



**From Europe to ASIA and Asia to Europe Madrid 2024  
Summit**



**“Quelle stratégie d’interconnexion avec l’Orient et l’Asie (fret, passagers, numérique) ?”**

# SOMMAIRE

<b>I) Introduction</b> .....	p.3
<b>II) Entrée en matière et contexte historique récent</b> .....	p.5
<b>III) Les réseaux de transports</b> .....	p.6
A. Par voie maritime	
B. Par voie terrestre	
<b>IV) Numérique</b> .....	p.10
A. Infrastructures de communication	
B. Cybersécurité	
<b>V) Limites : valeurs humaines et besoins écologiques</b> .....	p.13
A. Durabilité environnementale	
B. Promotion des valeurs partagées	
<b>VI) Conclusion</b> .....	p.17
<b>VII) Bibliographie</b> .....	p.18

## I) INTRODUCTION

Les Nouvelles Routes de la Soie, initiées par la Chine pour promouvoir les échanges économiques et l'interconnectivité avec d'autres régions, soulèvent des préoccupations qui vont au-delà des simples considérations économiques. L'expansion rapide des infrastructures de transport et d'énergie associées à ces routes crée des vulnérabilités potentielles, nécessitant une collaboration renforcée en matière de sécurité. Les projets d'infrastructures massifs, tels que les ports, les voies ferrées et les pipelines, sont des cibles potentielles d'attaques physiques, mettant en lumière l'importance de la cybersécurité dans un contexte géopolitique complexe. Des événements récents, tels que des cyberattaques visant des infrastructures critiques liées aux Nouvelles Routes de la Soie, soulèvent des questions sur la manière dont les pays de l'Orient et de l'Asie peuvent collaborer pour protéger ces projets contre des menaces physiques et numériques.

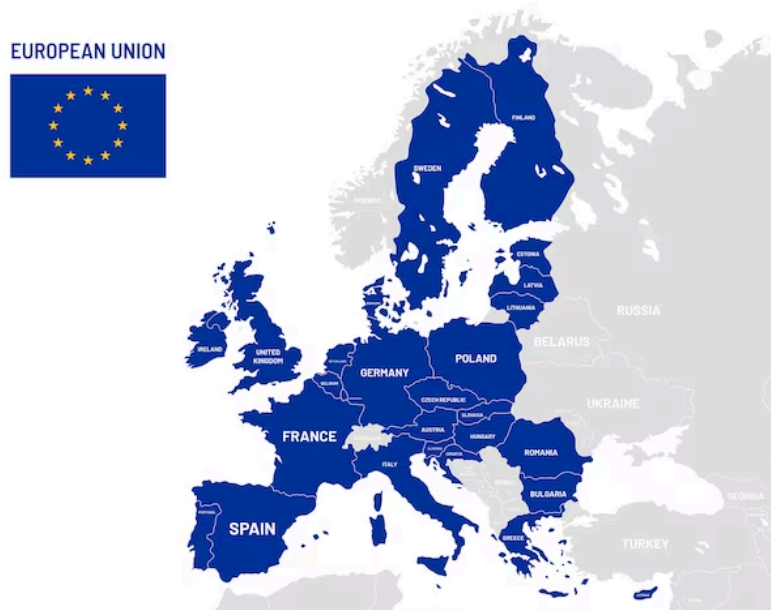
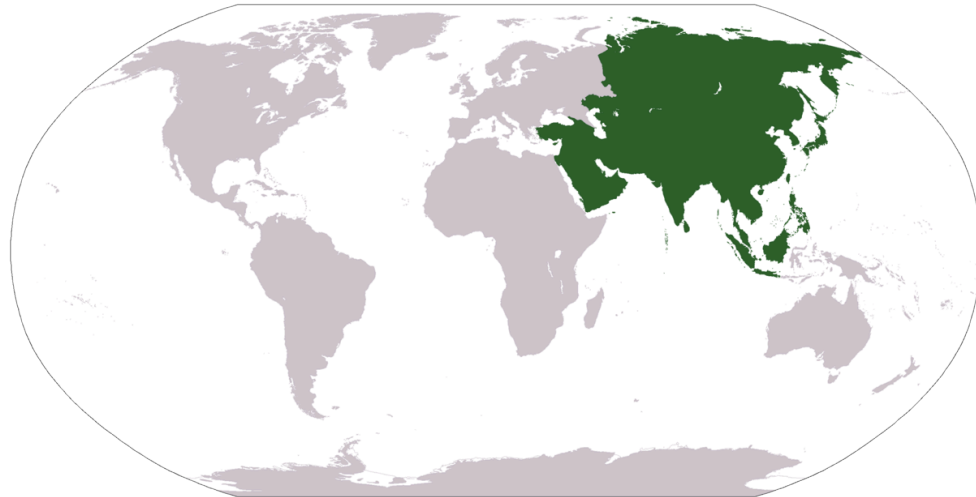
Effectivement, l'interconnexion millénaire entre l'Occident et l'Orient, tracée par des réseaux d'échanges complexes, s'ancre profondément dans les sillons historiques des légendaires routes de la soie. Ces itinéraires transcontinentaux, érigés dès le II<sup>e</sup> siècle avant notre ère, ont créé des carrefours où peuples, cultures et marchandises convergent, établissant un réseau d'influence qui transcendait les barrières géographiques. Au cœur de ces échanges, les Routes de la Soie ont tissé des liens intellectuels et culturels durables, transportant bien au-delà des biens matériels : des connaissances, des idées philosophiques et religieuses ont tracé une cartographie invisible mais puissante entre l'Asie et l'Europe.

Les grandes explorations maritimes des XV<sup>e</sup> et XVI<sup>e</sup> siècles, incarnées par des figures telles que Vasco de Gama, ont ensuite intensifié cette interconnexion en ouvrant des routes maritimes directes entre les continents. Le contournement du cap de Bonne-Espérance a ouvert de nouvelles voies maritimes, inaugurant une ère d'échanges directs. Ces interactions n'ont pas seulement redéfini les cartes géographiques, mais ont également laissé des empreintes indélébiles dans les sphères artistiques, scientifiques et politiques.

