



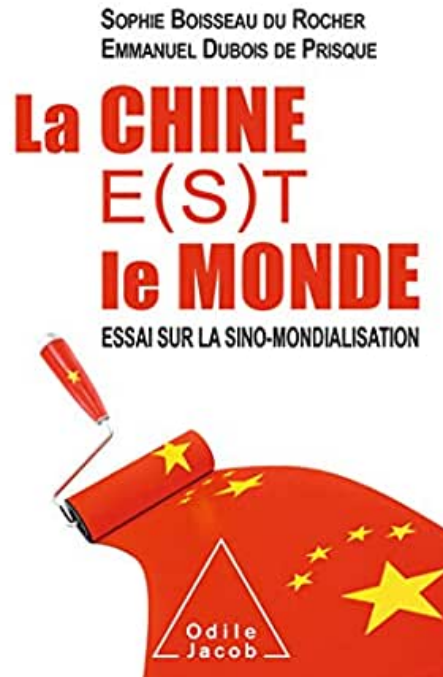
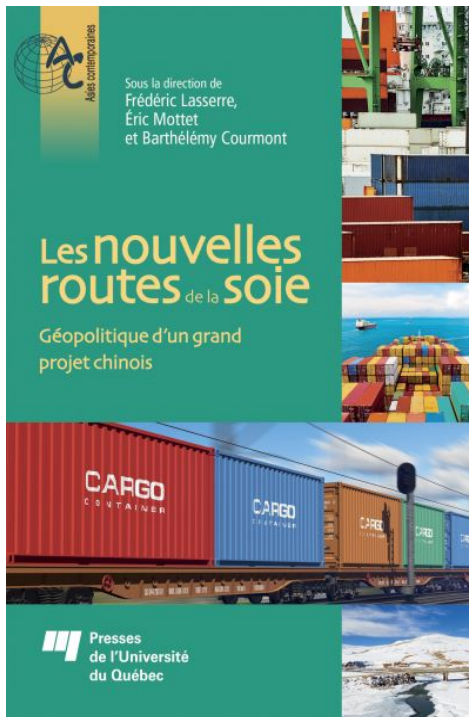
Atelier Economie et Géopolitique

Les nouvelles routes de la soie

22/11/2021

Martine THOMAS

➤ Sources



- L'envolée des taux de frets maritimes, un accélérateur pour les nouvelles routes de la soie, Paco Martin, le portail de l'intelligence économique, 15 décembre 2020
- Les nouvelles routes de la soie s'invitent en France, via le port allemand de Duisbourg, Paco Martin, le portail de l'intelligence économique, 19 février 2021
- Le Covid-19 fait des trous dans les "routes de la soie" chinoises, Sébastien Seibt, France 24, 19 mai 2020
- <https://la1ere.francetvinfo.fr/nouvellecaledonie/dossier-les-nouvelles-routes-de-la-soie-quand-l-expansionnisme-chinois-prend-un-nouveau-tournant-1109821.html>

➤ Définition

« Si vous voulez devenir riche, commencez par construire des routes » (proverbe chinois).

Le projet est présenté comme une plate-forme de coopération multilatérale visant à améliorer l'intégration économique du continent eurasien afin de favoriser la croissance économique mondiale.

Il repose sur la construction et la connexion d'infrastructures portuaires, routières, ferroviaires, énergétiques et de communication ainsi que sur la constitution d'une infrastructure software : traités de libre-échange, organisations multilatérales, plateformes de coopération, programmes d'investissements.

Il s'articule autour de 6 corridors terrestres :

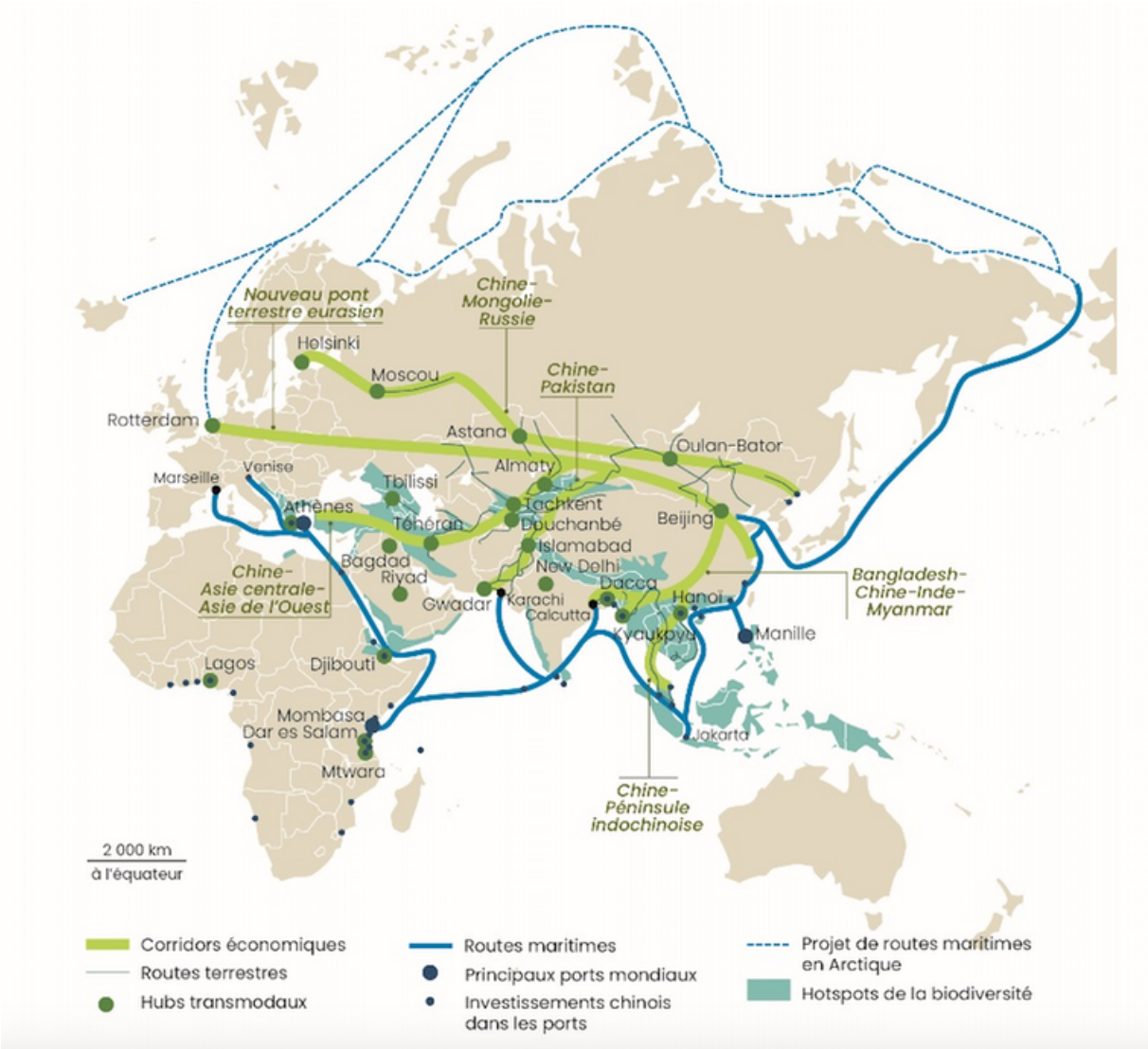
- Chine-Mongolie-Russie
- Chine-Kazakhstan-Russie
- Ouest Chinois- Iran- Turquie-Moyen Orient
- Chine (Xinjiang)-Pakistan (Gwadar)
- Bengladesh-Chine-Inde-Birmanie
- Chine-Laos-Indochine

