

LES NOUVELLES ROUTES DE LA SOIE



LES NOUVELLES ROUTES DE LA SOIE



Commentaire diapo 1 : Janvier 2017: un premier train de marchandise en provenance de Chine (Yuwu , sur le littoral au sud de Pékin) arrive à Londres (gare marchandise de Barking dans l'est de la métropole) après un voyage de 18 jours et 12 000 kms environ. Il transporte 34 conteneurs de vêtements et autres biens de consommation courante et traverse symboliquement la banderolle. Ici on voit une locomotive de la Deutshbahn, en effet, ce sont des trains différents qui assurent la liaison puisque les rails ne sont pas aux même normes d'écartement tout au long du trajet.

C'est l'aboutissement du projet OBOR (« One Road, One Belt ») « lancé par Pékin en 2013 et qui consiste en la construction de grands corridors terrestres (routes, voies ferrées, tubes) et maritimes dans plus de 60 pays » (Carroué 2018)

OBOR : Un objet d'étude au carrefour des enseignements d'histoire- géographie et de la spécialité « HGGPSP »

* HGGPSP :

- Thème « Dynamiques des puissances internationales » / axe 2: « La maîtrise des voies de communication » (*comme vecteur et forme de la puissance*)
- Thème « frontières » puisque la mise en place de ces « nouvelles routes de la soie » par la Chine, résulte du jeu d'ouverture des frontières chinoises et soviétiques. (première voie ferrée Chine-Kazakhstan en 1990)
- **Actuel programme de terminale:** « Des espaces plus ou moins intégrés à la mondialisation » / espaces intégrés/espaces en margeet espaces en marge qui s'intègrent quand le contexte géopolitique change : l'Asie centrale et les nouvelles routes de la soie
- **Collège 4^{ème}:** « Des espaces transformés par la mondialisation »

OBOR: une démarche géographique (ancrer l'HGGSP à l'enseignement d'Hgéol)

- Elle permet une approche multiscalaire:
 - Echelle mondiale: comment les nouvelles routes de la soie renforcent-elles la puissance de la chine?
 - Echelle continentale: Quelles éventuelles modifications des hiérarchies territoriales à l'échelle du continent eurasiatique entraînent-elles?
 - Echelle régionale: Quelle intégration des républiques d'Asie Centrale dans la mondialisation?
 - Echelle locale: Mutation d'une marge/d'un confins: le Xinjiang chinois : un pivot des nouvelles routes de la soie.
- Elle permet un travail de croquis dans l'esprit des nouveaux programme de géographie :
« Pratiquer différents langages »/ »Transposer un texte en croquis » = *concrétiser le lien entre l'enseignement de spécialité et l'enseignement d'histoire géographique*
- Elle permet d'aborder les notions classiques en géographie : puissance, enclavement/désenclavement , corridor de développement etc....

Bibliographie récente :

- **L'Asie centrale, grand jeu ou périphérie ?**, Questions internationales , La documentation française n°82, Novembre décembre 2016
- **L'Asie centrale, des indépendances à la mondialisation**, Collectif sous la direction de J. Thorez, Ellipses, 2015
- **Atlas de la Chine**, Autrement, 2018
- **Audition de Michel Foucher auprès de la commission du sénat** consacrée aux nouvelles routes de la soie. Juillet 2017
- **La renaissance de la route de la soie**, Pierre Piquart, Editions Favre, 2018 (!)
- **L'Eurasie, Continent, empire, idéologie ou projet**, Michel Bruneau, CNRS 2018
- **Atlas de la mondialisation**, Laurent Carroué, Editions autrement, 2018
- **Diploweb** « Le chantier très géopolitique des routes de la soie » , Thierry Garcin
- **Mensuel « Pour l'éco »** , novembre 2018

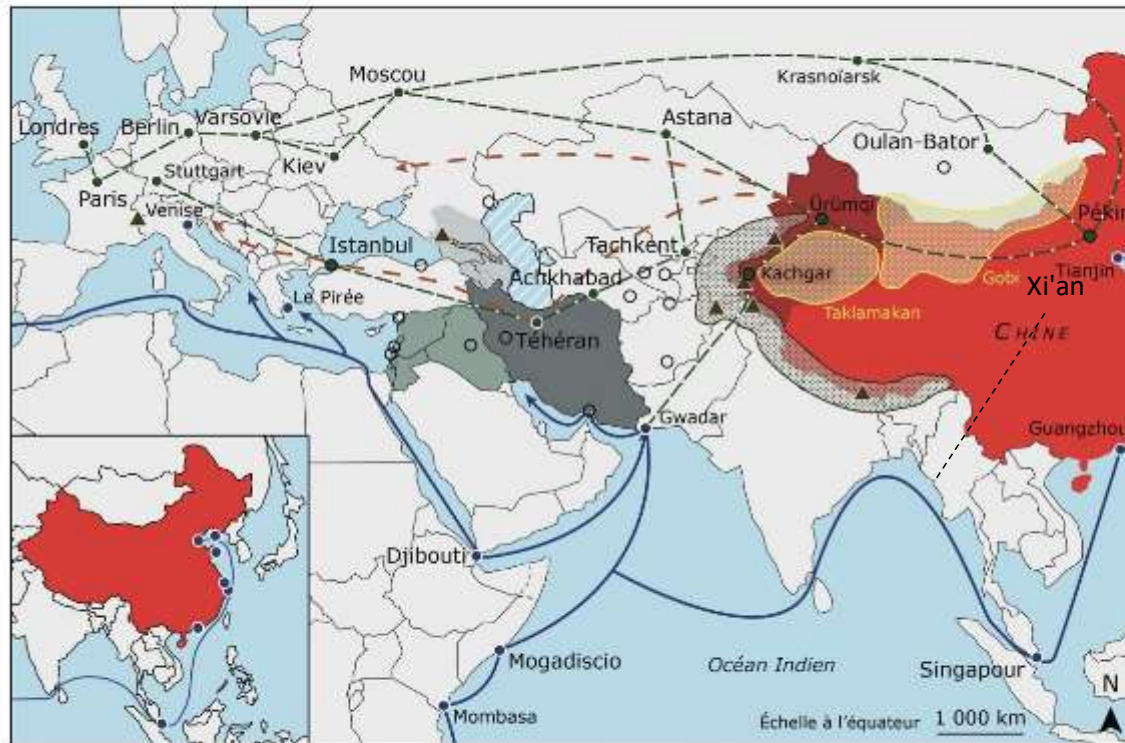
+ très nombreux articles de presse notamment depuis la signature de l'accord entre la Chine et l'Italie (Trieste/Gênes)

Ouvrages plus anciens:

- **Géopolitique de la nouvelle Asie centrale** , Mohammad-Reza Djalili et Thierry Kellner, PUF, 2006
- **Géopolitique de l'Asie centrale**, Isabella Damiani, PUF, 2013

Le « projet » OBOR : One Road, One Belt (!)

Quelles ambitions et contraintes pour les Routes de la soie ?



Des routes commerciales historiques...

- La Chine, première puissance économique mondiale en PIB (PPA)
- Le Xingkiang, pivot des Routes de la soie
- Étape historique des Routes de la soie
- Voie ferrée existante ou en projet
- Étape ferroviaire importante
- - - Routes (tronçons discontinus)
- Voies maritimes, essentiellement côtières
- Port important

...conditionnées par des contraintes naturelles...

- Désert
- Chaîne de montagnes
- ▲ Point culminant
- La Caspienne, un obstacle à contourner

...et politiques

- L'Iran, point de passage obligé vers l'Europe
- La région du Caucase, zone d'insécurité pour les flux de marchandises
- Le Proche-Orient instable, borne des Routes de la soie terrestres

+ Axe de l'Irrawady !

