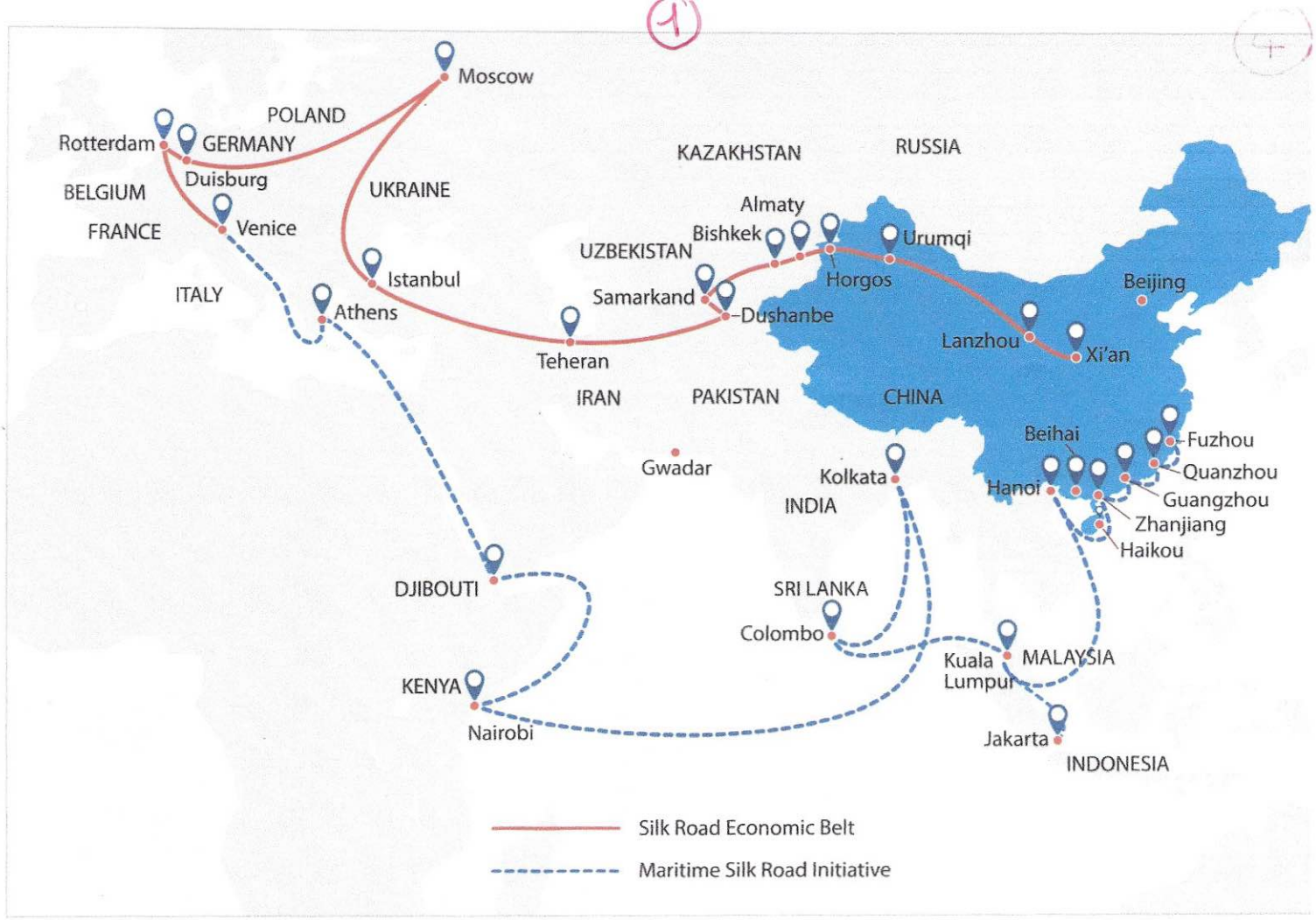
DOCUMENTS

MODULE: ASIE

SOUS-MODULE N°1:ENJEUX ET DEFIS COMMUNS

CHAPITRE 2: LA REGIONALISATION ECONOMIQUE DE L'ASIE MERIDIONALE ET ORIENTALE


Moscow
POLAND
Rotterdam
GERMANY
Duisburg
BELGIUM
UKRAINE
FRANCE
Venice
KAZAKHSTAN
RUSSIA
Almaty
Bishkek
Urumqi
UZBEKISTAN
Horgos
Istanbul
Beijing
ITALY
Samarkand
Dushanbe
Athens
Lanzhou
Xi'an
Teheran
IRAN
PAKISTAN
CHINA
Beihai
Fuzhou
Gwadar
Kolkata
Quanzhou
Hanoi
INDIA
Guangzhou
Zhanjiang
Haikou
DJIBOUTI
SRI LANKA
Colombo
Kuala Lumpur
MALAYSIA
KENYA
Nairobi
Jakarta
INDONESIA
Silk Road Economic Belt
Maritime Silk Road Initiative

La « nouvelle route de la soie » : une notion porteuse d'illusion

Julien Thorez *

*** Julien Thorez**
est géographe. Il est chargé de recherche au CNRS, membre de l'unité mixte de recherche 7528 « Mondes iranien et indien » (CNRS, Paris 3 – Sorbonne nouvelle, INALCO, EPHE). Il a récemment dirigé l'ouvrage *Asie centrale. Des indépendances à la mondialisation* (Ellipses, 2015).

