



Comité Toulon Provence Corse

Toulon, le 31 janvier 2019

## **FICHE DOCUMENTAIRE IFM n°1/19**

### **Objet : Les routes de la soie et l'expansion chinoise**

**« Quand la Chine s'éveillera, le monde tremblera ». Alain Peyrefitte, 1973**

\*  
\* \*

Le projet chinois « One belt, one road » a été lancé en octobre 2013 par le Président Xi Jinping et rebaptisé plus tard le « Belt and Road Initiative » (BRI). Nous le connaissons sous le nom de « Nouvelles routes de la soie », ces anciennes voies économiques empruntées par Marco Polo au 14<sup>ème</sup> siècle et dont elles s'inspirent sur le principe, mettant en application un proverbe de l'Empire du milieu « *Pour devenir riche, commence par construire une route* ». L'objectif de cette stratégie ambitieuse, considérée comme essentielle pour le pays en ce 21<sup>ème</sup> siècle, peut sans doute se résumer dans cette phrase prononcée par le Président chinois lors du 19<sup>ème</sup> congrès du parti communiste chinois :

*« D'ici à 2050, la Chine devra se hisser au premier rang du monde en termes de puissance globale et de rayonnement international ».*

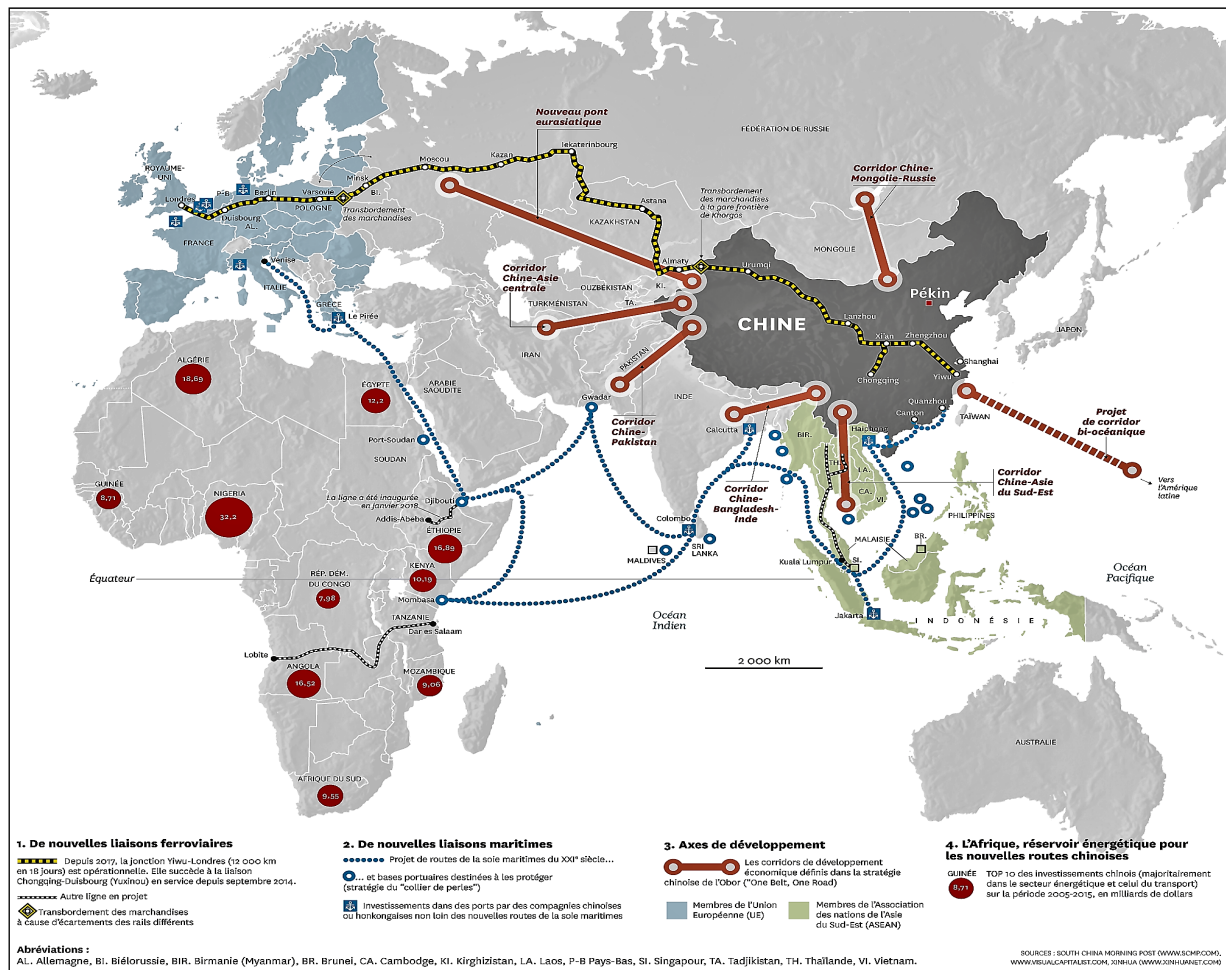
Qu'il s'agisse d'une opération de prestige et/ou d'un plan de développement économique, c'est en tout cas la mise en œuvre d'un instrument de domination et d'expansion qui aura inévitablement des répercussions sur l'organisation mondiale et dont il convient de suivre et d'évaluer les développements.