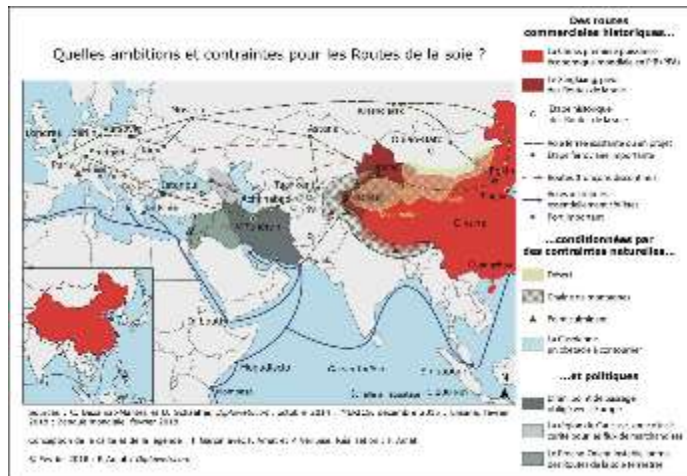
Sources : C. Bezamat-Mantes et D. Schaeffer, *Diploweb.com*, octobre 2014 ; MERICS, décembre 2015 ; Elisana, février 2018 ; Banque mondiale, février 2018

Conception de la carte et de la légende : T. Garcin avec F. Amat et P. Verluise. Réalisation : F. Amat

© Février 2018 - F. Amat / *Diploweb.com*

Commentaire diapo 6 : Rappels généraux sur OBOR

- Les nouvelles routes de la soie s'inscrivent dans un projet global de maîtrise des voies de communication par la Chine : **OBOR = « One road, One Belt »**, qui combine routes terrestres et routes maritimes. **Expression abandonnée** récemment par Xi Jinping car symbolisait trop la volonté de puissance de la Chine



- La route maritime classique Littoral** chinois/ports de méditerranée (Gênes, Trieste) via Malacca/Ormuz/Bab-el-Mandeb/Suez
- Un grand axe de communications terrestres** (routes/autoroutes/Voies ferrées) est-ouest à travers le continent eurasiatique
- Des axes nord-sud** : EX : Depuis **Xi'an** vers le port de **Sittwe** au **Mynamar** , depuis le **Xinjiang** vers le port pakistanais de **Gwadar**.
- Des routes vers l'Afrique: matière premières, énergie surtout mais aussi produits manufacturés (IDE Chine en Afrique/Ethiopie)

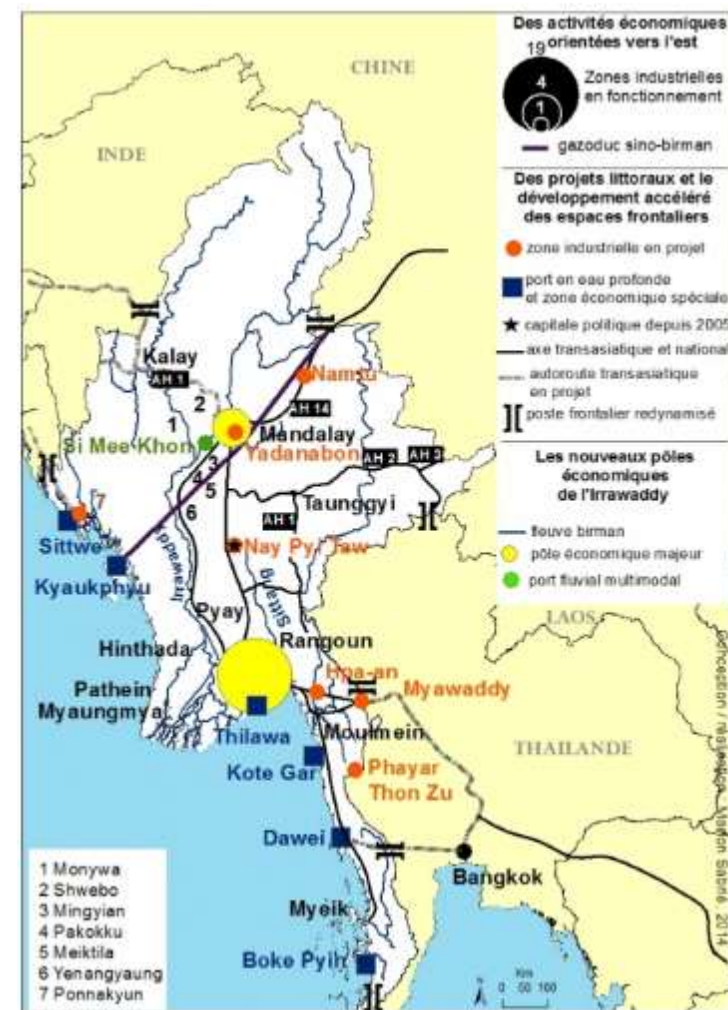
NB: Le projet ne se limite pas au continent eurasiatique puisqu'il intègre la modernisation des réseaux de communication **en Afrique de l'est** par exemple , et un **axe interocéanique en Amérique Latine** (mais la Chine n'a finalement pas obtenu le marché)

OBOR: un instrument de la puissance chinoise dans les pays en développement concernés par le projet

Le port sec de Khorghos au Kazakhstan



« La Route de Birmanie » : de l’océan indien à la Chine intérieure



Source: *Le fleuve Irrawaddy, facteur d'intégration de la Birmanie ?*
Marion Sabrié, site « carnets de géographes »

Commentaire diapo 8: OBOR: un instrument de la puissance chinoise dans les pays en développement concernés par le projet

Un projet de l'ordre de 124 milliards de dollars (selon les sources) financé par la Banque Asiatique d'Investissement et le fond souverain chinois, **présenté comme une opportunité de développement pour les pays traversés concernés**: construction / réfection/modernisation d'axes de communication routiers et ferroviaires.

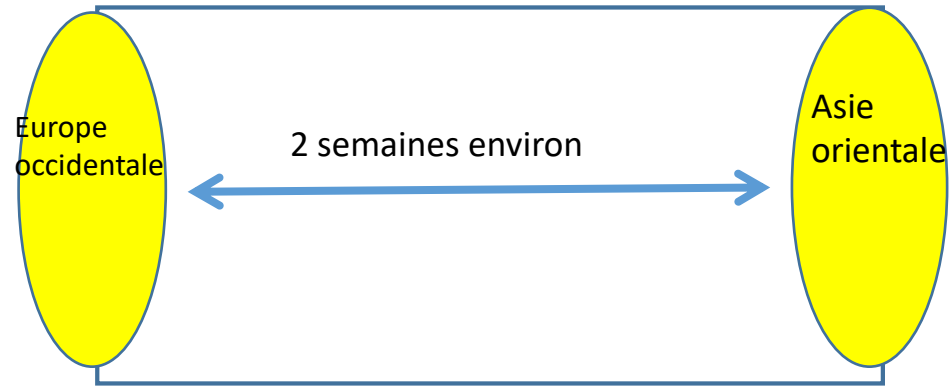
Ex: La « **Route de Birmanie** » construite par les Anglais durant la Seconde Guerre mondiale pour ravitailler en arme la Chine, notamment par la vallée de l'Irrawaddy, est réactualisée, modernisée, dans le cadre du programme OBOR

Ex: le port sec de Khorgos au Kazakhstan équipé en plateforme de stockage des conteneurs et en portiques de transbordement.



De nouveaux axes terrestres

1. Pour relier plus rapidement deux pôles majeurs de l'économie mondiale



2. Pour disposer d'une option d'évitement du détroit de Malacca via l'axe Sittwe (Myanmar) – Xi'an en attendant l'éventuelle ouverture du canal de Kra

<https://portail-ie.fr/analysis/1842/le-canal-de-kra-symbole-des-ambitions-expansionnistes-chinoises-les-nouvelles-routes-de-la-soie-12>

Commentaire diapo 10

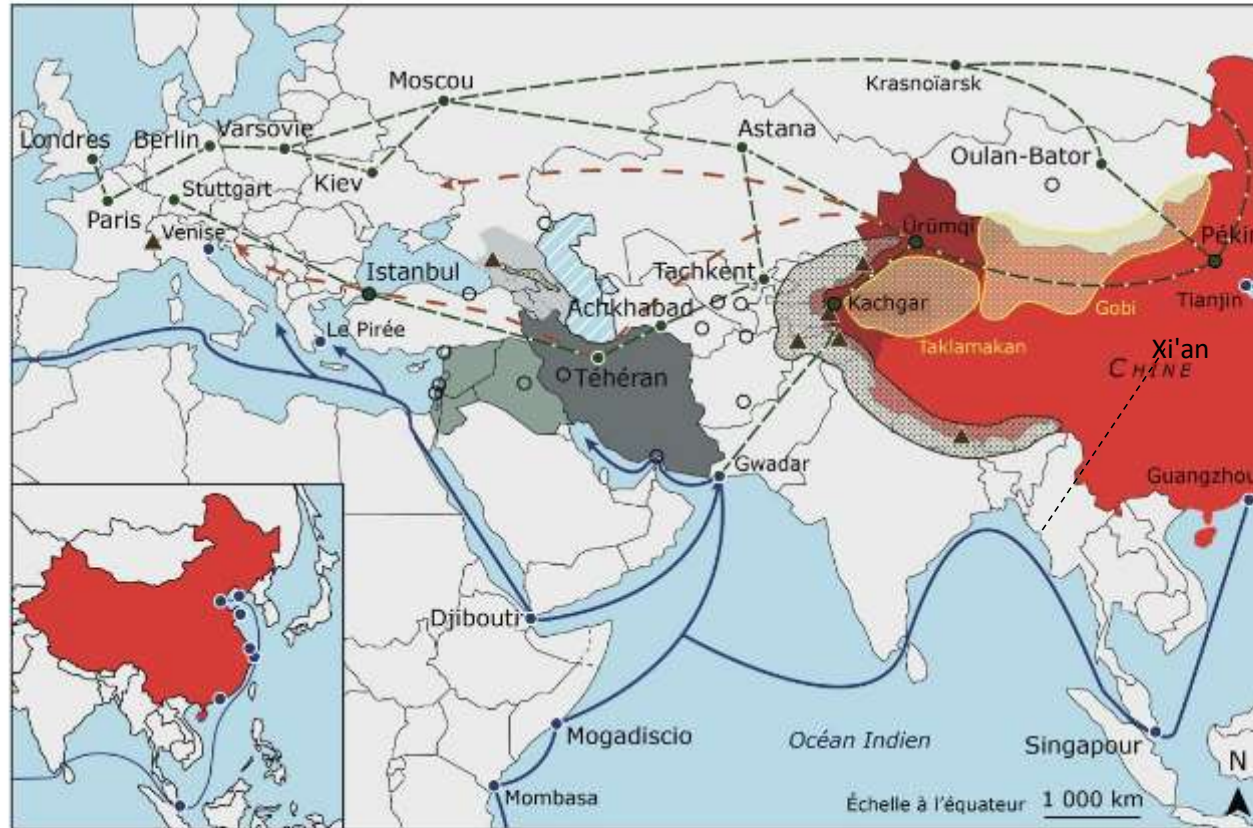


Un projet qui permet d'échanger plus rapidement entre les deux pôles de l'économie mondiale que sont **l'Asie Orientale** et **l'Union Européenne** (environ 2 semaines contre une trentaine par voie maritime) mais dont la Chine en a également besoin:

