

L'INITIATIVE « UNE CEINTURE, UNE ROUTE » COMME MÉCANISME DE RENFORCEMENT DE LA COOPÉRATION MULTILATÉRALE

*Svetlana CEBOTARI**
*Violeta COTILEVICI***

Résumé. L'initiative « Ceinture et Route », lancée en 2013 par le président Xi Jinping et s'étalant sur plus d'une décennie, représente le plus grand projet d'infrastructure depuis le plan Marshall, avec un impact sans précédent dans l'histoire moderne.

L'article « L'initiative « une ceinture, une route » comme mécanisme de renforcement de la coopération multilatérale » examine les mécanismes par lesquels la BRI facilite la connectivité transrégionale, favorise l'investissement et harmonise les politiques, contribuant ainsi à la création d'un vaste cadre d'interdépendance économique. À travers l'analyse de données sur les infrastructures, le commerce et les partenariats institutionnels, cette recherche met en lumière comment les projets de la BRI stimulent l'intégration économique et diversifient les routes commerciales. L'article explore également l'impact de l'initiative sur la gouvernance mondiale et son potentiel pour renforcer le dialogue entre États aux niveaux de développement variés. Par ailleurs, la BRI agit comme un catalyseur de la coopération multilatérale, offrant des perspectives de croissance tout en posant des défis en matière de transparence et de durabilité, qui exigent une approche coordonnée entre les acteurs internationaux.

Keywords: Initiative, coopération, développement, investissement, infrastructure, Chine

INTRODUCTION ET METHODOLOGIE

Plus d'une décennie après son lancement en 2013 par le président Xi Jinping, l'initiative chinoise des Nouvelles Routes de la Soie (BRI) est le plus grand projet d'infrastructure depuis le plan Marshall, avec un impact sans précédent dans l'histoire moderne (Apostolopoulou, 2022). Il y a dix ans, la Chine lançait un mégaprojet visant à financer la construction de routes, de ports, de voies ferrées, d'aéroports et d'installations industrielles dans des dizaines de pays à travers le monde. Ainsi, l'initiative « Une ceinture, une route » s'impose comme l'un des projets les plus ambitieux et les plus réussis en matière de renforcement de la coopération entre les États (Wong Erebus, Chi Lau Kin, Tsui Sit, Tiejun Wen, 2017). En 2013, lors de visites officielles au

* Docteur d'État en Sciences politiques, professeur titulaire, Université d'État de Moldova, Faculté de Relations Internationales, Sciences Politiques et Administratives, Département des Relations Internationales. Chisinau, République de Moldova, e-mail: svetlana.cebotari@usm.md. ORCID: 0000-0001-9073-104X

** Docteur en Sciences politiques, maître de conférences, Université d'État de Moldova, Faculté de Relations Internationales, Sciences Politiques et Administratives, Département des Relations Internationales. Chisinau, République de Moldova, e-mail: violeta.cotilevici@usm.md. ORCID: 0000-0002-0485-9862.

Kazakhstan et en Indonésie, le président chinois Xi Jinping a lancé ce projet, alors connu sous le nom d'« Une ceinture, une route », devenu par la suite l'« Initiative Ceinture et Route » (BRI). La BRI est également appelée « Nouvelle Route de la Soie » (OBOR), « Ceinture économique de la Route de la Soie et Route maritime de la Soie du XXI^e siècle » ou encore « Nouvelle Route de la Soie » (Apostolopoulou, 2021). Son nom chinois est 一帶一路 (yì dài yì lù) (Nedopil, 2025). Actuellement, l'initiative « la Ceinture et la Route » (BRI) est devenue l'une des initiatives de développement les plus ambitieuses et les plus controversées au monde, tant dans le monde des affaires que dans le milieu universitaire (Nedopil, 2023). Ce projet s'inspire de l'ancienne route commerciale de la soie et fait partie du vaste plan chinois « Une ceinture, une route » (Tudorică, 2024). La présente étude repose sur une approche méthodologique pluridimensionnelle, visant à analyser l'initiative « *Une Ceinture, Une Route* » (Belt and Road Initiative - BRI) en tant que mécanisme de renforcement de la coopération multilatérale dans le système international contemporain. Compte tenu de la complexité et du caractère multidimensionnel de ce phénomène, la recherche mobilise un ensemble de méthodes qualitatives, combinant des approches théoriques et empiriques.

La méthode de *l'analyse* et de la *synthèse* constitue l'outil principal de la recherche. Elle permet d'examiner de manière systématique les fondements conceptuels, les objectifs stratégiques et les instruments institutionnels de l'initiative « *Une Ceinture, Une Route* », tout en mettant en évidence ses implications politiques, économiques et géostratégiques pour la coopération multilatérale. Cette méthode facilite également l'intégration des différentes perspectives théoriques issues des relations internationales, notamment le néolibéralisme institutionnel, le réalisme et le constructivisme.

La *méthode comparative* est utilisée afin d'évaluer l'initiative BRI en relation avec d'autres cadres et mécanismes de coopération multilatérale existants, tels que les organisations internationales régionales et globales, les partenariats stratégiques ou les initiatives de connectivité transrégionale. Cette approche permet d'identifier les similitudes et les différences structurelles, fonctionnelles et normatives, ainsi que de mesurer le degré d'innovation institutionnelle apporté par l'initiative chinoise. Par ailleurs, la *méthode historique* est mobilisée pour analyser les conditions d'émergence de l'initiative « *Une Ceinture, Une Route* », en tenant compte de l'évolution du système international, des transformations de l'ordre économique mondial et du repositionnement stratégique de la Chine sur la scène internationale. Cette perspective diachronique permet de situer l'initiative dans une continuité historique des politiques de coopération et d'intégration régionales et transrégionales. La méthode *institutionnelle* et *normative* permet d'examiner le rôle des acteurs étatiques et non étatiques impliqués dans la mise en œuvre de l'initiative, ainsi que les cadres juridiques, institutionnels et normatifs qui structurent la coopération multilatérale dans le cadre de la BRI. Cette approche contribue à l'analyse des mécanismes de gouvernance, de coordination et de prise de décision associés à l'initiative.