Cette fiche se propose de mesurer, autant que faire se peut et sans prétention d'exhaustivité, l'ampleur des actions de « conquête » menées lors des dernières décennies par l'Etat chinois sur les routes de la soie qui conduisent à la vieille Europe, pour l'essentiel sur le pourtour de l'Océan Indien et de la Mer Méditerranée, en mettant l'accent sur l'aspect maritime de la démarche.

### **La stratégie du collier de perles**

Ces perles désignent, pour le monde occidental, les points d'appui installés par la marine militaire chinoise à partir de 2003 sur sa principale voie maritime d'approvisionnement vers le Moyen-Orient, pour l'essentiel des ports étrangers où elle dispose de facilités portuaires. Ces dernières sont des infrastructures, réalisées ou en cours de réalisation, financées par la Chine. C'est le cas en Mer de Chine méridionale (voir la fiche n° 4.15 du 8 octobre 2015) dans les archipels des

Paracels et des Spratleys, mais également au Cambodge, en Birmanie, au Bangladesh, au Sri Lanka, au Pakistan, à Djibouti ou encore au Soudan, comme nous le verrons plus loin. La Chine a ainsi investi et continue d'investir des milliards de dollars pour construire ce réseau. Les Chinois sont ainsi devenus les premiers opérateurs portuaires au monde.