- **Pour gagner du temps** : l'approvisionnement en hydrocarbures des régions urbanisées du centre de la Chine est beaucoup plus rapide par **oléoduc et gazoduc** via la Birmanie
- Pour **contourner le détroit de Malacca** via des territoires amis (ex: axe Birman) en attendant l'éventuel percement du canal de Kra en Thaïlande

Mais un projet qui rencontre des obstacles

Quelles ambitions et contraintes pour les Routes de la soie ?



Des routes commerciales historiques...

- La Chine, première puissance économique mondiale en PIB (PPA)
- Le Xingkiang, pivot des Routes de la soie
- Étape historique des Routes de la soie
- Voie ferrée existante ou en projet
- Étape ferroviaire importante
- - - Routes (tronçons discontinus)
- Voies maritimes, essentiellement côtières
- Port important

...conditionnées par des contraintes naturelles...

- Désert
- Chaîne de montagnes
- ▲ Point culminant
- La Caspienne, un obstacle à contourner

...et politiques

- L'Iran, point de passage obligé vers l'Europe
- La région du Caucase, zone d'insécurité pour les flux de marchandises
- Le Proche-Orient instable, borne des Routes de la soie terrestres

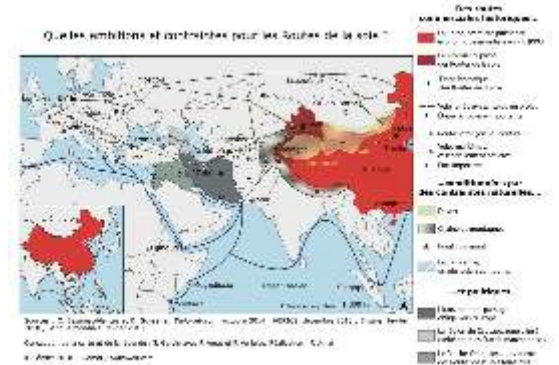
Sources : C. Bezamat-Mantes et D. Schaeffer, *Diploweb.com*, octobre 2014 ; MERICS, décembre 2015 ; Elisana, février 2018 ; Banque mondiale, février 2018

Conception de la carte et de la légende : T. Garcin avec F. Amat et P. Verluise. Réalisation : F. Amat

© Février 2018 - F. Amat / *Diploweb.com*

Mais un projet qui rencontre des obstacles : (commentaire diapo 12)

- **Physiques:** montagnes des Tian-Shan, du Pamir ...(la route Chine/Tadjikistan passe à travers le Pamir par le col de Kulma à plus de 4300 m d'altitude)
- **Techniques:** pb des ruptures **d'écartement des voies** pour les transport ferroviaire entre l'Europe et la Chine via la Russie
- **Politiques :**
 - **La « fermeture » des frontières entre les républiques d'Asie Centrale** elle-même ou leur renforcement (les frontières externes à cet ensemble se sont ouvertes depuis la chute de l'URSS mais cette ouverture s'est accompagnée **d'un renforcement et de replis identitaires** à l'intérieur de l'ensemble) /
 - **Les instabilités géopolitiques** (djihadisme , séparatismes, régimes islamistes – des **réunions discrètes ont eu lieu entre le gouvernement chinois et les Talibans**)
 - L'axe pakistanais passe par **le territoire du Jammu-Cachemire** : région de tension entre l'Inde et le Pakistan.
 - **La Russie et l'Inde** ne voient pas forcément les NRS d'un très bon œil ... (diapos 14 et 16 = développements)



La Russie et les nouvelles routes de la soie



Commentaire diapo 14



Atouts pour la Russie:

- La Russie est un espace de **transit** notamment pour l'axe ferroviaire des NRS et touche à ce titre des droits de **péage** + bénéficie des échanges commerciaux

Mais:

- La Russie risque de perdre **son influence sur les républiques d'Asie centrales** au profit de la Chine et PBOR pourrait mettre à mal le projet russe d'intégration régionale des anciennes républiques sociétiques d'Asie centrale et d'Europe « **L'Union économique Eurasiatique** » .

*Ex: **Kazakhstan commentaire Diapo 14**: La Russie a de nombreux intérêts dans ce pays émergent dont plus de 38 % des importations de biens et de services viennent de Russie et où la Russie loue son principal site de lancement des fusées Soyouz (les autres: Plessetsk – tout à fait au nord près de la Finlande), et Vostochny (près de la la Chine et de l'Amour). A terme Vostochny pourrait remplacer Baikonour bien que ce dernier soit de quelques degrés plus au sud (45 contre 51) et donc plus favorable pour la recherche de l'orbite géostationnaire.*

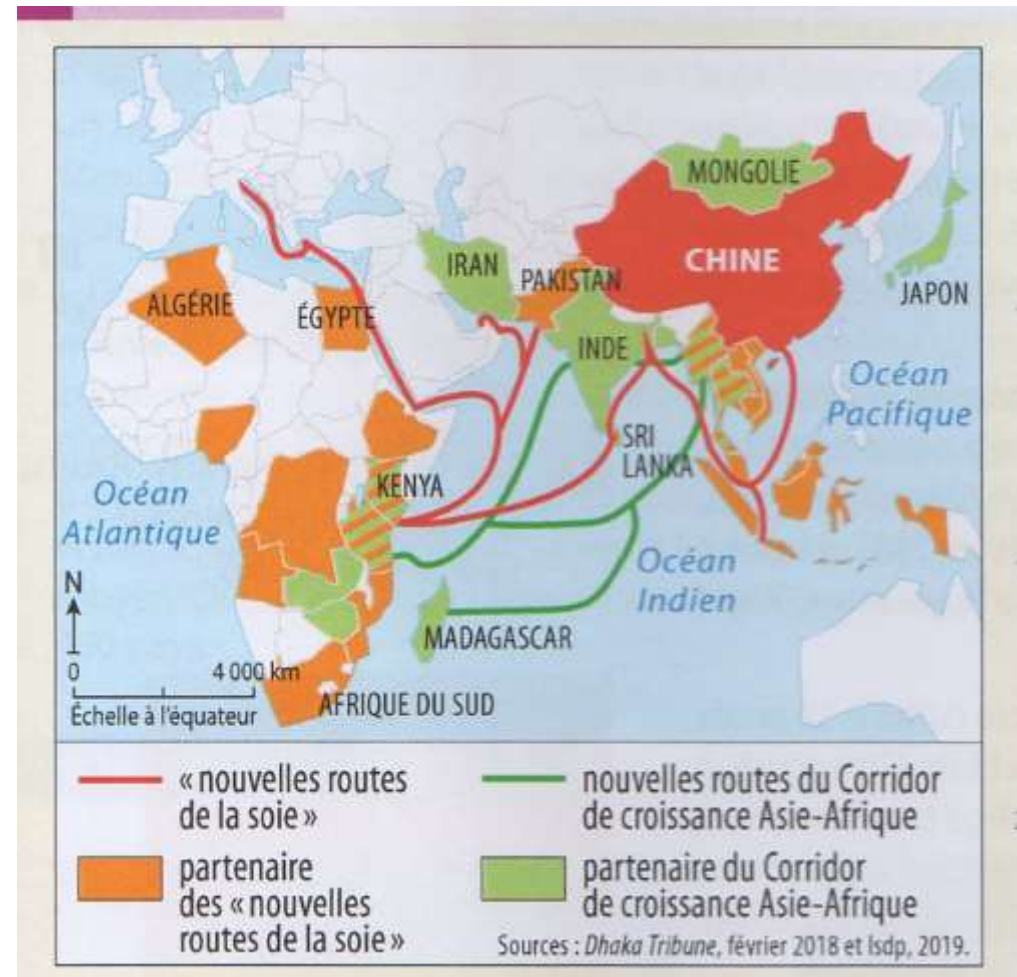
* **La Russie sollicite le plus possible de projets conjoints** avec la Chine pour mieux contrôler l'influence de cette dernière en Eurasie, comme par exemple « La route de la soie des glaces » de l'Asie Orientale vers l'Europe via le détroit de Béring.

