

# **Les nouvelles « routes de la soie » chinoises, le Panama et l'Amérique latine**

mercredi 6 décembre 2017, par [VARGAS Oscar René](#) (Date de rédaction antérieure : 23 novembre 2017).

**Un accord Panama-Chine a été signé en juin 2017 dans le cadre du gigantesque projet « une Ceinture, une Route » devant tisser un réseau planétaire d'Est en Ouest.**

---

Actuellement la Chine dispose du produit intérieur brut (PIB) le plus élevé à l'échelle mondiale - calculé en parité de pouvoir d'achat - selon le classement World Factbook de la Central Intelligence Agency (CIA). Il est prévu que, en termes de PIB nominal, la Chine dépassera, aux alentours de 2020, à la fois l'Union européenne (UE) et les Etats-Unis, respectivement premier et deuxième. La Chine possède aujourd'hui les réserves de change les plus importantes, avec 3100 milliards de dollars, contre 775 milliards pour l'Union européenne (quatre fois moins) et 117,3 pour les Etats-Unis (26 fois moins).

Le président chinois Xi Jinping s'est engagé à « reconstruire » la Route de la soie en tant que corridor économique entre l'Est et l'Ouest. Il en a fait son grand pari stratégique. La Chine possède le réseau ferroviaire le plus étendu au monde, 112'000 kilomètres, dont plus de 20'000 kilomètres à grande vitesse. D'ici à 2025 sont prévus 15'000 kilomètres supplémentaires.

La Route de la soie est un gigantesque réseau de routes maritimes et terrestres portant le nom de : « La Ceinture et la Route ». L'initiative comprend des investissements, des financements, des accords commerciaux et des douzaines de zones économiques spéciales (ZES) d'un montant de 900'000 millions de dollars. Au total, la Chine veut investir pas moins de 4'000'000 millions de dollars dans 64 pays.

Son projet est le symbole de la nouvelle diplomatie de séduction déployée par Pékin pour conquérir ses voisins et faire du pays l'un des grands acteurs mondiaux, sinon le principal. Tout comme les Etats-Unis ont consolidé leur influence économique sur l'Europe avec le plan Marshall, créé pour promouvoir la reconstruction des pays détruits pendant la Seconde Guerre mondiale, Pékin a l'intention de construire un vaste réseau de transport de personnes et de biens, d'oléoducs et gazoducs et de câblage technologique pour exporter sa force économique à travers les confins de l'Asie, de l'Europe, de l'Afrique et de l'Amérique latine.

La Chine se développe rapidement comme « l'empire commercial » le plus étendu au monde. Il suffit de comparer avec le plan Marshall d'un montant de 800 milliards de dollars américains (en valeur actualisée) des Etats-Unis, contre les investissements de la Chine qui a déjà investi 300 milliards de dollars et prévoit d'investir un million de millions de dollars de plus au cours de la prochaine décennie. La Chine à elle seule a accordé plus de crédits aux pays en développement que la Banque mondiale.

Le projet intitulé « La Ceinture et la Route » a une composante terrestre, une autre maritime et une autre océanique. Les ZES constituent des garnisons commerciales dans les chaînes d'approvisionnement internationales au moyen desquelles la Chine peut protéger son commerce sans se charger d'une contrainte coloniale. Dans ce plan, il faut analyser le traité entre le Panama et la Chine.

Dans la stratégie chinoise de croissance, l'Europe joue un rôle fondamental à la fois comme marché pour les produits chinois et pour l'acquisition de haute technologie et la coopération sur des questions prioritaires telles que l'environnement. Par conséquent, la nouvelle Route de la soie terrestre se compose de deux bras principaux avec une multitude de terminaux et de routes adjacentes.

Le premier, basé sur le tracé des vieilles caravanes (et toujours sans tracé définitif), est le plus conflictuel, car il traverse des zones d'instabilité marquée en Asie centrale et au Moyen-Orient. Les guerres en Afghanistan et en Syrie ralentissent cette route terrestre ; la pauvreté, la méfiance et l'absence presque totale d'infrastructures dans certains de ces pays, tels que le Kirghizistan et le Tadjikistan.