Enfin, la *méthode webographique* et l'analyse documentaire sont utilisées pour la collecte et l'examen des sources primaires et secondaires, incluant les documents officiels des institutions chinoises, les rapports des organisations internationales, les accords de coopération, ainsi que les études académiques et analytiques publiées dans des revues scientifiques et sur des plateformes institutionnelles reconnues. Le recours à ces sources permet d'assurer la validité scientifique de la recherche et d'offrir une compréhension approfondie des dimensions théoriques et pratiques de l'initiative « *Une Ceinture, Une Route* ».

1. L'INITIATIVE « UNE CEINTURE, UNE ROUTE » COMME CADRE EVOLUTIF DE LA COOPERATION INTERNATIONALE

La formation de la Route de la Soie remonte au II^e siècle avant J.-C. En 138 avant J.-C., l'empereur Wu Di a envoyé une ambassade, conduite par Zhang Qian, auprès des tribus Yuezhi afin de conclure une alliance contre les Huns. Bien que l'ambassade n'ait pas atteint son objectif principal, Zhang Qian ayant été fait prisonnier, sa mission a permis néanmoins de recueillir de précieuses informations sur la situation politique aux frontières nord-ouest de la Chine. Ces informations ont permis par la suite la création d'un réseau de routes commerciales qui, plus tard, a unifié de nombreux pays du monde (Hansen, 2012).

Le terme que nous utilisons aujourd'hui pour désigner ce réseau de routes commerciales a été employé pour la première fois par le géologue, géographe et voyageur allemand Ferdinand von Richthofen dans les années 1870, dans son ouvrage « La Chine. Récits de ses propres voyages ». Ferdinand von Richthofen définissait cette route comme « un système de routes qui, de 114 av. J.-C. à 127 apr. J.-C., reliait la Chine aux pays situés entre les fleuves Amou-Daria et Syr-Daria en Asie centrale, ainsi qu'à la Chine et à l'Inde, pour le commerce de la soie avec les pays occidentaux » (Frankopan, 2018). Le terme s'est largement répandu après la publication, en 1936, du livre du chercheur suédois Sven Hedin intitulé « La Route de la soie ». D'après le modèle d'A. S. Malkov, la Route de la Soie a connu, durant son développement, trois périodes : du II^e siècle avant J.-C. au II^e siècle après J.-C., du VII^e au Xe siècle et du XIII^e au XIV^e siècle. C'est durant ces périodes que l'on a observé l'intensification des échanges commerciaux trans-asiatiques. « Le déclin de la Route de la Soie est lié, avant tout, au développement de la navigation commerciale, d'abord par les Arabes, puis par les Européens, le long des côtes du Proche-Orient, de l'Asie du Sud et de l'Asie du Sud-Est. Dès les XIV^e et XV^e siècles, le commerce maritime est devenu plus avantageux que les routes caravanières terrestres, devenues dangereuses. » En raison de ces facteurs géopolitiques et géoéconomiques, la Route de la Soie a disparu définitivement au XVI^e siècle. Cependant, certains tronçons ont continué de fonctionner - par exemple, le commerce caravanier entre l'Asie centrale et la Chine a persisté jusqu'au XVIII^e siècle - influençant directement le développement des relations interétatiques de l'époque. Parmi les conséquences notables, on peut citer : la division internationale du travail ; l'essor des villes commerçantes ; la mise en place d'un système de protection des biens des marchands ; et le développement d'un système de paiement monétaire fondé sur des symboles monétaires universellement reconnus (Apostolopoulou, 2022). La Route de la Soie a joué un rôle essentiel dans la diffusion des acquis culturels - nouveaux biens, connaissances et idées. La Nouvelle Route de la Soie, également appelée Initiative « Ceinture et Route » (BRI) de la Chine, a été annoncée en 2013 par le président chinois Xi Jinping et représente le plus grand projet d'infrastructure depuis le plan Marshall, d'une ampleur et d'une dimension sans précédent dans l'histoire moderne (Ferdinand, 2016). Elle s'articule autour de six corridors économiques (OCDE, 2018). La Ceinture vise à faciliter l'intégration terrestre des constellations d'Asie centrale, d'Afrique et d'Europe. La Route cible les régions maritimes d'Asie du Sud-Est et du Sud, du Moyen-Orient, d'Afrique de l'Est et de la Méditerranée (Apostolopoulou, 2022).

Depuis le lancement de l'initiative en 2013, la Chine a connu de profondes transformations de son environnement géopolitique régional et mondial (Hong, 2024). Cette initiative représente actuellement un produit intérieur brut (PIB) de 41 000 milliards de dollars et concerne une population d'environ 5,1 milliards d'habitants (How Is the Belt and Road Initiative). D'ici mai 2025, 150 pays auront rejoint l'initiative « la Ceinture et la Route » (BRI) en signant un mémorandum d'entente avec la Chine (Nedopil, 2025). Les

États (à l'exception de la Palestine, qui a quitté l'initiative en février 2025, et de l'Italie, en 2023) participant à l'initiative « Une ceinture, une route » (BRI) sont répartis sur tous les continents. Ainsi, en Afrique, on compte 53 pays ; en Asie centrale, 6 ; en Asie de l'Est, 3 ; en Europe, 29 ; en Amérique latine et dans les Caraïbes, 22 ; au Moyen-Orient, 9 ; dans le Pacifique, 12 ; en Asie du Sud, 6 ; et en Asie du Sud-Est, 10. L'initiative inclut également 17 pays de l'Union européenne (UE) et 8 pays du G20 (Site officiel).