L'Inde et les nouvelles routes de la soie



2 La crainte indienne d'être entravée par le projet chinois

Dessin de Satish Acharya (dessinateur indien), *Mail Today*, 16 mai 2017.
Traduction : - « L'Inde dit non à l'OBOR » (One Belt, One Road, nom anglais des « nouvelles routes de la soie ») - « Cirque chinois » - « Les ceintures sont pour les chiens ! »



L'INDE et OBOR, commentaire diapo 16



Doc 1 : un dessin de presse paru dans le quotidien Indien « Mail Today » en Mai 2017

L'Inde craint d'être marginalisée par les infrastructures chinoises et encerclée par le corridor sino-pakistanaï et la route maritime chinoise via l'océan indien qui passe au Sri Lanka où la Chine a construit le port d'Hambantota près de Colombo / Nouveau terminal à conteneur tenu par les Chinois

Doc 2 : réaction indienne : Dans un cadre plus général d'un « axe des démocraties » en ASE voulu également par le Japon, les premiers ministres indien (Narandra Modi) et japonais (Shinzo Abe) ont lancé un projet concurrent à celui d'OBOR , le « **corridor de croissance Asie-Afrique** » = développement de **liaisons maritimes** , recherche de **projets durables avec empreinte carbone limitée** , programmes avec l'Afrique de **connectivité numérique**, de **développement** dans les domaines de la santé, de l'éducation, de l'agriculture + Inde **développe sa flotte de guerre** (ambition: devenir la 4 ème flotte mondiale) pour maintenir son autonomie stratégique dans l'océan indien.

Les limites du projet OBOR



Au maximum 80 EVP sur les réseaux européens



Plus de 20 000 EVP

OBOR : Les limites du projet commentaire diapo 18

Le transport routier comme ferroviaire est plus rapide que le transport maritime
MAIS :

- Il est plus **coûteux** et permet **d'acheminer bcp moins de marchandises** à la fois : 18000 EVP (équivalent 20 pieds) pour les portes-conteneurs de dernière génération contre 80 EVP pour les trains de marchandises sur le réseau européen.
- Le pb est de **remplir les conteneurs pour le trajet retour** (Europe-Chine) mais il s'agit là surtout d'un pb pour les Européens!

Les limites du projet OBOR



Un train de 80 EVP sur le réseau européen



Plus de 20 000 EVP

OBOR: un fait géographique essentiel pour l'Europe



Plateforme multimodale de Douges

Le président chinois Xi Jinping et le Premier ministre italien Giuseppe Conte le 23 Mars 2019



Commentaire diapo 20 :

Alors que certains géographes (Julien Thorez en 2015) affirmaient que les NRS étaient un « mythe géographique » , d'autres au contraire le considère comme un fait géographique essentiel ce que semble confirmer la concurrence des pays de l'UE pour se placer aux débouchés maritimes et/ou terrestres des NRS chinoises

- Projet de **service ferroviaire direct vers la Chine depuis la plateforme de Dourges** près de Lille , qui **contournerait Duisbourg** . Et la question semble assez importante pour avoir fait l'objet d'une **audition de Michel Foucher** auprès de la « Commission des affaires étrangères , de la défense et des forces armées du Sénat »

https://videos.senat.fr/Datas/senat/portail/video.364311_5963fe986307c.route-de-la-soie---audition-de-m-michel-foucher?timecode=2893300

- Et naturellement on pense à la **signature des accords entre l'Italie et la Chine**

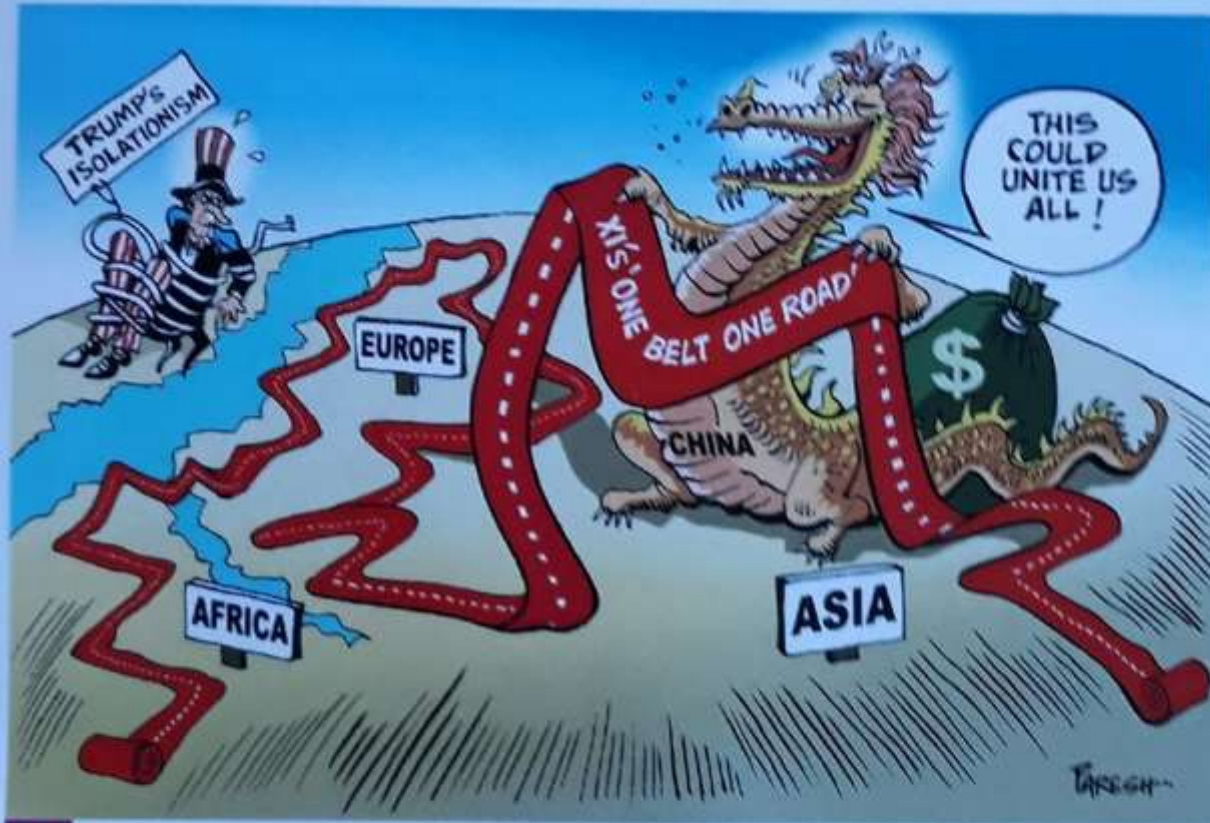
3 courtes Vidéos Euronews : <https://fr.euronews.com/2019/03/21/le-port-de-trieste-point-de-passage-des-nouvelles-routes-de-la-soie> Trois courtes vidéos montrant:

- Xi Jiping défend les NRS
- Signature de l'accord avec l'Italie (Gênes, Trieste)
- Port de Trieste



= une Europe divisée donc affaiblie = l'objectif des NRS terrestres étant avant tout destinées à renforcer la puissance de la Chine et de son emprise sur les territoires traversés , il semble en passe de réussir!!

OBOR, la Chine et les Etats-Unis



4 Les ambitions chinoises

Dessin de Paresh, *The Japan Times*, 26 mai 2017.

Traduction : « L'isolationnisme de Trump ; Cela pourrait tous nous unir ;
Les nouvelles routes de la soie de Xi Jinping ».



Commentaire diapo 22: Dessin de presse japonais paru dans « The japan time » le 26 mai 2017

Un dessin de presse qui met en relation le développement d'OBOR et l'isolationnisme/protectionnisme croissant des Etats-Unis et qui peut avoir **deux conséquences**:

- Le **renforcement de la puissance chinoise** sur le continent eurasiatique et notamment sur l'Europe occidentale
- Un **déclin possible de la façade atlantique au profit de la façade méditerranéenne** (une question évoquée dans l'audition de Foucher au sénat)

Les débats autour des Nouvelles Routes de la soie (quelques pistes)



https://www.liberation.fr/planete/2019/04/26/une-guerre-de-communication-fait-rage-autour-des-nouvelles-routes-de-la-soie_1723491

Les débats autour des NRS, quelques pistes. Commentaire diapo 24

https://www.liberation.fr/planete/2019/04/26/une-guerre-de-communication-fait-rage-autour-des-nouvelles-routes-de-la-soie_1723491

Un article qui insiste sur les débats autour des NRS :

- Quant à la **dimension durable et environnementale** du projet
- Quant au **surendettement qu'elle induit pour les pays** (généralement en développement ou émergents) impliqués dans le projet et leur dépendance à l'égard de la Chine (ex du Sri Lanka)
- Quant à la **dimension politique et juridique du projet** : les NRS sont pas seulement un aménagement mais aussi un **label** qui englobe des séries de **normes** commerciales, des accords multilatéraux, des négociations non seulement avec des états mais aussi avec des entreprises, des partis politiques, des universités (la Chine finance des centaines de projets de recherche auprès d'étudiants issus des pays traversés par OBOR)
- Quant à la **réciprocité** des échanges commerciaux avec un pays dont l'économie reste fortement sous contrôle de l'Etat.

