

## LES NOUVELLES ROUTES DE LA SOIE: ENTRE RÉALITÉS DU COMMERCE MONDIAL ET GÉOPOLITIQUE



© iStock

PAUL TOURRET

Docteur en géographie,  
directeur de l'ISEMAR  
tourret@isemar.asso.fr

**Les nouvelles routes de la soie (NRS) chinoises sont au cœur de multiples réflexions et analyses pour tenter de leur donner du sens. Cela relève de la géopolitique. Les « NRS » en économie maritime sont en quelque sorte une « marque » posée sur diverses opérations concernant au mieux des actions des entreprises chinoises, au pis des éléments de langage de la diplomatie asiatique avec les pays bien disposés envers Pékin. Les NRS touchent bien des espaces de l'Ancien Monde, mais étant une aide au développement par la construction d'infrastructures, cela concerne a priori moins l'Europe. Néanmoins, en intégrant les engagements portuaires, on voit bien que les entreprises chinoises gagnent de l'importance en Europe et en Méditerranée. Les NRS ont-elles pour autant une réalité sur notre continent et sont-elles un enjeu économique palpable au-delà des effets d'annonces et des analyses politiques ?**

### UN TAPIS ROULANT DE CONTENEURS

La plupart des analyses sur les NRS proviennent du champ des relations internationales. Elles observent les actes diplomatiques de Pékin, les visites officielles, les annonces médiatiques et les engagements des entreprises. Pourtant, le premier acte de la Chine avec le reste du monde est économique. Chacun d'entre nous en a déjà fait l'expérience en retournant un objet ou son regardant son emballage et en découvrant ces trois mots : *made in China*.

Avant même que Xi Jinping énonce la première ébauche du concept des NRS en 2013 au Kazakhstan et que la dimension maritime en soit fixée en 2017, il y a l'invasion mondiale des produits chinois. Ce phénomène est né il y a vingt ans et a changé la face économique du monde. Il a même pour origine un choix résolu de l'Occident d'intégrer la Chine à l'économie des échanges libéralisés par les règles de l'Organisation mondiale du commerce (OMC).

Après la crise de 2000, les Américains, pour favoriser leur commerce extérieur et offrir à leurs consommateurs des prix cassés sur les biens de consommation, ont accepté l'intégration de la Chine à l'OMC. Une position que l'on peut imaginer similaire en Europe. Dès lors, la machine industrielle initiée dès les ré-

formes d'après 1979 de Deng Xiaoping s'est mise en branle bénéficiant alors dans les années 2000 d'une formidable époque où les croissances des économies développées et émergentes vont de pair. Les délocalisations puis la sous-traitance des entreprises américaines, japonaises et européennes ont lancé un mouvement qui a fait de la Chine « l'usine du monde ».

La crise mondiale de 2008 tout comme la crise européenne de 2011 ont cassé les espérances d'une prospérité générale. Néanmoins, le monde global s'est mis en place, même dans un régime de croissances molles, l'Europe et l'Amérique sont des marchés colossaux. Les pays émergents et les pétro-économies ont gardé leur dynamisme et même les pays en voie de développement bénéficient d'une évolution positive de leur situation. La Chine a ainsi trouvé des

“ À Marseille comme au Havre,  
un tiers des conteneurs pleins  
sont chinois . ”

clients sur tous les continents, des produits les plus *high-tech* aux plus simples. Le niveau de développement du monde tient aussi à l'accessibilité à des biens de consommation et d'équipement produits en Chine, qui donne du pouvoir d'achat à la planète entière.

Les conteneurs chinois inondent donc le monde et l'Europe est naturellement au premier rang. Les flux depuis la Chine représentent environ de 10 M d'EVP<sup>1</sup> pleins chaque année. Les ports d'Europe sont ainsi les lieux de passages de ce tapis roulant maritime qui relie les usines chinoises et la grande distribution européenne. Les conteneurs chinois représentent 40 % de l'activité import à Barcelone et 30 % à Gênes. Pour l'Europe du Nord, en considérant l'import ainsi que l'export, cela représente 12 % à Anvers, 25 % à Rotterdam et 32 % à Hambourg.