L'impact de ces routes a été particulièrement marqué au XIX<sup>e</sup> siècle avec l'émergence de la "Route du Thé", reliant les plantations chinoises aux ports européens et influençant considérablement l'économie mondiale. Le XX<sup>e</sup> siècle a apporté son lot de changements avec les "Routes du Pétrole", effectivement, la découverte des ressources au Moyen-Orient a redessiné les routes commerciales, ajoutant une dimension cruciale aux relations économiques.

Ces voies historiques ont été des théâtres de rencontres culturelles, d'échanges scientifiques et de transferts technologiques, mais ont aussi été des arènes de conflits géopolitiques entre puissances rivales. Aujourd'hui, bien que les itinéraires aient évolué avec la mondialisation, l'héritage persistant de ces routes commerciales continue de sculpter les dynamiques économiques et politiques entre l'Occident et l'Orient. Comment développer la connexion entre l'Europe et l'Asie? Quelles sont les limites auxquelles les pays font face? Comment allier sécurité et prospérité entre ces deux zones économiques cruciales? Nous

verrons que les coopérations entre l'Europe et l'Asie sont diverses (routes géographiques, réseau numérique...) et les possibles extensions envisageables, mais également que certaines limites fragilisent ces connexions ce qui nécessite une coopération durable.

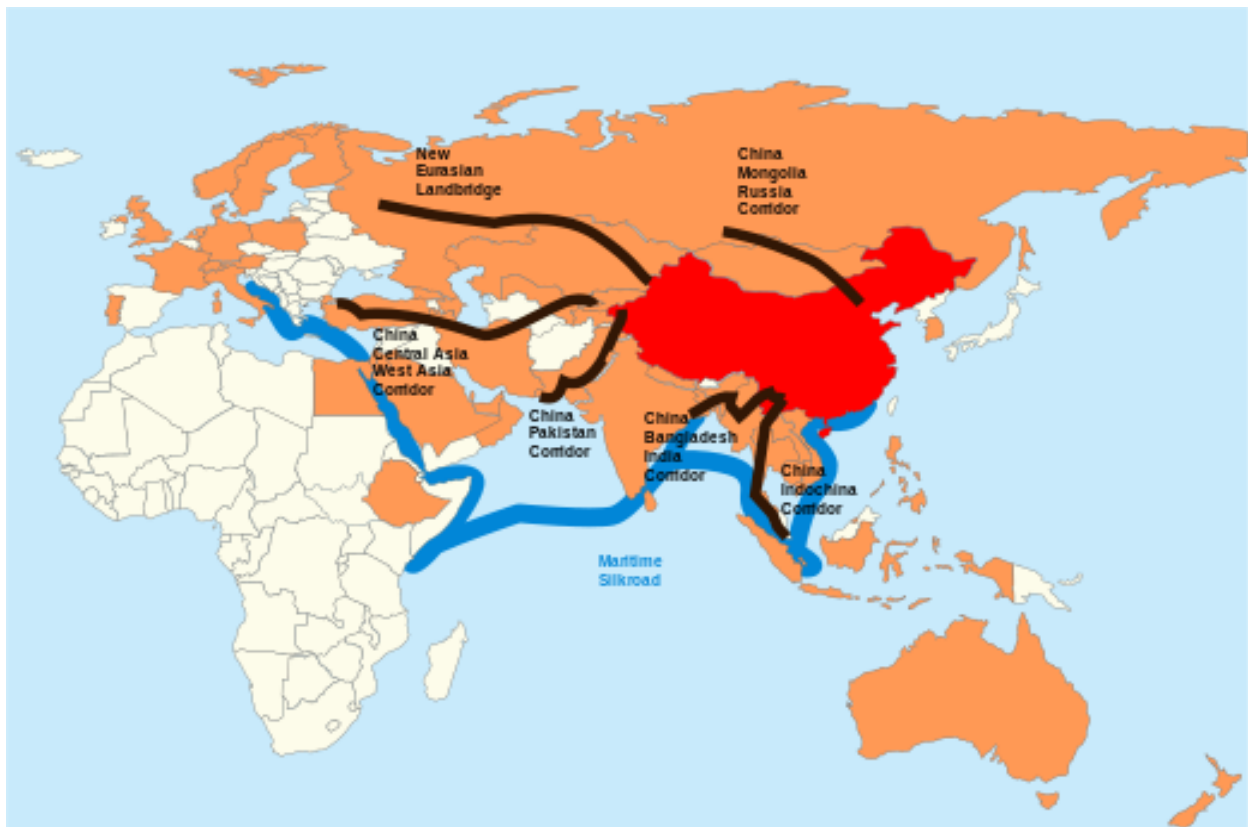


## II) ENTRÉE EN MATIÈRE: CONTEXTE HISTORIQUE RÉCENT

Les Nouvelles Routes de la Soie, modernisées par la Chine entre 2013 et 2015, prennent forme avec des réalisations notables à travers une évolution significative. Le premier train reliant Zhengzhou à Hambourg en 2013 marque le début du projet, créant ainsi une importante liaison ferroviaire entre la Chine et l'Europe. La fondation de la Banque asiatique d'investissement dans les infrastructures (BAII) en 2014 est un exemple de la volonté de la Chine de changer l'ordre économique mondial. En 2015, la Chine a augmenté sa flotte maritime en louant le port de Gwadar au Pakistan, ce qui a consolidé le corridor sino-pakistanaï. De son côté, le Japon a répondu en lançant un partenariat pour des infrastructures de haute qualité.

En 2016 et 2017, les Nouvelles Routes de la Soie ont connu une consolidation et une redéfinition stratégique importantes. La Chine a acquis le port du Pirée à Athènes en 2016, mettant en avant son expansion économique en Europe. Lors du Premier Forum des routes de la soie pour la coopération internationale en 2017, le projet a été officialisé sous le nom de l'Initiative de la ceinture et de la route (BRI). La BRI est incluse dans la Constitution chinoise cette même année, mettant en évidence son rôle crucial dans la politique nationale.

