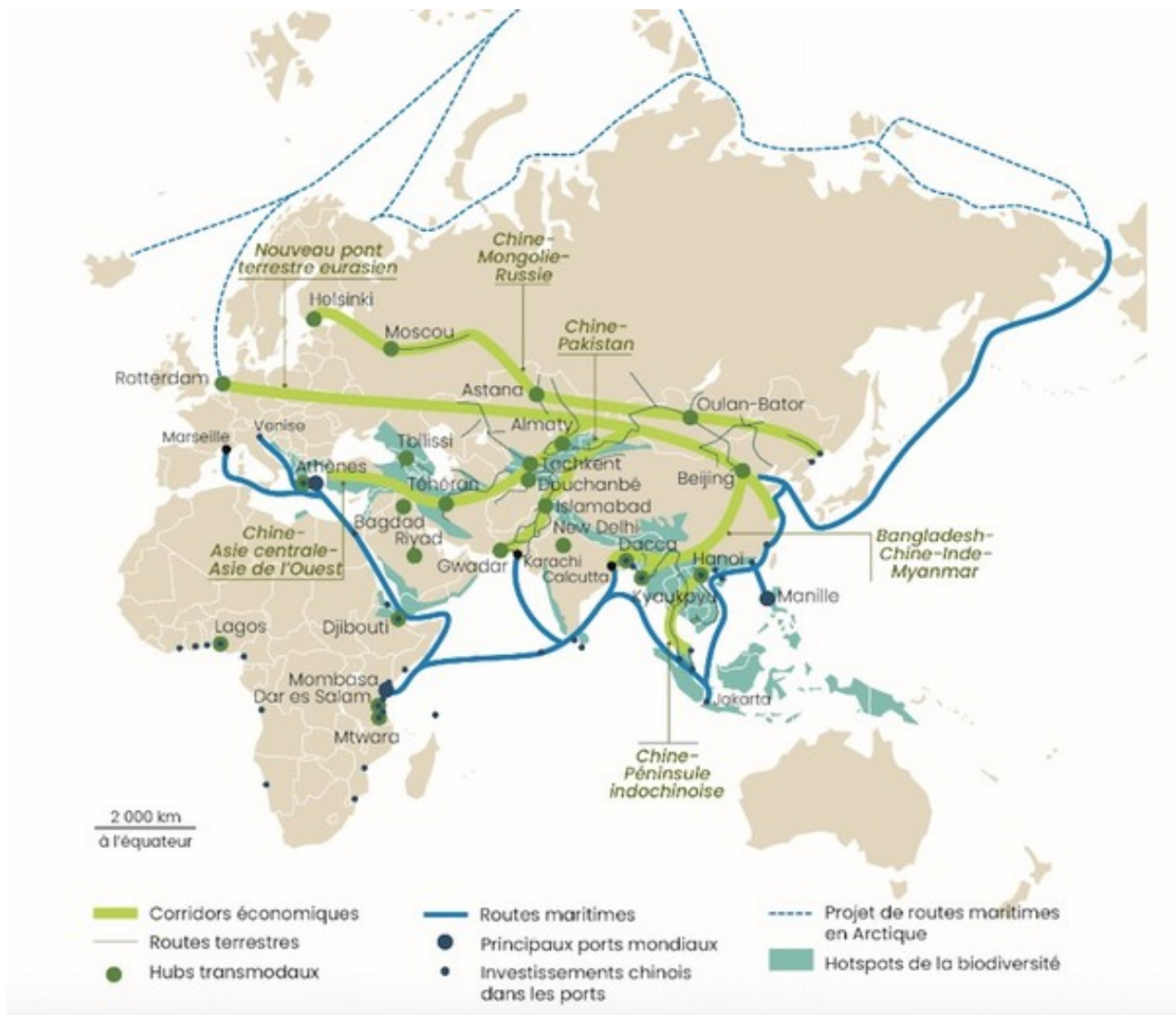


Les enjeux écologiques

Des nouvelles routes de la soie

Par AYINTAPLI Sinem - 15 juin 2020



La Belt and Road Initiative (BRI), un ensemble de corridors terrestres, maritimes... bientôt polaires ? AFD, Author provided

L'impact de la BRI sur l'environnement

Depuis 2013, le projet de la *Belt and Road Initiative* se développe de plus en plus, et ce grâce aux investissements chinois de près de 480 milliards de dollars, le pays étant à la tête du projet. Les nouvelles routes de la soie, maritimes et terrestres, s'étendent ainsi au travers de plusieurs continents : l'Asie, l'Europe et l'Afrique voire jusqu'en Amérique latine et jusqu'aux Caraïbes.