L'insertion de l'Asie centrale dans la mondialisation est souvent présentée sous le prisme de la renaissance des « routes de la soie ». Cette expression, élaborée pour décrire les routes commerciales qui reliaient la Chine et la Méditerranée pendant l'Antiquité et le Moyen Âge, est de nos jours reprise pour dépeindre la réorganisation des échanges et accompagner la redéfinition des équilibres géopolitiques opérée depuis la disparition de l'URSS[1]. Elle s'apparente pourtant à une illusion géographique.

L'idée de la « route de la soie » connaît depuis la fin du XX^e^ siècle une popularité remarquable, qui s'observe dans les milieux académiques aussi bien que dans la sphère politique. Cette notion, qui offre une vision positive du passé ancien comme du présent et du proche avenir de l'Asie centrale, accompagne l'entrée de la région dans la mondialisation.

Pourtant, l'internationalisation des échanges centrasiatiques qui a succédé aux indépendances n'a pas fondamentalement modifié la géographie des échanges mondiaux. Les « nouvelles routes de la soie » demeurent des axes secondaires en Eurasie, dont l'importance symbolique est proportionnellement inverse à leur rôle économique. De ce fait, l'Asie centrale reste une région périphérique.

En revanche, les nouveaux flux sont d'une importance décisive pour les économies et les sociétés centrasiatiques, ce qui rappelle la nécessité d'appréhender les territoires et les sociétés à différentes échelles.

Le retour de la « route de la soie »

Une rhétorique trompeuse

Conçue par le géographe allemand Ferdinand von Richthofen en 1877, la notion de « route de la soie » est devenue l'une des princi-

[1] Félix de Montety, « La "Route de la soie", imaginaires géographiques », *in* Michel Espagne *et alii* (dir.), *Asie centrale. Transferts culturels le long de la Route de la soie*, Vendémiaire, Paris, 2016, p. 405-418.

pales images associées à l'Asie centrale, bien que des historiens doutent de sa pertinence scientifique[2]. Elle renvoie à un Orient mythifié où d'innombrables caravanes auraient circulé entre la Chine et l'Europe *via* les riches cités des oasis centrasiatiques comme Samarcande, Boukhara, Khiva ou Kachgar.

Elle offre parallèlement, pour l'Asie centrale contemporaine, une lecture positive de la mondialisation, valorisant les partenariats politiques, les échanges économiques et les transferts culturels, alors même que les autres discours géopolitiques célèbrent les nations dans le cadre de l'affirmation des États nouvellement indépendants ou s'inquiètent des rivalités entre puissances régionales et mondiales, tel le nouveau « Grand Jeu ».

Depuis le début des années 1990, l'expression « route de la soie » s'est donc imposée dans la rhétorique politique comme dans le discours technicien, après que son emploi s'est généralisé dans le domaine culturel dans les années 1980, notamment sous l'impulsion de l'Unesco (Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture). Mais cette notion forgée au XIX^{e} siècle ne rend pas compte de la réalité actuelle des échanges transcontinentaux. Il est donc nécessaire de revenir sur les raisons de son succès et de déconstruire les représentations qu'elle véhicule sur la restructuration du système de flux.

La disparition de l'URSS a fait apparaître sur la carte politique cinq États en Asie centrale : le Kazakhstan, le Kirghizstan, l'Ouzbékistan, le Tadjikistan et le Turkménistan. Depuis 1991, ces pays, qui ont davantage accepté leur indépendance que lutté pour l'obtenir, mènent une politique nationale qui combine construction étatique et insertion dans la mondialisation[3]. Dans ce cadre, ils consolident leurs institutions, développent des relations diplomatiques, élaborent un récit national.

Cette politique recouvre également une dimension territoriale, car les pays centrasiatiques ont hérité des choix soviétiques d'aménagement du territoire d'espaces nationaux enclavés, écartelés et imbriqués. Devant cette configuration contraignante, ils mettent en œuvre une politique de « construction territoriale de l'indépendance[4] », dont l'un des principaux objectifs est l'édification de nouveaux corridors de transport, qui sont pensés comme la renaissance de la « route de la soie ».

Des frontières qui tendent à s'ouvrir

Parallèlement aux mesures engagées pour unifier les espaces nationaux et les différencier les uns des autres, la politique d'aménagement du territoire comprend un important volet visant à permettre l'arrimage des pays d'Asie centrale aux réseaux de la mondialisation. Dans cette perspective, les États indépendants ont, en premier lieu, décidé de réduire la fonctionnalité de l'ancienne frontière soviétique commune avec la Chine, l'Afghanistan et l'Iran, que les autorités soviétiques avaient commencé à ouvrir pendant la *perestroïka*, après une longue période de fermeture.

Dans un contexte géopolitique inédit, l'ouverture de la frontière méridionale de l'Asie centrale prend concrètement la forme d'une libéralisation de la mobilité internationale, qui concerne aussi bien les marchandises que les personnes, les citoyens centrasiatiques que les ressortissants étrangers. Elle varie toutefois selon les pays, puisque le Turkménistan maintient un contrôle très strict sur la mobilité des personnes tandis que le Kazakhstan et, plus encore, le Kirghizstan ont aboli de nombreux dispositifs de surveillance et de limitation des déplacements internationaux.