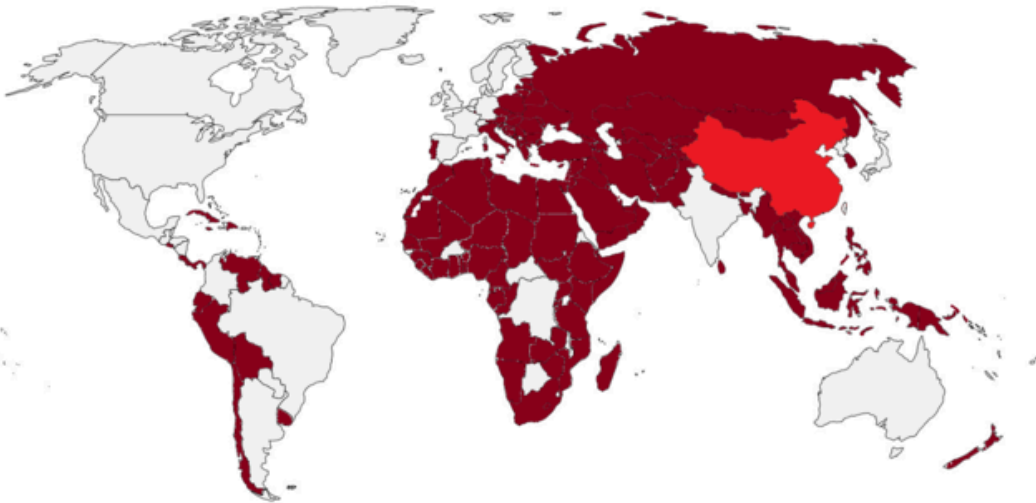
La diversification des initiatives chinoises et des réponses internationales se reflète dans les années 2018 à 2023. En 2018, la Chine a publié un livre blanc sur sa politique en



Arctique ainsi que des contrats pétroliers à terme en yuans, ce qui a élargi l'influence des Nouvelles Routes de la Soie. Le projet de port de Bagamoyo en Tanzanie a été abandonné en 2019, lors du deuxième Forum des routes de la soie. Les nations occidentales, y compris l'Australie, le Japon et les États-Unis, répondent en mettant en place des initiatives telles que le « Blue Dot Network » et « Build Back Better World », qui visent à proposer des



(Indonésie, Inde, Philippines), et même en Europe (Géorgie, Grèce et maintenant Italie). De nouveaux itinéraires se déploient vers l'Afrique de l'Ouest et du Nord ainsi que vers l'Amérique latine. L'Arctique intéresse aussi la Chine, pourvoyeuse de capitaux dans la mise en valeur des ressources de la région.



*États membres de la nouvelle route de la soie en 2019. La Chine est en rouge clair et les autres membres en rouge foncé.*

La Lloyd's List, revue spécialisée sur les transports maritimes, note qu'avec une enveloppe de 1.400 milliards de dollars américains est consacrée aux infrastructures, soit 12 fois plus importante que le montant du plan Marshall. Il n'est donc pas question d'une simple route commerciale. En effet, ce projet procède de diverses volontés extérieures.

Il est d'abord question de pouvoir commercer en évitant les voies maritimes qui sont sources d'insécurité avec la piraterie que l'on y trouve surtout au niveau du détroit de Malacca et de la corne africaine. Pour cela, la Chine souhaiterait construire un canal traversant la Thaïlande et reliant l'océan Indien et l'océan Pacifique, ce qui lui permettrait de disposer de sa propre voie de navigation vers l'Europe, en contournant le détroit de Malacca. En effet, face à l'insécurité qui règne sur certaines routes maritimes, notamment au Moyen-Orient, dont la Chine dépend pour son approvisionnement en hydrocarbures, il s'agit de s'assurer d'autres possibilités et d'intervenir dans la sécurité de ces passages. C'est le sens de la création de tout un réseau de ports maritimes dont Gwadar, à l'ouest du Pakistan, située sur la péninsule du Baloutchistan. La région est située à un carrefour stratégique pour les intérêts chinois, entre le détroit d'Ormuz et la mer Rouge à l'ouest, l'Inde et le Sri Lanka à l'est. Le port est également un débouché au corridor économique Chine-Pakistan.

La Chine cherche aussi à diversifier ses sources d'approvisionnements et à construire de nouvelles infrastructures. C'est le sens d'un gazoduc Chine-Turkménistan, inauguré en 2009. Il connecte le Turkménistan à la Chine via le Xinjiang et achemine environ 30 % de la consommation chinoise de gaz naturel. Une autre raison tient de la volonté de désengorger les ports chinois qui ont fait passer en 2015 près de 182.000.000 de conteneurs standards.

La Chine veut la prééminence. Elle ne veut plus dépendre et transiter par des routes commerciales sous influence américaine, comme le vital détroit de Malacca, où transite une grande partie des échanges maritimes mondiaux. Elle souhaite un réseau dont elle est le centre, le financeur et le principal bénéficiaire comme le canal qu'elle souhaite construire en Thaïlande. Quoi qu'il en coûte. En une décennie, elle débloque près de mille milliards d'euros pour financer des projets dans les infrastructures de transport, d'énergie et de télécommunications, entre autres. Elle crée un réseau complexe de corridors terrestres et de routes maritimes. Elle parvient à faire signer des accords de participation aux « nouvelles routes de la soie » à plus de 150 États.

Enfin, la Chine voit en l'Afrique le marché de demain. Celui qui remplacera la demande européenne et américaine, en berne. Le continent africain est friand d'investissements chinois. Il a un besoin vital d'infrastructures occasionnant la contraction de dettes. En effet, la Chine cofinance généralement ces infrastructures mais exerce une pression sur les pays. Ainsi, en 2017, le Sri Lanka a dû céder le port de Hambantota à la Chine, afin d'obtenir les fonds visant à rembourser la dette contractée pour construire des infrastructures. Suite à une longue guerre civile, l'État s'est retrouvé très affaibli économiquement, et politiquement par le massacre de milliers de Tamouls. La Chine est alors l'un des seuls soutiens de l'État. Elle a alors financé un port de commerce à Hambantota et prêté au Sri Lanka plusieurs milliards de dollars mais à un taux de remboursement élevé. L'État se retrouve alors extrêmement endetté et incapable de rembourser Beijing. L'exploitation du port de Hambantota est alors temporairement cédé à la Chine, qui sera souveraine sur ce territoire pendant 99 ans.