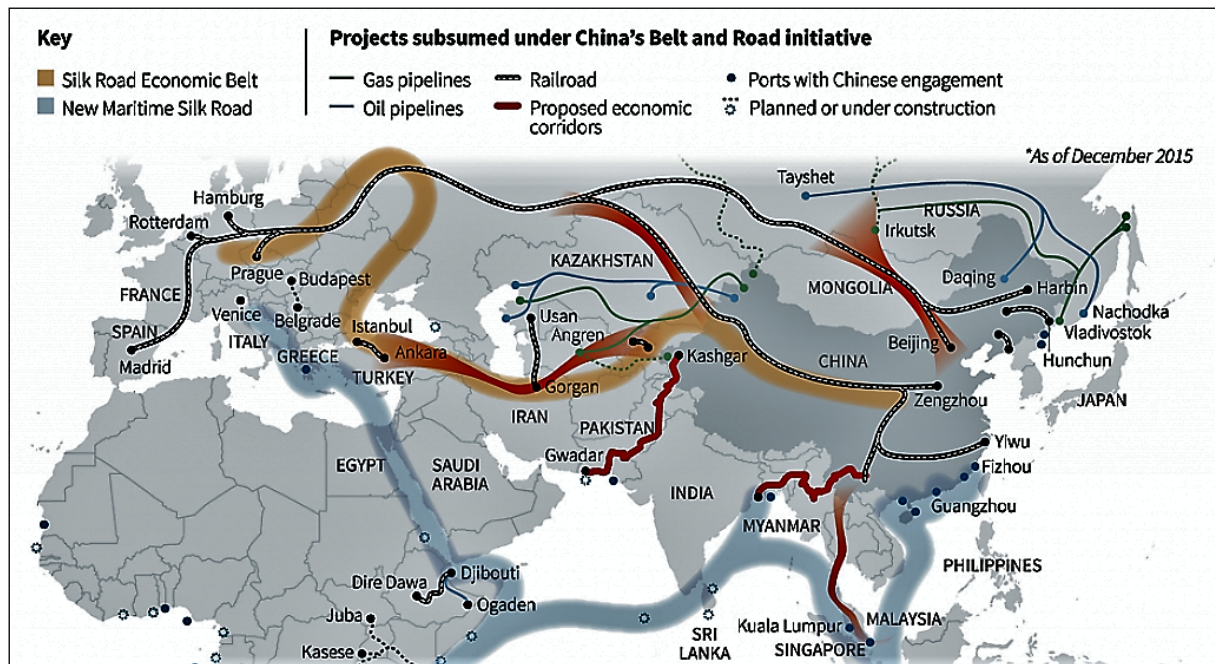


Les routes de la soie

## La BRI, un remarquable outil marketing

Véritable mondialisation à la chinoise, le projet est titanesque avec des investissements atteignant le millier de milliards de dollars. Les routes de la soie traversent une centaine de pays, couvrant désormais le monde entier. Ne le limitant plus aux trains et aux voies ferrées ou aux cargos et aux voies maritimes, Pékin étend maintenant le concept à une route de la soie spatiale, en proposant des systèmes complets de télécommunications spatiales clés en main, incluant lanceur, satellite et formation des opérateurs, sans omettre une « route digitale » par fibre optique. La Chine recherche également un avantage technologique décisif dans des secteurs clés, notamment la robotique, les véhicules électriques et l'intelligence artificielle.

C'est ainsi, par exemple, que des trains chargés de conteneurs parcourent plusieurs fois par semaine les 11.000 km qui séparent la Chine (Chongqing) de l'Allemagne (Duisbourg), ou que, au Pakistan, 60 milliards de dollars ont été investis dans des réseaux de fibre optique, des autoroutes ou des centrales électriques, avec pour effet le désenclavement des provinces occidentales de la Chine, qui trouvent ainsi une ouverture sur l'Océan Indien.



## La Chine sur les routes maritimes de la soie

### En Asie

- En Birmanie (ou Myanmar), depuis 2009 construction d'un gazoduc et d'un oléoduc vers la province chinoise du Yunnan, permettant d'éviter le détroit de Malacca et ses pirates
- Au Banladesh : construction du nouveau terminal à conteneurs dans le port de Chittagong (concurrent à terme de Singapour) et d'un nouveau pont à 4 voies, projets d'un nouveau port en eaux profondes sur l'île de Sonodia, d'une autoroute vers la Chine, via le Myanmar, etc...
- Au Cambodge : la Chine y est le principal investisseur étranger et est financièrement impliquée dans la construction de routes (2000 km), de 7 grands ports avec un nouveau terminal de conteneurs au port autonome de Phnom Penh, de 7 centrales hydroélectriques et 2 centrales à charbon. Fin 2017, la dette extérieure atteignait près de 10 milliards de dollars dont plus de 40 % dus à la Chine.
- En Thaïlande : les Chinois sont omniprésents dans ce pays où le tourisme est le moteur essentiel de l'économie, 10 millions d'entre eux y sont venus en 2017 et probablement plus de 13 millions en 2018. La classe moyenne chinoise recherche des propriétés secondaires à bas prix et représente 60% des investisseurs étrangers. La Chine manifeste par ailleurs son intérêt pour le projet de percement d'un canal à travers l'isthme de Kra (*voir la fiche n° 5.17 du 17 octobre 2017*).