L'initiative « la Ceinture et la Route » (BRI) est un projet visant à renforcer la connectivité de la Chine avec le reste du monde. Elle combine des projets anciens et nouveaux, couvrant une vaste zone géographique et incluant des efforts pour renforcer les infrastructures physiques, les infrastructures non techniques et les liens entre les populations. La BRI englobe une multitude de projets conçus pour promouvoir la circulation des biens, des investissements et des personnes. Les nouvelles connexions favorisées par la BRI pourraient remodeler les relations, réorienter l'activité économique et transférer le pouvoir au sein des États et entre eux. Parmi les objectifs politiques spécifiques de la BRI, on peut citer :

- Améliorer la communication intergouvernementale pour une meilleure harmonisation des politiques publiques de haut niveau, telles que les stratégies de développement économique et les plans de coopération régionale.

- Renforcer la coordination des plans d'infrastructure pour une meilleure connectivité des réseaux d'infrastructures physiques, comme les systèmes de transport et les réseaux électriques.

- Encourager le développement des infrastructures non techniques, notamment par la signature d'accords commerciaux, l'harmonisation des normes réglementaires et l'amélioration de l'intégration financière.

- Renforcer les liens entre les populations en développant les échanges étudiants, d'experts et culturels, ainsi que le tourisme (How Is the Belt and Road Initiative).

L'ensemble du processus d'élaboration du concept de l'Initiative peut être classiquement divisé en plusieurs étapes :

1. Septembre 2013 : définition du cadre. Durant cette période, l'idée de la « Nouvelle Route de la Soie » émerge et plusieurs projets sont développés.

2. Septembre 2013 – mai 2017 : mise en place du cadre juridique et des principales institutions. À cette étape, les principaux mécanismes de coopération entre les pays participant à l'initiative « Une Ceinture, Une Route » sont définis ; des institutions financières sont créées pour investir directement dans les projets de l'initiative ; plusieurs documents conceptuels sont élaborés.

3. De mai 2017 à aujourd'hui : approfondissement et développement du concept. Cette période est caractérisée par l'élargissement des itinéraires de l'initiative. En juillet 2017, un document a été publié proposant la création d'un « corridor économique bleu », qui traverserait l'océan Arctique et rejoindrait l'Europe (Apostolopoulou, 2021).

L'initiative combine également divers projets visant à développer les infrastructures de transport et de logistique dans plusieurs zones géographiques clés et s'articule autour de six corridors économiques (OCDE, 2018). La Ceinture vise à faciliter l'intégration terrestre des constellations d'Asie centrale, d'Afrique et d'Europe. La Route cible les régions maritimes d'Asie du Sud-Est et d'Asie du Sud, du Moyen-Orient, d'Afrique de l'Est et de la Méditerranée. Ouverte à la collaboration avec toutes les régions du monde, l'initiative vise à promouvoir :

- la coopération intergouvernementale ;

- le développement des échanges intergouvernementaux de politiques macroéconomiques et multilatérales ;
- la création de mécanismes de communication pour élargir les intérêts communs ;
- le renforcement de la confiance politique mutuelle ;
- la recherche de nouveaux consensus en matière de coopération (Apostolopoulou, 2021).

Cependant, les documents officiels privilégient les connexions entre la Chine et les États situés le long de l'ancienne Route de la Soie, proposant la construction de six corridors de transport terrestre : un nouveau pont terrestre eurasien ; Chine-Mongolie-Russie ; Chine-Asie centrale-Asie occidentale ; Chine-Pakistan ; Bangladesh-Chine-Inde-Myanmar et les corridors économiques Chine-Indochine (Rivera, Camilo). (Annexe 2).

De manière générale, les aspects les plus attrayants de l'initiative « la Ceinture et la Route » (BRI) concernent la fourniture d'infrastructures physiques. La Banque asiatique de développement (BAD) estime que les pays en développement d'Asie auront besoin collectivement de 26 000 milliards de dollars d'investissements dans les infrastructures pour soutenir leur croissance économique. À travers la BRI, la Chine a cherché à utiliser son poids économique considérable pour financer et construire ces projets d'infrastructure à travers le monde. Au cours des dix premières années de l'initiative (2013-2023), la Chine a signé des accords d'investissement et de construction d'une valeur d'environ 1 000 milliards de dollars avec les pays partenaires. Ces projets pourraient rapporter à la Chine d'importants gains politiques dans ces pays. En particulier, nombre des zones ciblées par la Chine souffrent d'un sous-investissement dû à des difficultés économiques internes (leur score est faible selon l'Indice de développement humain (IDH) des Nations Unies). Le Myanmar et le Pakistan, deux pays fortement ciblés par la BRI, se classaient respectivement 149^e et 161^e sur 191 pays en termes d'IDH en 2021 (How Is the Belt and Road Initiative).

La ligne ferroviaire à grande vitesse a été inaugurée officiellement le 2 octobre 2023, peu avant le troisième forum des Nouvelles Routes de la Soie. Ce projet de 7,3 milliards de dollars réduit le temps de trajet entre Jakarta et Bandung de trois heures à moins d'une heure. Bien que sa mise en service ait été initialement prévue pour 2019, de nombreuses difficultés, notamment des problèmes d'acquisition foncière et d'obtention des permis, ont entraîné des retards importants (How Is the Belt and Road Initiative).

