

Les nouvelles routes de la soie et leur implication pour l'Europe

Conférence de Daniel SchaefferGénéral e.r.

Mardi 17 mars 2026 – UTL de Landerneau

Pour cette intervention, Daniel Schaeffer précise d'emblée qu'il élargira son propos au-delà du seul intitulé en abordant plus largement le maillage Chinois du continent Eurasiatique et au-delà. Fort de son expérience d'attaché de défense il a effectué des séjours en Thaïlande de 1986 à 1989, au Vietnam de 1991 à 1995 et en Chine de 1997 à 2000. Comme membre actif du groupe de réflexion Asie 21, ses travaux de recherche le conduisent à constater les ambitions de la Chine et à évaluer les risques de partenariat pour l'Europe compte-tenu du projet annoncé de Xi Jinping depuis 2013 et de la stratégie déployée.

Les routes de la soie dans l'histoire

La civilisation chinoise s'est développée à partir de Xi' an la capitale historique de la province du Shaanxi dans le centre de la Chine et autour du fleuve jaune, dont les alluvions fertiles ont favorisé l'essor agricole. Vieille de 4000 ans, elle est structurée à travers plusieurs grandes dynasties :

Les Han occidentaux : à partir de 206 av JC à 9 après JC

Le relief impose ses contraintes au dessin des routes qui épousent la géographie des lieux traversés. La soie est envoyée vers Samarcande mais aussi la porcelaine, le thé et autres épices par des caravanes de marchands à dos de chameau.

Les Han orientaux : de 25 à 220 après JC

Ce sont eux qui établiront les premiers contacts avec l'empire Romain. Puis les navigateurs Romains et Arabes prendront le relais pour l'acheminement des marchandises. Ils adopteront le Confucianisme comme idéologie.

La dynastie des Tang : de 618 à 907

C'est l'âge d'or de la civilisation Chinoise. Les barbares du nord sont contenus pendant la première période, les routes terrestres sont sécurisées. Elles le sont moins dans la deuxième partie. Les routes maritimes deviennent prépondérantes. C'est l'expansion vers l'ouest de la Chine et le développement de la route de la soie.

La dynastie des Ming : de 1368 à 1644

Elle est marquée par la personnalité de Zeng He, amiral eunuque musulman né au Yunnan. Il conduira 7 expéditions à 2 ans d'écart avec une flotte très dense puis établira des relations commerciales jusqu'à la côte est de l'Afrique. Zeng He est considéré comme un ambassadeur diplomate.

1^{er} octobre 1949 :

La République populaire de Chine est proclamée par Mao Zedong.

Le principe et la construction des nouvelles routes de la soie (NRS)

C'est un projet devenu programme annoncé par Xi Jinping en 2013. L'objectif consiste à relier les deux extrémités du continent Eurasiatique grâce à un vaste réseau d'infrastructures terrestres et maritimes. L'achèvement étant fixé au **1^{er} octobre 2049**, date du 100^{ème} anniversaire de la fondation de la République populaire de Chine.

Les nouvelles routes de la soie de 2013

LES NOUVELLES ROUTES DE LA SOIE

DE : Les grands axes de la nouvelle Route de la soie



Dans la réalité, ces nouvelles routes, terrestres comme maritimes, de la soie pour le 21^{ème} siècle n'entrent pas dans un plan d'aide au développement mais les projets qui se greffent tout au long se font par coopérations bilatérales avec les pays partenaires. Tout pays qui adhère est considéré comme partenaire intégré et impliqué dans le programme. Le groupe dirigeant est constitué d'ingénieurs, de

spécialistes des transports et de l'économie qui travaillent ensemble sous la direction de **Xi Jinping en personne**. Depuis 2017 des réorientations régulières sont mises en place. En 2025 : 146 pays participants sont enregistrés (193 membres ONU), 2/3 de la population mondiale est concernée. La crise Covid en 2020 fait chuter le développement des NRS mais dès 2021 les investissements repartent.