De même, le Turkménistan poursuit une voie de développement autocentrée, qui confine à l'isolement, alors que le Kirghizstan, le Tadjikistan et le Kazakhstan sont respectivement membres de l'Organisation mondiale du

[2] Khodadad Rezakhani « The Road That Never Was: The Silk Road and Trans-Eurasian Exchange », *Comparative Studies of South Asia, Africa and the Middle East*, vol. 30, n° 3, 2010, p. 420-433.

[3] J. Thorez (dir.), *Asie centrale. Des indépendances à la mondialisation*, Ellipses, Paris, 2015.

[4] J. Thorez, « La construction territoriale de l'indépendance : réseaux et souveraineté en Asie centrale post-soviétique », *Flux*, n° 70, 2007, p. 33-48.

commerce (OMC) depuis 1998, 2013 et 2015. Cette ouverture – quoique relative – s'accompagne de l'édification de postes-frontières et d'axes de transport transfrontaliers. Elle contraste avec la fermeture des nouvelles frontières, c'est-à-dire des limites administratives qui séparaient les républiques socialistes soviétiques[5].

Des corridors de transport qui se construisent

Pour favoriser leur désenclavement, les pays d'Asie centrale ont fait le choix d'édifier de nouvelles infrastructures de transport. Cette politique, menée en collaboration avec les puissances régionales et mondiales qui s'investissent dans la région depuis les indépendances, s'applique au réseau ferré, au réseau routier comme au réseau de tubes, lesquels étaient jusqu'alors orientés vers le territoire soviétique, en particulier vers la Russie.

Dans ce contexte, une voie ferrée a été construite entre le Turkménistan et l'Iran en 1996. En 2012, la Chine et le Kazakhstan ont mis en exploitation une ligne longue de près de 600 kilomètres qui franchit la frontière à Khorgos et double la voie ouverte en 1990, dont la construction – interrompue au moment de la rupture sino-soviétique – avait repris pendant la *perestroïka*.

Dans le même temps, des routes transfrontalières ont été édifiées sur toutes les dyades[6]. Le Tadjikistan est ainsi directement relié à l'Afghanistan et à la Chine, grâce à l'ouverture de ponts sur le Piandj et l'Amou-Daria et d'une route traversant les montagnes du Pamir, alors qu'il était, au moment de son indépendance, le pays le plus enclavé de la région.

Des conduites de gaz et de pétrole ont en outre été construites pour répondre à l'augmentation de la production d'hydrocarbures et permettre la diversification des exportations centrasiatiques. Ainsi, depuis 2001, un oléoduc relie le nord de la Caspienne au port de Novorossiisk, alors même que, dans le Caucase méridional, l'oléoduc Bakou-Tbilissi-Ceyhan, qui a été construit avec le soutien des pays occidentaux, offre, depuis 2005, une alternative à la voie russe d'exportation. De même, un gazoduc mis en exploitation en 2009 approvisionne la Chine depuis le Turkménistan, qui dispose de très importantes réserves gazières, *via* l'Ouzbékistan et le Kazakhstan.

Ces différentes infrastructures redessinent les réseaux de transport en établissant de nouvelles connexions avec les pays voisins, notamment la Chine et l'Iran. Elles constituent le support de nouveaux corridors de transport transcontinentaux, car elles assurent théoriquement une continuité technique inédite entre l'Asie orientale et l'Asie occidentale puis l'Europe orientale.

Dans ces conditions, chaque nouveau tronçon des réseaux ferrés, comme chaque nouvelle portion de route, a tendance à être présenté par ses promoteurs comme un élément des nouvelles routes de la soie, y compris lorsque la nouvelle infrastructure ne possède qu'une dimension locale ou nationale.

Cette rhétorique, inaugurée au moment de l'ouverture de la Karakorum Highway entre la Chine et le Pakistan dans les années 1980[7], a été reprise aussi bien par les autorités centrasiatiques que par les programmes internationaux développés pour moderniser le réseau de transport centrasiatique.

Le programme TRACECA *(Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia)* mis en œuvre par l'Union européenne vise ainsi à promouvoir la « route de la soie du XXIe siècle ». De même, le programme CAREC *(Central Asia Regional Economic Cooperation)*, qui est lié à la Banque asiatique de développement, a pour ambition de « reconstruire la route de la soie ».

Tout cela concourt à ce que la réorganisation du système de transport et de flux centrasiatique soit présentée comme une renaissance de la

[5] J. Thorez, « Les nouvelles frontières de l'Asie centrale : États, nations et régions en recomposition », *Cybergeo – European Journal of Geography*, document 534, 25 mai 2011 (http://cybergeo.revues.org/23707).

[6] Le terme « dyade », qui a été proposé par le géographe français Michel Foucher, désigne une frontière interétatique.

[7] Lucette Boulnois, « Nouvelle route de la soie », *in* Catherine Poujol (dir.), *Asie centrale. Aux confins des empires, réveil et tumulte*, Autrement, Paris, 1992, p. 98-109.