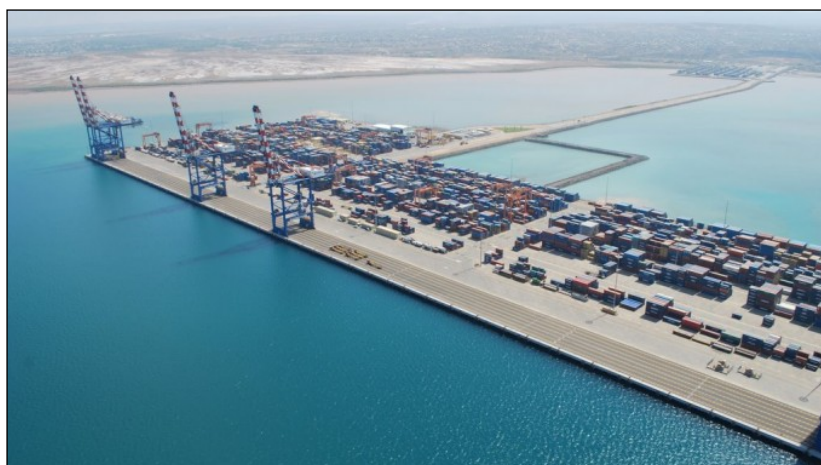
### En Océan Indien

- Les Pays du Golfe : en y ajoutant l'Irak et l'Iran, ils font partie avec l'Asie du sud-est et l'Afrique des trois zones plus particulièrement ciblées par la politique économique chinoise. L'intérêt de la Chine se concentre bien sûr sur le pétrole et le gaz du golfe dont elle tire déjà 33% de ses importations énergétiques. En contrepartie ces pays attirent de plus en plus d'entreprises chinoises dans les domaines de l'infrastructure, de la construction, de la pétrochimie et du nucléaire civil.

Pays	Importations	Exportations	Total
Arabie Saoudite	21.6	30.2	51.8
Emirats	37.0	11.2	48.2
Oman	2.1	15.0	17.1
Koweït	3.7	7.4	11.1
Qatar	2.2	4.6	6.7
Bahreïn	1.0	0.1	1.1
<b>Total</b>	<b>67.7</b>	<b>68.5</b>	<b>136.0</b>

Echanges Chine - Conseil de Coopération du Golfe (CCG) en 2015 (en milliards de dollars)

- Au Sri Lanka : à partir de 2007 puis en 2009, à l'issue de la guerre civile qui ravageait le pays depuis plusieurs années, le gouvernement populiste en place depuis 2005 a demandé une aide économique et militaire à la Chine. C'est en particulier le cas pour la construction d'un port de commerce sur la côte sud, à Hambantota, fief de la famille du président Rajapaksa, qui sera finalement évincé en 2015. Mais la dette sri-lankaise explose, dont 5 milliards de dollars dus à la Chine, et en décembre 2017 le gouvernement se voit contraint de céder le port aux Chinois pour 99 ans avec 6000 hectares de terrain autour. La Chine est désormais présente sur l'une des routes maritimes les plus fréquentées et y dispose en toute souveraineté d'une base militaire stratégique.
- Au Pakistan : ce pays, qui possède un accès à la Mer d'Arabie et donc au détroit d'Ormuz, ainsi qu'une frontière commune, est un objectif privilégié de la Chine. Les infrastructures pakistanaises bénéficient notamment du programme d'investissements du « China-Pakistan Economic Corridor » (CPEC), à l'extrémité duquel le port de Gwadar constitue un élément essentiel. Il s'agit d'un plan de 60 millions de dollars, mais seuls 9% des revenus du port iront au gouvernement pakistanais, les 91% restants seront reversés aux opérateurs chinois... Mais, au-delà de l'intérêt commercial de l'opération, cette implantation, qui permet à la Chine de surveiller un détroit essentiel, présente avant tout un intérêt géostratégique.
- A Djibouti : la RPC y a ouvert le 1<sup>er</sup> août 2017 sa première base militaire permanente à l'étranger. L'accord prévoit le déploiement d'un millier de soldats de l'APL (*Armée Populaire de Libération*) et jusqu'à 10.000 potentiels jusqu'en 2026, avec la présence