Derrière le terme idyllique des NRS

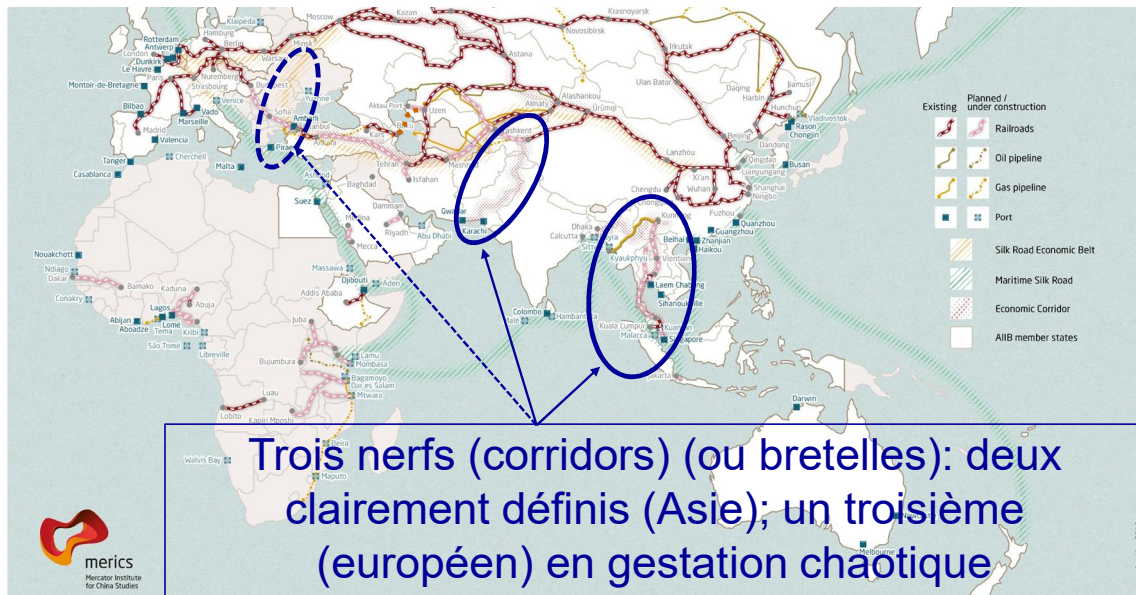
Les vraies raisons du programme servent l'économie Chinoise avant tout. Il faut exporter la production et la surproduction industrielle et en retour drainer les énergies nécessaires notamment les hydrocarbures pour son économie. Entre autres intérêts économiques on emploie la main d'œuvre à bon marché, on bénéficie de taxes locales réduites et de tarifs douaniers préférentiels et on tente de capter les capitaux fixes étrangers de haut niveau technologique.

Physionomie globale des NRS

La stratégie Chinoise à l'œuvre se fonde sur celle du jeu de Go et consiste à encercler. Il est difficile pour un occidental qui ne connaît pas parfaitement la culture et la langue de déjouer ses pièges. Le projet repose sur un faisceau de voies de communication formées de trois axes principaux, de bretelles et de corridors.

PHYSIONOMIE GLOBALE DES NRS

Une colonne vertébrale (**faisceau** de voies de communications) et des bretelles (corridors)



Trois corridors se dessinent : le corridor sud-est asiatique, pour arrimer l'Asie du sud-est à la Chine, le corridor pakistanais pour l'arrimer à la Chine, et un troisième

corridor en gestation vers l'Europe. Des terminaux tels des gares, des aéroports ou des ports sont aménagés, acquis ou en voie d'acquisition.

Arrimage des pays d'Asie du sud est

De 2017 à 2020 le commerce a été multiplié par 20. Faute de terres suffisantes pour son agriculture la Chine a besoin d'importer des produits alimentaires pour nourrir sa population, ce que lui apporte l'Asie du Sud-est. En retour elle leur fournit des technologies.

Arrimage de l'Asie Centrale

Le fond de l'accord nommé **Organisation de coopération de Shanghai(OCS du 15 juin 2001)** repose sur la lutte contre le terrorisme, le séparatisme, et l'extrémisme. Malgré le frein imposé au début par les Russes pour l'entrée des Chinois dans leurs compagnies pétrolières, l'acheminement est actuellement effectif. La Chine reçoit de la Russie les hydrocarbures par oléoducs. La jonction est finalisée en 2024. La Russie perdant de l'influence sur ses anciennes provinces soviétiques, les Chinois en regagnent.

ET L'EUROPE AU BOUT : TERMINAL - ABOUTISSEMENT DE LA DEFERLANTE DES PRODUITS CHINOIS



Les routes vers l'Europe empruntent l'axe nord transsibérien, l'axe Asie centrale qui traverse la mer Caspienne par ferry rail, et l'axe sud.

Les acquisitions préliminaires de terminaux stratégiques en Europe

Les NRS se sont préparées bien avant l'annonce de Xi Jinping en 2013. Les ambitions chinoises sur la France se sont soldées par un échec. Projet Eurocity à Châteauroux abandonné en 2023, idem pour les projets d'implantations industrielles à Salbris, puis le projet terra Lorraine dans la région de Thionville initié en 2012 mort en 2015. Les Chinois se tournent alors vers l'Allemagne utilisant Duisbourg et Hambourg comme portes principales d'entrée.