Le commerce international et les échanges multilatéraux s'intensifient entre la Chine et le reste du monde renforçant ainsi la mondialisation, entre la centaine de pays membres du projet. Pékin met ainsi au point cette grande initiative notamment en s'adaptant à une des problématiques contemporaines : Les questions environnementales. À partir de 2017, Xi Jinping s'intéresse à la mise en place des nouvelles routes de la soie vertes qui permettront un certain développement durable au cœur du projet.



L'écologie : un enjeu fondamental pour le développement chinois

Les projets d'infrastructures amènent à l'utilisation de matériaux et à la consommation importante de certaines ressources énergétiques telles que les minéraux, le bois ou encore le sable. Si les enjeux écologiques n'ont pas été pris en compte, dès le lancement du projet, c'est pour des questions économiques concernant les pays en voie de développement qui ont besoin de s'intégrer dans le marché mondial mais aussi pour la Chine qui tente par ces nouvelles routes de la soie de s'approvisionner en ressources énergétiques, grâce à l'Afrique et le Moyen-Orient, les principaux fournisseurs en ressources de la Chine.

La BRI risque de remettre en question les accords de Paris de 2015, mais surtout de participer davantage au réchauffement climatique. C'est l'étude du *Tsinghua Center for Finance & Development*, *Vivid economics* et *ClimateWork Foundation* qui montre que les projets de ports, de chemins de fer, de routes, et beaucoup d'autres provoqueront plus d'émissions de gaz à effet de serre, alors que la Chine représente déjà à elle-même 30% des émissions mondiales.

Pékin reste confronté à de nombreux défis environnementaux

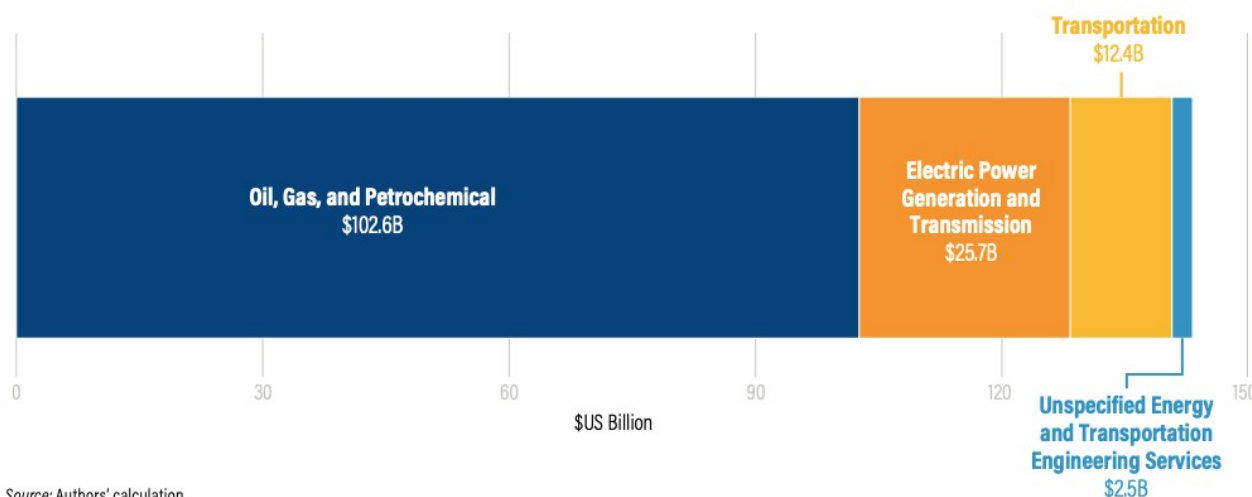
Les nouvelles routes de la soie s'appuient ainsi sur l'utilisation abondante des énergies fossiles, avec de nombreux projets nécessitant de ressources en charbon et en pétrole, et s'appuyant sur certains secteurs économiques comme les transports, qui sont de grands émetteurs de gaz à effet de serre. C'est le cas du Corridor Économique Chine Pakistan (CECP) dont 75% de l'énergie provient de centrales à charbon.

C'est pourquoi, le développement chinois doit faire face à des enjeux environnementaux dus à la construction de grandes infrastructures, notamment autour des voies maritimes et terrestres, qui déstabilisent les écosystèmes, et pouvant accélérer la déforestation.

De même, le développement des routes commerciales pourrait accentuer le dérèglement climatique, par la pollution atmosphérique et terrestre, par la surexploitation des ressources naturelles, et provoquer des déplacements de populations où le projet se développe.