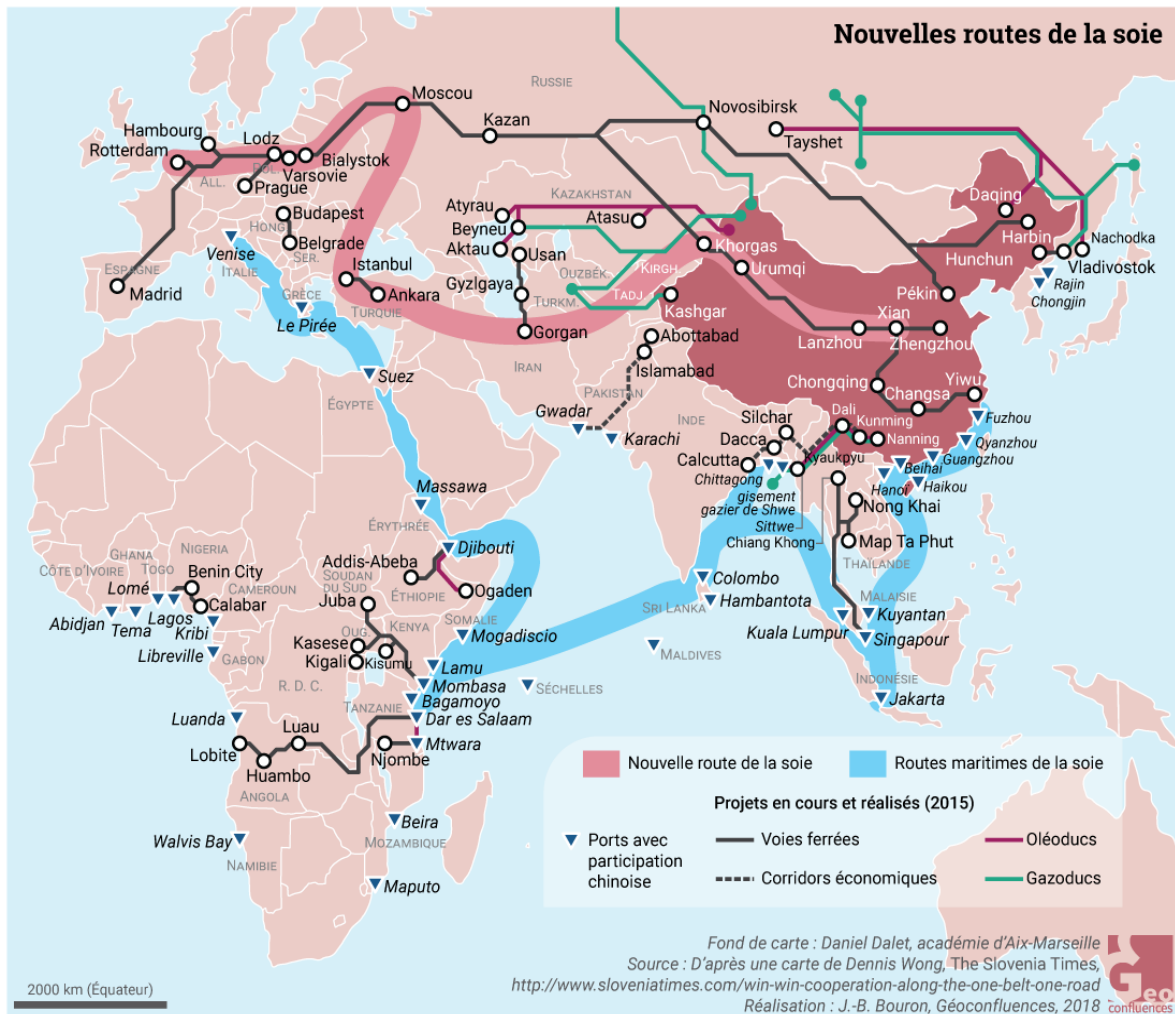
Des routes stratégiques qui relient des bassins économiques

- 1 Mongolie - Russie
- 2 Eurasie
- 3 Asie centrale et de l'Ouest
- 4 Chine - Pakistan
- 5 Birmanie - Bangladesh - Inde
- 6 Asie du Sud-Est



La route maritime passe par les détroits de Malacca, Palk, Bab-el-Mandeb et le canal de Suez.





L'échéance annoncée est 2049, année du centenaire de la création de la République Populaire de Chine.

➤ Historique

- 7 septembre 2013, Université d'Astana au Kazakhstan : Xi Jinping annonce le projet d'une ceinture économique des routes de la soie.
- 3 octobre 2013, Jakarta : le président chinois présente la version maritime du projet.
- Mars 2015 : publication du document « Visions et actions pour la promotion de la construction de la Ceinture Economique de la Route de la soie et de la Route de la soie maritime du XXI^e siècle ».
- Le projet devient « *One belt, One road* » (OBOR).
- Puis en 2015 « *Belt and Road Initiative* » (BRI).

- Création d'institutions de financement : *Fond de la route de la soie et Banque asiatique d'investissement dans les infrastructures* (BAII) (2016).
- Octobre 2017, le terme BRI est intégré à la Charte du Parti Communiste Chinois.

En 2019, 150 états et organisations internationales auraient signé des accords de coopération dans le cadre de la BRI

La BRI s'inscrit pour partie dans la continuité des investissements chinois dans le monde, mais elle apporte une cohérence d'ensemble.

