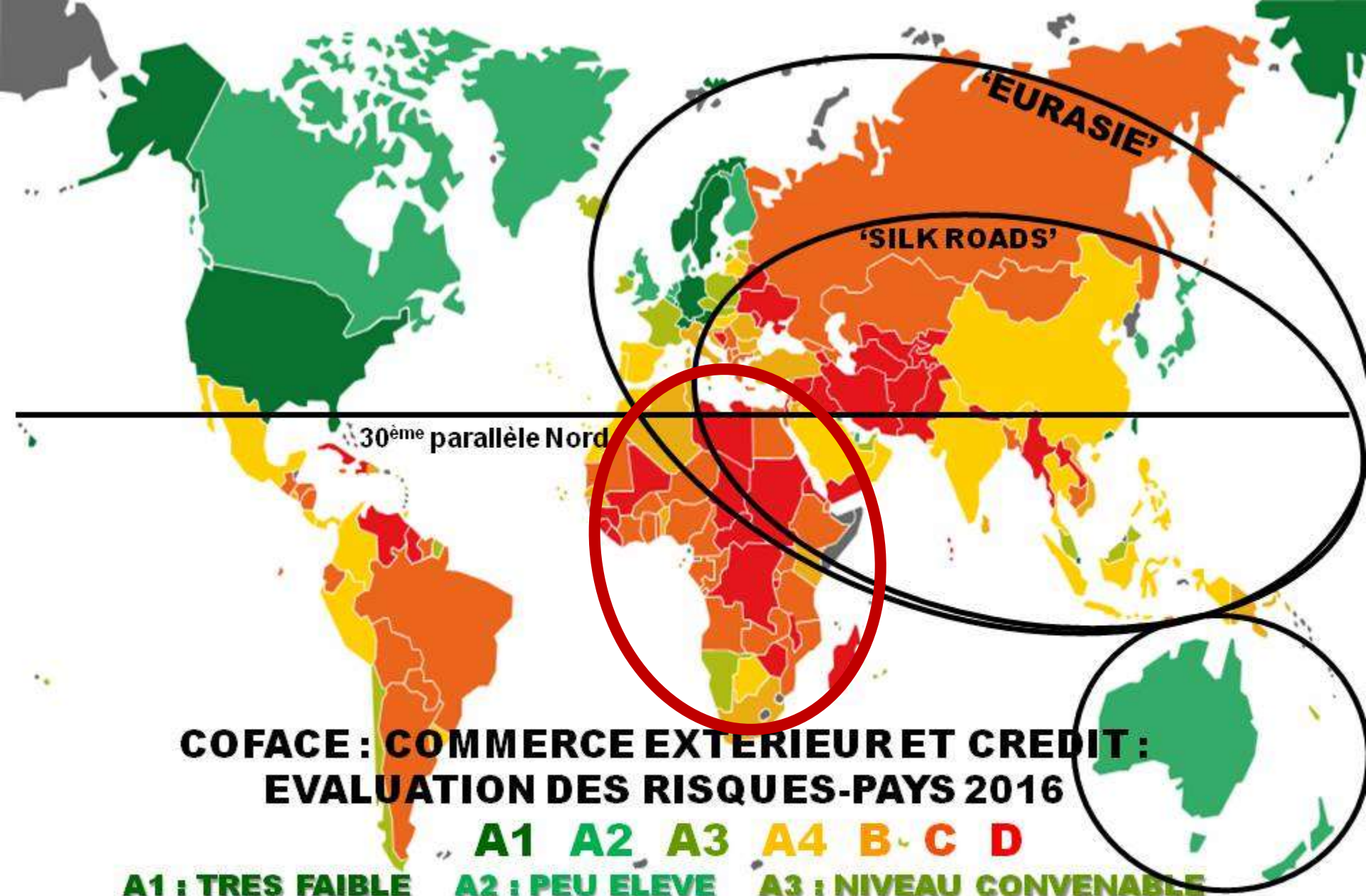
2016 Estimates

Updated as of **Apr 12, 2016**

7 Etats notés « AAA » seulement en Asie-Pacifique (Australie et Singapour)

Rating scale :