“ En 2019, environ 400 000 EVP ont fait le chemin depuis la Chine vers l'Europe et 170 000 EVP en sens inverse. Le déséquilibre est fort et la croissance future proviendra surtout des exportations chinoises. ”

À Marseille tout comme au Havre, un tiers des conteneurs pleins sont chinois. En extrapolant aux trafics des ports français, cela représenterait un demi-million d'EVP. Combien en restent-ils via les ports belges et néerlandais pour le marché français ? Peut-être un autre demi-million (directs et déconsolidés confondus). Pourtant, ce ne sont pas ces chiffres qui suscitent des commentaires et des analyses, mais bien les engagements directs dans les infrastructures. Alors, essayons de l'évaluer pour l'Europe.

## ÉMERGENCE FERROVIAIRE

Les anciennes routes de la soie étaient pour l'essentiel continentales. Ce n'est pas anodin si les NRS ont débuté par un voyage officiel au Kazakhstan. La version eurasiennne est donc ferroviaire en reliant de grandes villes de l'intérieur de la Chine à l'Europe. De fait, depuis 2011, la route transcontinentale ferroviaire traverse le Kazakhstan, la Russie et la Biélorussie sur plus de 10 000 kilomètres.

En 2019, environ 400 000 EVP ont fait le chemin depuis la Chine vers l'Europe et 170 000 EVP en sens inverse. Cela représente 3 110 trains vers l'Europe et 2 711 vers la Chine. À cela s'ajoutent 2 100 trains dans les deux sens avec la seule Russie. Le déséquilibre est fort et la croissance future proviendra surtout des exportations chinoises. Les conteneurs vides sont repositionnés par voie maritime.

Avec une douzaine de jours de *transit time*, mais un prix deux fois et demie plus cher que par la mer, le train permet de répondre à des impératifs de voyages rapides comme pour les pièces de construction automobile, l'électronique ou les collections de textiles. Les trains répondent généralement à des besoins propres d'une entreprise. Néanmoins, les grandes sociétés logistiques, mais aussi les filiales des armateurs (Damco pour Maersk, Ceva pour CMA CGM), se positionnent stratégiquement sur cette offre de niche. Les plateformes européennes de la logistique ferroviaire

disposent désormais toutes d'une offre chinoise. La presse a évoqué le cas de Dourges dans les Hauts-de-France et de Lyon. En Belgique, des trains connectent notamment Liège (dont l'aéroport est devenu en 2018 le hub logistique européen de Cainiao, la filiale logistique d'Alibaba, l'Amazon chinois) à la Chine. La Wallonie équilibre ainsi un peu sa position face à la Flandre portuaire où est très implanté Cosco.

Néanmoins, le concept de NRS s'appuie plutôt sur le développement ou la modernisation d'infrastructures ferroviaires. Pour l'instant, à l'exemple de la Pologne, des trains arrivent à Małaszewicze et à Sławków dans des terminaux déjà existants. Une marque plus politique typique des NRS se situe dans le développement d'un terminal en Hongrie à quelques kilomètres de la frontière ukrainienne. Le site de Fényeslitke n'est pas lié à des intérêts chinois. Il est d'ailleurs financé par un milliardaire russo-hongrois (Ruslan Rahimkulov, un proche de Viktor Orban) qui joue la carte chinoise dans sa guerre froide contre l'UE.

## POSITIONS PORTUAIRES EN EUROPE

La première réalité des NRS, c'est le volume physique des conteneurs circulants par la mer vers le reste du monde. Cette activité est traitée par une poignée d'armateurs à la suite de la grande consolidation de 2016. Parmi eux, il y a China Ocean Shipping Company (Cosco), société fondée en 1961 et active dans tous les segments maritimes. En difficulté dans le conteneur au milieu des années 2010, Pékin a réalisé en sa faveur la fusion avec l'autre armateur China Shipping (2016) et l'a aidé à acquérir, par le biais d'un prêt de 6 Md \$, l'entreprise familiale de Hong Kong, Orient Overseas Container Line (2017). Ainsi, Cosco au départ branche maritime d'un pays en émergence économique a pris de l'ampleur avec son extension de 2016-2017 pour devenir le numéro 3 mondial du conteneur.