Terminal conteneurs à Doraleh

éventuelle de forces spéciales et d'un soutien aérien. La base jouxte le nouveau port à conteneurs de Doraleh construit par la Chine et inauguré en mai 2017. L'intérêt de la Chine pour cette position clé dans le détroit de Bab-el-Mandeb, carrefour maritime majeur à l'ouvert de la Mer Rouge et de la route vers Suez et son partenaire majeur

qu'est l'Union Européenne, s'inscrit parfaitement dans la mise en application de la doctrine de la BRI. (voir la fiche n° 6.18 du 31 août 2018)

- En Ethiopie : bien que n'ayant pas de contact direct avec l'Océan Indien, si l'on excepte la liaison ferroviaire Addis Abeba - Djibouti, l'Ethiopie peut être considérée comme une riveraine, et sa relation avec la Chine présente un intérêt tout particulier. Les deux pays entretiennent depuis 1995 une relation suivie et ont mis en place depuis une dizaine d'années un partenariat diplomatique et économique particulièrement étroit. On retiendra que les motivations chinoises sont avant tout diplomatiques et stratégiques, voire idéologiques, car les deux nations ont en commun de se considérer plus comme une civilisation que comme un pays. Outre la liaison ferroviaire avec la côte, la Chine a investi dans la construction d'immenses zones industrielles sur la périphérie de la capitale Addis Abeba (ex. le parc d'Hawassa) et de grands barrages pour l'énergie hydroélectrique.
- Au Kenya : la Chine a financé à hauteur de 4.3 milliards d'euros la construction de 2 tronçons de la ligne ferroviaire entre Nairobi et le port de Mombasa. Or la société chinoise d'exploitation de la ligne rapporte une perte de 85 millions d'euros pour sa première année d'exploitation, ce qui augure mal des capacités du pays à rembourser sa dette. Les kenyans pourraient ainsi être amenés à céder à court terme tout ou partie de la gestion de son port principal à son créancier, sans compter que les chinois ont déjà manifesté leur intérêt pour l'entrepôt de conteneurs de Nairobi... Le scénario est désormais connu.
- En Tanzanie : selon les autorités tanzaniennes, l'industrialisation du pays devrait être aidée avec la création par les Chinois de 200 usines d'ici à 2020, ce qui générerait 200.000 emplois. Au cours des dernières années, la Chine a déjà investi dans le pays dans les secteurs des transports routier et ferroviaire ainsi que dans les installations portuaires.
- A Madagascar : résultat d'une coopération sur près d'un demi siècle, la Chine est le premier partenaire commercial et la première source d'importation. Les entreprises chinoises sont de plus en plus présentes et investissent dans trois secteurs clés : l'agriculture, les infrastructures et le textile. On retiendra en particulier l'aménagement d'une voie rapide entre la capitale et le port de Toamasina (ex-Tamatave) ou le projet d'accès à la télévision par satellite pour des centaines de villages isolés.
- Au Soudan : au nord-ouest de l'Océan Indien, après le Golfe d'Aden et sur la Mer Rouge qui le prolonge vers Suez, le Soudan et ses réserves en matières premières ont attiré très tôt les convoitises chinoises. La Chine, qui soutient le régime de Khartoum, est son principal partenaire commercial et tire des champs pétroliers soudanais - qu'elle exploite le plus souvent elle-même - 10 % de ses besoins, qui sont acheminés par l'oléoduc construit par Pékin vers le terminal de Marsa-el-Bashair près de Port Soudan. C'est aussi un terrain propice à l'affrontement économique et diplomatique avec Washington, qui considère le Soudan comme un sanctuaire du terrorisme international.

### ***Le cas particulier de l'Afrique***

Pékin appuie notamment ses positions stratégiques en Afrique par le biais du Forum international FOCAC (Forum On China-Africa Cooperation), rendez-vous diplomatique et économique initié par la Chine en 2000 qui a réuni, pour sa 7<sup>ème</sup> édition en septembre 2018, 53 chefs d'Etat et de gouvernement. Ce forum est devenu le véritable symbole des ambitions diplomatiques de la Chine, qui place l'Afrique au cœur de son jeu de politique internationale. Il s'agit d'intégrer les pays africains dans le projet de nouvelles routes de la soie et de construire une véritable communauté sino-africaine.