AAA AA A BBB BB B CCC SD



**COFACE : COMMERCE EXTERIEUR ET CREDIT :
EVALUATION DES RISQUES-PAYS 2016**

A1 A2 A3 A4 B C D

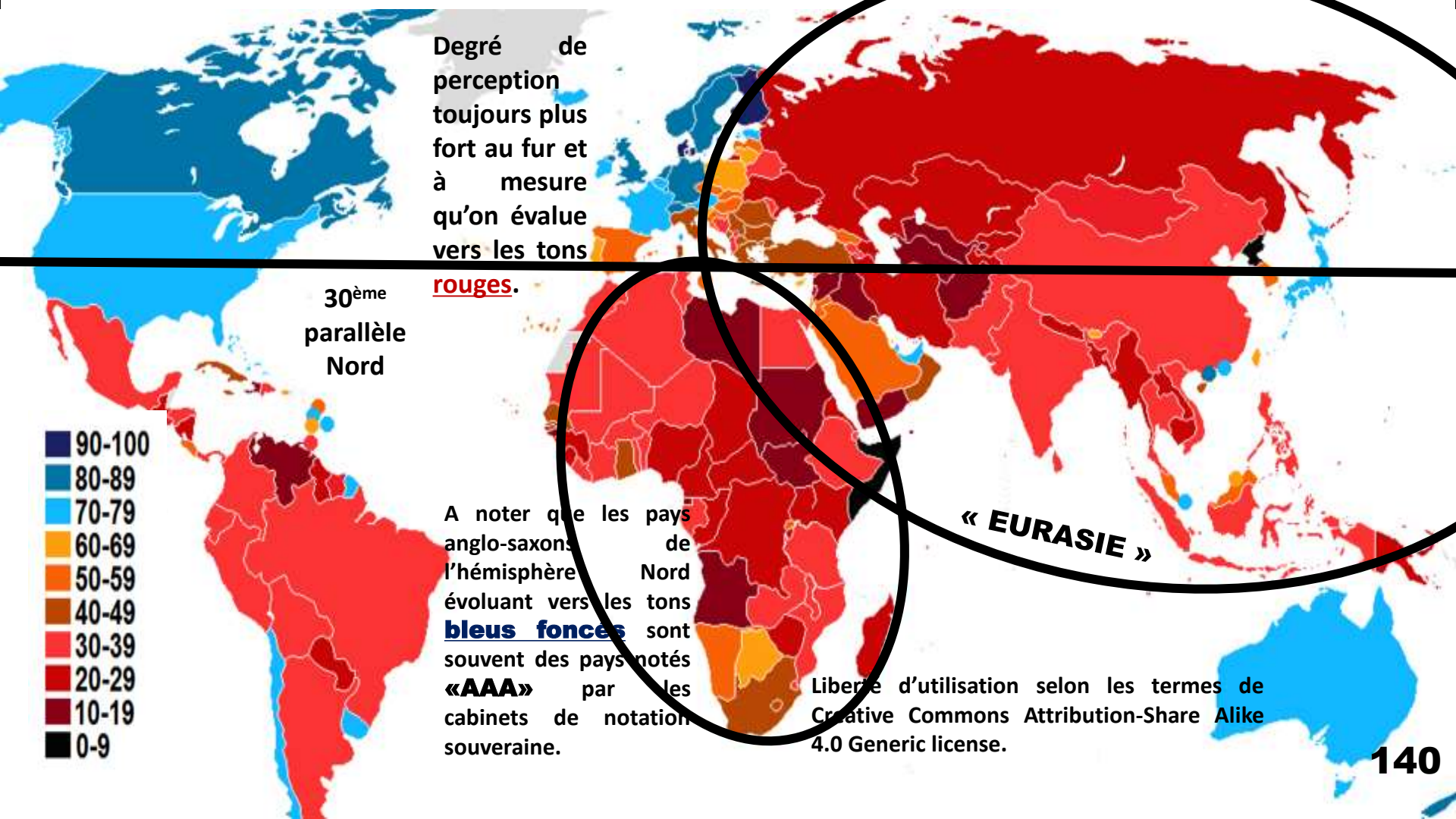
A1 : TRES FAIBLE A2 : PEU ELEVE A3 : NIVEAU CONVENABLE

A4 : NIVEAU SATISFAISANT B : ASSEZ ELEVE C : ELEVE D : TRES ELEVE

Source : <http://www.coface.fr/Etudes-economiques-et-risque-pays>

DEGRE DE PERCEPTION DE LA CORRUPTION DANS LES SPHERES PUBLIQUES EN **2015** (selon “**TRANSPARENCY INTERNATIONAL**”)

<http://www.endpoverty2015.org/wp-content/uploads/2014/02/africapost2015.pdf> : **Conservative estimates put illicit financial flows from 1970 - 2008 between US\$ 854bn and US 1.8 trillion. If that money had stayed in Africa, most countries would have paid off their outstanding external debts and still held surpluses for economic development.**



Degré de perception toujours plus fort au fur et à mesure qu'on évalue vers les tons **rouges**.

30ème parallèle Nord

- 90-100
- 80-89
- 70-79
- 60-69
- 50-59
- 40-49
- 30-39
- 20-29
- 10-19
- 0-9

A noter que les pays anglo-saxons de l'hémisphère Nord évoluant vers les tons **bleus foncés** sont souvent des pays notés «**AAA**» par les cabinets de notation souveraine.

« EURASIE »

Liberté d'utilisation selon les termes de Creative Commons Attribution-Share Alike 4.0 Generic license.

CONCLUSION GENERALE (PROVISOIRE)



Source: <http://mir-initiative.com/news-and-media/the-first-railway-silk-road-cities-forum-held-in-turkey.html>

« Laisser une partie de la population s'enrichir d'abord pour entraîner l'enrichissement du reste de la population. »

DENG Xiaoping
(1904-1997)

**EVENTAIL OUVERT
A LA
« VOIE DES INDES »**


« Les hommes construisent trop de murs et pas assez de ponts »

physicien, philosophe, astronome, alchimiste et mathématicien anglais

Isaac NEWTON
(1642-1727)

« Avant de s'enrichir, il faut d'abord construire les routes »
(proverbe chinois)

Why are there so few bridges in Russia ?
<http://rbth.com/business/2016/05/31/why-are-there-so-few-bridges-in-russia> 598937



*« Pénitence pour l'immense fleuve Léna
Qui, six mois sur douze, se voit changé en route,
Unique liaison possible entre les deux rives ...
Pénitence pour le panneau que l'on y rive,
Régulateur d'un trafic encombrant ? – j'en doute -,
Sa nue-solitude décuplant l'anonymat ... »*

Christian VICENTY - Yakoutsk, mars 1988

**MERCI BEAUCOUP POUR
VOTRE ATTENTION !**