➤ **Quels sont les objectifs ?**

- **Economique et social**

Du point de vue économique, la BRI est avant tout une réponse aux défis posés par les spécificités du développement économique chinois : elle accompagne la Chine dans sa transformation en centre de recherche et développement, de production à haute valeur ajoutée et de consommation, pour en faire une économie apte à participer à l'établissement des normes de l'économie mondiale.

Les objectifs :

- Maintenir un taux de croissance nécessaire à la paix sociale et à la stabilité politique
- Trouver des débouchés aux surcapacités industrielles
- Ouvrir des marchés d'exportation aux industries de pointe chinoise et ainsi soutenir leur développement.
- Faciliter la logistique des échanges pour accéder plus facilement au marché prioritaire qu'est le marché européen
- Etablir des relations privilégiées avec les marchés en croissance
- Délocaliser des industries à utilisation intensive de main-d'œuvre et les productions à faible valeur ajoutée vers des états où les coûts de production sont moins élevés
- Continuer à investir les surplus financiers à l'étranger
- Assurer les approvisionnements en matières premières et en énergie
- Soutenir l'innovation grâce à la route de la soie numérique (équipements de télécommunication, câbles sous-marins, systèmes de surveillance), favorisant l'implantation internationale et le développement d'entreprises telles que Huawei.

- **Financier**

La BRI soutient l'internationalisation du renminbi (RMB), étape vers une mondialisation moins « dollarisée ».

- **Politique intérieure**

Réduire les déséquilibres territoriaux, notamment au Xinjiang qu'il faut désenclaver et intégrer

- **Stratégique**

Répondre à la stratégie américaine du *Pivot* créée en 2011, consistant en un redéploiement militaire en Asie-Pacifique, incluant un renouveau des relations militaires bilatérales et la construction d'un espace de libre-échange reposant sur un partenariat transpacifique excluant la Chine.

- **Militaire et sécuritaire**

Assurer la sécurité le long des voies de la BRI.

- **Géopolitique**

Renforcer l'influence de la Chine dans le monde : « Construire une communauté de destin pour toute l'humanité est l'essence de la diplomatie de la Chine en tant que grande puissance et un phare qui guidera le monde au XXI^e siècle »

Nous aborderons l'organisation de la BRI :

- Au Xinjiang
- En Asie Centrale
- En Russie
- En Asie du sud-est
- En Europe

Avant d'évoquer :

- Les routes maritimes
- Le volet énergétique
- Le financement

➤ Le Xinjiang



La province du Xinjiang est au cœur de la BRI.

Après avoir développé son littoral, le déséquilibre économique avec l'ouest du pays est un problème majeur pour la Chine. Le développement des provinces centrales et occidentales est une priorité nationale.

La Bri a pour objectif de réduire ce déséquilibre.

Les subventions chinoises à la circulation transcontinentale des marchandises sont un outil d'aménagement du territoire.

Les investissements (450 milliards de RMB investis en 2018) témoignent de la volonté de faire de la province un hub vers l'Asie centrale et le Pakistan.

Par contre, la société ouïghoure ne trouve pas sa place dans ce grand développement de l'ouest et est de plus en plus réprimée.

➤ L'Asie centrale



Elle occupe une place particulière dans la BRI car elle revêt une grande importance géopolitique pour la Chine ; 2 des 6 corridors terrestres la traversent : le corridor vers l'Europe et celui vers l'Asie occidentale.

- **« La BRI, une initiative bien accueillie par les états centrasiatiques »**

Depuis leur indépendance, la Chine est devenue l'un des principaux partenaires économiques de ces états : elle y a multiplié les investissements notamment dans le secteur énergétique et les prêts, tout en se gardant d'intervenir dans la politique intérieure de ces états.

La BRI s'inscrit dans la continuité de la politique centrasiatique de la Chine.

Ces pays d'Asie centrale partagent des points de vue proches sur les questions internationales et régionales, notamment sécuritaires.

Dans ce contexte, les pays d'Asie centrale perçoivent la BRI comme une occasion de conforter leur relation politique et économique avec la Chine, un outil de financement de leur économie et de leurs infrastructures.

Le Kazakhstan, le Kirghizstan, l'Ouzbékistan et le Tadjikistan participent à l'*Organisation de coopération de Shangai*, l'un des fondements de l'engagement des pays d'Asie centrale dans la BRI.

- **« Un imaginaire géopolitique favorable » :**

La BRI replace la région au cœur de la géographie de l'Eurasie

- **« Une initiative s'articulant avec les projets nationaux et régionaux » :**

La BRI rejoint la volonté des états d'Asie centrale d'accélérer leur désenclavement.

Elle ne concurrence pas mais complète les initiatives d'intégration régionale, assurant à ces états la préservation de leurs relations avec leurs autres partenaires, notamment la Russie.

- **Des nuances dans l'engagement des états et des populations :**

Le Kazakhstan paraît le plus engagé, suivi par le Kirghizstan, le Tadjikistan et l'Ouzbékistan. **Le Turkménistan** est plus réservé.

Des différences aussi au sein des populations :

Les élites politiques et économiques défendent des positions prochinoises, car elles tirent profit de cette relation (y compris par la captation illégale de fonds publics), tandis que les mouvements nationalistes y sont opposés.

- **Des effets limités dans les investissements :**

L'implication de la Chine dans les projets centrasiatiques a précédé l'annonce de la ceinture économique de la soie. Celle-ci n'a pas entraîné une croissance des investissements chinois dans la région, au contraire.

Dans le secteur des transports, la BRI n'a prévu de ne financer que 2 projets : au Tadjikistan la reconstruction de la route reliant Douchanbe à la frontière de l'Ouzbékistan, en Ouzbékistan l'électrification de la voie ferrée entre Boukhara et Ourgouentch.

- **« Des effets limités dans les échanges commerciaux » :**

C'est au cours des années 2000 que les échanges commerciaux ont enregistré leur croissance la plus rapide. Le lancement de la BRI a paradoxalement correspondu à une période d'inflexion de la dynamique de croissance.

La part de l'Asie centrale dans le commerce extérieur chinois s'est repliée depuis 2010 (1% en 2015).

- **Une dépendance économique croissante vis-à-vis de la Chine :**

du fait de l'augmentation de la dette envers la Chine et de la place incontournable de la Chine dans les exportations de ces états.

- **« Un trafic Chine- Europe en rapide expansion » :**

Le transport de marchandises par voie ferrée connaît un essor rapide depuis l'annonce de la BRI.

Tous les acteurs politiques et économiques, asiatiques et européens travaillent conjointement à améliorer les performances des corridors ferroviaires transcontinentaux : fluidifier la circulation des marchandises pour massifier les volumes transportés.