Comme les transporteurs évoluant à l'échelle du monde (global carrier), Cosco a développé un réseau de terminaux dédiés (soit seul, soit en partenariat avec des opérateurs de terminaux ou des armateurs concurrents). La société avait pris des positions minoritaires en Europe (Anvers, Naples, Marseille) et peu stratégiques. En revanche, en 2003, l'investissement à Singapour marque le début du réseau est-ouest. En 2005, la filiale de manutention du groupe chinois récupéra 40 % du terminal Maersk de Port-Saïd en Égypte. En 2009, la privatisation des terminaux à conteneurs du Pirée entame le processus grec de Cosco. En 2016, l'État grec, dans le processus de privatisation imposée par l'Europe, vend à Cosco 51 % des parts de la société du port du Pirée. Le groupe chinois devint alors aussi l'autorité portuaire du port grec. En 2017, la maritimisation des NRS est en cours et dès lors les représentations cartographiques de toutes origines vont mettre Le Pirée en avant. La position au sud-est est marquante

### NOTES

1. «EVP» pour conteneur équivalent vingt pieds, est la traduction de «TEU» en anglais (*twenty-foot equivalent unit*) utilisé comme une unité approximative de mesure du trafic de conteneurs et de capacité des terminaux et navires porte-conteneurs basée sur le volume d'un conteneur de 20 pieds (6,1 mètres).



© Cosco

en constituant une sorte de « porte d'entrée symbolique » pour l'Europe. Pourtant, la Grèce présente encore peu d'intérêt à court terme dans les réseaux terrestres continentaux et à ce jour, Cosco utilise Le Pirée comme son grand hub de Méditerranée avec quelques services feeder régionaux.

Les gouvernements hongrois et serbes sont néanmoins engagés dans un très politique lien entre leurs capitales. Difficile de dire quand ce lien infrastructurel transbalkanique existera vraiment, mais on voit bien l'ambition de la Hongrie d'être un pivot des NRS en Europe centrale. De son côté, Cosco développe son activité ferroviaire au Pirée avec la création en 2017 de Ocean Rail Logistics et l'acquisition de 60 % de Piraeus Europe Asia Rail Logistics en 2019 qui lui permet d'être opérateur ferroviaire.

Du point de vue portuaire, Cosco a continué ses prises de position continentales avec le terminal Kumport au port d'Istanbul – Ambarli (2015), le nouveau petit terminal construit par Maersk à Vado – Savone (2016), la majorité du capital du manutentionnaire espagnol Noatum (2017) et l'achat du terminal de Zeebruges (2018). Si on ajoute des positions minoritaires à Anvers et Rotterdam, Cosco a réussi son ancrage européen.

De son côté, China Merchants Group, l'autre grand conglomérat chinois, a pris quelques positions dans le monde (Nigéria, Djibouti, Togo, Sri Lanka). C'est aussi

“ Ce déploiement des positions de Cosco échappe à l'analyse géopolitique, car il relève des affaires courantes des industries maritimes. ”

le coactionnaire depuis 2013 de l'entité de manutention de Terminal Link avec CMA CGM dans un très grand nombre de ports, mais il n'a pas de rôle effectif dans les opérations.

Paradoxalement, ce déploiement des positions de Cosco échappe à l'analyse géopolitique, car il relève des affaires courantes des industries maritimes. Peu de

cartes de rapport ou de presse comportent les noms de Valence, d'Ambarli ou de Zeebruges. À l'inverse, Trieste a fait son apparition. Un voyage officiel chinois en Italie a mis en avant ce partenariat dans cette ville et voilà le port de l'Adriatique sujet à conjecture. Le modeste engagement chinois pour une infrastructure ferroviaire locale n'a cependant pas (encore) trouvé concrétisation.

Peut-être l'attention se reportera-t-elle sur le port voisin de Rijeka dont l'appel d'offres (reporté en 2020) suscitait l'intérêt d'un consortium de sociétés portuaires chinoises? Encore une fois, il s'agit d'un petit

“ À chaque développement portuaire, qu'elle soit simplement évoquée ou véritablement engagée, la Chine est présente. ”

terminal, mais il est bien placé pour desservir l'Europe centrale. On verra le sort de cette concession en 2021. À chaque développement portuaire, qu'elle soit simplement évoquée ou véritablement engagée, la Chine est présente. Soit les promoteurs évoquent un intérêt chinois, soit le dossier est au menu d'une visite officielle, soit les entreprises chinoises sont directement impliquées. Il est néanmoins vrai que les ports ont souvent des positions stratégiques. Les articles de presse le soulignent et il arrive que la diplomatie américaine monte au créneau.