Les investissements sont d'autant plus pollués puisque 91 % des prêts des banques chinoises et 61 % des prêts de la China Development Bank (CDB) et de la banque d'import-export chinoise (China Exim Bank) participent à l'extraction d'énergies fossiles, source du réchauffement climatique.

Figure 7 | **Sector Distribution of Syndicated Loans with Participation from CDB, China Eximbank, ABC, BOC, CCB, or ICBC in BRI Countries, in US\$ Billion, 2014-2017**



Répartition sectorielle des prêts syndiqués avec la participation de la CDB, China Eximbank, ABC, BOC, CCB ou ICBC dans les pays de la BRI, en milliards de dollars américains, 2014-2017.

La Chine s'adapte à ces nouvelles problématiques environnementales



Dans une perspective de développement durable, elle concrétise ses projets de nouvelles routes de la soie vertes au travers de la mise en place de centrales solaires, de barrages hydrauliques et de parcs éoliens tout en réduisant, de 68%, l'emprunte carbone de certains États membres comme la Russie, l'Iran, l'Arabie saoudite ou encore l'Indonésie. Cela dans le but de s'aligner à l'objectif prévu par les accords de Paris, c'est-à-dire le réchauffement de la planète à 2°C.

« En 2018, les membres de la BRI produisaient 42% du PIB mondial et représentaient 78% de la population mondiale ». À partir de là, on comprend que l'existence de la BRI sur le marché global a un impact réel et doit être régulée. En 2017 certains États, des entreprises ainsi que les agences des Nations Unies se regroupent sous la BRI International Green Development, coalition qui prend forme depuis avril 2019 afin de développer ces routes vertes de la soie, en investissant dans un projet de la BRI plus écologique. L'initiative est mise en place par le biais de normes environnementales sur les projets d'infrastructures, par l'évaluation des impacts écologiques des constructions et par la participation plus accrue de la Chine dans les accords de Paris, notamment suite au retrait des États-Unis.

Ces « routes vertes » prennent de l'ampleur avec l'initiative, de Pékin, de développer la BRI sur le long terme, permettant ainsi aux chercheurs d'évaluer plus facilement les impacts écologiques, et ce dans un aspect innovateur avec l'accroissement des nouvelles technologies et des données informatiques qui livrent une meilleure organisation des projets et réduisent leurs effets sur l'environnement.

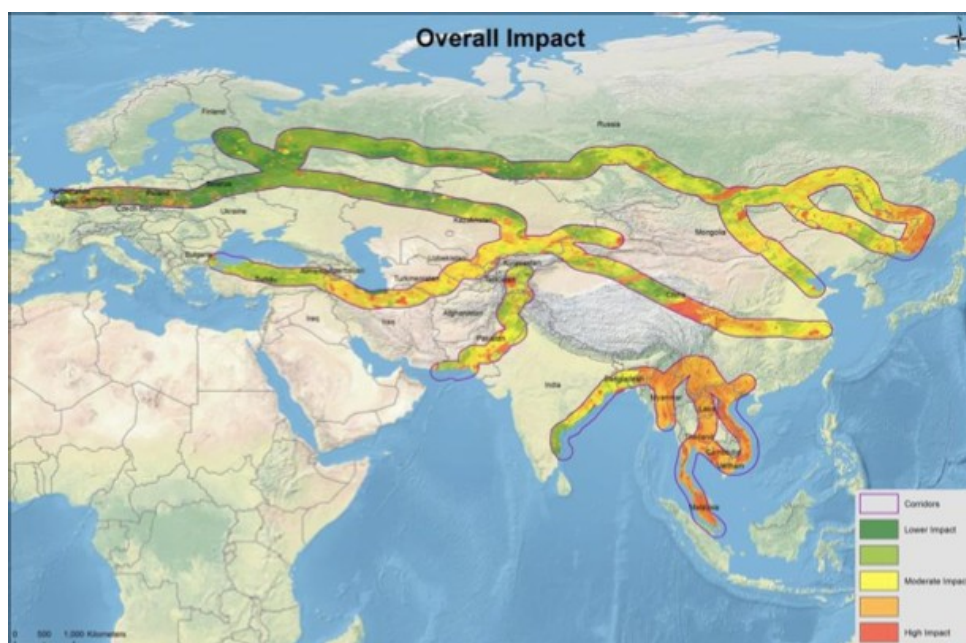
La BRI, un exemple de développement économique et durable

Le projet du président chinois, avec l'aide du fond mondial pour la nature (WWF), s'inscrit dans le respect des normes environnementales afin de protéger la biodiversité et les écosystèmes, afin d'éviter les impacts écologiques futurs, pouvant se symboliser par des coûts économiques de réparation importants. Désormais, les projets de ces nouvelles « routes vertes » prennent en compte l'aspect environnemental de ces infrastructures, offrant à la BRI un développement économique sûr et sans risque pour les économies des pays membres.