## **B. Par voie terrestre :**

En parallèle des routes maritimes existantes, les principaux vecteurs de ces nouvelles routes sont attachés à des axes ferroviaires et routiers puisque la Chine a besoin d'importer en grande quantité et de manière sécurisée, que ce soit du pétrole et du gaz depuis le Moyen Orient et la Russie ou des matières premières en provenance d'Afrique par exemple. Dévoilé en 2013, ce projet pharaonique englobe 68 pays à travers le monde. Ces routes sont constituées, à terme, de six corridors qui mèneront sur diverses parties de l'Europe ainsi que sur l'Afrique de l'Est. Officialisée en 2015, dans un climat géopolitique tendu entre la Chine et les États-Unis, cette nouvelle infrastructure d'échanges intermodaux a pour vocation d'être un véritable projet évolutif qui deviendra un nouveau cadre de référence pour la mondialisation.

De plus, ce qui est mis en avant par le pouvoir chinois, c'est la réduction drastique des temps de transport envisageables : le record actuel entre l'Allemagne et la Chine est de 12 jours en train contre 30 jours en bateau. Un autre exemple parlant est le trajet réalisé le premier janvier 2017 par un train de la Deutsche Bahn de 34 conteneurs, parti de Jiwu en République Populaire de Chine à destination de Londres. Il a mis dix-huit jours de trajet seulement. Certains analystes optimistes parlent même de la possibilité de passer sous la barre symbolique des 15 jours pour des trajets ferroviaires ou routiers.

Les routes continentales permettent de se soustraire à l'influence étasunienne sur la zone qui est de plus en plus une région à fort risque conflictuel. Ces nouvelles voies de transit de



flux commerciaux ont plusieurs avantages non négligeables.

Tout d'abord ils permettent une solution alternative efficace au trafic maritime en cas de blocage, comme avec Suez, de conflit sur l'axe d'un trafic, etc.

Ensuite, le passage par la terre permet également d'éviter les actes de pirateries en mer qui sont monnaie courante sur le détroit d'Ormuz, le golfe d'Aden ou encore le détroit de Malacca. Ces voies permettent en ce sens de sécuriser les approvisionnements.

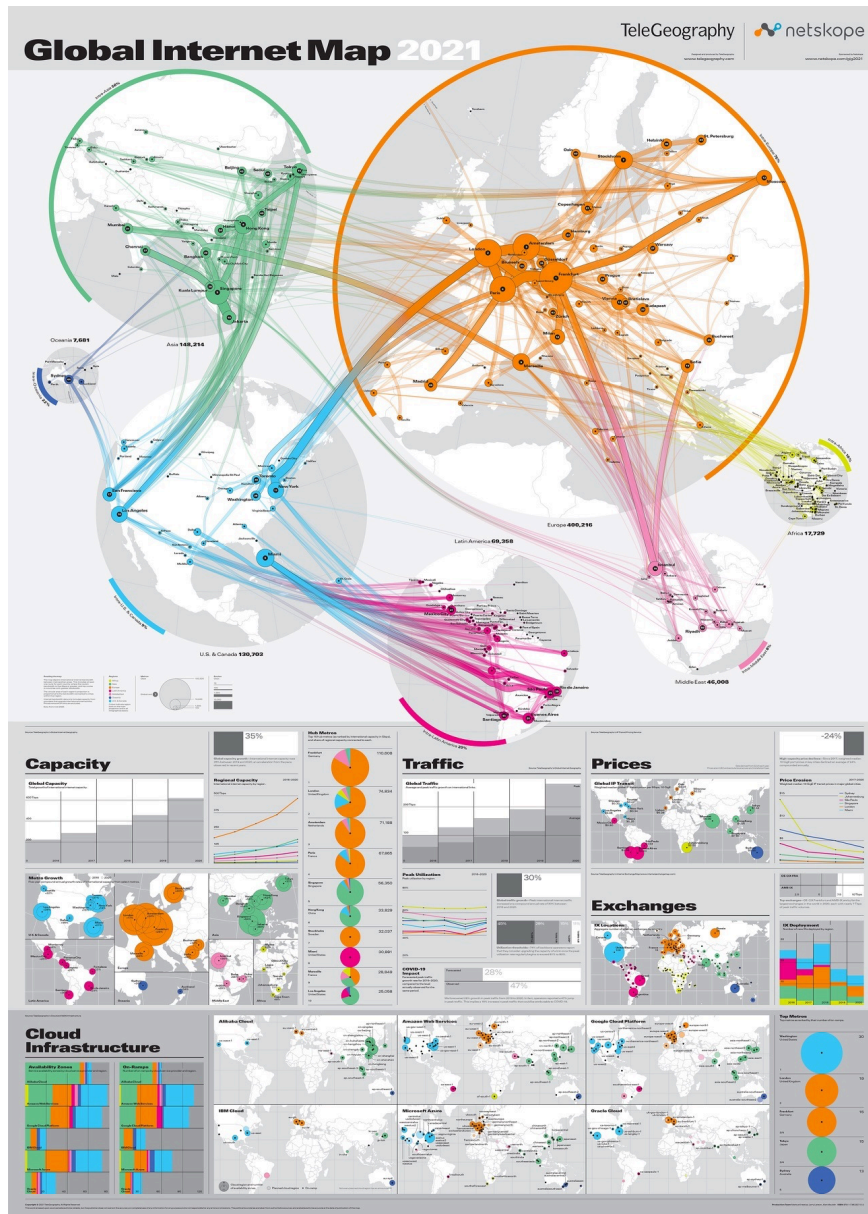
Le principal objectif affiché par la Chine est d'encourager la coopération internationale et la collaboration entre les pays impliqués dans le projet. En réalité, selon certains experts, la Chine cherche surtout à soutenir les exportations de produits et équipements chinois et à contrôler les chaînes logistiques. Par ailleurs, la Chine souhaite faciliter les échanges en améliorant la coopération douanière avec les pays situés sur les nouvelles routes, par le biais d'une reconnaissance mutuelle des réglementations douanières

La Chine a désormais une nouvelle arme : celle de la dette, dont elle n'hésite pas à se servir dans les points stratégiques pour son projet des nouvelles routes de la soie. Ce n'est pas le seul cas d'un pays financièrement dépendant de la Chine, incapable de rembourser son emprunt. En outre, cette dépendance financière entraîne une dépendance politique, explique Tanguy Struye. « La Chine exerce aujourd'hui des pressions importantes sur ces pays qui dépendent économiquement d'elle pour qu'ils votent dans les institutions internationales en faveur de la Chine, par exemple au sein de la Commission des droits de l'homme à l'ONU. ».