Et qui montre qu'à terme , « dans un contexte de rivalité sino-américaine prolongée » **on pourrait voir émerger deux formes de mondialisation en concurrence avec deux réseaux d'infrastructures distincts, de normes, de standards, de tribunaux etc...**



Quelle démarche possible en classe ? Un exemple en classe de terminale (espaces intégrés à la mondialisation/ espaces en marge)

Objectifs de connaissances:

- Découvrir une région du monde souvent peu connue des élèves , l'Asie centrale
- Comprendre les notions d'enclavement /de désenclavement et leurs limites
- Comprendre qu'un espace en marge peut s'intégrer à l'économie mondiale au hasard des changement de **contexte géopolitique , d'ouverture/fermeture des frontières**

Objectifs de méthodes , de capacités :

- Passer d'un langage à un autre : du texte au croquis et au schéma, puis du croquis et du schéma au texte (rédaction d'un commentaire du dossier) commentaire /synthèse.
- Utiliser l'outil informatique pour réaliser croquis et schémas

1. Croquis: les nouvelles routes de la soie, quel impact sur le développement des territoires du continent ?

Documents fournis aux élèves:

- La carte « pour l'éco » et ses petits textes accolés. Elle permet des repérages simples et une première découverte du projet OBOR



Une carte « maison » sur les frontières de l'ex-URSS et de la Chine



- | | |
|-----------------|------------------|
| 1. OUBÉKISTAN | A- MER D'ARAL |
| 2. KIRGHIZISTAN | B- MER CASPIENNE |
| 3. TURKMENISTAN | |
| 4. TADJIKISTAN | |

- ▨ Républiques d'Asie Centrale, ex. Républiques soviétiques
— Frontières chinoises progressivement ouvertes depuis 1978
-- Frontières de l'ex-URSS ouvertes depuis 1991

SUR LE CONTINENT EURASIATIQUE: DES FRONTIÈRES
DE PLUS EN PLUS NOMBREUSES MAIS DE PLUS EN PLUS OUVERTES

Document 2 : « Il nous faut donc réfléchir sur la dimension terrestre de la mondialisation qui n'est pas seulement un phénomène maritime (...) L'Eurasie est un concept récurrent qui repose sur deux foyers économiques, civilisationnels, culturels et démographiques : l'Europe occidentale et l'Asie du sud-est. La deuxième et la troisième puissance économique du monde sont ainsi reliées (...) Des liaisons ferroviaires importantes – de l'ordre de 15 par semaine vers l'Allemagne et la Pologne avec une durée de seize jours impliquent des entreprises allemandes, polonaises, russes, biélorusses, kazakhs et des filiales d'entreprises chinoises. Ainsi, China Value Express a déjà réalisé trois mille voyages depuis ces dernières années, avec des trains comprenant 46 containers transportant 600 tonnes de marchandises. L'objectif est d'atteindre 5000 voyages par an d'ici 2020 »

« Sans faire de déterminisme géographique, ce projet remet en cause le lien transatlantique (...) ma conviction, c'est que l'avenir de l'Ouest du continent européen relève désormais d'une capacité à structurer des projets communs avec les Chinois, de préférence en y associant les Russes ».

Audition du géographe Michel Foucher devant le Sénat, 12 juillet 2017

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 containers transitent chaque année par l'Asie centrale, tandis qu'environ 15 millions de containers EVP¹⁴ ont été transportés par la voie maritime en 2015. Pourtant, les pays centrasia-tiques, au premier rang desquels le Kazakhstan,

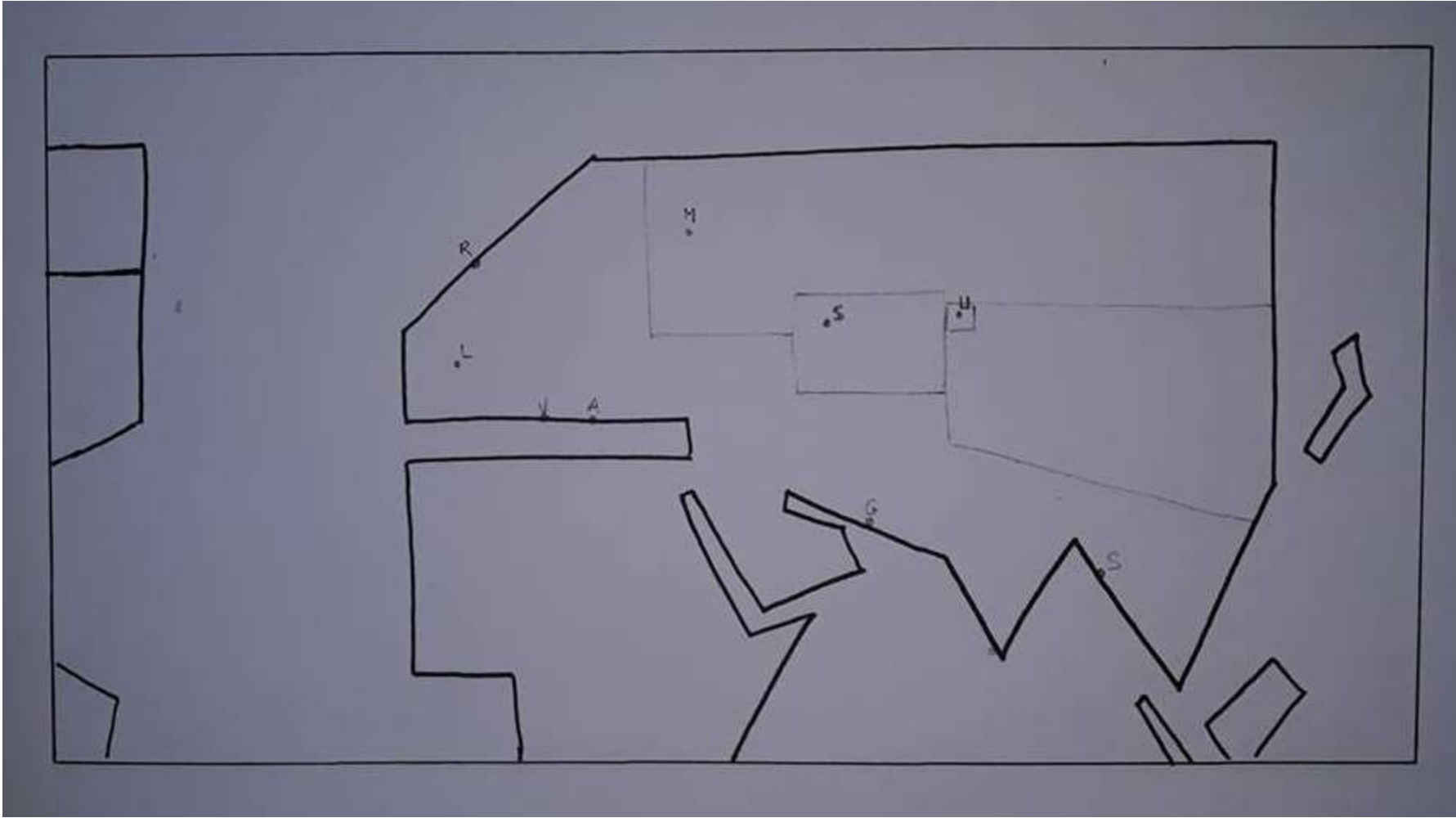
espèrent que la part du transport continental augmentera dans les prochaines années pour atteindre 10 % des échanges entre l'Asie et l'Europe.

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 jours¹⁵.

→ 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.

Soura: L'Asie Centrale
Questions Internationales
- La Documentation
Française -
2016

Deux textes issus de la bibliographie suscitée



Un fond de croquis

QUEL IMPACT PEUT AVOIR LE DÉVELOPPEMENT DES NOUVELLES ROUTES DE LA SOIE SUR LES TERRITOIRES DU CONTINENT EURASIATIQUE ?

Consigne : A l'aide des documents fournis, du fond de carte et de la légende ci-dessous, vous construirez un schéma qui illustre la façon dont les « nouvelles routes de la soie » vont modifier les hiérarchies territoriales sur le continent eurasiatique. Vous devrez pour cela choisir les figurés cartographiques pertinents (voir dernières pages du manuel) puis placer les noms qui vous semblent utiles pour traiter ce sujet-là.