© Michael Klimentyev

En septembre 2014 s'est tenu à Douchanbé le Conseil des chefs d'État des pays membres de l'Organisation de coopération de Shanghai (OCS) dont l'objectif principal est la sécurité de la région ainsi que le renforcement de la coopération dans les domaines politique, économique et scientifique. De gauche à droite, les présidents kirghize Almazbek Atambaïev, kazakhstanais Noursoultan Nazarbaïev, chinois Xi Jinping, tadjik Emomali Rahmon, russe Vladimir Poutine et ouzbek Islam Karimov.

route de la soie, dès lors qu'elle est appréhendée à l'échelle internationale[8].

Un discours géopolitique consensuel

La popularité de l'idée de la « route de la soie » tient aussi au fait que cette notion offre un cadre théorique positif à l'action de nombreux États, rompant – au moins en apparence – avec les fractures géopolitiques qui structuraient le monde bipolaire.

Une rhétorique centrasiatique

Pour les pays centrasiatiques, le recours à la rhétorique de la « route de la soie » présente plusieurs intérêts. Il place tout d'abord la région en situation d'interface entre les puissances asiatiques et les puissances européennes, ce qui accrédite l'idée de sa centralité dans l'ensemble eurasiatique[9]. Or, les pays centrasiatiques ont connu, à l'occasion de la disparition de l'URSS, un glissement du Nord au Sud dans les grandes lignes de partage du monde contemporain, qui a pu apparaître comme une forme de marginalisation géopolitique et géographique[10].

Ce recours à cette rhétorique inscrit en outre la trajectoire contemporaine des États nouvellement indépendants dans une longue et riche tradition historique, alors que les pays centrasiatiques connaissent une existence inédite en tant qu'États souverains.

[8] S. Frederick Starr (dir.), *The New Silk Roads: Transport and Trade in Greater Central Asia*, Central Asia-Caucasus Institute & Silk Road Studies Program, Washington, 2007.

[9] E.T. Karin (dir.), *Transportnye korridory Evrazii : novye puti sotrudnicestva* [Les corridors de transport de l'Eurasie : de nouvelles voies de coopération], KISI, Astana, 2015.

[10] Sophie Hohmann, Claire Mouradian, Silvia Serrano et Julien Thorez (dir.), *Development in Central Asia and the Caucasus: Migration, Democratisation and Inequality in the Post-Soviet Era*, I.B. Tauris, Londres, New York, 2014.

Partout en Asie centrale, la notion de « route de la soie » est donc abondamment déclinée dans le récit national, de même qu'elle inspire le discours géopolitique. Elle est aussi fréquemment célébrée dans l'espace public. Dans la plupart des grandes villes, comme Tachkent, Almaty ou Bichkek, des avenues ou des enseignes affichent ainsi le nom de « Route de la soie ».

Un discours universel ?

Au cours de la transition géopolitique qui a succédé à l'effondrement de l'URSS, les puissances étrangères, à l'exception de la Russie, se sont également approprié la rhétorique de la « route de la soie ». Cette notion permet de placer les échanges économiques et culturels au cœur de la politique de chacun des États, tout en minimisant leurs ambitions géopolitiques.

C'est ainsi que des puissances régionales comme des puissances mondiales, des pays asiatiques comme des pays européens ou américains mettent en avant la notion de « route de la soie » pour expliquer leur politique centrasiatique [11]. La Turquie, l'Iran, l'Inde se sont emparés de cette référence tout comme la Corée du Sud ou le Japon.

De même, l'approche des États-Unis est guidée par la conviction que la croissance des échanges économiques devant accompagner l'essor des nouvelles routes de la soie permettra, d'une part, de soutenir le développement de la région et, d'autre part, de limiter l'influence de la Russie au profit des relations avec l'Asie méridionale [12].

La Chine s'est également appuyée sur l'idée de la « route de la soie » lorsqu'elle a lancé en 2013 un ambitieux programme de développement des corridors de transport à travers le continent asiatique [13]. Financé par le Fonds pour la route de la soie et par la Banque asiatique d'investissement pour les infrastructures, ce dernier est doté de près de 100 milliards (40 milliards selon d'autres sources) de dollars. Cet engagement témoigne de la volonté des autorités chinoises de conforter leur rôle économique et de renforcer leur influence politique dans la région.

Par contraste, la Russie appréhende avec réserve le recours à cette notion. Elle convoque d'autres outils idéologiques pour légitimer son action en Asie centrale, comme les notions d'« eurasisme » ou d'« étranger proche ». Elle perçoit également que l'idée de « route de la soie » est susceptible de la marginaliser, en privilégiant les échanges méridionaux au détriment des échanges septentrionaux.

Il n'en demeure pas moins que la route de la soie a investi les imaginaires collectifs et qu'elle est devenue une grille de lecture dominante de la situation passée mais également présente et future de l'Asie centrale.

Un mythe géographique

Cette idée de la renaissance de la route de la soie, qui associe des ambitions géoéconomiques et géopolitiques, est toutefois largement invalidée par l'analyse du transport international en Asie centrale.

Les routes de la soie, des routes secondaires

Malgré l'emphase des discours célébrant les « nouvelles routes de la soie », les corridors de transport centrasiatiques ne voient transiter, au regard de la circulation mondiale, que des flux secondaires de personnes et de marchandises.