L'un des plus grands mégaprojets de l'initiative « la Ceinture et la Route » est le Corridor économique Chine-Pakistan (CPEC), un axe d'environ 3 000 kilomètres reliant la ville de Kashgar, dans l'ouest de la Chine, au port de Gwadar, sur la côte pakistanaise. Le CPEC comprend un large éventail de projets d'infrastructure – autoroutes, voies ferrées, pipelines et câbles à fibre optique – mais la majeure partie des investissements a été consacrée au secteur de l'énergie, notamment à la construction de centrales électriques. Zheng Shanjie, président de la Commission nationale chinoise du développement et de la réforme, a souligné que le CPEC représente « un maillon essentiel de l'initiative la Ceinture et la Route » et peut faciliter le développement d'une « autoroute maritime du XXI^e siècle ». Les dirigeants pakistanais partagent ce point de vue et considèrent le CPEC comme un projet clé pour le développement du pays. Face au risque de ralentissement des projets en raison des tensions géopolitiques, le Premier ministre Imran Khan a adopté en octobre 2019 des mesures controversées pour accélérer la mise en œuvre du CPEC, notamment en accordant des exonérations fiscales à Chinese Overseas Ports Holding, l'exploitant du port de Gwadar (How Is the Belt and Road Initiative).

Le CPEC vise également à relier le Corridor économique de la Route de la Soie à la Route maritime de la Soie, et le port de Gwadar joue un rôle clé dans ce processus. Le gouvernement pakistanais a loué le port à une entreprise chinoise jusqu'en 2059. La Chine a élaboré des plans ambitieux pour moderniser et étendre la zone de Gwadar, mais leur mise en œuvre est lente. Le nouvel aéroport international de Gwadar, dont l'achèvement était initialement prévu pour 2023, a été reporté à 2024. De même, le projet de zone franche de Gwadar est au point mort : alors que la superficie totale prévue est de 2 281 acres, elle ne couvre que 60 acres en 2023 (How Is the Belt and Road Initiative).

En 2024, les investissements chinois dans les projets de l'initiative « la Ceinture et la Route » (BRI) ont atteint des niveaux records, totalisant environ 51 milliards de dollars d'investissements directs et 70,7 milliards de dollars de contrats de construction. Ces fonds ont été principalement alloués aux secteurs de l'énergie (y compris le pétrole et le gaz), des métaux et des mines, ainsi qu'aux technologies et à l'industrie manufacturière, avec une implication accrue au Moyen-Orient. L'année 2024 a marqué la plus forte participation à la BRI à ce jour, avec 70,7 milliards de dollars de contrats de construction et environ 51 milliards de dollars d'investissements. Parallèlement, les engagements énergétiques de la Chine sont devenus les plus importants, tant en valeur absolue que relative, depuis le lancement de l'initiative, atteignant 11,8 milliards de dollars, soit une augmentation de 60 % par rapport à 2023. Dans le même temps, les investissements dans le pétrole et le gaz ont également atteint des niveaux records, s'élevant à environ 24,3 milliards de dollars, notamment grâce aux contrats de construction d'installations de traitement du pétrole et du gaz au Moyen-Orient. La Chine a également maintenu son implication dans les projets liés au charbon, à la fois en développant les infrastructures nécessaires au transport vers les mines et en acquérant des participations dans des exploitations minières (How Is the Belt and Road Initiative).

Les pays du Moyen-Orient arrivent en tête des investissements dans le cadre de l'initiative « la Ceinture et la Route » (BRI), avec des engagements d'environ 39 milliards de dollars. À l'inverse, les pays d'Amérique latine ont enregistré leur plus faible niveau d'investissements chinois depuis près de dix ans. Le secteur des métaux et des mines a également atteint des sommets historiques, avec près de 22 milliards de dollars, principalement grâce aux investissements directs. Les technologies et l'industrie manufacturière ont poursuivi leur progression, établissant des records avec près de 30 milliards de dollars, grâce à des engagements majeurs dans des domaines de pointe tels que les batteries, le photovoltaïque et, hors du cadre de la BRI - en Espagne - l'hydrogène. En 2024, les investissements dans la BRI sont redevenus des investissements publics, sous l'impulsion de Sinopec, suivis par les entreprises privées. Les contrats de construction restent largement dominés par les entreprises publiques. Comparée au niveau mondial, la participation de la Chine aux projets internationaux a augmenté, tandis que les investissements directs étrangers (IDE) mondiaux dans les économies émergentes ont continué de diminuer en 2024, parallèlement à un recul des IDE en Chine. Depuis le lancement de cette initiative en 2013, la valeur cumulée de l'implication dans le projet BRI a atteint 1 175 milliards de dollars américains, dont environ 704 milliards de dollars américains correspondent à des contrats de construction et 470 milliards de dollars américains à des investissements non financiers (How Is the Belt and Road Initiative).