La Chine a réussi, en décembre 2015, à établir une liaison à grande vitesse entre Pékin et la capitale de sa province la plus occidentale, Urumqi (Xinjiang). Le projet ferroviaire que la Chine caresse unirait Urumqi (Chine) à Sofia (Bulgarie), en passant par le Kirghizstan, le Tadjikistan, l'Ouzbékistan, le Turkménistan, l'Iran et la Turquie. La tactique pour que ces pays autorisent la pose de rails et la construction de routes ainsi que de pipelines consiste à engager des milliards de dollars dans chacun d'eux pour financer divers projets.

Le deuxième bras, à travers la Russie et le Kazakhstan, est déjà opérationnel, mais nécessite une modernisation. Actuellement, il y a des trains réguliers de passagers et de marchandises entre Pékin et Moscou qui prennent six jours et demi. Mais la Chine a déjà investi 6 milliards de dollars pour la construction du train à grande vitesse Moscou-Kazan, des travaux évalués à 24 milliards de dollars qui, plus tard, devront permettre la liaison entre la capitale russe et la Chine à travers le Kazakhstan ; ce qui réduira à 33 heures la durée du voyage Moscou-Pékin.

L'initiative « La Ceinture et la Route » intègre également la dimension maritime. Comme la Route de la soie terrestre, la route maritime a aussi plusieurs branches principales, avec une multitude de branches adjacentes. Elles quittent la province du Fujian, au sud-est, traversent la mer de Chine méridionale, pénètrent dans l'océan Indien et atteignent la Corne de l'Afrique. L'un d'entre elles se dirige vers le nord à travers la mer Rouge et la Méditerranée jusqu'à Venise. L'autre pointe en direction de Dar es Salaam (Tanzanie) et de la côte sud-est de l'Afrique. Le troisième bras est en direction de l'Amérique latine.

Suite à l'accord d'Etat entre le Panama et la Chine - signé le 17 novembre 2017 - le Panama adhère à l'initiative chinoise de la Route de la soie et à l'initiative maritime de la Route de la soie du XXI<sup>e</sup> siècle (Accord 14) et devient la troisième branche maritime de l'initiative « La Ceinture et la Route ».

A mon avis, lorsque le Panama est bénéficiaire par la Chine de la clause de la nation la plus favorisée, il annule la possibilité de la construction d'un canal interocéanique à travers le Nicaragua. Est prévue la possibilité de financer à l'avenir de grands projets d'infrastructure : par exemple, la quatrième écluse du canal de Panama. Dès lors, le traité Ortega-Wang [datant de 2013, entre D. Ortega et l'homme d'affaires Wang] ressemble au traité Chamorro-Bryan [de 1914] en ce sens qu'il ne sert qu'à obtenir un droit spécifié (un « brevet ») pour construire un canal au travers du Nicaragua afin que personne d'autre ne le puisse.

La Route de la soie maritime peut donner un coup de fouet définitif à un certain développement de l'Afrique. Depuis le début de cette décennie, la Chine est le principal partenaire commercial du continent noir, la Chine veut doubler le volume d'affaires d'ici à 2020. En 2015, les investissements du géant asiatique en Afrique ont approché 25'000 millions de dollars. Plus de 2000 entreprises chinoises sont présentes au sein de différents pays dans des secteurs tels que les mines, les ressources pétrolières et autres, les infrastructures, la construction, l'agriculture, les textiles et autres produits manufacturés.

La Route de la soie maritime vise à créer de grandes infrastructures portuaires qui, selon un rapport du Pentagone, serviraient non seulement à des fins commerciales, mais dont le but ultime serait de soutenir l'ambition de la Chine de devenir une puissance navale.

L'une des grandes bases de la route terrestre de la politique « La Ceinture et la Route » est le Pakistan. Il est prévu que son territoire serve à unifier les routes maritimes et terrestres à travers un chemin de fer qui traversera le Pakistan du port de Gwadar, à l'extrême sud-ouest, jusqu'à l'extrémité nord-est, pour rejoindre le réseau ferroviaire chinois.