L'ouverture des frontières et la modernisation des infrastructures de transport ont permis un essor du transport international. Des camions iraniens, turcs, chinois ou russes acheminent des marchandises en Asie centrale ; des convois connectent la région aux ports de la mer Baltique, de l'océan Pacifique et, plus modestement, du golfe Persique.

Des trains de marchandises traversent désormais l'Asie centrale sur leur trajet entre la Chine et l'Europe ou, depuis plus récem-

[11] Marlène Laruelle et Sébastien Peyrouse, *L'Asie centrale à l'aune de la mondialisation*, Armand Colin, Paris, 2010.

[12] M. Laruelle « The US Silk Road: geopolitical imaginary or the repackaging of strategic interests? », *Eurasian Geography and Economics*, vol. 56, n° 4, mai 2015, p. 360-375.

[13] Nadège Rolland, « La nouvelle Route de la soie. Les ambitions chinoises en Eurasie », *Politique étrangère*, n° 3, automne 2015, p. 135-146.

ment, entre la Chine et l'Iran. En 2015, environ 1 250 convois ont ainsi relié la Chine et l'Europe *via* le Kazakhstan, parmi lesquels un train qui assure régulièrement depuis 2011 le transport de marchandises à haute valeur ajoutée (produits informatiques, etc.) entre Chongqing et Duisbourg.

Parallèlement, la restructuration du réseau d'oléoducs et de gazoducs s'est traduite par une réorientation des exportations des hydrocarbures centrasiatiques, au profit de la Chine, de l'Iran et du marché mondial.

Toutefois, en dépit de ces évolutions, le volume des échanges internationaux reste modeste. Selon les données de l'Organisation mondiale du commerce (OMC), le commerce international de marchandises des pays centrasiatiques représente environ 0,5 % des échanges mondiaux, pour une valeur d'environ 200 milliards de dollars en 2014.

Trains de marchandises en gare d'Almaty 1, Kazakhstan, juillet 2013.

L'Asie centrale demeure donc en marge des grands courants du commerce international. Elle conserve ainsi la situation géographique périphérique qui est la sienne depuis l'époque moderne, période qui vit les routes maritimes se développer au détriment de la route de la soie.

Les handicaps de la « route de la soie »

Les échanges entre l'Europe et l'Asie comptent parmi les plus importants, à l'échelle mondiale, mais ils contournent l'Asie centrale, en raison de la primauté du transport maritime sur le transport continental. Sur le segment Asie-Europe, seulement quelques milliers de conteneurs transitent chaque année par l'Asie centrale, tandis qu'environ 15 millions de conteneurs EVP [14] ont été transportés par la voie maritime en 2015. Pourtant, les pays centrasiatiques, au premier rang desquels le Kazakhstan,

espèrent que la part du transport continental augmentera dans les prochaines années pour atteindre 10 % des échanges entre l'Asie et l'Europe.

L'itinéraire continental, qui est dominé par la voie ferrée, cumule plusieurs inconvénients par rapport à la voie maritime, bien qu'il soit plus rapide – les promoteurs de la route de la soie soulignent que les trains de marchandises peuvent mettre quinze voire douze jours pour traverser l'Eurasie, tandis que le temps de transport entre les ports chinois et les ports nord-européens s'élève à une trentaine de jours [15].

Tout d'abord, les corridors eurasiatiques disposent d'une capacité de transport limitée par rapport à celle des routes maritimes, en raison des caractéristiques techniques des différents modes de transport. Longs de 400 mètres et larges de près de 60 mètres, les porte-conteneurs de dernière génération peuvent théoriquement transporter plus de 18 000 EVP, tandis que la capacité de transport des trains de marchandises n'excède pas 60 à 80 EVP sur le réseau européen.

Les corridors de transport continentaux souffrent aussi du fait que la circulation des convois ferroviaires entre l'Asie et l'Europe est souvent ralentie par le franchissement des frontières (formalités administratives, changement de bogies, etc.) et par la qualité du réseau ferré (voies uniques, voies rustiques permettant à des trains lourds de circuler, mais à petite vitesse, etc.), même si le transit par l'Asie centrale s'est amélioré depuis les années 2000 grâce aux efforts des États et des opérateurs de transport.

Les coûts de transport sont en outre nettement supérieurs par la voie continentale, quoiqu'ils aient diminué au cours des dernières années. Par la voie ferrée, le transport d'un conteneur entre la Chine et l'Europe coûte 6 000 à 10 000 dollars, tandis qu'il revient à moins de 1 000 dollars par les routes maritimes, depuis l'effondrement des taux de fret.

Face à ces avantages de la voie maritime, les différents acteurs de la route de la soie mettent en avant la rapidité – relative – de la voie ferrée, sans que cet argument ne modifie significativement le choix des chargeurs ni la stratégie des compagnies maritimes. Au contraire, ces dernières n'ont pas hésité, à la fin des années 2000, à réduire la vitesse des porte-conteneurs de 22-24 nœuds à 16-18 nœuds pour limiter leurs dépenses en combustible dans le cadre de la navigation à vitesse réduite *(slow steaming)*, ce qui a sensiblement augmenté les temps de parcours entre l'Europe et l'Asie.