I. Des années 70 à nos jours : des frontières en mutation.

Frontières chinoises progressivement ouvertes aux échanges depuis 1978

Frontières de l'ex-URSS ouvertes aux échanges depuis 1991

Les États-Unis, un partenaire commercial de l'Europe de plus en plus protectionniste

Les nouvelles routes de la soie : principaux axes routiers et/ou ferroviaires

II. Des hiérarchies territoriales modifiées.

Pôles majeurs de l'économie mondiale

Les républiques d'Asie centrale : des espaces en cours de désenclavement et de développement

Le Xinjiang chinois : d'un espace en marge à une région « pivot »

Une façade atlantique menacée ?

Une façade méditerranéenne renforcée ?

III. Un impact toutefois limité à court terme

La voie maritime reste prépondérante

Canal de Suez

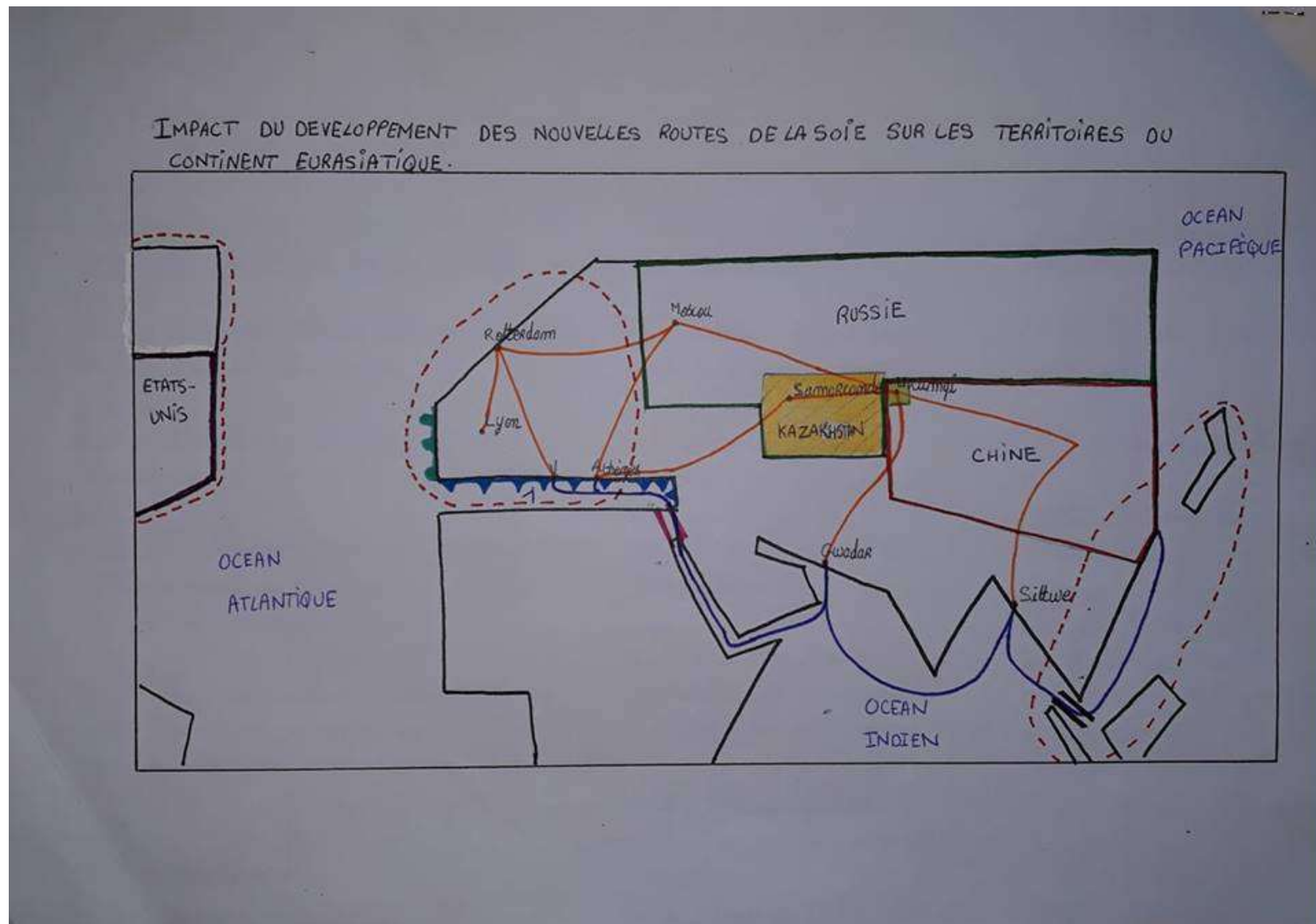
Détroit de Malacca

L'Asie Centrale : de fortes instabilités politiques (islamisme, djihadisme, nationalismes)

Présentation habituelle sur une double page


Une consigne et une légende de carte


Un exemple de travaux d'élèves





Une carte à actualiser avec les accords Italiens qui font de Gênes et Trieste les débouchés européens des NRS

1. Des années 70 à nos jours: des frontières en mutation

 Frontières chinoises progressivement ouvertes aux échanges


 Frontières de l'ex-URSS ouvertes aux échanges depuis 1991

 Les États-Unis, en partenariat commercial de l'Europe de plus en plus protectionniste


 Les nouvelles routes de la soie: principale axes routiers et ferroviaires


1. Mer Méditerranée


2. Des hiérarchies territoriales

 Pôles majeurs de l'économie mondiale


 Les républiques d'Asie centrale: des espaces en cours de désenclavement et de développement


 Le Xinjiang chinois: d'un espace en marge à une région pivot


 Une façade atlantique menacée?


 Une façade méditerranéenne renforcée?

3. Un impact toutefois limité à court terme

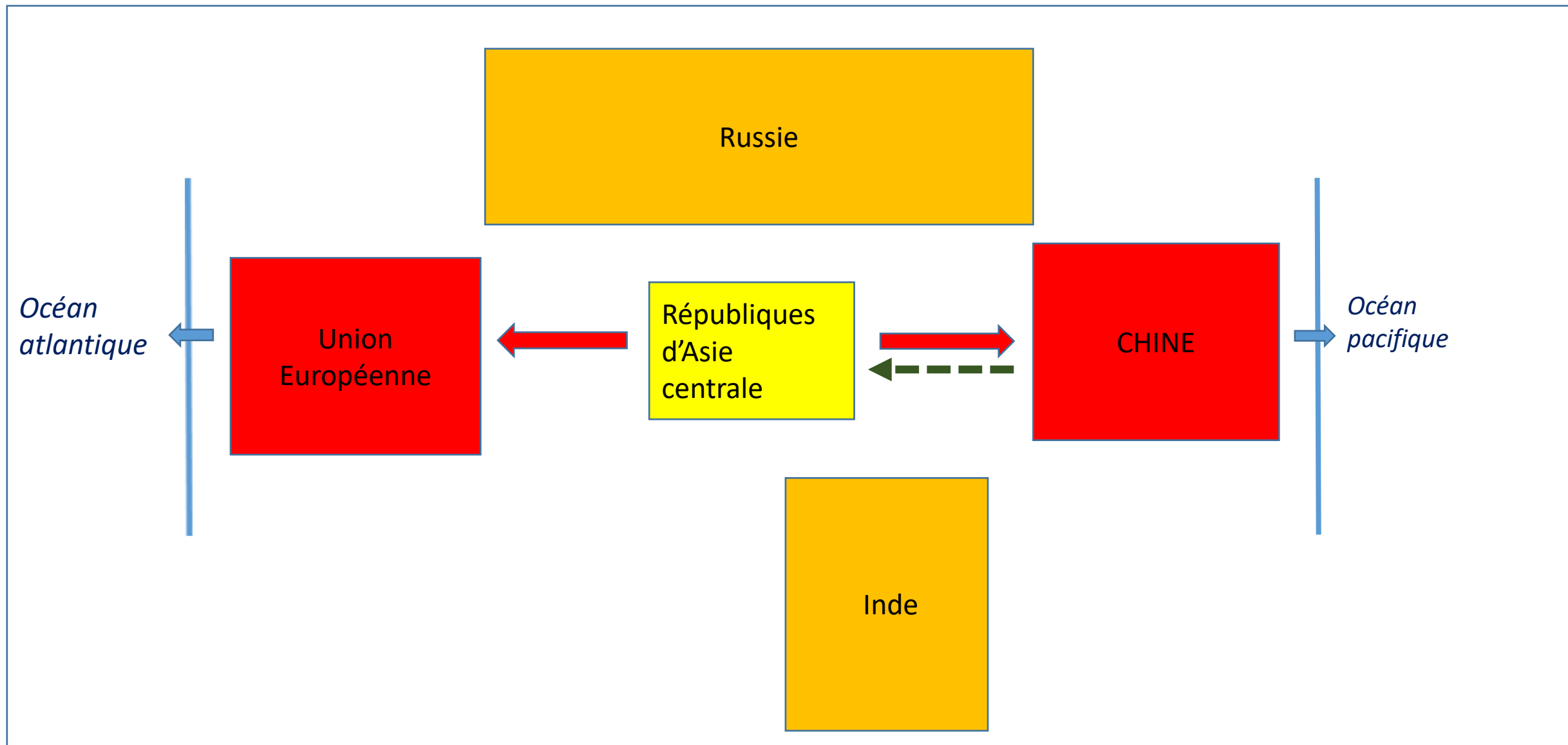
 La voie maritime reste prépondérante

 Canal de Suez

 Détroit de Malacca

 L'Asie centrale: de fortes instabilités politiques (islamisme, djihadisme, nationalisme)

2. **A l'échelle régionale**: réaliser un schéma simple à main levée qui illustre comment, grâce aux nouvelles routes terrestres de la soie, l'Asie centrale, jadis enclavée, peut devenir une véritable interface entre l'Asie Orientale et l'Europe et renforce la puissance de la Chine sur les pays en développement d'Asie centrale.