Le train est moins cher que l'avion et plus rapide que le bateau ; cependant il reste beaucoup plus onéreux que le transport maritime.

Toutefois les coûts de transport ferroviaire ont beaucoup baissé, du fait de l'amélioration de l'offre de transport (les entreprises attendent de la BRI une augmentation de leur activité) mais surtout des subventions chinoises à la circulation transcontinentale des marchandises.

De plus, la Chine voit dans l'essor des corridors de transport continentaux un outil de promotion de son influence en Eurasie.

« L'Asie centrale au cœur de la nouvelle géographie des flux ferroviaires transcontinentaux ».

Effet paradoxal : les structures du Kazakhstan sont proches de leur seuil de saturation, d'où une dégradation du traitement des marchandises destinées à l'Asie centrale.

➤ La coopération sino-russe dans le cadre de la BRI

- Le développement des échanges commerciaux avec l'Asie centrale s'est fait au détriment de la Russie.

La mise en œuvre de la BRI a sérieusement inquiété la Russie qui redoutait un déclin rapide de son influence politique dans cette région considérée comme un maillon de sa sécurité nationale.

Mais l'isolement de la Russie sur la scène internationale l'a poussée à envisager une coopération plus étroite avec la Chine. Dans un but de conciliation, les deux pays se sont entendus pour combiner la BRI avec l'initiative russe de l'*Union Economique Eurasienne* (UEE) qui regroupe la Russie, l'Arménie, la Biélorussie, le Kazakhstan et le Kirghizstan.

Toutefois, profitant de la faiblesse économique et de l'isolement politique de la Russie, la Chine tente d'imposer ses propres conditions, se heurtant à l'opposition russe. La plupart des projets en sont restés au stade de la signature d'accords d'intention.

Si les infrastructures et l'énergie sont les principales cibles du partenariat sino-russe dans le cadre de la BRI, la Chine souhaite développer une coopération dans le secteur agro-alimentaire, en s'appuyant sur les productions des pays participant à la BRI afin de diversifier ses approvisionnements pour remplacer les importations américaines.

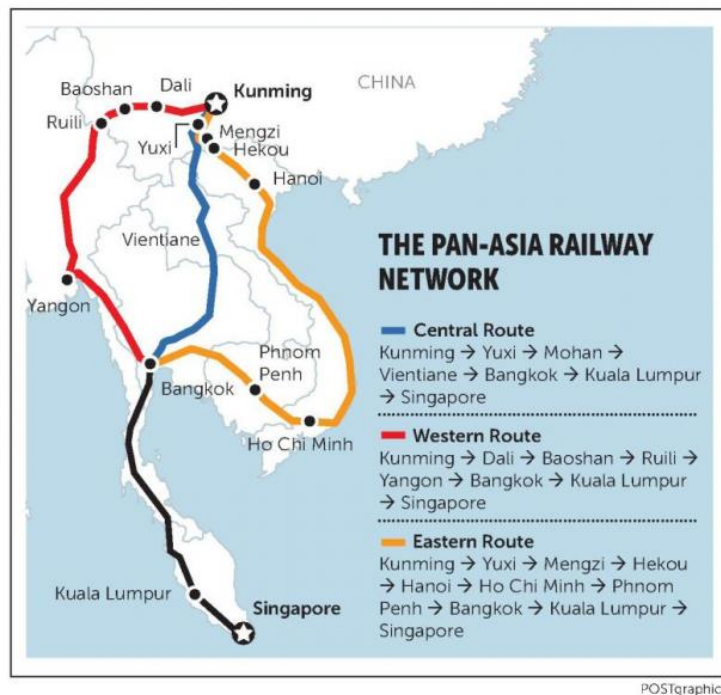
- Par ailleurs les deux pays coopèrent dans le développement de l'Arctique russe en particulier l'exploitation du gaz naturel de la péninsule de Yamal (Yamal LNG).



La Chine souhaite participer à l'organisation du trafic commercial sur le passage du nord-est, désormais inclus dans le réseau maritime de la BRI.



➤ L'Asie du sud-est



La Chine souhaite réorganiser l'Asie du sud-est sur la base d'un partenariat économique et politique dont elle serait le cœur.

Le développement du corridor vers Singapour lui permettrait en outre d'assurer la sécurité de ses approvisionnements en pétrole en évitant le détroit de Malacca par où transitent 80% de ses importations.



La Chine a décidé d'investir dans la construction d'une voie ferrée à grande vitesse reliant le Yunnan à Bangkok puis Singapour suivant 2 parcours.

- Le premier relie Kunming à Vientiane. Il est financé presque exclusivement par des prêts chinois. Cet axe permet de réduire les coûts de transport intra laotien et d'assurer le transport du fret entre les provinces chinoises de l'intérieur et les marchés de l'Asie de sud-est. Il ne s'agit pas seulement d'une voie de chemin de fer mais d'un corridor de développement, les investissements concernant également routes, aéroports, voies fluviales, interconnexion des réseaux électriques et des télécommunications, création de zones franches transfrontalières.

Le Laos y voit une opportunité de désenclavement et de développement, avec accès à la mer et position de carrefour entre l'Asie de sud-est et le Yunnan.

Dans ce contexte de multiplication des prêts et de constructions d'infrastructures, le Laos dépend de plus en plus de la Chine qui détient la majorité de la dette. De plus le Laos doit conclure en priorité des contrats avec des entreprises chinoises pour mettre en œuvre les projets financés.

Des négociations sont en cours pour un prêt à la **Thaïlande** permettant de financer une ligne à grande vitesse entre Bangkok et Nong-Khai et de faire la jonction avec la ligne en construction au Laos. La Thaïlande saisit ainsi l'occasion de la BRI pour moderniser son réseau ferroviaire et donner à Bangkok une fonction de centre ferroviaire régional.

- Le deuxième projet prévoit la construction d'une ligne ferroviaire à grande vitesse entre Kunming, Muse, Mandalay et Kyaukpvu. **La Birmanie** est consciente de l'intérêt économique de cette ligne mais redoute le piège de la dette et s'inquiète de la perte de souveraineté territoriale. De surcroît la ligne traverse des zones de conflits et pourrait être exposée à des problèmes de sécurité.