●●●

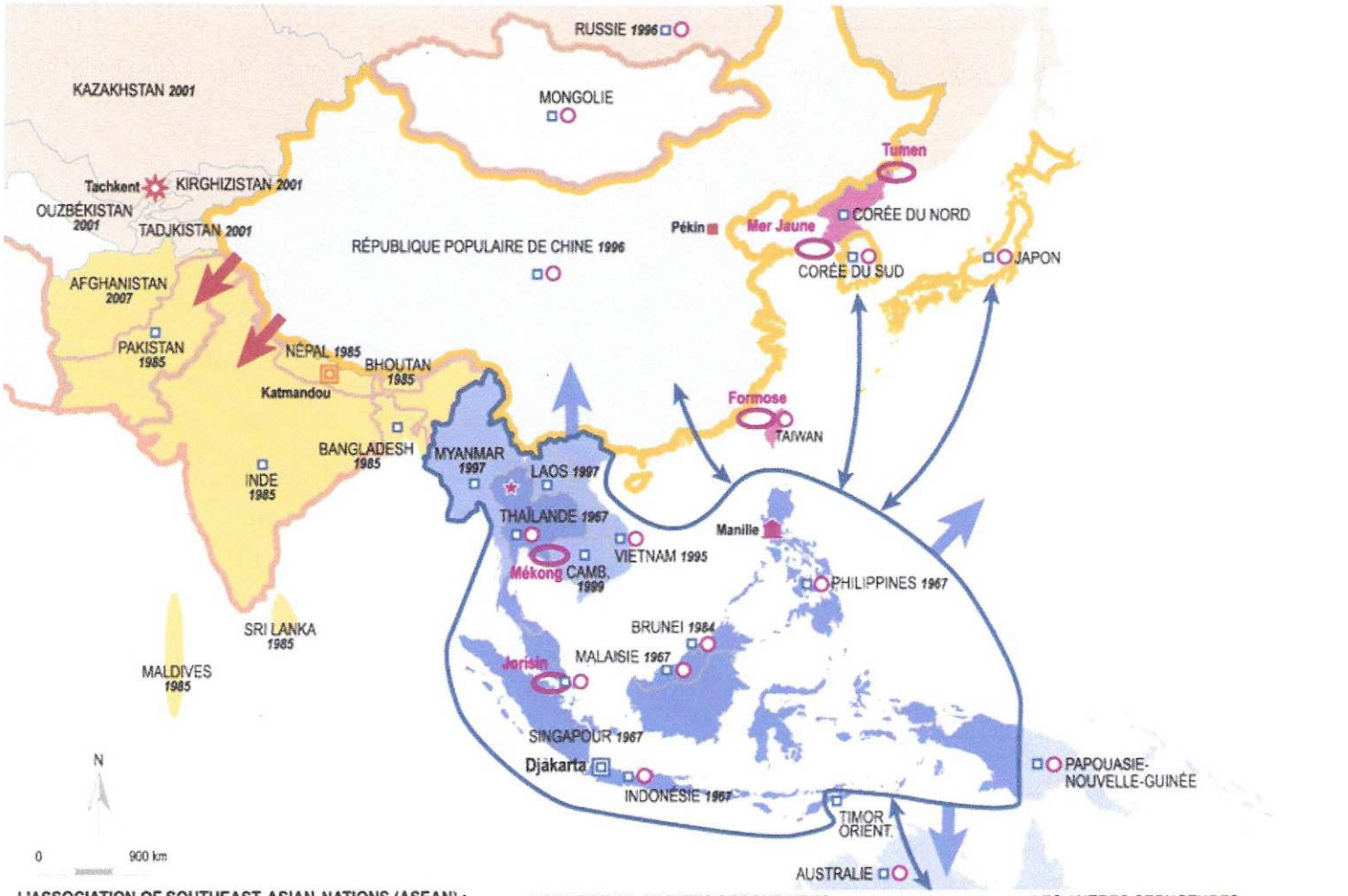
Depuis plusieurs décennies, les « routes de la soie » ont investi les imaginaires géopolitiques ainsi que les représentations géographiques de l'Asie centrale. Pourtant, cette notion, qui entretient l'illusion que l'Asie centrale aurait recouvré une position d'interface entre l'Asie et l'Europe, ne repose pas sur la réalité des mobilités internationales. Les échanges de marchandises et de personnes transitant par le cœur du continent asiatique sont en effet modestes par rapport aux grands courants d'échanges internationaux.

Du point de vue de l'Asie centrale, les évolutions du système de flux survenues depuis les indépendances s'accompagnent en revanche de changements fondamentaux. La réorganisation du système de transport sur des bases nationales et des principes capitalistes conduit à une réorientation des échanges. À l'échelle internationale, l'essor des relations avec les pays proches, au premier rang desquels la Chine, constitue ainsi l'un des principaux vecteurs de l'insertion de l'Asie centrale dans la mondialisation. ■

[14] EVP (équivalents vingt pieds) est un sigle conventionnel par lequel est désigné un conteneur d'une longueur de vingt pieds (6,096 mètres) ou son équivalent. Par extension, unité de mesure dans le monde conteneurisé déterminant la capacité d'emport d'un navire ou le volume des flux. Voir « Les grands ports mondiaux », *Questions internationales*, n° 70, novembre-décembre 2014.