La Chine a investi dans 31 terminaux maritimes Européens pour la plupart comme opérateurs à part entière. Elle s'appuie sur trois fers de lance

**LE 1^{ER} FER DE LANCE: COSCO
(China Ocean Shipping Company)**



- Création: 2016 (fusion 2 Cies)
- 1^{er} armateur mondial en 2023
- Opérateur 37 ports; propriétaire 50 terminaux
- 527 porte-conteneurs/1417 navires tous types
- En croissance permanente depuis 2016

Université du temps libre de Landerneau
17 mars 2026

Général (2s) Daniel Schaeffer – Etudes risques Extrême Orient – Groupe de réflexion Asie21 (www.asie21.com) - danielschaeffer@yahoo.fr

**LE 2^{ème} FER DE LANCE:
China Merchants Ports Holding
mais HONG KONG**




- 5^{ème} opérateur portuaire mondial depuis 2018
- 25 pays, 41 ports
- Investisseur à 25% dans Le Havre, Montoir, Marseille

Université du temps libre de Landerneau
17 mars 2026

Général (2s) Daniel Schaeffer – Etudes risques Extrême Orient – Groupe de réflexion Asie21 (www.asie21.com) - danielschaeffer@yahoo.fr

LE 3^{ème} FER DE LANCE: Hutchison Port Holding mais enregistré à Singapour



About Us

Hutchison Port Holdings Trust ("HPH Trust") is the world's first publicly traded container port business trust.

**1^{er} opérateur mondial portuaire conteneurs depuis 2011
48 ports**

Université du temps libre de Landerneau
17 mars 2026

Général (2s) Daniel Schaeffer – Etudes risques Extrême Orient – Groupe de réflexion Asie21 (www.asie21.com) - danielschaeffer@yahoo.fr

Des couloirs Européens en gestation

Depuis 2012 avec la création d'un cadre de coopération tourné d'abord vers l'Europe de l'est 11 pays de l'UE sont visés et 5 en dehors. Une réunion annuelle de ce cadre se tient dans une capitale à tour de rôle. Les Européens de l'ouest accusent la Chine de tentatives de division par des manœuvres pour s'incruster. Et la méfiance s'est accrue depuis la visite en 2019 de Xi Jinping en Italie. A cette occasion *l'Italie déroge au point 3 portant sur le programme Sino Européen de connectivité. A elle seule, elle initie un début d'engagement de l'Europe, sans concertation préalable avec elle ! Et elle crée un point potentiel d'entrée de la Chine dans le programme de privatisation des transports ferrés européens. En 2024: Georgia Meloni annonce le non renouvellement de l'engagement italien.*

Le corridor économique du Pirée à l'Europe centrale jusqu'à Budapest assure en 2017 la liaison sur les anciennes voies mais les travaux n'avancent pas assez vite et en mai 2024 Xi Jinping se déplace pour faire pression afin de terminer les travaux à la date fixée. *La guerre en Ukraine a pour conséquences la suspension des investissements chinois sur l'axe nord pour une durée indéterminée, et le basculement des transports vers la route du sud.* Les trains continuent néanmoins leur passage sur les anciennes voies ferrées.

L'Europe réalise enfin que la Chine accentue sa prédation et tente de la vassaliser. Le pré engagement de l'Europe initié en 2015 est suspendu depuis fin 2019.

Les NRS maritimes

La Chine étend ses tentacules dans le monde en ciblant **le nord de l'océan Indien**. Elle tente de sécuriser les voies d'acheminement du pétrole provenant du Moyen Orient. Elle se heurte à la piraterie en golfe d'Aden. En mer rouge, elle n'est pas menacée par les Houthis en rébellion au Yemen mais ses gros transporteurs comme COSCO (1er armateur Chinois appartenant à l'état ; son siège social est à Shanghai) préfèrent, par mesure de précaution, contourner par le sud de l'Afrique. En territoire birman elle envisage de sécuriser l'oléoduc qui le traverse, de l'océan Indien vers la province du Yunnan en mettant en place des milices paramilitaires en parallèle de l'armée birmane. **Le segment cœur de l'océan Indien** où elle vise à sécuriser ses voies commerciales vers l'Afrique à l'aller et acheminer notamment le pétrole du Soudan au retour, ce qui lui impose les mêmes difficultés à savoir la piraterie au large de la Somalie et sa méfiance de la présence Américaine à Diego Garcia. Mais la Chine exerce son influence sur l'Afrique par de multiples moyens dont des campagnes sanitaires grâce à des paquebots aménagés qui séduisent les populations démunies.