La Chine semble avoir trouvé sa pierre philosophale sur la Route de la soie. Si en 2013, le président Xi Jinping a surpris tout le monde avec le projet de revitaliser l'ancienne route des caravanes de chameaux, quatre ans plus tard, il prévoit non seulement d'unir la Chine et l'Europe avec un vaste réseau de trains, de véhicules et de navires. L'Asie centrale, le Moyen-Orient, l'Asie du Sud-Est et l'Afrique de l'Est sont intégrés, mais aussi l'Amérique latine.

La Chine est passée d'un rôle secondaire à un acteur fondamental pour comprendre la dynamique économique et commerciale de la région latino-américaine. En 2010, les investissements chinois en Amérique latine se sont élevés à 31'720 millions de dollars. A la fin de 2016, les investissements chinois s'élevaient à 113'662 millions de dollars. Autrement dit une augmentation de 81'942 millions de dollars américains.

A la fin de 2016, les investissements chinois étaient concentrés dans trois pays : le Brésil (54'849 millions de dollars EU), le Pérou (12'372 millions de dollars EU) et l'Argentine (10'587 millions de dollars EU). Ces trois pays représentent 71% des investissements chinois en Amérique latine.

En Amérique latine, le projet chinois consiste à construire une ligne ferroviaire reliant les océans Atlantique et Pacifique par le Brésil et le Pérou, ce qui révèle l'intention de la Chine de devenir le premier partenaire commercial de l'Amérique latine, ainsi que son aspiration à être une puissance mondiale. Les échanges commerciaux entre la Chine et l'Amérique latine ont été multipliés par 22 au cours de la dernière décennie, et les énormes investissements de Pékin prédisent qu'ils continueront de croître.

Le train prévu reliera le port brésilien d'Açu (à 315 kilomètres au nord de Rio de Janeiro, en pleine expansion, pour devenir le troisième plus grand au monde et le premier en Amérique latine) au port péruvien d'Ilo (1200 kilomètres au sud de Lima).

Cette Route de la soie transocéanique raccourcira considérablement le temps des échanges commerciaux. Maintenant, les produits sud-américains doivent passer par le canal de Panama et, à partir de là, ils doivent encore naviguer quelque 30 jours pour atteindre le port de Tianjin (au sud de Pékin).

Les relations économiques entre la Chine et l'Amérique latine ont été si rapides que celle-ci est devenue le deuxième partenaire commercial, avec 263,6 milliards de dollars en 2014. Cela signifie qu'elle a dépassé l'Union européenne et ne se trouve que derrière les Etats-Unis.

Entre 2005 et 2013, la Chine a accordé 102'000 millions de dollars de prêts à la région latino-américaine. Pékin a trouvé en Amérique latine le cadre approprié pour sa diplomatie de séduction : 600 millions d'habitants et une classe moyenne relativement importante qui représente un marché important pour des produits à bas prix ainsi que pour une industrie technologique. Le projet entrepris par Xi Jinping pour revitaliser l'ancienne Route de la soie a déclenché toutes les alarmes à Washington.

La nouvelle Route de la soie joue également un rôle fondamental dans le mariage de complaisance entre la Chine et la Russie. « Si la Chine parvient à relier son industrie florissante avec le cœur terrestre d'Eurasie, avec ses vastes ressources naturelles, alors il est possible que, comme l'avait prédit en 1904 [le géographe britannique] Halford Mackinder, un empire de classe mondiale soit en vue », alerte l'historien de l'Université du Wisconsin-Madison (Etats-Unis) Alfred McCoy.

« La meilleure victoire est de gagner sans combattre et c'est la distinction entre un homme prudent et un ignorant », explique Sun Zi dans son livre *L'art de la guerre*, dont la philosophie régit les relations extérieures de la Chine.

### **Oscar René Vargas**

---

#### **P.-S.**

\* « La Route de la soie et Panama ». Article écrit le 23 novembre 2017 ; traduction A l'Encontre : <http://alencontre.org/asia/chine/la-route-de-la-soie-et-panama.html>

\* Oscar René Vargas est un économiste vivant au Nicaragua. Il a publié de nombreux ouvrages sur l'Amérique centrale. Le site A l'Encontre a déjà publié diverses de ses contributions. (Réd. A l'Encontre).