Pour 2025, l'engagement de la Chine dans l'initiative « la Ceinture et la Route » (BRI) devrait se stabiliser davantage, avec un accent croissant sur les partenariats dans les énergies renouvelables, l'exploitation minière et les technologies connexes. Dans un contexte de volatilité des échanges et des investissements mondiaux, les entreprises

chinoises devraient intensifier leurs investissements afin de renforcer la résilience des chaînes d'approvisionnement et de développer des marchés d'exportation alternatifs. À moyen terme, les principaux axes d'engagement potentiels restent inchangés et se répartissent en six catégories de projets : la production dans les secteurs des technologies émergentes (comme les batteries), les énergies renouvelables, les infrastructures facilitant le commerce (oléoducs, oléoducs, routes), les technologies de l'information et de la communication (y compris les centres de données), les accords relatifs aux ressources naturelles (minéraux, pétrole, gaz) et les projets stratégiques ou à forte visibilité, tels que les chemins de fer. En 2024, les entreprises d'État chinoises ont repris leur position dominante dans la BRI, inversant la tendance des dernières années. En termes d'investissement, le géant énergétique public Sinopec est arrivé en tête, devant l'entreprise privée PT Shengwei New Energy. En ce qui concerne les projets de construction liés à l'initiative « la Ceinture et la Route », les entreprises les plus actives en 2024 étaient à nouveau PowerChina, suivie de China National Chemical Engineering et de China Petroleum and Chemical (Sinopec). Cette répartition reflète la continuité des tendances observées les années précédentes.

2. BRI-EUROPE

L'initiative « Une ceinture, une route », lancée en 2013, constitue le principal cadre stratégique de la politique économique étrangère de la République populaire de Chine. Le concept officiel de cette initiative met l'accent sur le renforcement de la connectivité et de la coopération internationales par la promotion du développement des infrastructures, des échanges commerciaux et des flux d'investissement le long de deux axes majeurs : la Ceinture économique de la Route de la Soie et la Route maritime de la Soie du XXI^e siècle. La Ceinture économique de la Route de la Soie privilégie les corridors terrestres reliant la Chine à l'Europe via l'Asie centrale et le Moyen-Orient, tandis que la Route de la Soie maritime vise à renforcer les liaisons maritimes entre la Chine, l'Asie du Sud-Est, l'Afrique et l'Europe par la mer de Chine méridionale et l'océan Indien. Ensemble, ces composantes ambitionnent de constituer une architecture d'infrastructures intégrée - routes, voies ferrées, ports, oléoducs et gazoducs, et plateformes logistiques - conçue pour faciliter la circulation des biens, des services et de la main-d'œuvre.

Les États européens, membres ou non de l'UE, constituent un pôle stratégique pour les investissements chinois dans le cadre des Nouvelles Routes de la Soie. L'importance de l'Europe pour l'économie chinoise tient à son rôle de marché majeur pour les exportations chinoises, l'UE figurant parmi les principaux partenaires commerciaux de la Chine. En 2021, les échanges commerciaux entre l'UE et la Chine représentaient 16 % du commerce européen total de marchandises, pour atteindre 696 milliards d'euros (Statistisches Bundesamt, s.d.).

Dans cette optique, l'initiative « la Ceinture et la Route » (BRI) sert à renforcer les interdépendances économiques et à faciliter l'accès de la Chine aux marchés européens, afin de soutenir la croissance économique nationale et d'accroître les débouchés commerciaux pour les entreprises chinoises. Les investissements dans les infrastructures européennes - ports, lignes ferroviaires et plateformes logistiques - visent à optimiser les flux commerciaux et à renforcer la connectivité transcontinentale. Par ailleurs, le format « 17+1 », qui réunit la Chine et les États d'Europe centrale et orientale, constitue une plateforme complémentaire pour approfondir la coopération bilatérale et régionale. Comme l'illustre la figure 1, la BRI ambitionne de relier la Chine continentale à l'Europe par un réseau complexe de corridors ferroviaires, d'oléoducs et de gazoducs,

de ports et de zones économiques intégrées. La coopération entre la Chine et les États européens dans le cadre de la BRI repose essentiellement sur des relations bilatérales, reflétant l'approche pragmatique et flexible de la Chine en matière de partenariats économiques internationaux (Družbacká, Kittová).

Début 2023, la Chine a signé des protocoles d'entente relatifs à l'initiative « la Ceinture et la Route » (ICR) avec un nombre important de pays européens, membres et non membres de l'Union européenne (voir Annexe 1). Les États membres de l'UE ayant signé des protocoles d'entente sont : l'Autriche, la Bulgarie, la Croatie, Chypre, la République tchèque, l'Estonie, la Grèce, la Hongrie, l'Italie, la Lettonie, la Lituanie, le Luxembourg, la Pologne, le Portugal, la République tchèque, la Roumanie, la Slovaquie et la Slovénie. Des protocoles d'entente ont également été signés avec des pays non membres de l'UE : l'Albanie, l'Arménie, l'Azerbaïdjan, le Bélarus, la Bosnie-Herzégovine, la Géorgie, la Moldavie, le Monténégro, la Macédoine du Nord, la Russie, la Serbie et l'Ukraine. En revanche, la Belgique, le Danemark, l'Allemagne, l'Islande, l'Irlande, les Pays-Bas, la Norvège, l'Espagne, la Suède, la Suisse et le Royaume-Uni n'ont signé aucun protocole d'entente lié à cette initiative. Toutefois, compte tenu du caractère large et souvent imprécis du concept d'ICR, l'absence de protocoles d'entente n'exclut pas la présence de projets ni l'intégration de sites dans ces États aux plans d'infrastructures liés à l'ICR. À titre d'exemple, citons la ville de Duisbourg en Allemagne, qui a longtemps servi de plaque tournante ferroviaire majeure pour le transport des marchandises chinoises vers l'Europe (Družbacká, Kittová). Par conséquent, la non-participation formelle à l'initiative « la Ceinture et la Route » n'implique pas automatiquement l'absence de projets opérationnels ou d'infrastructures développées dans le cadre de cette initiative. Le cas allemand montre que le scepticisme ou l'opposition politique à l'égard de cette initiative ne se traduisent pas nécessairement par un refus des investissements chinois dans les infrastructures critiques. Cet aspect illustre le décalage entre le positionnement politique au niveau national et la dynamique concrète de la coopération économique et logistique.