Les investissements s'effectuent ainsi dans le cadre de négociations bilatérales entre la Chine et les pays concernés. Ce mode de relation met la Chine en position de force face à des pays qui sont en quête d'investissements étrangers et qui doivent négocier un accord dans un contexte de poids économiques très déséquilibrés.

## IV) AVEC UN MONDE DE PLUS EN PLUS INFORMATISÉ, UNE COOPÉRATION AUX ABORDS DU RÉSEAU NUMÉRIQUE SE DÉVELOPPE

### A. Afin de numériser les interconnexions, il est nécessaire de développer des infrastructures de communication



Il existe déjà de nombreuses infrastructures de communication qui témoignent de la nécessité que celles-ci représentent. Souvent, les infrastructures de communication sont sous la forme de câbles sous-marins. Par exemple, le câble sous-marin SEA-ME-WE 6 relie l'Europe à l'Asie du Sud-Est en passant par des pays tels que la France, l'Italie, l'Égypte, l'Arabie saoudite, l'Inde et la Malaisie, entre autres. En ce qui concerne les réseaux terrestres, le projet Trans-Eurasian Information Super Highway (TASIM) traverse plusieurs pays eurasiens, tels que la Russie, le Kazakhstan, la Turquie, entre autres, et établit un corridor de fibre optique pour

encourager une connectivité Internet rapide et fiable dans la région. Ces infrastructures actuelles témoignent de la collaboration entre plusieurs pays eurasiens pour améliorer leur connectivité numérique.

Actuellement, même si la coopération Eurasie dispose d'une infrastructure de communication diversifiée, des efforts supplémentaires sont nécessaires pour renforcer la connectivité Internet rapide et fiable entre l'Europe et l'Asie. En investissant dans des liaisons sous-marines avancées telles que le projet Arctic Connect, la Russie pourrait jouer un rôle important en tant que pont entre les deux continents. Le projet de câble sous-marin

proposé permettrait une connexion plus rapide et directe entre l'Europe du Nord et l'Asie en passant par la Russie. Or, avec les récents événements concernant la guerre en Ukraine, les relations entre l'UE et la Russie sont tendues. Ainsi, la coopération est fragilisée. La Chine, en tant que puissance technologique, pourrait intensifier ses efforts pour promouvoir la connectivité numérique le long de la Belt and Road Initiative (BRI). Des investissements dans des infrastructures de communication de pointe, telles que des câbles sous-marins et des réseaux terrestres, pourraient renforcer le volet numérique de ce projet, qui vise à renforcer les liens économiques entre l'Europe et l'Asie. De plus, il serait bénéfique pour l'Union européenne de promouvoir des initiatives à l'échelle internationale, comme la création de plus de câbles sous-marins reliant l'Europe à l'Asie du Sud et de l'Est. Une collaboration étroite entre les États membres de l'UE, comme l'Allemagne, la France et les Pays-Bas, pourrait stimuler ces initiatives. Si les câbles sous-marins sont vivement considérés, c'est car ils ont prouvé leur efficacité. Effectivement, le projet MAREA, qui relie les États-Unis et l'Espagne via un câble sous-marin avec la participation de Microsoft et Facebook, est un exemple de collaboration numérique réussie. Selon des succès de ce type, il serait possible d'étudier des modèles similaires dans le contexte eurasiatique, en impliquant des entreprises technologiques, des fournisseurs de services Internet et des gouvernements.

Ces améliorations en termes d'infrastructures facilitent le commerce entre ces 2 régions clé. Effectivement, de nombreuses plateformes numériques lient l'Europe à l'Asie. Prenons le cas de la plateforme chinoise de commerce électronique Aliexpress qui peut atteindre plus efficacement les consommateurs européens. Cette fluidité dans le commerce électronique encourage non seulement la croissance des transactions transcontinentales, mais favorise également l'émergence de modèles commerciaux novateurs, renforçant ainsi les relations économiques bilatérales.



Par ailleurs, la fusion des infrastructures numériques favorise l'avancement technologique en facilitant le partage rapide des informations. Des chercheurs européens et asiatiques travaillant dans le domaine de l'intelligence artificielle, tels que l'Allemagne et le Japon, peuvent bénéficier de connexions Internet rapides pour mener des recherches ensemble. Des progrès importants sont réalisés grâce à cette collaboration, qui place l'Europe et l'Asie en tant que centres technologiques importants.

Ainsi, le renforcement des infrastructures de communication entre l'Europe et l'Asie est une étape cruciale pour favoriser le commerce électronique, établir des partenariats commerciaux et encourager l'innovation technologique. Cette démarche n'est pas seulement une question de connectivité, mais une stratégie stratégique visant à créer un environnement propice aux échanges économiques et à la croissance mutuelle. Investir dans ces infrastructures devient donc impératif pour promouvoir une collaboration dynamique entre l'Europe et l'Asie, renforçant ainsi les liens économiques et technologiques entre ces deux régions clés.

## **B. La cybersécurité est cruciale pour assurer la sécurité des échanges numériques**

En raison de la dépendance croissante des sociétés modernes aux technologies de l'information et de la communication, la cybersécurité représente un enjeu majeur dans le monde contemporain. Les cyberattaques peuvent causer de graves dommages comme des perturbations économiques et même des menaces à la sécurité nationale. Les secteurs essentiels tels que l'énergie, les services de santé, les services financiers et les infrastructures essentielles sont particulièrement exposés à des risques.



Qu'il s'agisse d'individus malveillants, de groupes organisés ou même d'États-nations, les cybercriminels exploitent les failles de sécurité pour avoir accès à des informations privées, compromettre la confidentialité, perturber les opérations essentielles et souvent diffuser la désinformation. Les réseaux de communication, qui sont essentiels pour relier l'Europe à l'Asie, peuvent être vulnérables aux attaques cybernétiques. En 2015, les hackers russes ont été impliqués dans l'attaque du réseau électrique ukrainien, ce qui témoigne de la menace potentielle pour les infrastructures critiques. La mission de la collaboration en matière de cybersécurité est de renforcer la capacité de ces infrastructures à faire face à des perturbations importantes, telles que celles qui pourraient affecter les réseaux énergétiques. Ainsi, pour faire face à ces menaces de manière efficace, la coopération internationale est nécessaire.