Si la Chine lui fournit prioritairement marchandises et services, elle est aussi devenue son premier créancier et la dette atteint 132 milliards de dollars, les infrastructures (réseaux de transport, bâtiments, hôpitaux, ports,...) représentant le premier secteur d'investissement. Les ressources naturelles - minerais et hydrocarbures notamment - participent au remboursement. Le nombre d'entreprises chinoises implantées en Afrique est estimé à 2500 avec 114 milliards de dollars d'échanges en 2016. La population chinoise sur place atteindrait un million de personnes. Cette diplomatie de la dette - la Chine prête sous réserve que les grands travaux soient confiés à des entreprises chinoises employant en priorité des chinois et saisit les infrastructures en cas de non paiement, comme au Sri Lanka - est désormais remise en question par les Africains qui y voient, à juste titre, une forme d'asservissement.



China loves Africa

### *En Méditerranée*

Au cours de la dernière décennie, la Chine a beaucoup investi en Europe du sud, profitant des pays les plus faibles pour pratiquer sa politique d'entrisme, se positionnant de préférence, comme toujours, dans les domaines des infrastructures de transport et des télécommunications. Elle a par ailleurs augmenté sa présence militaire dans le cadre d'exercices de sa marine. Dans l'optique de ce développement, le port du Pirée, par exemple, est devenu le principal point d'entrée des produits chinois en Europe.

- En Turquie : le succès économique du pays, basé sur le principe de la « kleptocratie » du Tiers Monde (financement massif du crédit domestique par des prêts étrangers), a fait long feu. Les entreprises turques ont emprunté l'équivalent de 300 milliards de dollars, la livre turque a chuté de 70% en 4 ans et l'inflation extrême menace avec l'augmentation constante des prix à l'importation. Dans ces conditions la Turquie devient une « proie » facile pour la Chine qui va à court terme revendiquer des participations dans les ports et les infrastructures de transport. La Cosco Pacific détient déjà 65% d'Aliaga, troisième port de Turquie. Les plus pessimistes voient déjà la Turquie se transformer en état satellite de la Chine...
- En Israël : la Chine cherche à renforcer sa coopération avec un allié traditionnel des USA et à faire ainsi une percée - inattendue - en Méditerranée orientale. Une commission Chine-Israël sur la coopération et l'innovation s'est réunie en octobre 2018 sous la présidence du Premier ministre Benjamin Netanyahu et en présence du vice-président chinois Wang Qishan. Au cours des huit premiers mois de 2018 les exportations

israéliennes vers la Chine ont augmenté de 62% par rapport à 2017. Enfin, les Chinois, qui auraient investi 16 milliards de dollars en Israël en 2016, construisent actuellement une installation « à caractère commercial » dans le port d'Haïfa, qui abritera le futur terminal gaz. Il reste sans doute à évaluer les conséquences géopolitiques de cette « idylle économique ».