Si les nouvelles routes de la soie tentent d'établir ces projets verts, c'est parce que les nouvelles voies maritimes et terrestres rencontrent près de 265 espèces menacées, passent par des zones clés de la biodiversité et des écorégions ainsi que par des aires maritimes protégées. Le projet de la BRI met en évidence ces risques environnementaux, dans ces différentes zones, et cherche à éviter des conséquences qui pourraient avoir des retombées géopolitiques négatives avec ce sujet sensible.

C'est par les deux organismes, le WWF et la BRI, que différents projets pour un développement durable de la BRI sont menés tels que des villes durables (on en compte environ 200), des zones vertes protégées ou encore la sécurité de certains paysages naturels recouvrant des espaces menacés.

Également, dans l'analyse de ces routes maritimes et terrestres, les chercheurs entreprennent des études sur les zones exploitables et l'impact que ce projet peut avoir sur la biodiversité, sur les terres et les mers. Rendu possible grâce aux nouvelles technologies telles que les données SIG, ces analyses renforcent le développement vert de la BRI. En effet, les multiples projets se fondent sur une carte (ci-dessous @awsassets.panda.org) promettant les risques environnementaux allant des zones sûres aux zones à risque, les infrastructures étant plutôt construites dans les zones où il n'y a pas de risques spécifiques.



La concrétisation des nouvelles routes de la soie vertes

Le forum de la BRI en 2017 marque le coup d'envoi pour les investissements verts du projet. C'est le ministre des Affaires étrangères chinois qui expose le projet de développement durable de la BRI autour de trois points essentiels : la coopération internationale entre les membres du projet, la construction de partenariats forts et l'organisation d'un système mondial plus juste et équilibré. Les vingt institutions et vingt Etats concernés par ce développement durable de la BRI travailleront avec la Chine autour des énergies, des infrastructures, des ressources et de la production plus écologique, plus durable.

Les investissements de ces institutions, comme de la World Resources Institute (WRI), donneront lieu au développement du projet et de ses normes environnementales pour toutes les parties, pour toutes les infrastructures et dans chaque zone géographique concernée. C'est le cas des trois projets européens, dans la BRI, qui s'intègrent dans ce développement durable : la BRI et l'urbanisation durable, la BRI et le transport urbain durable et enfin la BRI et l'industrie durable. Ces initiatives amèneront ainsi à une croissance économique stable, sans conséquences environnementales et économiques futures.

Enfin, les partenariats sont formés pour permettre plus d'investissements verts à différentes échelles : pour la biodiversité (comme le WWF international, ...), pour les énergies renouvelables (C'est le cas de la Global Energy Interconnection Development and Cooperation Organization (GEIDCO), pour les villes durables (Avec la Belt and Road Environmental Technology Exchange and Transfer Center (Shenzhen), pour les technologies vertes (Tel que World Business Council for Sustainable Development (WBCSD), pour les transports durables (Avec l'International Road Federation (IRU) notamment autour des transports ferroviaires moins pollués que les autres moyens d'acheminement, et finalement pour le changement climatique (Avec l' Environmental Defense Fund (EDF).

Ainsi, les relations de la Chine avec les différentes institutions et avec un grand nombre d'États permettent d'investir davantage dans la BRI verte et d'offrir à ces régions une croissance économique durable. D'ailleurs, la Chine accueillera (peut-être) la 15e Conférence de la COP 15 où la question de la diversité biologique sera au centre des enjeux, prévue du 5 au 10 octobre 2020 à Kunming.

Références principales:

- <http://www.bu.edu/gdp/files/2018/11/GDP-and-WRI-BRI-MovingtheGreenbelt.pdf>
- <https://www.novethic.fr/actualite/environnement/climat/isr-rse/la-nouvelle-route-de-la-soie-pourrait-mettre-en-peril-l-accord-de-paris-147649.html>
- <http://www.geichina.org/en/>
- <https://www.oboreurope.com/fr/defi-environnement-bri/>
- <https://theconversation.com/de-nouvelles-routes-de-la-soie-durables-un-defi-impossible-130672>
- <https://www.iddri.org/fr/publications-et-evenements/billet-de-blog/verdir-les-nouvelles-routes-de-la-soie-recents-progres>
- http://awsassets.panda.org/downloads/the_belt_and_road_initiative_wwf_recommendations_and_spatial_analysis_may_2017.pdf
- <https://green-bri.org/new-studies-published-eu-and-china-support-green-urban-development-in-the-belt-and-road-initiative-bri>