En 2021, malgré une réduction générale des financements alloués à l'initiative « la Ceinture et la Route » (BRI) en raison de la pandémie de COVID-19, la Chine avait investi dans environ 1 000 projets en Europe, pour un montant cumulé de plus de 226 milliards de dollars. Malgré ce volume important, l'Europe n'arrivait qu'au quatrième rang des destinations des financements de la BRI, devant l'Asie (plus de 469 milliards de dollars pour plus de 4 000 projets), l'Amérique (plus de 388 milliards de dollars pour plus de 2 400 projets) et l'Afrique (plus de 338 milliards de dollars pour plus de 7 900 projets) (China looks to expand global influence). Une analyse de la répartition des investissements en Europe montre que les financements chinois ont été principalement destinés à des pays hors UE, la Russie en étant l'exemple le plus frappant (voir Annexe 2).

Les investissements chinois dans ces pays répondent souvent au besoin criant de développement des infrastructures, caractéristique des économies en transition ou confrontées à des déficits structurels de capitaux. Dans ce contexte, la Chine exploite le vide stratégique créé par l'absence d'un programme d'investissement cohérent et suffisant de l'Union européenne dans les infrastructures, y compris dans les pays candidats à l'adhésion. Concernant la Russie, l'ampleur des investissements témoigne de l'approfondissement des relations stratégiques entre Pékin et Moscou, dans un contexte de réorientation délibérée de l'économie russe vis-à-vis des marchés énergétiques occidentaux. Ainsi, les flux de capitaux chinois sont particulièrement importants dans les pays où l'Union européenne n'a pas investi de manière significative.

Parallèlement, à l'instar d'autres régions bénéficiaires, les pays européens impliqués dans les projets des Nouvelles Routes de la Soie, ainsi que des représentants des institutions de l'UE, ont exprimé des inquiétudes quant à la viabilité financière de ces projets et au manque de transparence des financements chinois. En Asie notamment, les prêteurs chinois ont été accusés de pratiques relevant de la « diplomatie du piège de la dette », certains critiques suggérant qu'ils structurent délibérément des prêts créant des vulnérabilités en matière d'endettement, facilitant ainsi les gains géopolitiques de la Chine (Rajah, Dayant, Pryke).

Cependant, des travaux récents ont considérablement nuancé cette perspective, soulignant le rôle déterminant des décisions nationales des États bénéficiaires, ainsi que la contribution des créanciers occidentaux et des marchés financiers internationaux à l'accumulation des problèmes d'endettement dans les économies à revenu faible et intermédiaire (Jones, Hameiri, 2020). Quelle que soit l'origine de ces difficultés, force est de constater que les vulnérabilités liées à la dette constituent un problème concret pour de nombreux États participant à l'initiative « la Ceinture et la Route », y compris en Europe (Jones, 2019).

L'exemple du Monténégro est révélateur : en 2014, son gouvernement a contracté un prêt d'un milliard de dollars auprès de la Chine pour financer la construction d'une autoroute dans le cadre de l'initiative « la Ceinture et la Route ». Au plus fort de la crise, cette dette représentait plus d'un tiers du budget annuel de l'État et faisait peser un risque réel de défaut de paiement, jusqu'à l'intervention d'un consortium de banques européennes et américaines qui ont soutenu le processus de restructuration du prêt, contribuant ainsi à en rétablir la viabilité (Shad, Niaz, 2024). Malgré ces efforts, l'entreprise chinoise chargée de la construction de l'autoroute n'a pas achevé le projet. D'autres États européens ont également exprimé leurs inquiétudes quant aux investissements chinois, notamment dans des pays comme la Serbie, ce qui a contribué à tendre les relations entre Belgrade et Bruxelles. Dans les Balkans, l'influence croissante de la Chine est perçue avec suspicion par les décideurs de l'Union européenne. Dans ce contexte, les investissements chinois sont souvent considérés comme contraires aux intérêts à long terme des États européens et au rôle stratégique de l'UE dans le voisinage européen (Euston, Jui R, Iuldashov, 2025).

Au niveau de l'Union européenne, les préoccupations suscitées par l'initiative « la Ceinture et la Route » (BRI) ont influencé le développement de l'Initiative « Global Gateway » (GGI), par laquelle l'UE entend jouer un rôle plus important dans le financement des infrastructures des pays à revenu faible et intermédiaire. Grâce à la GGI, l'UE vise à mobiliser 300 milliards d'euros d'ici 2027 pour des projets dans les domaines du développement numérique, des énergies vertes, des transports, de la santé, de l'éducation et de la recherche. L'Initiative « Global Gateway » est largement perçue comme une tentative de concurrencer la BRI et de renforcer la présence géostratégique de l'Union européenne à l'échelle mondiale (Barbero, 2023). Cela reflète également une évolution plus large du discours de l'UE à l'égard de la Chine : alors que la stratégie UE-Chine de 2016 mettait l'accent sur les « avantages mutuels, tant politiques qu'économiques », le rapport stratégique UE-Chine de 2019 décrivait Pékin comme un « concurrent stratégique » et même un « rival systémique » (De Decker, 2023).