Bagarres d'influence dans l'océan Indien

Une lutte d'influence s'exerce entre Inde et Chine aux Maldives, aux Seychelles et sur l'île Maurice. Mais aussi avec la France envers la Réunion, Madagascar et Mayotte. Djibouti point éminemment stratégique abrite aussi une base militaire Chinoise depuis juillet 2017.

Les NRS vers l'Afrique

Djibouti au carrefour des routes de la soie mérite qu'on s'y attarde

LA LIGNE VF DJIBOUTI - ADDIS – ABABA

- En complément de la présence chinoise à Doraleh
- 2011 – 2016: construction par 2 Cies chinoises
- 2018: entrée en service
- Opérateurs: les 2 chinoises pour 6 ans à/c 08/11/2017
- Fin contrat: 2023; engagement chinois tenu
- A partir de là, projet de mailler l'est de l'Afrique, aux normes ferroviaires chinoises



Economist.com

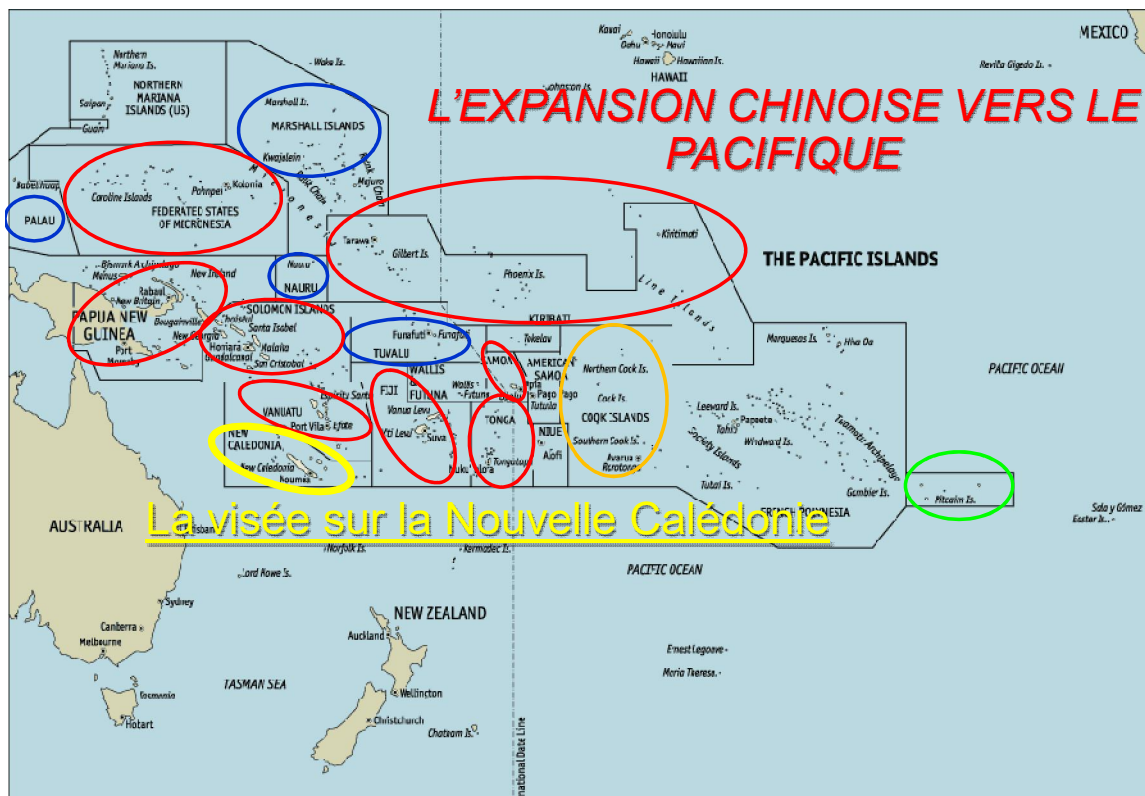
Université du temps libre de Landerneau
17 mars 2026

Général (2s) Daniel Schaeffer – Etudes risques Extrême Orient – Groupe de réflexion Asie21 (www.asie21.com) - danielschaeffer@yahoo.fr

Le continent Est Africain devient désormais une zone de circulation aisément empruntée par les Chinois grâce au maillage aux normes ferroviaires Chinoises.