Tout d'abord, les États doivent échanger des informations sur les incidents, les vulnérabilités et les techniques utilisées par les cybercriminels afin de renforcer la capacité collective à anticiper, détecter et contrer les attaques. Effectivement, des lois transfrontalières pourraient permettre aux États de la coopération de définir les responsabilités, promouvoir la conformité et faciliter la poursuite des cybercriminels. De plus, une politique commune de cybersécurité aiderait à allier les connaissances de chaque région pour les détecter le plus rapidement possible et éviter tout dommage par la suite. Des initiatives de partage d'informations et de collaboration transfrontalière, telles que le Centre de cybersécurité malaisien, ont contribué à la détection précoce d'attaques en Asie. Le Japon a également mis en place un groupe de travail avant les Jeux olympiques de Tokyo en 2019 pour anticiper les menaces cybernétiques, démontrant la nécessité de la coopération régionale pour renforcer la cybersécurité.

De plus, la coopération dans le domaine de la cybersécurité à la fois bilatérale et multilatérale est essentielle pour renforcer la confiance entre les nations. Les engagements à ne pas mener d'activités cybernétiques malveillantes les uns contre les autres peuvent être inclus dans les accords de coopération, ainsi que des mécanismes de partage d'informations et de coordination en cas d'incident. Par exemple, l'attaque WannaCry en 2017 a eu un impact mondial, affectant plusieurs institutions en Europe et en Asie. Ce ransomware, attribué à des acteurs liés à la Corée du Nord, a capturé les fichiers des utilisateurs et a demandé des paiements en bitcoin pour leur restitution en exploitant des vulnérabilités dans les systèmes Windows. Les entreprises les plus touchées ont été celles

situées en Europe, en particulier au Royaume-Uni et en Espagne, ainsi qu'en Asie. Ce genre d'attaque affaiblit la confiance entre les acteurs et fragilise la coopération.

Ainsi, avec la montée de l'insécurité numérique, la coopération en ce qui concerne la cybersécurité est primordiale. Les dégâts causés par les cyberattaques sont très endommageant fragilisant le réseau. Les Etats doivent allier leurs connaissances pour y faire face et se faire confiance pour renforcer cette coopération.

Un large réseau de communication avec des infrastructures solides et sécurisées consolidera les relations pour une coopération durable.

## VERS DE « NOUVELLES ROUTES DE LA SOIE » DURABLES ?

### LES « NOUVELLES ROUTES DE LA SOIE » EN BREF

**138**  
pays concernés par l'initiative

**475**  
milliards de financements alloués par les principaux acteurs financiers chinois depuis le lancement de l'initiative (selon nos estimations)

  
Des objectifs économiques et commerciaux

  
Une initiative centrée sur les infrastructures, qui s'étend à d'autres domaines (santé, enseignement supérieur, numérique)

### 4 PISTES D'ACTION POUR DE « NOUVELLES ROUTES DE LA SOIE » PLUS DURABLES



#### MAÎTRISER LES RISQUES DE SURENDETTEMENT

Les pays à faible revenu y sont particulièrement exposés. L'application d'un cadre de viabilité de la dette par les acteurs financiers et la fixation de seuils « d'alerte endettement » conjoints entre acteurs du financement permettraient d'atténuer ces risques.

#### PRIVILÉGIER LES PROJETS RESPECTUEUX DE L'ENVIRONNEMENT

Fixer des cibles pour atteindre un volume ambitieux de projets ayant des effets positifs dans la lutte contre le changement climatique permettrait d'inscrire les financements de l'initiative dans des trajectoires durables.



#### SE COORDONNER ENTRE ACTEURS DU FINANCEMENT

La coordination entre acteurs du financement, via notamment des projets en co-financement, permettrait de favoriser la convergence des normes environnementales et sociales appliquées aux projets.

#### DÉFINIR DES RÈGLES PARTAGÉES DE FINANCEMENT DU DÉVELOPPEMENT DURABLE

Réorienter les flux financiers mondiaux vers des projets durables suppose de se mettre d'accord, entre acteurs du financement, sur un référentiel commun.



Source : BERTUZZI M., MÉLONIO T., PORNET A., TREMEL L. (2019), Vers de « Nouvelles routes de la soie » durables ? Pistes de réflexion pour un référentiel commun de financement du développement durable, Policy Paper n°2, novembre, Éditions Agence française de développement, 46 p., <https://www.afd.fr/nouvelles-routes-soie-durables>.



## V) CETTE COOPÉRATION PEUT FAIRE FACE À DES LIMITES: VALEURS HUMAINES ET BESOINS ÉCOLOGIQUES

La coopération euro-asiatique certes nécessaire dans des domaines tels que le transport et le numérique pose néanmoins la question des limites.

Dans le cadre plus général d'une prise de conscience croissante vis-à-vis des enjeux climatiques. Les décisions politiques doivent accompagner les projets et les investissements futurs en posant un cadre environnemental durable.

### A. Les enjeux contemporains nécessitent une durabilité environnementale

L'enjeu environnemental est énorme et il est important de comprendre que les Etats doivent se mettre d'accord sur des règles communes. Le secteur du transport reste très polluant. Ainsi le développement de ports, de pipelines, de lignes ferroviaires et d'autoroutes pour relier l'Asie et l'Europe ne prennent généralement pas assez en considération les enjeux climatiques. Certains pays, comme la Russie, l'Iran, l'Arabie Saoudite ou l'Indonésie devraient réduire leurs émissions de CO2 de 68% d'ici 2050 pour pouvoir respecter l'Accord de Paris dont l'objectif est de contenir la température moyenne mondiale nettement en dessous de 2 °C par rapport aux niveaux préindustriels. De même, le projet des "Nouvelles Routes de la

Soie” est souvent critiqué pour son impact environnemental. Selon le Tsinghua Center for Finance and Development, les 126 pays qui ont signé des accords de coopération avec la Chine représentent 28% des émissions de gaz à effet de serre au niveau mondial. Cette dernière a en conséquent son rôle à jouer, d’autant plus qu’elle est le premier émetteur de CO2 et représente environ 30 % des émissions à l’échelle planétaire.