Légende:



Grands pôles de l'économie mondiale



Puissances émergentes



Pays en développement/interfaces/risque de dépendance vis-à-vis de la Chine



Les nouvelles routes de la soie: axes routiers et ferroviaires/flux terrestres



Investissements



Flux maritimes



Grandes façades maritimes

3. A l'échelle locale : Le Xinjiang, une région stratégique

Documents fournis :

- Pages Xinjiang, Atlas de la Chine + éventuellement dossier Manuel Nathan terminales (mais ancien)



Questionnaire préparatoire:

1. Pourquoi le Xinjiang était-il jusqu'aux années 2000 une région très enclavée?
2. Quels ont été et sont encore les facteurs de désenclavement de cette région autonome chinoise?
3. Mais quels peuvent être les limites à son développement?
4. Montrez que les NRS permettent à la Chine de renforcer sa puissance par la mise en valeur de son propre territoire.

LE XINJIANG : UNE REGION STRATEGIQUE

I. Un environnement géopolitique nouveau

Limites de la région autonome (1) du Xinjiang

Principale métropole régionale

Frontières de l'ex. URSS ouvertes depuis 1991

Frontières chinoises progressivement ouvertes de 1978 aux années 2000 (2).

II. Une région jadis enclavée, aujourd'hui stratégique pour la Chine.

Les nouvelles routes de la soie au Xinjiang : principaux axes routiers et ferroviaires

Principaux obstacles montagneux

Principaux cols

Ressources naturelles abondantes

Des espaces isolés, peu peuplés, propices aux essais nucléaires

III. Mais une région instable

Nationalisme Ouïgour : insurrection, risque terroriste, risque de séparatisme.

Région revendiquée par l'Inde : tensions frontalières.

(1) En Chine, il existe 5 régions « autonomes », dont la population est principalement composée de minorités ethniques (non Han), et qui bénéficient d'une plus grande autonomie que les autres.

(2) La Chine a d'abord ouvert ses frontières littorales sur l'océan pacifique, l'ouverture des régions intérieures à la mondialisation s'est faite plus tardivement.

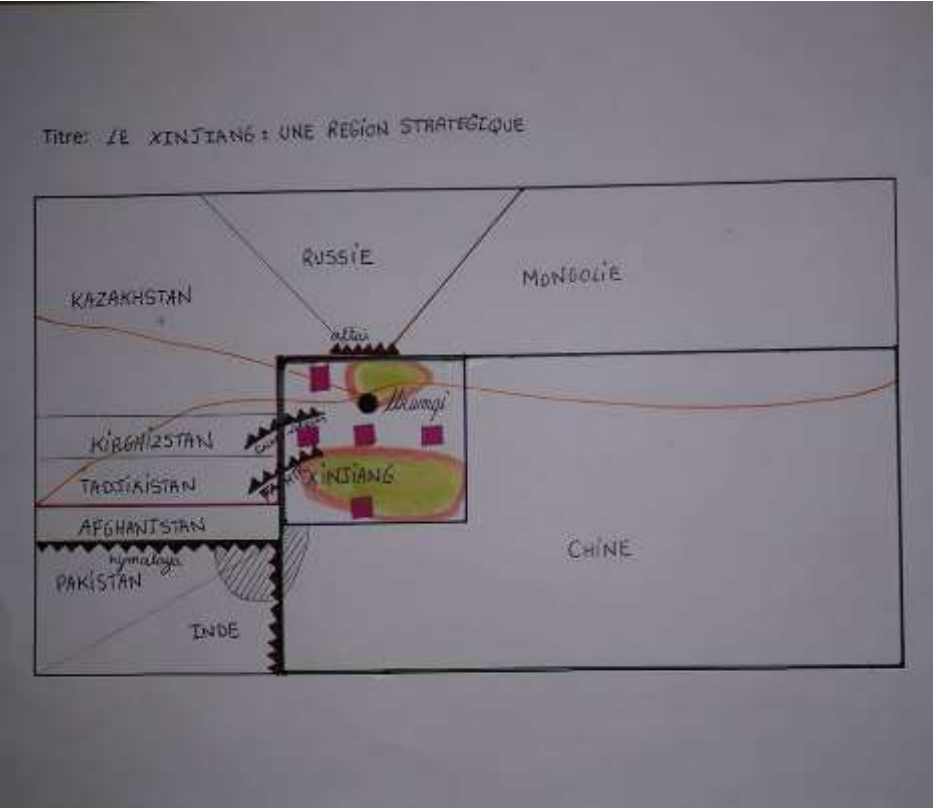
Nomenclature :

Vous placerez sur le croquis les noms et indications suivants :

- Xinjiang, Chine, Mongolie, Russie, Kazakhstan, Kirghizistan, Afghanistan, Pakistan, Urumqi
- Vers l'Europe, Vers l'océan indien, vers la façade pacifique

Une légende à compléter

Travaux d'élèves: (on fait ensemble la schématisation au tableau)