Expansion Chinoise dans le Pacifique

La Chine exerce une forte stratégie d'influence sur les îles.



Université du temps libre de Landerneau
17 mars 2026

Général (2s) Daniel Schaeffer – Etudes risques Extrême Orient - Membre
du groupe de réflexion Asie21– danielschaeffer@yahoo.fr

Particulièrement intéressante pour ses réserves de nickel représentant les 2/3 des réserves mondiales, la Nouvelle Calédonie est convoitée. Lors du référendum de 2021, la Chine a tenté d'influencer les courants indépendantistes mais en vain. La Polynésie Française par sa situation géographique est aussi un tremplin potentiel vers l'Amérique Centrale et l'incursion dans l'Atlantique Ouest.

Avant cela la pénétration Chinoise en Polynésie Française

Celle-ci n'est pas récente. Le rapprochement sino-polynésien date de plus de 20 ans. D'abord par l'installation d'une diaspora relais, des jumelages pour sceller les amitiés entre les peuples, un consulat de Chine installé en 2007 et un institut Confucius en 2013. Une stratégie toute particulière doit être mise en évidence concernant **l'atoll d'HAO** situé à **1000 kms de Tahiti**. A proximité des anciens sites d'essais nucléaires Français, les Chinois investissent en 2012 dans le lancement d'une ferme aquacole aménagée (150 \$Mds investis). L'investisseur est exonéré de droits et taxes à l'importation sur 30 ans. Mais ce qui est le plus intéressant d'un point de vue stratégique c'est sa piste d'aviation longue de 3320 mètres.



Université du temps libre de Landerneau
17 mars 2026

Général (2s) Daniel Schaeffer – Etudes risques Extrême Orient - Membre
du groupe de réflexion Asie21– danielschaeffer@yahoo.fr

Le tremplin vers l'Amérique Centrale et l'Amérique Latine est en place.

Entrée dans l'Atlantique Ouest et l'Amérique du sud

La Chine tente le rapprochement avec les pays ostracisés par Washington, le Venezuela et Cuba, instaure des relations privilégiées avec le Brésil, soutient l'Argentine, provoque la rupture diplomatique entre les états d'Amérique Centrale et Taïwan mais surtout elle établit un fort point d'ancrage au Pérou (3^{ème} producteur mondial de cuivre). *L'exploit est la création d'un port en eaux profondes possédant 15 quais : le port de CHANCAY à 60 kms au nord de Lima (entre 2021 et 2024). Il est inauguré en 2024. L'investisseur majeur est COSCO et l'opérateur du port n'est autre que COSCO une fois encore.*

Les financements des investissements

Le financement est assuré par 2 organismes placés sous la tutelle de la RPC (République Populaire de Chine) : la SRIFF (Silk road infrastructure fund) strictement Chinoise, la AIIB (Asian infrastructure investment bank) est internationale. Cette dernière est composée de 70 actionnaires dont la France. Cependant la Chine possédant 26% des droits de vote est de ce fait majoritaire avec un droit de veto. *Le plan malin des opérations financières chinoises* consiste à impliquer le partenaire par contrat bilatéral de coopération. Le partenaire doit alors financer le projet pour moitié. Le discours de retours sur investissements est alléchant pour le partenaire qui, s'il

n'est pas capable de financer, est contraint d'emprunter parfois hélas au-delà de ses capacités de remboursement. Il tombe alors dans le piège de la dette. La gestion devient Chinoise et les pays surendettés perdent leur souveraineté.

Pour exemple :

La gestion du Pirée est détenue par COSCO (3^{ème} plus grande compagnie de porte-conteneurs au monde).

Le port en eau profonde d'Hambantota au Sri Lanka a été financé par un prêt chinois d'1,4 \$Md. Le remboursement étant impossible, en compensation la cession de la gestion du port revient aux Chinois pour 99 ans, à partir de décembre 2017.

Le port de Gwadar au Pakistan intéresse les intérêts commerciaux et militaires de la Chine. China Overseas Port Holding Company (COPHC) accroît les capacités du port entre 2013 et 2017, en retour la Chine obtient la gestion du port pendant 40 ans, tire 90% des revenus de l'activité commerciale portuaire et 85% des bénéfices.

Conclusion

La Chine a pris conscience de ses excès et de la méfiance qu'elle suscite. Elle module aujourd'hui ses exigences et renégocie les accords de prêts, elle subventionne de plus petits projets. Mais globalement la dette de l'ensemble des partenaires de la NRS demeure à \$1100Mds.

