

Les « nouvelles routes de la soie » : comment la Chine a-t-elle développé sa stratégie et pourquoi rencontre-t-elle des résistances ?

Après le retrait de l'Italie des « nouvelles routes de la soie », Pékin fustige le « dénigrement » de son projet.

La Chine a fustigé jeudi 7 décembre le « dénigrement » de son projet d'infrastructures des « nouvelles routes de la soie », après la décision italienne de se retirer mercredi. « La Chine s'oppose fermement au dénigrement et à l'affaiblissement de la coopération [autour] des "nouvelles routes de la soie", et s'oppose à la confrontation et à la division », a déclaré le porte-parole du ministère des affaires étrangères, Wang Wenbin. Mercredi, une source au sein du gouvernement de Giorgia Meloni avait annoncé à l'Agence France-Presse que Rome se retirait de l'accord de manière à « maintenir ouvertes les voies du dialogue politique ». Le ministre des affaires étrangères, Antonio Tajani, avait déclaré au Parlement que lors d'un voyage en Chine en septembre, il avait clairement dit que Rome souhaitait « promouvoir un meilleur accès à [ses] produits, indépendamment de [sa] participation » à ce projet. L'adhésion de Rome « n'a pas produit les résultats » escomptés par la troisième économie de la zone euro, avait-il estimé.

Le porte-parole chinois n'a pas souhaité commenter directement la décision de l'Italie jeudi, mais il a rappelé que plus de 150 pays participent à ce projet, lancé en 2013 à l'initiative du président, Xi Jinping, ce qui en fait « la plus grande plate-forme de coopération dans le monde ». Il a ajouté que l'Italie avait envoyé en octobre des représentants au forum des « nouvelles routes de la soie » à Pékin, une preuve, selon lui, de « l'énorme attrait » et de « l'influence mondiale » du projet.

L'Italie se retire de l'accord quatre ans après l'avoir intégré. Attendue depuis plusieurs mois, la décision de quitter ce projet pharaonique d'infrastructures maritimes et terrestres a été communiquée à Pékin il y a quelques jours, selon le Corriere della Sera. En 2019, l'Italie, ployant sous le poids de sa dette publique, était devenue le seul pays du G7 à participer à ce programme d'investissements massifs de Pékin, décrit par ses opposants comme un cheval de Troie destiné à obtenir une influence politique. Cet ambitieux projet d'un montant de 2 000 milliards de dollars vise à améliorer les liaisons commerciales entre l'Asie, l'Europe, l'Afrique, et même au-delà, par la construction de ports, de voies ferrées, d'aéroports ou de parcs industriels. Le programme est aussi critiqué dans le monde pour l'endettement dangereux qu'il fait peser sur les pays pauvres.

Le Monde, 7 décembre 2023.

« Joyau de la stratégie chinoise » en Europe, le port grec du Pirée fait l'objet d'un bras de fer avec les États-Unis.

Il faut dire qu'un bras de fer sino-américain d'une ampleur inédite a commencé il y a quelques semaines, et qu'il n'est pas sans conséquences. Dès son arrivée à Athènes, Kimberly Guilfoyle [la nouvelle ambassadrice des États-Unis en Grèce] a multiplié les déclarations offensives. La plus fracassante - appelant à « renvoyer les Chinois de Grèce et du port du Pirée » - n'a pas seulement surpris les milieux diplomatiques. « Elle a profondément irrité Pékin », assure Giorno Tzogopoulos, spécialiste de la Chine et professeur de relations internationales au Centre international de formation européenne. Les réactions, quoique mesurées de l'ambassade chinoise à Athènes, laissent transparaître une exaspération croissante face à ce qui est perçu comme une tentative américaine de reprendre le contrôle de la carte portuaire grecque.

D'autant que Washington ne se limite pas aux mots. Plusieurs responsables américains, dont deux ministres en visite en Grèce, ont annoncé leur intention d'investir massivement dans le port d'Éleusis, de l'autre côté du golfe, à quelques encablures du Pirée. L'objectif serait d'en faire un contrepoids direct, capable de doubler, voire de surpasser, les investissements chinois.

En 2008, alors que la Grèce traversait l'une des crises les plus sévères de son histoire contemporaine, le géant maritime Cosco se portait acquéreur de la gestion du port, décrochant une concession de trente-cinq ans. « Il faut se rappeler qu'à l'époque, Athènes, était sous pression de ses créanciers européens, principalement de l'Allemagne, pour privatiser ce port, mais personne n'en voulait », estime Giorno Tzogopoulos. Depuis, le Pirée est l'un des joyaux de la stratégie chinoise des "nouvelles routes de la soie" ».

« Quinze ans plus tard, il est devenu une énorme ville. Un succès à faire pâlir d'autres investisseurs », ajoute-t-il. Les revenus totaux de l'autorité portuaire ont atteint 230,9 millions d'euros en 2024, année record même si la hausse n'était que de 5% par rapport à 2023. Cosco a su saisir l'opportunité pour s'implanter au cœur de l'Europe, et la Chine a encore consolidé sa présence en prenant, en 2016 toujours pendant les années de crise, 24% de l'opérateur national de transport d'électricité (ADMIE).

Les attaques américaines de ces dernières semaines ont poussé Pékin à redoubler d'efforts pour achever ses projets d'extension : nouveaux terminaux, infrastructures logistiques, modernisation des installations existantes. « La rénovation de l'embarcadere pour les bateaux de croisière avec la mise en place d'un centre commercial pourrait être achevée avant l'été 2026, alors qu'il était prévu pour l'année suivante », conclut Giorno Tzogopoulos.

Pékin ne compte donc pas se laisser faire. Hu Heping, ministre chinois de la Culture, en visite à Athènes ce jeudi pour la 9^e réunion ministérielle du Forum des civilisations anciennes, a demandé à passer sa première journée sur le port du Pirée et rencontrer le ministre de la Marine marchande. Lequel est contraint de jouer les équilibristes entre la pression américaine et les contrats chinois...

Conclusion : pour le moment, les Chinois sont toujours là. Les Grecs pourraient jouer sur les deux tableaux, en profitant de la rivalité entre les deux grandes puissances.

Les circonstances qui ont permis à la Chine de mettre en place sa stratégie.

Le Figaro, 10 décembre 2025.

Les avantages que les pays d'accueil retirent des investissements chinois.

La prise de conscience d'une dépendance et le développement de résistances.

Donc un projet séduisant, mais qui recouvre un risque de dépendance.

C'est une politique de puissance de la part de la Chine, une stratégie impérialiste assez comparable à celle des pays occidentaux dans le passé (quoique sans colonisation directe).

Fait préoccupant : même des pays européens sont concernés, y compris l'Italie qui est une puissance économique de 1er plan.

La Grèce avait accepté l'offre chinoise en raison de tensions avec ses partenaires de l'UE lors de la crise de 2008. Le ressentiment des Grecs envers Berlin et Bruxelles facilite alors la stratégie chinoise.

L'UE n'a pas bien géré cette affaire.

Les avantages économiques sont évidents pour la Grèce, mais ils ne sauraient masquer la situation de dépendance qui en résulte.

En l'occurrence, les résistances sont américaines et non grecques. La Grèce étant membre de l'OTAN, Washington n'accepte pas que la Chine s'immisce dans sa zone d'influence.