[15] S. Frederick Starr, Svante E. Cornell et Niklas Norling, *The EU, Central Asia, and the Development of Continental Transport and Trade*, Central Asia-Caucasus Institute & Silk Road Studies Program, *Silk Road Paper*, décembre 2015.


CHINE
Guangzhou
Hong Kong
MYANMAR
LAOS
Golfe du Tonkin
Viangchan
Mer de Chine Méridionale
Rangoon
Mékong
THAÏLANDE
VIETNAM
Bangkok
Golfe du Bengale
CAMBODGE
Phnom Penh



L'ASSOCIATION OF SOUTHEAST ASIAN NATIONS (ASEAN) : UNE ORGANISATION PIONNIÈRE...

- Pays membre fondateur
- Pays membre à part entière et date d'adhésion
- Siège de l'ASEAN
- Pays officiellement candidat
- Pays associé dans l'ASEAN + 3
- Zone de libre échange (AFTA), lancée en 2002
- Accords bilatéraux de libre-échange de l'ASEAN
- Dynamique d'intégration commerciale
- ASEAN Regional Forum depuis 1994

...AU PROFIT DE PROJETS SECONDAIRES

- Pays membre de la South Asian Association for Regional Cooperation (SAARC, 1985) et date d'adhésion
- Pays observateur de la SAARC
- Siège de la SAARC
- Pays membre de la Shanghai Cooperation Organization (SCO, 2001)
- Pékin, secrétariat général
- Tachkent, siège de la structure anti-terroriste
- Pays observateur et candidat à l'intégration
- Influence croissante de la SCO

LES AUTRES STRUCTURES DE COOPÉRATION

- Asian-Pacific Economic Cooperation (APEC, depuis 1989)
- Asian Development Bank (ADB, depuis 1966)
- Chiang Mai Initiative (2001)
- Zone de développement régional transfrontalière
- Pays en marge des dynamiques de l'intégration régionale

d'après T. Snégaroff (dir.), *Atlas mondial, 100 cartes pour comprendre le monde d'aujourd'hui*, Ellipses, 2010.

©Editions Ellipses

(5)

Avec le RCEP, l'Asie crée la plus grosse zone de libre-échange au monde

Explication Quinze pays d'Asie se sont accordés dimanche 15 novembre pour conclure le plus grand accord de libre-échange du monde, couvrant près d'un tiers de la population du globe et représentant 30 % du produit intérieur brut mondial.

Alain Guillemoles, le 15/11/2020 à 11:01 Modifié le 15/11/2020 à 13:43

Lecture en 3 min.



La signature du RCEP, réunissant 15 pays en visioconférence le 15 novembre 2020. VNA HANDOUT/EPA/MAXPPP

▶ Qu'est-ce que ce nouveau traité de libre-échange asiatique ?

Quinze pays d'Asie et d'Océanie ont donné le jour dimanche 15 novembre à un Partenariat régional économique global (Regional Comprehensive Economic Partnership ou RCEP) à l'issue d'un sommet de quatre jours à Hanoï. Ce partenariat prévoit une élimination de 90 % des tarifs douaniers entre pays membres et des règles communes pour la propriété intellectuelle. « Je suis heureux qu'après huit années de négociations complexes, nous puissions terminer officiellement aujourd'hui les négociations du RCEP », a déclaré le premier ministre vietnamien Nguyen Xuan Phuc, dont le pays assure la présidence tournante de l'Asean.

L'accord réunit les dix membres de l'Asean (association des nations de l'Asie du Sud-Est) soit Brunei, la Birmanie, le Cambodge, l'Indonésie, le Laos, la Malaisie, les Philippines, Singapour, la Thaïlande et le Vietnam, ainsi que les plus importantes économies de la région : la Chine, le Japon, la Corée du Sud, mais aussi la Nouvelle-Zélande et l'Australie. L'Inde avait également prévu d'intégrer cet ensemble, avant de changer d'avis au dernier moment.

Le RCEP devient l'accord commercial le plus important du monde, s'appliquant à près d'un tiers de la population du globe et représentant 30 % du produit intérieur brut de la planète. En comparaison, le marché commun de l'Union européenne pèse autour de 19 % du PIB mondial.

▶D'où vient l'initiative de créer ce partenariat asiatique ?

Ce projet de traité a vu le jour en 2012. Il est le premier accord multilatéral auquel adhère la Chine et apparaît comme une façon, pour ce pays, d'affirmer son influence en Asie. « L'accord a mis huit ans pour être négocié, ce qui est normal pour ce genre de texte », explique Cécilia Bellora,

responsable du programme Politiques commerciales au Centre d'études prospectives et d'informations internationales (Cepii).« Les discussions se sont accélérées lorsque les États-Unis ont décidé de sortir du traité transpacifique, en 2017. La Chine a alors vu l'opportunité de réaffirmer son intérêt pour la région et de faire reculer les États-Unis, qui restent à l'extérieur de cette alliance », décrypte la chercheuse. « L'intérêt de ce traité est de créer de la croissance pour les pays membres, dont les échanges vont s'accroître. Mais c'est aussi de créer de la coopération, car des pays d'un même bloc commercial peuvent ensuite assez rapidement discuter de normes communes. Et tout cela se passera sans les États-Unis ».

▶ Quelle est la différence entre RCEP et son concurrent, le traité transpacifique ?