Par ailleurs, la question climatique est inéluctable pour les pays d’Asie puisqu’elle est directement liée à celle de la santé publique. Dans les pays asiatiques, on observe une augmentation importante du nombre de problèmes de santé, de maladie ou même de décès liés à la pollution. Les gouvernements et les autorités publiques ont donc leur rôle à jouer afin de préserver la santé de leur population.

En se penchant directement sur cette dernière, on remarque que dans cette même logique le rejet des gaz à effet de serre et la pollution deviennent des préoccupations majeures et plus particulièrement pour les nouvelles générations. Les plaintes locales sont de plus en plus présentes dans les débats nationaux, comme en Chine où 80% de la population se disent inquiets devant la question climatique.

Un tournant s’illustrant par des initiatives politiques en faveur des questions environnementales est néanmoins à prendre en considération. Le développement d’une économie plus verte et respectueuse de l’environnement mettant en avant le développement d’énergies renouvelables tels que la mise en place d’éoliennes, de panneaux solaires ou de barrages hydroélectriques devient de plus en plus important. En outre, les pays y voient même un réel intérêt personnel en essayant de devenir les leaders des pays dits “verts”. Ceci passe notamment par des investissements visant à développer la recherche scientifique dans ces domaines. En termes d’exemple, on peut noter que Pékin développe et investit massivement dans ce nouveau secteur puisqu’en 2017, près de 145 milliards de dollars ont été investis par l’Empire du milieu dans les énergies renouvelables.

Cette même année, la Chine publie son « Belt and Road Ecological and Environmental Cooperation Plan » visant à développer les énergies renouvelables au sein des pays de la BRI (Belt and Road Initiative). La plus grande entreprise électrique au monde, la SGCC (State Grid Corporation of China), au Pakistan, a été subventionnée par l’initiative chinoise pour permettre son expansion, trois milliards de dollars y ont été investis. En Égypte, la Chine investit également pour la modernisation du réseau électrique à travers ses propres sociétés.

Bien qu’à la base chinoise, la politique des “Nouvelles Routes de la Soie” doit être regardée attentivement par tous les pays d’Asie et d’Europe puisque son impact environnemental est à surveiller de près. Une proposition intéressante pour la mise en place de politiques communes sur ces questions est celle de haut conseillers. Dont l’ancien chef du Programme des Nations Unies pour l’Environnement (PNUE), Erik Solheim et le poids lourd de la finance verte Ma Jun, qui proposent un système permettant de classer en trois couleurs les investissements chinois à l’étranger en fonction de leur impact sur la pollution, le climat et la biodiversité.

Les questions environnementales sont par conséquent nécessaires à prendre en compte dans le cadre des stratégies d'interconnexions entre l'Asie et l'Europe. Les voies d'interconnexion doivent être conçues de manière à minimiser l'impact sur l'environnement, notamment l'empreinte carbone. Cela passera en outre par le développement d'initiatives innovantes, une mise en place de systèmes numériques moins polluants ainsi que la priorisation de modes de transport durables.

## **B. Promotion des valeurs partagées :**

Les stratégies d'interconnexion et de voies de communication avec l'Asie et l'Orient entrent dans un cadre plus global d'une relation inter-Étatique. Ici, il est important de comprendre que bien que nous traitons de leur relation commerciale et économique, nous ne pouvons omettre que les relations inter-Étatiques passent également par des valeurs partagées. De fait, les valeurs communes permettent un lien plus fort entre les États concernés et peuvent ainsi être bénéfique pour des accords commerciaux.

Robin Wagener, député au Bundestag et coordinateur du gouvernement fédéral pour la coopération intersociale avec le Caucase du Sud, la République de Moldavie et l'Asie centrale, met en valeur le rôle moteur de l'Allemagne dans l'élaboration des stratégies UE-Asie centrale. « *Notre coopération avec l'Asie centrale va bien au-delà de la politique et de l'économie. Nous recherchons le dialogue aussi bien avec la société civile qu'avec les dirigeants politiques* », a-t-il déclaré. Il rappelle également que le gouvernement fédéral allemand soutient financièrement de nombreux projets relatifs aux droits de l'Homme et des ONG actives dans des domaines tels que la liberté de la presse, la lutte contre la crise climatique et les droits des femmes.



Ces projets relatifs notamment aux droits de l'Homme et à la liberté doivent constituer un pont communicationnel entre ces États bien qu'ils peuvent être à première vue considérés comme un frein. En effet, les différences au niveau des valeurs entre l'Union européenne, l'Orient et l'Asie sont importantes. Cela ne constitue néanmoins pas une raison pour stopper tout dialogue. Au contraire, il est nécessaire de continuer de promouvoir un dialogue sur des valeurs communes.

Le “dialogue Asie-Europe” ou ASEM (Asia-Europe Meeting) est justement le forum interrégional adéquat pour renforcer le dialogue sur ces valeurs. Il est composé d'une part de la Commission européenne et les 27 membres de l'Union européenne, et d'autre part des 13 membres de l'ASEAN ainsi que la Chine, le Japon et la Corée du Sud, la Mongolie, l'Inde et le Pakistan.

Robin Wagener montre cette idée de dialogue en déclarant : « *Il est vrai que nous cherchons à établir des relations politiques plus étroites et à renforcer l'engagement économique mutuel. Mais tous ces engagements seraient vains s'ils n'étaient pas accompagnés d'une amélioration de la situation des droits de l'Homme et d'un renforcement de la société civile* ».

C'est en cela que l'Union européenne se place en faveur d'une coopération plurielle et non seulement commerciale.

Effectivement, l'action de l'Union européenne vis-à-vis de l'Asie centrale a été définie au travers d'un plan stratégique adopté en 2007 sous l'impulsion de l'Allemagne, revu en 2009, puis mis à jour en 2012 dans le but de renforcer la coopération bilatérale et multilatérale avec les États de la région centrasiatique. Les priorités stratégiques de Bruxelles dans la région se sont concentrées autour de sept grands axes prioritaires comprenant le renforcement de l'État de droit et de la bonne gouvernance, la promotion de la démocratisation, la protection des droits de l'homme, le développement économique et la réduction de la pauvreté, le renforcement sectoriel (énergie et transport, environnement et eau) et la lutte contre les menaces communes. Le financement multilatéral, relativement modeste, de l'action européenne sur la période 2007-2013 s'est élevé à environ 720 millions d'euros, soit un peu plus de 20 millions d'euros par pays et par an.