1. Un environnement géométrique complexe

2. Une région plus isolée, aujourd'hui stratégique pour le pays

3. Une zone d'origine stratégique

4. Une région ultra-montagneuse

5. Une zone d'origine stratégique

6. Une région ultra-montagneuse

7. Une zone d'origine stratégique

8. Une région ultra-montagneuse

9. Une zone d'origine stratégique

10. Une région ultra-montagneuse

11. Une zone d'origine stratégique

12. Une région ultra-montagneuse

13. Une zone d'origine stratégique

14. Une région ultra-montagneuse

15. Une zone d'origine stratégique

16. Une région ultra-montagneuse

17. Une zone d'origine stratégique

18. Une région ultra-montagneuse

19. Une zone d'origine stratégique

20. Une région ultra-montagneuse

21. Une zone d'origine stratégique

22. Une région ultra-montagneuse

23. Une zone d'origine stratégique

24. Une région ultra-montagneuse

25. Une zone d'origine stratégique

26. Une région ultra-montagneuse

27. Une zone d'origine stratégique

28. Une région ultra-montagneuse

29. Une zone d'origine stratégique

30. Une région ultra-montagneuse

31. Une zone d'origine stratégique

32. Une région ultra-montagneuse

33. Une zone d'origine stratégique

34. Une région ultra-montagneuse

35. Une zone d'origine stratégique

36. Une région ultra-montagneuse

37. Une zone d'origine stratégique

38. Une région ultra-montagneuse

39. Une zone d'origine stratégique

40. Une région ultra-montagneuse

41. Une zone d'origine stratégique

42. Une région ultra-montagneuse

43. Une zone d'origine stratégique

44. Une région ultra-montagneuse

45. Une zone d'origine stratégique

46. Une région ultra-montagneuse

47. Une zone d'origine stratégique

48. Une région ultra-montagneuse

49. Une zone d'origine stratégique

50. Une région ultra-montagneuse

51. Une zone d'origine stratégique

52. Une région ultra-montagneuse

53. Une zone d'origine stratégique

54. Une région ultra-montagneuse

55. Une zone d'origine stratégique

56. Une région ultra-montagneuse

57. Une zone d'origine stratégique

58. Une région ultra-montagneuse

59. Une zone d'origine stratégique

60. Une région ultra-montagneuse

61. Une zone d'origine stratégique

62. Une région ultra-montagneuse

63. Une zone d'origine stratégique

64. Une région ultra-montagneuse

65. Une zone d'origine stratégique

66. Une région ultra-montagneuse

67. Une zone d'origine stratégique

68. Une région ultra-montagneuse

69. Une zone d'origine stratégique

70. Une région ultra-montagneuse

71. Une zone d'origine stratégique

72. Une région ultra-montagneuse

73. Une zone d'origine stratégique

74. Une région ultra-montagneuse

75. Une zone d'origine stratégique

76. Une région ultra-montagneuse

77. Une zone d'origine stratégique

78. Une région ultra-montagneuse

79. Une zone d'origine stratégique

80. Une région ultra-montagneuse

81. Une zone d'origine stratégique

82. Une région ultra-montagneuse

83. Une zone d'origine stratégique

84. Une région ultra-montagneuse

85. Une zone d'origine stratégique

86. Une région ultra-montagneuse

87. Une zone d'origine stratégique

88. Une région ultra-montagneuse

89. Une zone d'origine stratégique

90. Une région ultra-montagneuse

91. Une zone d'origine stratégique

92. Une région ultra-montagneuse

93. Une zone d'origine stratégique

94. Une région ultra-montagneuse

95. Une zone d'origine stratégique

96. Une région ultra-montagneuse

97. Une zone d'origine stratégique

98. Une région ultra-montagneuse

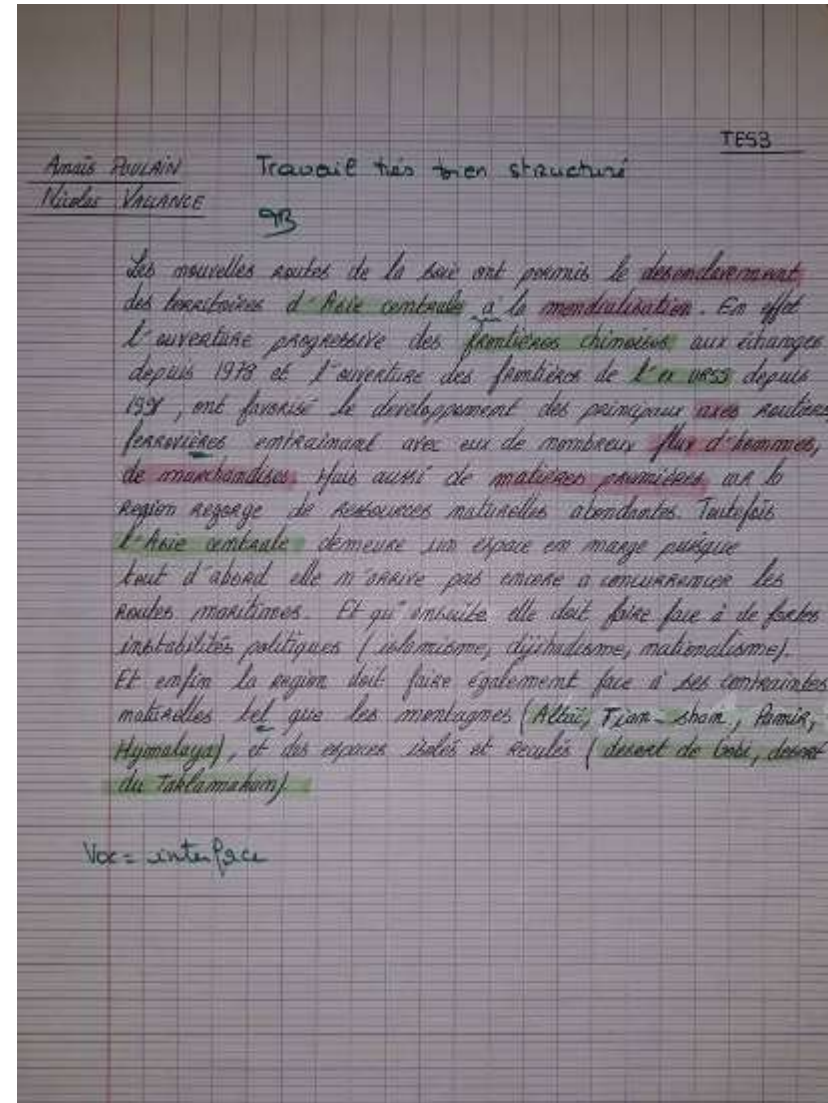
99. Une zone d'origine stratégique

100. Une région ultra-montagneuse

Evaluation :

- Les croquis
- Un commentaire du dossier cartographique réalisé par l'élève: (rédiger un texte de géographie en réinvestissant les notions vues en classe et en utilisant des toponymes nombreux.)

Consigne : « Vous montrerez comment et dans quelle mesure les nouvelles routes de la soie peuvent conduire au désenclavement des régions d'Asie centrale »



Les nouvelles routes de la soie: instrument de la puissance chinoise

Si les NRS vers l'Afrique sont surtout destinées à l'approvisionnement de la Chine en énergie et matière premières, *les NRS vers l'Europe sont surtout un instrument de la puissance chinoise*

- Vis-à-vis des pays d'Asie centrale dont le développement va être très dépendant des investissements chinois.
- Vis-à-vis de l'Union Européenne

3 courtes Vidéos Euronews : <https://fr.euronews.com/2019/03/21/le-port-de-trieste-point-de-passage-des-nouvelles-routes-de-la-soie>

- Xi Jinping défend les NRS
- Signature de l'accord avec l'Italie (Gênes, Trieste)
- Port de Trieste

Questionnaire élèves :

- Quels atouts pour l'Italie et le port de Trieste?
- Quels risques pour l'Italie comme pour l'UE?

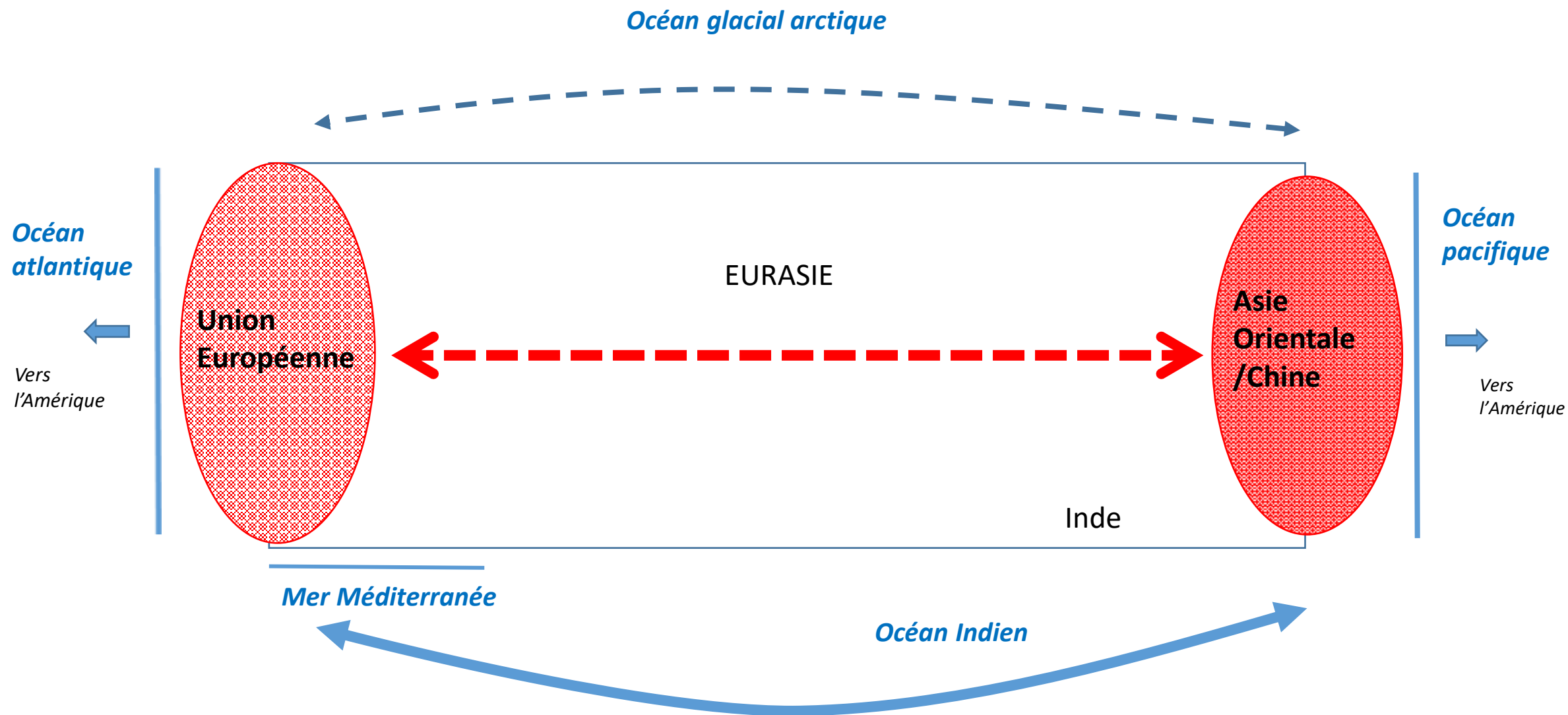
Mise en évidence

- Des aménagements importants financés par la Chine/renouveau du port de Trieste/Renouveau de la façade méditerranéenne à l'échelle comme interface de rang mondial

Mais:

- Des déséquilibres entre la puissance chinoise et la puissance italienne.
- De la division donc de l'affaiblissement des Européens face à la signature de cet accord (les autres pays de l'UE auraient souhaité un accord signé à l'échelle de l'UE (NB: la Chine a su profiter des fragilités de l'UE)
- Pb de la réciprocité commerciale entre l'Europe et la Chine .

Proposition collège: Les nouvelles routes de la soie, axes majeurs de la mondialisation



Légende:



Grands pôles de l'économie mondiale



Les nouvelles routes de la soie terrestres



Grandes façades maritimes



Autres flux maritimes



Grande route maritime



Future route de la soie des glaces

Proposition collège: Les nouvelles routes de la soie, axes majeurs de la mondialisation