➤ L'Europe du sud et de l'est

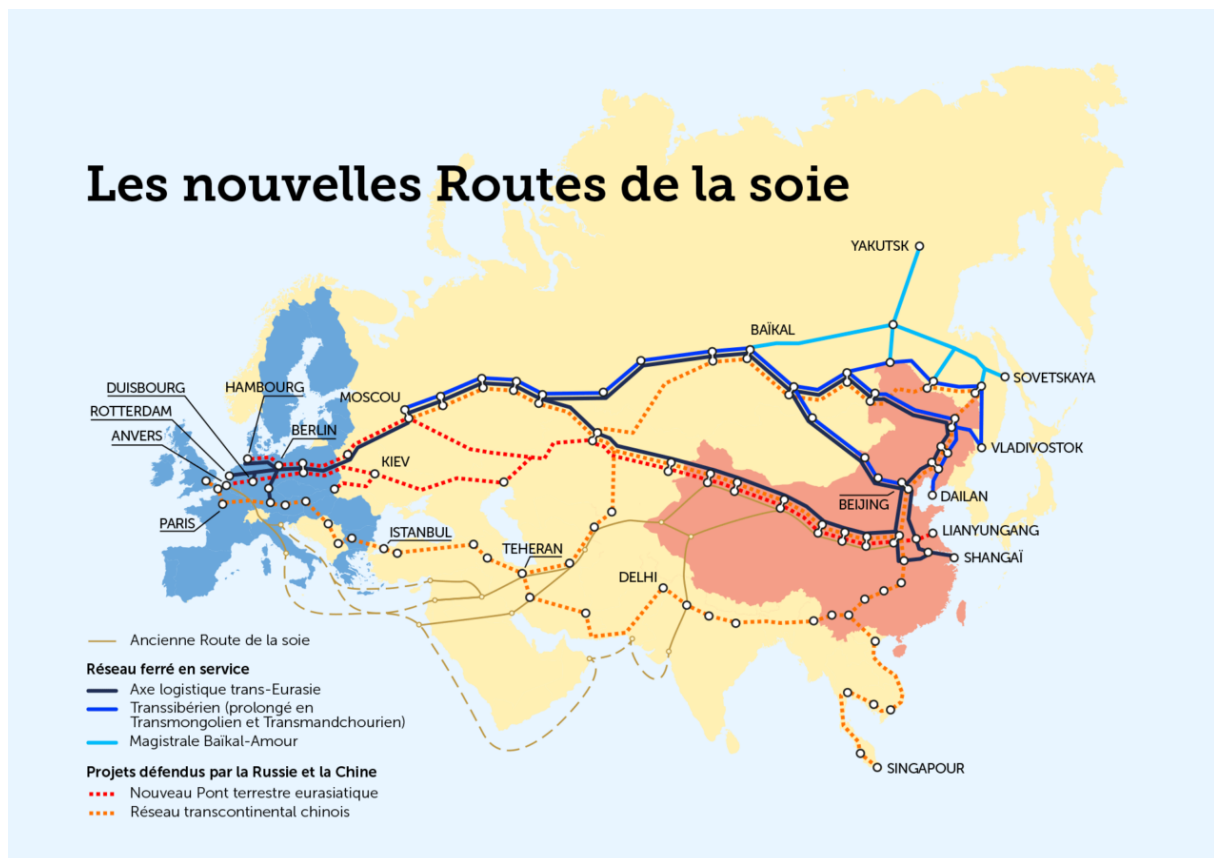
Xi Jinping a officialisé l'inclusion de cette dernière au sein de la BRI lors de son voyage en Europe en 2014. Depuis, l'initiative se concrétise par de vastes projets d'infrastructures visant à créer des points d'accès stratégiques au marché européen.

Pour la Chine, **la Grèce, la Hongrie, la Pologne et la Serbie** sont des partenaires stratégiques.



- Le projet le plus emblématique est celui du Pirée où l'entreprise *Cosco*, géant étatique du transport maritime est en passe de prendre le contrôle de la totalité des terminaux.
- Le deuxième projet concerne le développement de la connectivité ferroviaire régionale : rénovation de la voie Budapest-Belgrade en voie rapide dans le but de relier la Grèce au reste du marché européen
- Le troisième projet est transcontinental : relier la Chine à l'UE par le corridor Kazakhstan-Russie-Bélarus et le transsibérien

Les nouvelles Routes de la soie



- Grâce à leur positionnement de hub logistique dans la BRI, Grèce, Hongrie, Pologne et Serbie espèrent renforcer leur compétitivité et soutenir leur croissance en attirant les investissements chinois sur certains secteurs de leur économie et sur la rénovation ou l'extension de leurs infrastructures.

Certes, les états membres de l'UE bénéficient des *Fonds structurels et d'investissement européens* (FSIE) mais les prêts chinois présentent un intérêt pour les compléter ou en cas d'incompatibilité avec les critères européens.

La Grèce espère développer grâce à la BRI ses transports maritimes et l'industrie logistique associée et accroître sa part de marché dans le tourisme méditerranéen. 26° sur 28 des pays européens pour la qualité de ses infrastructures, elle est particulièrement perméable aux investissements chinois.

La Hongrie espère conforter son pôle manufacturier et son tourisme et profiter de sa position dans le corridor des flux de marchandises entre le Pirée et l'UE.

La Pologne tente de tirer parti de sa position de porte d'entrée terrestre des lignes ferroviaires transcontinentales pour soutenir sa base industrielle vers une montée en gamme, financer des projets liés aux infrastructures et aux capacités d'innovation.

Quant à **la Serbie**, elle tente de résoudre un dilemme financier entre la nécessité de financer les projets visant à satisfaire les critères d'adhésion à l'UE et un lourd endettement.

- Bien que les pays d'Europe orientale et méridionale (PEOM) tendent à percevoir les investissements chinois comme un moyen de répondre à leurs impératifs propres, des inquiétudes existent quant à un endettement croissant, au problème du remboursement des emprunts, à l'aggravation du déficit commercial avec la Chine compte tenu du différentiel d'ouverture des marchés sino-européens.

Sur le plan économique, Bruxelles entend bien imposer le respect de ses normes, en particulier dans le domaine des marchés publics.

Sur le plan politique, Bruxelles s'inquiète du risque que la Chine ne profite des divisions au sein de l'UE pour constituer une zone d'influence. En effet la stratégie chinoise d'investissements épouse les lignes de fracture est-ouest et nord-sud de l'UE. Surtout il existe une corrélation entre le degré de participation à la BRI et le soutien des états à la politique chinoise, desservant les intérêts de l'UE (blocage par Athènes et Budapest d'une déclaration de l'UE visant l'attitude de la Chine en mer de Chine du sud).

Au-delà de ses appréhensions, l'UE voit dans la BRI un moyen de développer ses infrastructures, d'accéder à de nouveaux marchés en Eurasie, de renforcer sa sécurité énergétique du fait de la connexion avec l'Asie centrale, passant par le sud Caucase que la Chine participe à stabiliser.