## IV) CONCLUSION

Les nouvelles routes de la Soie sont un projet titanesque du gouvernement chinois ayant pour objectif de renforcer la connectivité de la Chine. Le projet consiste en une multiplication des liaisons de transports depuis la Chine qui tentent de minimiser les risques élevés de piraterie dans le détroit de Malacca ou d'Ormuz et de contourner les zones qui cristallisent les tensions locales et internationales. Cependant, les Occidentaux sont inquiets du projet de Pékin. Ils dénoncent les visées géopolitiques du gouvernement chinois, soupçonné de vouloir imposer son influence en Asie, en Afrique et en Europe de l'Est. Le



risque d'hégémonie sur les matières premières est pointé du doigt. De plus, les Occidentaux accusent la Chine de rendre dépendants de nombreux pays en développement en leur octroyant des prêts très élevés comme le Sri Lanka, incapable de rembourser son prêt et qui a par conséquent cédé à la Chine le contrôle d'un de ses ports stratégiques pour 99 ans. Cependant, plusieurs pays de l'UE (Portugal, Grèce, Hongrie, Pologne, Italie) ont déjà conclu des protocoles d'accord pour rejoindre les « routes de la Soie ». La Chine semble montrer un intérêt pour les ports stratégiques italiens de Trieste et Gênes et a déjà investi dans 13 ports européens, dont celui du Pirée (Grèce), de Bilbao et de Valence (Espagne).

Par ailleurs, en ce qui concerne le numérique, le renforcement des infrastructures de communication numérique entre l'Europe et l'Asie est crucial pour dynamiser le commerce électronique, encourager des partenariats économiques et stimuler l'innovation technologique. Parallèlement, une collaboration en cybersécurité entre l'Orient et l'Asie devient impérative pour assurer la confiance dans les échanges numériques, contrer les menaces transfrontalières et favoriser l'innovation dans la sécurité informatique. Ces initiatives conjointes représentent des piliers essentiels pour établir un partenariat solide entre ces deux régions, propice à la croissance économique et à la sécurité numérique.

Cependant, les dirigeants politiques doivent veiller de plus en plus à ce que les voies d'interconnexion soient conçues de manière à minimiser les impacts sur l'environnement, en favorisant les modes de transport durables et en réduisant les émissions de carbone. De plus, bien que difficile, ils doivent mettre l'accent sur la promotion de valeurs partagées tels que les droits de l'homme, la démocratie et la liberté, dans le cadre des relations Europe-Asie.

## VII) BIBLIOGRAPHIE :

- <https://www.prepa-isp.fr/wp-content/uploads/2018/10/DOUANES-Geo-Annales-2021-Les-nouvelles-routes-de-la-soie.pdf>
- <https://www.rfi.fr/fr/asi-pacifique/20230904-les-nouvelles-routes-de-la-soie-dix-ans-apr%C3%A8s-un-bilan-contrast%C3%A9>
- <https://www.rfi.fr/fr/podcasts/nouvelles-routes-de-la-soie-10-ans-apr%C3%A8s/>
- <https://www.courrierinternational.com/grand-format/cartographie-avec-les-nouvelles-routes-de-la-soie-la-chine-tisse-une-toile-mondiale>

- <https://www.sciencespo.fr/ceci/fr/content/les-nouvelles-routes-de-la-soie-chinoises-en-asie-centrale-un-projet-mutuellement-be-ne-fiqu>
- <https://geopolitique.eu/articles/comprendre-les-routes-de-la-soie-de-lenergie/>
- <https://www.slate.fr/story/246686/nouvelles-routes-soie-chine-xi-jinping-paradoxe-contradictions-cooperation-defiance>
- <https://www.banque-france.fr/fr/publications-et-statistiques/publications/les-nouvelles-routes-de-la-soie-opportunités-et-defis>
- <https://www.lesechos.fr/2018/02/nouvelles-routes-de-la-soie-le-vrai-plan-de-xi-jinping-983666>
- <https://www.monde-economique.ch/les-promesses-de-la-nouvelle-route-de-la-soie>
- <https://www.maxicours.com/se/cours/la-nouvelle-route-de-la-soie/>
- <https://www.sciencespo.fr/ceci/fr/content/les-nouvelles-routes-de-la-soie-chinoises-en-asie-centrale-un-projet-mutuellement-be-ne-fiqu>
- <https://www.sciencespo.fr/ceci/fr/content/les-nouvelles-routes-de-la-soie-chinoises-en-asie-centrale-un-projet-mutuellement-be-ne-fiqu>
- <https://geopolitique.eu/articles/comprendre-les-routes-de-la-soie-de-lenergie/>
- <https://www.revueconflits.com/alex-wang-henri-de-grossouvre-explosion-du-fret-ferroviaire-urasiatique/>
- <https://observatoireenrs.com/2021/10/06/environnement-chine-route-de-la-soie/>
- <https://observatoireenrs.com/2021/02/23/bri-nouveau-systeme-de-contrôle-environnementaux-des-investissements-chinois-a-letranger/>
- <https://novastan.org/fr/societe-et-culture/30-ans-defense-droits-humains-asie-centrale/>
- <https://www.cairn.info/revue-outrre-terre2-2016-3-page-196.htm>
- <https://www.fidh.org/fr/regions/asie/asie-et-droits-humains-deconstruire-les-mythes>
- <https://www.container-z.com/fr/blog-1/transport-maritime-et-goulets-d-etranglement-partie-2-les-goulets-naturels>

Article écrit par un des commissaires évoquant le projet des “nouvelles routes de la soie” :

[https://flowpaper.com/flipbook/https://www.lfval.net/media/uploads/projets/journal\\_radio/LFVALpresse\\_N3.pdf#page=7](https://flowpaper.com/flipbook/https://www.lfval.net/media/uploads/projets/journal_radio/LFVALpresse_N3.pdf#page=7)