Dans ce contexte, l'Initiative mondiale pour les infrastructures s'inscrit dans un processus plus large de détérioration des relations sino-européennes, au sein duquel l'initiative « la Ceinture et la Route » (BRI) a joué un rôle central. Toutefois, cette initiative a été critiquée pour ne pas représenter un financement nouveau ou additionnel,

mais plutôt un cadre d'utilisation des fonds existants, sans précision sur la manière de mobiliser efficacement les investissements prévus (Amighini, 2017). Malgré ces limites, l'Initiative mondiale pour les infrastructures témoigne d'une tentative de l'Union européenne de contrebalancer l'influence de la Chine, illustrant l'évolution de la perception du risque lié à la Chine parmi les décideurs politiques européens, même si elle demeure jusqu'à présent partiellement sous-capitalisée et d'impact limité (China's Belt-and-Road Initiative in Europe Assessing).

3. CONCLUSIONS

Plus d'une décennie après son lancement en 2013 par Xi Jinping, l'initiative « Une ceinture, une route » (ou « la Ceinture et la Route ») constitue un cadre complexe et dynamique de coopération multilatérale, dépassant le cadre d'un simple projet d'infrastructure. Par la diversité de ses composantes – économiques, logistiques, technologiques et institutionnelles –, l'initiative contribue à la restructuration des flux commerciaux mondiaux et à la création de plateformes de dialogue entre États aux intérêts et niveaux de développement différents. Si l'initiative facilite l'intégration économique et stimule les investissements transfrontaliers, son impact dépend crucialement de la qualité de la gouvernance, de la transparence des processus et de la capacité des États participants à adapter leurs stratégies de développement. Parallèlement, des défis se posent en matière de durabilité, de gestion des risques financiers et de maintien de l'équilibre géopolitique.

Actuellement, l'initiative joue un rôle de catalyseur pour le renforcement de la coopération multilatérale. Ainsi, l'initiative « Une ceinture, une route » offre des opportunités considérables, mais exige une approche critique et adaptable pour maximiser les avantages et minimiser les vulnérabilités.

BIBLIOGRAPHY

- Amighini, Alessia. (2017). China's Belt and Road: a game changer? https://www.ispionline.it/sites/default/files/publicazioni/china_belt_road_game_changer.pdf, accessed on 10. 10.2025.
- Apostolopoulou, Elia. (2022). *China's Belt and Road Initiative. Sustainability in the New Silk Road*. https://www.cisl.cam.ac.uk/files/chinas_belt_and_road_initiative090622_en.pdf, accessed on 10. 10.2025.
- Apostolopoulou, Elia. (2021). *Tracing the Links between Infrastructure-Led Development, Urban Transformation, and Inequality in China's Belt and Road Initiative*. https://www.researchgate.net/publication/346728026_Tracing_the_Links_between_Infrastructure-Led_Development_Urban_Transformation_and_Inequality_in_China's_Belt_and_Road_Initiative accessed on 10. 10.2025.
- Barbero Michele. (2023). *Europe Is Trying (and Failing) to Beat China at the Development Game*. <https://foreignpolicy.com/2023/01/10/europe-china-cu-global-gateway-bri-economic-development/>, accessed on 10. 10.2025.
- China looks to expand global influence with Xi's Latin America tour*. (2024). <https://www.voanews.com/a/china-looks-to-expand-global-influence-with-xi-s-latin-america-tour/7862449.html>, accessed on 10. 10.2025.
- China's Belt-and-Road Initiative in Europe Assessing Germany and Italy's Responses and Strategic Shifts*. (2024). <https://www.efsas.org/BRI%20in%20Europe%20-%20Study%20Paper-April%202024.pdf>, accessed on 10. 10.2025.

- De Decker, Victor. (2023). *Ten years of Belt & Road – quo vadis?* (2023). https://www.egmontinstitute.be/app/uploads/2023/10/Victor-De-Decker_Policy_Brief_318.pdf?type=pdf, accessed on 10. 10.2025.
- Družbacká, Barbora, Kittová Zuzana. China's Belt & Road Initiative in the EU: Perceptions, Differences and Influence on the Example of Germany and Italy. <https://scispace.com/pdf/china-s-belt-road-initiative-in-the-eu-perceptions-4da0yshb0e.pdf>, accessed on 10. 10.2025.
- Euston Quah, Jui Run Tan, Iuldashov Nursultan. (2025). *A Comparative Analysis of the Belt and Road Initiative with Other Global and Regional Infrastructure Initiatives: Prospects and Challenges*. <https://www.mdpi.com/1911-8074/18/6/338>, accessed on 10. 10.2025.
- Frankopan Peter. (2018). *The silk roads. A New History of the World*. <https://cdn.waterstones.com/special/pdf/9781408839997.pdf>, accessed on 10. 10.2025.
- Jones Lee, Hameiri Shahar. (2020). *Debunking the Myth of 'Debt-trap Diplomacy*. <https://www.chathamhouse.org/2020/08/debunking-myth-debt-trap-diplomacy>, accessed on 10. 10.2025.
- Jones Lee. (2019). *Understanding China's 'Belt and Road Initiative': beyond 'grand strategy' to a state transformation analysis*. https://www.researchgate.net/publication/342862595_Understanding_China's_'Belt_and_Road_Initiative'_beyond_'grand_strategy'_to_a_state_transformation_analysis. accessed on 10. 10.2025.
- Hansen, Valery. (2012). *The Silk Road: A New History*. Oxford University Press. 304 p. <https://pahar.in/pahar/Books%20and%20Articles/Central%20Asia/2012%20Silk%20Road--a%20new%20history%20by%20Hansen%20s.pdf>. accessed on 10. 10.2025.
- Hong, Yu. (2024). *Understanding China's Belt and Road Initiative*. https://www.researchgate.net/publication/378391840_Understanding_China's_Belt_and_Road_Initiative, accessed on 10. 10.2025.
- How Is the Belt and Road Initiative Advancing China's Interests?* <https://chinapower.csis.org/china-belt-and-road-initiative/>, accessed on 10. 10.2025.
- Nedopil, Wang Christoph. (2025). *China Belt and Road Initiative (BRI) Investment Report 2024* <https://blogs.griffith.edu.au/asiainsights/china-belt-and-road-initiative-bri-investment-report-2024/>, accessed on 10. 10.2025.
- Nedopil ,Wang Christoph. (2023). *Ten years of China's Belt and Road Initiative (BRI): Evolution and the road ahead*. https://greenfdc.org/wp-content/uploads/2023/10/Nedopil-2023_Ten-years-China-Belt-Road-Initiative-BRI.pdf , accessed on 10. 10.2025.
- Rajah, Roland, Dayant, Alexandre, Pryke, Jonathan. (2019). *Ocean of debt? Belt and Road and debt diplomacy in the Pacific*. <https://www.lowyinstitute.org/publications/ocean-debt-belt-road-debt-diplomacy-pacific>, accessed on 10. 10.2025.
- Riaz Shad Muhammad, Niaz Muhammad Tariq. (2024). *China's Belt and Road Initiative: the concerns and response of the European Union*. https://www.researchgate.net/publication/382107505_CHINA'S_BELT_AND_ROAD_INITIATIVE_THE_CONCERNS_AND_RESPONSE_OF_THE_EUROPEAN_UNION, accessed on 10.11.2025.
- Rivera Vejarano, Camilo Juan. *La iniciativa del cinturón y la ruta de la seda (BRI): globalización incluyente como motor para la transición pacífica de China al liderazgo mundial*. <https://revistas.utadeo.edu.co/index.php/razoncritica/article/view/1509/1685>, accessed on 10.11.2025.
- Site-ul oficial al inițiativei „O centură, un drum”*. <https://rus.yidaiyilu.gov.cn/> accessed on 10.11.2025.