- A Chypre : déjà considérée par les riches Chinois comme une terre d'investissement et de villégiature, l'île, au carrefour de l'Europe, de l'Afrique et du Moyen-Orient, est en passe de devenir pour la Chine une porte d'entrée privilégiée sur l'UE. Les capitaux chinois y sont déjà omniprésents dans les secteurs de l'immobilier, du transport maritime, des services financiers, des énergies renouvelables et bien sûr du tourisme.
- En Grèce : le port du Pirée, déjà cité comme tête de pont chinoise en Europe, est depuis 2016 à 67% la propriété de l'armateur chinois Cosco qui y a investi 600 millions d'euros et en assure la gestion. Tandis qu'à la suite de la participation d'Alexis Tsipras au sommet des nouvelles routes de la soie à Pékin en mai 2017, le géant chinois du charbon Shenhua a annoncé un investissement de 3 milliards d'euros en énergie verte, en partenariat avec le groupe grec Copelouzos. Cette coopération vient d'être confirmée lors du récent forum organisé par la Chambre de commerce et d'industrie du Pirée, en partenariat avec l'ambassade de Chine en Grèce et l'Université chinoise de Renmin.
- En Egypte : un rapprochement politique et économique entre les deux pays a été amorcé dès les années 1970. La relation de « coopération stratégique » établie en avril 1999 s'est transformée en « partenariat stratégique intégral » en décembre 2014 juste après l'investiture du Président Al-Sissi, lequel s'est officiellement associé à la BRI dès décembre 2014. Cette convergence politique s'est manifestée par la signature d'accords de coopération dans les domaines de l'agriculture, l'éducation et la culture.
- Avec le Maghreb : longtemps perçu par les Chinois comme une chasse gardée de l'Union Européenne qui ne l'ont intégré que tardivement dans leur stratégie de déploiement économique mondial. Et ce, malgré des relations diplomatiques très tôt établies dès les années 1950-1960 (la Chine reconnaît le gouvernement provisoire Algérien en 1958 lequel reconnaît la Chine populaire en 1962, alors que le Maroc l'a reconnue dès 1958).  
L'Algérie est la première ciblée en raison de ses ressources énergétiques et la Chine y est présente avec ses sociétés pétrolières, d'ingénierie, de travaux publics et de construction. Le port en eau profonde de El Hamdania à Cherchell, dont la construction est financée par un prêt chinois (3.3 milliards dollars), doit être livré au printemps 2019. Depuis les années 2000 l'intérêt de la Chine se focalise de plus en plus sur le Maroc, qui a approuvé la BRI en proposant dès 2015 que la route maritime de la soie vers l'Europe atlantique passe par Tanger-Med. Le Maroc a ensuite établi un partenariat stratégique en 2016 puis signé en novembre 2017 un « memorandum of understanding » avec les Chinois. La Chine est ainsi devenue le 3<sup>ème</sup> fournisseur du Maroc où sa présence se manifeste depuis 2014 dans les secteurs du textile, des communications, ou encore de la pêche et des chalutiers. Le Maroc intéresse donc la Chine à plus d'un titre, notamment en tant que hub maritime, jonction entre les continents et porte d'entrée vers l'UE et l'Afrique.  
La Tunisie, si elle utilise une société chinoise pour distribuer ses produits manufacturés dans toute l'Afrique du nord, semble à ce jour restée en retrait.
- En Italie : les acquisitions chinoises s'y sont multipliées depuis une dizaine d'années, dans l'énergie (ex. ENI), l'industrie pneumatique (Pirelli), l'automobile (Fiat), la machine-outil ou encore l'industrie du luxe (ex. Ferragamo ou Ferretti). Par ailleurs de nombreuses PME ont été rachetées. On ajoutera que depuis les années 1990 l'industrie chinoise du prêt-à-porter, notamment implantée à Prato près de Florence avec une communauté de 50.000 personnes, a peu à peu pris le pas en Toscane sur celle du « made in Italy ».