- **L'Italie** a signé en 2019 un protocole d'accord avec la Chine pour rejoindre son projet de BRI.
- En France, le 2 février 2021, **l'entreprise allemande Contargo** a réceptionné pour la première fois sur son terminal fluvial français de Valenciennes une barge comptant une quarantaine de conteneurs en provenance de Chine. Des marchandises qui ont été transportées d'Asie par le ferroviaire jusqu'au port allemand de Duisbourg, avant d'être acheminées par voie fluviale au terminal de Valenciennes. Un trajet devenu possible grâce à l'avancée de l'élargissement du canal Seine-Nord Europe. La récente prolongation des nouvelles routes de la soie jusqu'au nord de la France symbolise le rôle grandissant du port allemand de Duisbourg en tant que carrefour européen et "terminus" eurasiatique.

Au total une grande ambivalence marque l'attitude de l'UE à l'égard de la BRI.

➤ **Le volet maritime de la BRI**

Au carrefour de la montée en puissance de la Chine et du rôle majeur de la mer dans la mondialisation, le volet maritime de la BRI s'impose comme élément clé des relations internationales à venir.

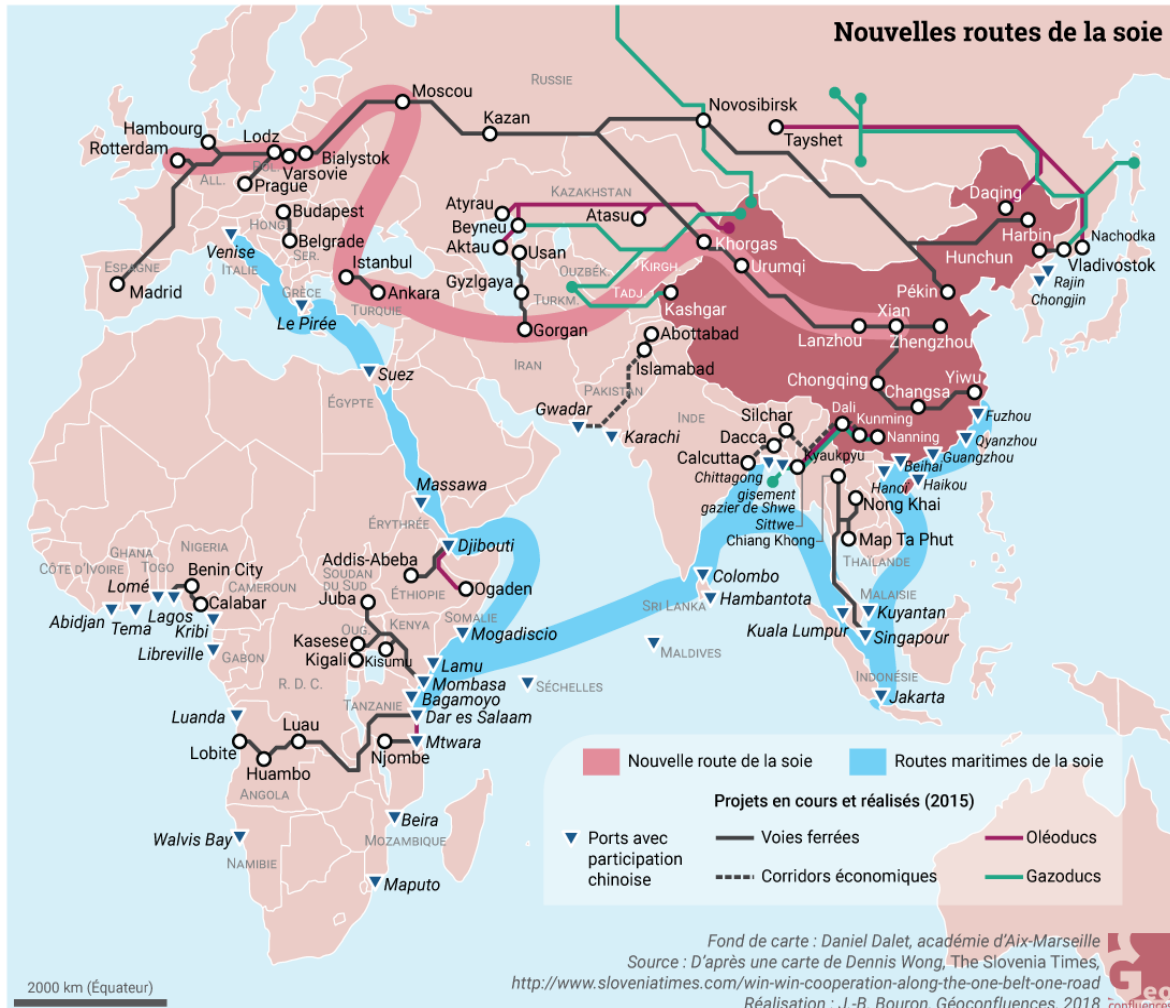
La Chine a besoin de ces points d'appui maritimes qui vont de pair avec le développement de la marine hauturière pour assurer soutien logistique et approvisionnement.

Pour ses sous-marins il s'agit de pouvoir quitter la mer de Chine méridionale en évitant les détroits.

Pour la marine marchande, il s'agit d'assurer l'approvisionnement de la Chine en matières premières et énergétiques.

Au regard des ambitions de la Chine, les réalisations concrètes notamment en terminaux portuaires en Asie Pacifique sont rares.

En cause les réticences des états concernés, lesquels après l’enthousiasme des débuts ont pris conscience des risques : surendettement, afflux de travailleurs chinois, coût social du fait des différences de salaires pour les travailleurs, coût diplomatique en matière d’indépendance nationale.



En **Afrique**, le port de **Djibouti**, une des portes maritimes africaines vers le monde, entre mer Rouge et océan Indien a été intégralement financé sur des prêts octroyés par Pékin et construit par une société chinoise. Achievé en 2017, sa gestion est passée cette année sous contrôle d’une entreprise chinoise.

Djibouti est relié depuis 2016 à Addis-Abeba par 750 kilomètres de voies électrifiées, financées par une banque chinoise et construites par une société chinoise.

Djibouti, c’est là aussi que la Chine a décidé d’implanter sa première base militaire à l’étranger. Elle a été complétée, en avril 2021, par une base navale à même d’accueillir des porte-avions

En **Ethiopie**, les entreprises chinoises ont massivement délocalisé la production à bas coût de leurs industries (textiles, maroquinerie...).