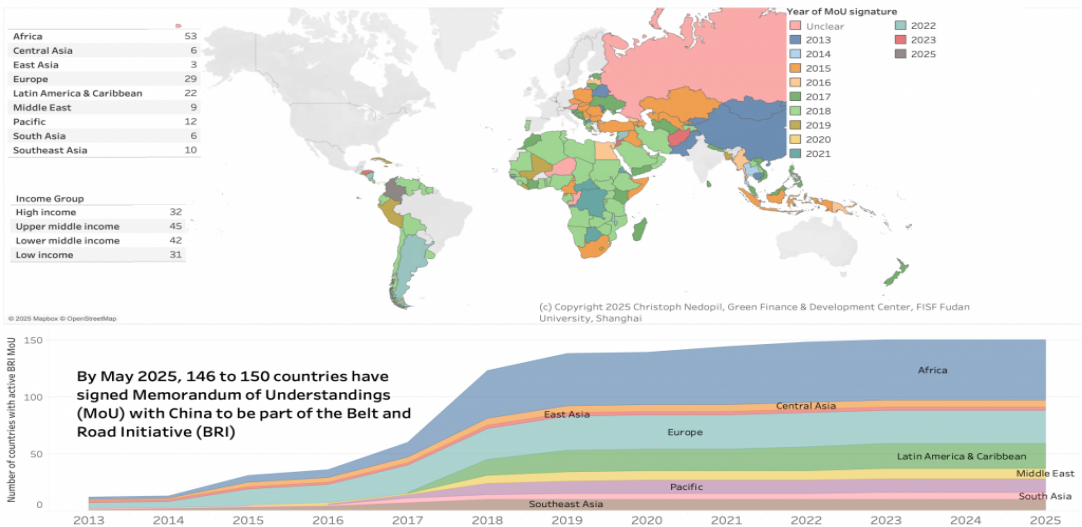
Tudorică Ionuț . (2024). *China are un plan să învie Drumul Mătăsii. Coridorul Mijlociu intră în proiectul “One Belt, One Road”*. <https://www.digi24.ro/digieconomic/macro/china-are-un-plan-sa-invie-drumul-matasii-coridorul-mijlociu-intra-in-proiectul-one-belt-one-road-de-1-000-de-miliarde-de-dolari-18235> accessed on 10.11.2025.

Wong Erebus, Chi Lau Kin, Tsui Sit, Tiejun Wen. (2017). *One Belt, One Road: China's Strategy for a New Global Financial Order*. <https://monthlyreview.org/articles/one-belt-one-road-2/> accessed on 10. 10.2025.

Annexes

Annexe 1. Carte des pays participant à l'initiative « la Ceinture et la Route » (BRI) en mai 2025

Current countries of the Belt and Road Initiative (BRI)



Source: <https://greenfdc.org/countries-of-the-belt-and-road-initiative-bri/>

Annexe 2. Principaux investissements de l'initiative « Ceinture et Route » dans les pays européens

NN°	Pays	Nombre de projets	Investissements
1.	Fédération de Russie	251	169,568,380,000 \$
2.	Turquie	144	28,333,420,000 \$
3.	Biélorussie	125	11,653,930,000 \$
4.	Serbie	86	6,091,040,000 \$
5.	Ukraine	86	3,574,430,000 \$
6.	Bosnie-Herzégovine	42	2,168,870,000 \$
7.	Macédoine du Nord	50	1,403,050,000 \$
8.	Bulgarie	50	1,375,910,000 \$
9.	Monténégro	29	1,247,400,000 \$
10.	Roumanie	37	807,550,000 \$
11.	Albanie	53	128,500,000 \$
12.	République de Moldova	46	82,340,000 \$

Source: China Belt and Road Initiative (BRI) Investment Report 2024 <https://blogs.griffith.edu.au/asiainsights/china-belt-and-road-initiative-bri-investment-report-2024/>