Ainsi, le nouveau terminal que va construire Shanghai International Port Group (SIGP) à Haïfa est situé dans un port fréquenté par l'US Navy. Le port de Sines au Sud du Portugal est effectivement proche de Gibraltar, à l'image des ports à construire en Tunisie et en Algérie du corridor transméditerranéen. Que cela soit en Asie ou en Europe, les ports sont toujours proches d'un passage stratégique. La Chine tentera donc de placer des pions, même vers l'ouest ses intérêts géostratégiques paraissent de plus en plus ténus. L'Europe

et le bassin méditerranéen constituent une sorte de troisième cercle. Le premier étant l'océan Pacifique occidental, le second l'océan Indien et l'Asie centrale.

## LES NRS EN EUROPE

Le Vieux Continent est-il concerné par les NRS? On l'a compris, ce concept ne couvre pas les flux physiques des conteneurs. Ces derniers sont réels et atteignent des proportions qui semblent vouées à croître encore. Cette année de crise sanitaire les a à peine réduits.

Seule une guerre commerciale pourrait avoir des effets, mais la partie productive de l'Europe qui vend à la Chine n'en veut à aucun prix. Notre dépendance aux biens chinois en tout genre est totale, que cela soit la conséquence des choix des distributeurs pour l'origine des produits ou des consommateurs pour leur prix. Néanmoins, encore une fois les NRS ne sont pas qu'un concept de mobilité des marchandises.

Elles constituent une aide au développement d'infrastructures piloté par l'État chinois et organisé par les entreprises chinoises pour le financement, la construction et la gestion opérationnelle selon les cas. D'abord organisées dans la proximité territoriale de la Chine en Asie et dans l'océan Indien, elles sont devenues un « patch diplomatique » sur les engagements chinois dans des infrastructures. Les États d'accueil y trouvent une voie plus rapide vers le développement, même au prix de faibles retombées locales et de l'endettement.

La Chine œuvre avec des régimes amis ou bien disposés à la modernisation très nécessaire des ports, routes, voies ferrées et ponts. Le syndrome de « l'éléphant blanc » du suréquipement et du surendettement flotte sur quelques projets, mais dans l'ensemble, l'intérêt économique est réel. La Chine est un bon relais face à l'affaiblissement des capacités des Occidentaux et des Japonais à soutenir le développement infrastructurel. Naturellement, les entreprises chinoises peuvent

être actives dans la gestion des outils construits. Elles peuvent aussi profiter pour se déployer en matière de logistique et d'industrie. Les Chinois sont pragmatiques et utilitaristes. Les NRS sont un partenariat intéressant, mais il ne faut pas pour autant le surinterpréter. L'Europe a une place limitée dans les NRS. Forcément, la diplomatie chinoise en Grèce, au Portugal, en Italie, en Europe centrale peut glisser le concept de NRS dans leurs échanges avec des gouvernements attentifs pour différentes raisons à Pékin. Cosco, China Merchants Group ou les sociétés portuaires prendront le

relais si elles obtiennent les concessions portuaires. Des rachats d'entités ne sont pas aussi à exclure. En France, le prochain terminal à conteneurs de Marseille, dont on ne connaît

« La Chine offre un "objet géopolitique XXL" avec les NRS. Elles racontent comment elle œuvre économiquement dans le monde avec le soft power d'une diplomatie du BTP. »

pas l'échéance, sera peut-être chinois.

Au-delà, la vie des affaires est souvent faite d'opportunité d'achat et la crise actuelle affaiblit des acteurs économiques. Les entreprises chinoises peuvent trouver des opportunités d'acquisition dans le secteur des transports et l'économie européenne reste ouverte. La notion d'intérêts stratégiques est à peine ébauchée par les pays et l'UE. Cependant, le concept de NRS peut aussi se retourner contre la Chine avec un slogan simple et pratique pour qualifier la mainmise chinoise. « Trop de Chine tue la Chine », pourrait-on dire.

La géopolitique est une science de la politique appliquée au territoire. L'économie des transports par sa dimension spatiale se prête à une approche géopolitique essentiellement à travers une géostratégie des flux (on l'a notamment vue pour les énergies). Avec la Chine, elle trouve un nouveau terrain notamment dans les positions portuaires. Elle offre un « objet géopolitique XXL » avec les NRS. Avertissons-les juste de ne pas leur faire dire trop de choses. Elles racontent comment la Chine œuvre économiquement dans le monde avec le soft power d'une diplomatie du BTP, mais n'oublions pas que ce sont les produits chinois qui ont en partie transformé le monde contemporain. ■