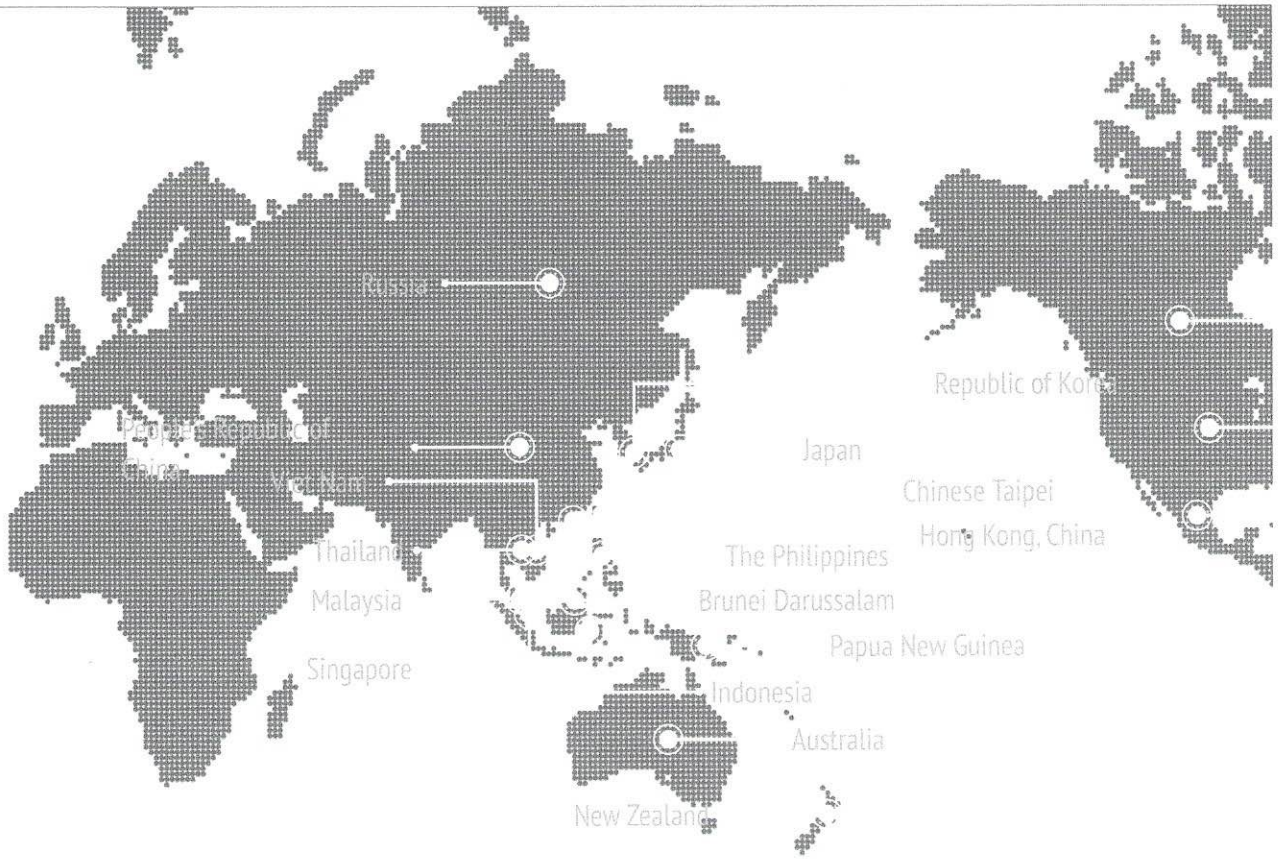
Le traité transpacifique est une alliance commerciale promue par Barack Obama, et dont la Chine ne fait pas partie. En arrivant au pouvoir, Donald Trump a décidé de quitter la table des discussions. Malgré ce départ, les négociations se sont poursuivies, donnant naissance en 2018 à un « Accord global et progressif de partenariat transpacifique », le CPTTP (pour « Comprehensive and progressive agreement on trans-pacific partenership »).

Contrairement au RCEP, il est ouvert aux pays d'Amérique : le Canada en fait partie, tout comme le Mexique, le Chili et le Pérou. Sept pays sont membres des deux alliances : l'Australie, la Nouvelle-Zélande, Brunei, le Japon, la Malaisie, Singapour et le Vietnam. Le CPTPP compte onze membres au total.

En termes de taille, l'alliance transpacifique reste plus petite, avec cinq fois moins de population et un PIB global deux fois moindre. Le CPTPP prévoit, lui aussi, un abaissement des barrières douanières. Mais il va plus loin en matière de normes sociales et environnementales.

Au contraire, le RCEP se concentre sur la réduction des tarifs douaniers. Il nécessite moins de concessions politiques. « Le gros avantage du RCEP est qu'il met au clair les règles d'origine, explique Cécilia Bellora, du Cepii. Pour les entreprises des pays membres, c'est un gain important, car cela simplifie les échanges ».

Or l'Asie est une zone où se concentre une bonne part de l'industrie mondiale. On peut donc s'attendre à voir se développer les chaînes de production qui seront assises sur plusieurs pays membres du RCEP.



Membres de l'APEC

© Copyright 2023 APEC Secretariat. All Rights Reserved.