➤ Les dimensions énergétiques de la BRI

En matière d'énergie, les objectifs de la Chine depuis les années 2000 se retrouvent dans la BRI :

Accès aux ressources énergétiques, protection des investissements, internationalisation des entreprises chinoises, sécurisation des voies d'acheminement terrestres et maritimes des matières premières.

La comparaison des périodes pré-BRI (2009-2013) et post-BRI (2014-2018) montre la constante prégnance du secteur énergétique dans les investissements chinois à l'étranger.

Les objectifs de la BRI en matière énergétique se trouvent synthétisés dans un document de la *National Energy Administration* de 2017 :

Promouvoir une coopération énergétique ouverte et inclusive

Réduire les coûts de transport

Optimiser l'allocation de ressources

Bâtir des infrastructures permettant la connectivité des différents sous-secteurs (électricité, pétrole, gaz) pour créer des marchés régionaux

Orienter les investissements vers les énergies renouvelables dans le cadre des accords de Paris.

- Le corridor Chine-**Pakistan** a une vocation énergétique : investissements dans la génération d'électricité grâce à un réseau de pipelines permettant de créer une route directe vers le Xinjiang acheminant 15% des besoins chinois et répondant à la problématique du détroit de Malacca.

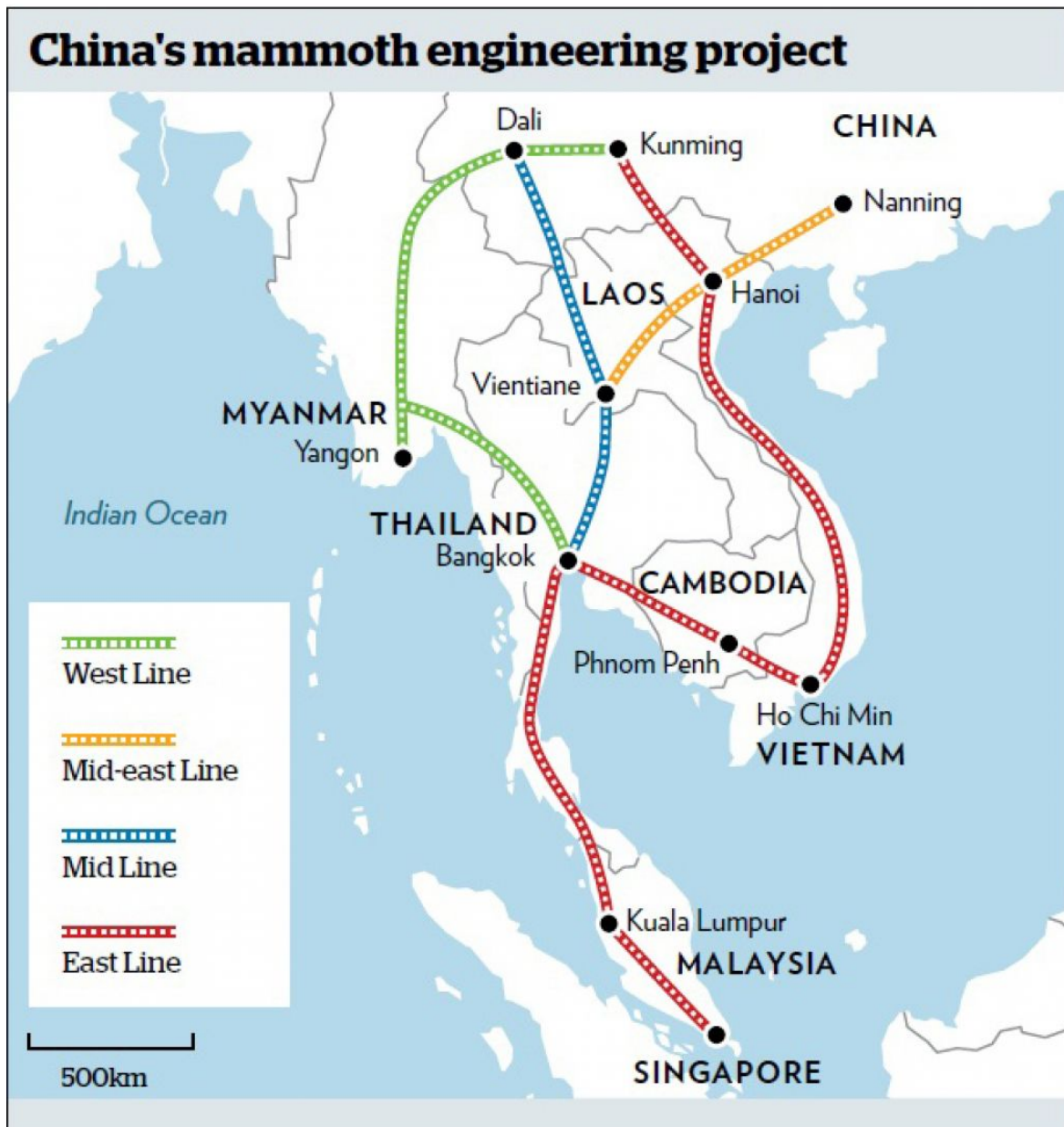


- De même le projet de relier le port de Klang à celui de Kuantan en **Malaisie**

Le rêve malaisien de Pékin



- De même le corridor Chine-**Birmanie** (gazoduc et oléoduc entre Kunming et Kyaukpvu) qui fournit 6% des approvisionnements en pétrole.



Les réseaux électriques sont au cœur de la problématique BRI :

La Chine se positionne dans les secteurs d'avenir : lignes à ultra-haute tension, technologies renouvelables et stockage.

La State Grid Corporation of China (SGCC) a racheté des parts des opérateurs portugais, italien et grec et est ainsi entrée dans le Réseau européen des gestionnaires de réseaux de transport d'électricité (ENTSO-E), ce qui lui permet d'acquérir des informations sur l'organisation et les vulnérabilités des réseaux européens, voire de les influencer.

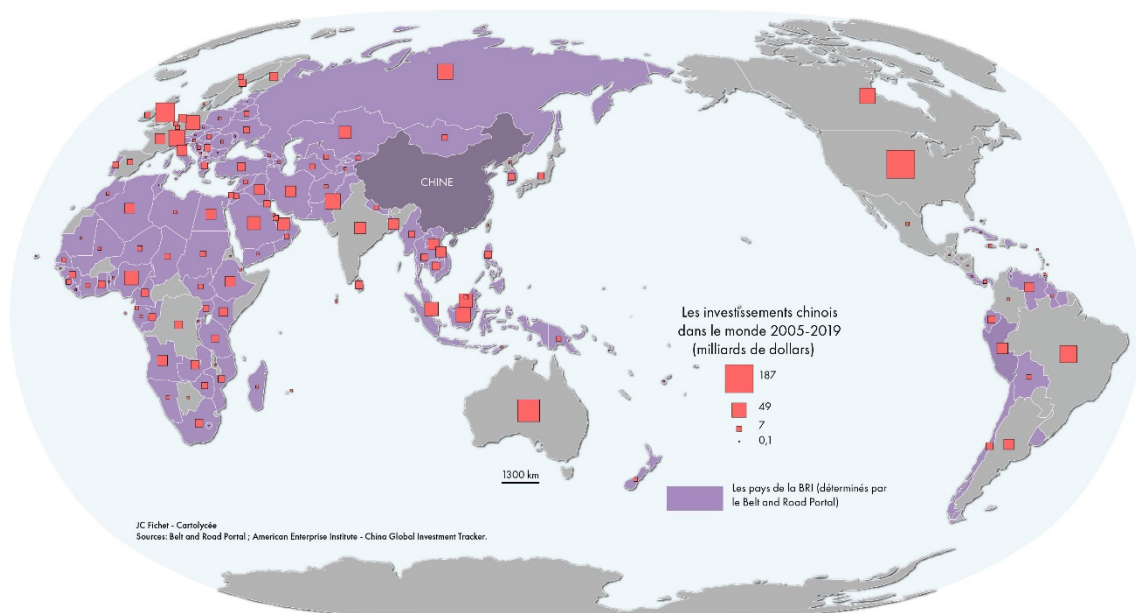
La Chine a une vision globale : établir un pont électrique entre l'Europe et elle.

Cette stratégie d'interconnexion électrique de grande ampleur est couplée à une stratégie d'influence géoéconomique : développer des solutions holistiques intégrant technologie, standards et équipements chinois.

La stratégie chinoise vise à imposer ses propres normes.

➤ Le Financement de la BRI

Les investissements chinois dans les pays de la Belt and Road Initiative 2005 - 2019



Le montant des investissements est estimé à 8000 milliards de dollars.

Les piliers financiers traditionnels de la politique étrangère chinoise - les policy banks : *Banque de développement de Chine* (BDC) et *Exim Bank*- constituent le cœur du financement de la BRI.

S'y ajoutent les fonds d'investissements : le *Silk Road Fund* (SRF) est le plus connu, financé par les fonds souverains et les banques commerciales.

La *Banque asiatique d'investissement dans les infrastructures* (BAII) finance les infrastructures liées à la BRI.

Les prêts chinois font peser le risque sur les états bénéficiaires.

Ils s'effectuent en dollars à des taux quasi-commerciaux, entraînant un endettement et posant la question de la soutenabilité de la dette pour les pays les plus fragiles.

Le Sri Lanka est un cas d'école : après l'obtention d'un financement chinois du port d'Hambantota, l'état consacrait 95% de ses revenus au remboursement de la dette. Une renégociation a débouché sur un bail de 99 ans du port et des terres adjacentes au profit de la Chine, véritable et inquiétante cession de souveraineté.

De même, la Chine a annulé une partie de la dette du **Tadjikistan** en échange de 5% d'un territoire frontalier.

Ces expériences ont contribué à rendre certains états plus méfiants.

Les prêts privilégient les compagnies chinoises, car les conditions stipulent qu'une partie des fonds doit être consacrée à l'achat de biens et de services chinois.

Les prêts consentis par la Chine sont d'une totale opacité. La moitié de ces prêts ne seraient déclarés ni au FMI ni à la Banque Mondiale ; ils seraient parfois conclus avec des dirigeants corrompus par la partie chinoise ; parmi les clauses cachées figureraient la rupture des relations avec Taïwan et le soutien indéfectible à la RPC à l'ONU.

➤ Où en sommes-nous ?

- Critiqué pour le manque de transparence des conditions de prêts, Xi Jinping a relancé son programme sur des nouvelles bases en 2019, promettant notamment plus de transparence.
- Avec la **pandémie de Covid-19**, les projets liés à la BRI ont été à l'arrêt et les pays qui se sont endettés auprès de la Chine ont désormais des difficultés à rembourser leurs prêts. La pression exercée sur la république populaire pour qu'elle annule ces dettes est donc forte.

En mai 2020, lors de la réunion des pays membres de l'Organisation mondiale de la Santé (OMS), Xi Jinping a rappelé que son pays ne laisserait pas tomber ses "amis". Une manière de souligner qu'appartenir à la "communauté" de la BRI garantit d'avoir le soutien de la nation qui a, actuellement, le portefeuille le mieux garni.

Pendant les confinements les taux de fret maritime se sont envolés, rendant plus rentables les transports terrestres.

En outre, cette crise pourrait aussi pousser la Chine à élargir son programme d'investissements au domaine de la santé, les routes de la soie pourraient servir "à améliorer les infrastructures sanitaires des pays qui en ont le plus besoin, ou encore à favoriser l'échange de connaissances médicales", ce que Pékin avait déjà évoqué en 2017, lors d'un sommet de l'OMS.

- Le 12/06/2021 les membres du G7, à l'initiative de Joe Biden, se sont entendus pour proposer un contre-projet baptisé "*Build Back Better World*" (B3W). Mais il demeure flou et des divergences se sont exprimées (Allemagne, Italie).
- A l'approche de la COP 26, la Chine a annoncé qu'elle entendait faire prendre à la BRI « un tournant vert ». Signe le plus spectaculaire de cette évolution, l'annonce faite le 23 septembre par le président Xi Jinping, que Pékin allait cesser de financer la construction de nouvelles centrales au charbon à l'étranger.

Conclusion

La BRI est un projet commercial et économique visant à apporter à la Chine une croissance suffisante pour assurer la paix sociale et la pérennité de Parti Communiste Chinois.

Il est présenté par la Chine comme une coopération gagnant-gagnant avec les états partenaires.

En effet la BRI permet à ces pays de développer des infrastructures qui leur manquent et qu'ils n'ont pas les moyens de financer. Toutefois la situation est déséquilibrée entre le prêteur et le bénéficiaire en termes de risque de dépendance économique voire politique. De surcroît les contrats stipulent un recours à des entreprises chinoises.

Compte-tenu de l'ampleur et de la dimension mondiale des projets, il est normal que certains soient une réussite et d'autres un échec. Mais la Chine sait être patiente et souple, adaptant les projets à la situation économique, géopolitique et sociale de états concernés.

Les implications stratégiques et géopolitiques de la BRI sont majeures : la Chine accroît son poids économique et politique et est en mesure d'exporter son modèle.