- Dans les Balkans occidentaux (Albanie, Bosnie-Herzégovine, Kosovo, Macédoine, Serbie, Monténégro) : la présence chinoise s'est nettement accrue au cours des cinq dernières années, en raison notamment de l'érosion de l'influence de l'UE et de la crédibilité de sa politique d'élargissement. Et l'une des routes envisagées par la BRI, qui se propose de relier Le Pirée à Rotterdam, passe précisément par les Balkans. D'une manière générale, au niveau politique les relations demeurent limitées, sauf pour la Serbie qui trouve dans la Chine un allié face au Kosovo. Mais les investissements de la Chine, qui investit moins qu'elle ne prête, sont en fait des prêts d'Etat dont les retombées sur l'économie locale sont limitées, le contractant principal étant chinois et les matériaux importés de Chine. Ces investissements se concentrent sur les secteurs du transport et de l'énergie. (ex. le Pont de l'amitié sino-serbe à Belgrade, la ligne de chemin de fer rapide Belgrade-Budapest, les nombreux segments autoroutiers, les centrales thermiques,...)
- En Espagne : considérée avec le Portugal comme plus accueillante que le reste de l'UE elle fait l'objet d'un regard attentif de la Chine, et le Président Xi Jinping y était en visite officielle en décembre 2018. La présence de la Chine s'est renforcée en 2017 dans les secteurs ferroviaire et portuaire, avec notamment l'achat, via Cosco Shipping, de 51% de la holding qui opère les terminaux de conteneurs à Valence et Bilbao.
- Au Portugal : une histoire commune relie les deux pays, le Portugal possédant jusqu'à leur rétrocession aux Chinois en 1999 les petits territoires de Malacca et Macao. La signature d'un partenariat stratégique avec Pékin dès 2004 a confirmé l'influence de la Chine qui en 2018 a déjà investi 12 milliards d'euros au Portugal : dans le pétrole, l'électricité, le transport aérien (la compagnie TAP), les assurances, les hôpitaux, les médias, les services financiers ou encore l'immobilier. Enfin un partenariat serait à l'étude pour l'exploitation du port artificiel de Sines, une centaine de km au sud de Lisbonne...

## Le cas de la France

Alors que plusieurs pays d'Europe centrale, et l'Allemagne au premier chef, profitent depuis une dizaine d'années déjà du dynamisme ferroviaire engendré par la BRI, la France reste encore très en retrait. Toutefois il existe depuis avril 2016 une liaison Wuhan - Vénissieux dans la banlieue lyonnaise et depuis novembre 2017 une seconde entre Wuhan et Dourges dans le Pas de Calais, à raison de deux à trois trains par semaine. Cette alternative au maritime concentre 95 % des exportations de la Chine vers l'UE qui reste son premier partenaire économique.

Rappelons que la France a reconnu la RPC en janvier 1964 et que la relation entre les deux pays est devenue un « partenariat stratégique global » en 2004. Il reste que la Chine demeure notre 1<sup>er</sup> déficit commercial bilatéral devant l'Allemagne et que nous abritons 700 filiales d'entreprises chinoises, contre plus de 1100 entreprises françaises présentes en Chine.

## La relation sino-indienne

L'Inde, dont la population dépassera celle de la Chine à court terme (sur un territoire qui représente un tiers de celui de la Chine), reste son adversaire prioritaire et leur partie de bras de fer dure depuis 1962, même si les relations se sont apaisées depuis la fin des années 1980. Toutefois, les litiges frontaliers persistent (Cachemire, Arunachal Pradesh, Aksai Chin, vallée de Shaksgam,...). Si la rivalité existe en Asie du sud, elle s'étend désormais hors des frontières, New Delhi n'appréciant pas l'influence grandissante de la Chine en Afrique - dont elle est le troisième fournisseur derrière la Chine - ou encore son implantation militaire à Djibouti.

On ne peut enfin qu'être frappé par la politique d'encerclement, voire de tentative d'isolement, de la Chine vis-à-vis de sa voisine, avec son positionnement au Pakistan, au Sri Lanka, au Bangladesh ou encore en Birmanie.



## Conclusion

L'énumération des actions menées par la Chine à partir de l'Asie en passant par l'Océan Indien pour atteindre la Méditerranée montre l'étendue de la toile tissée au cours des dernières décennies et en particulier depuis le début du siècle. La BRI couvre 65 pays qui abritent la moitié de la population de notre monde et un tiers de son économie.

On ne peut dès lors s'empêcher d'évoquer le mot d'hégémonie voire d'impérialisme, ou même de néocolonialisme s'agissant de l'Afrique avec laquelle les Chinois entretiennent des relations largement asymétriques.

Désormais premier opérateur portuaire mondial, grâce à ses investissements sur l'ensemble du globe, la Chine émerge en outre comme superpuissance maritime face aux USA. Sa marine marchande transporte plus de fret que toute autre nation, elle abrite six des dix principaux terminaux pour conteneurs, sa garde-côtes possède la flotte la plus importante et enfin sa marine militaire se situe désormais au deuxième rang mondial en terme de tonnage, derrière les USA.



La stratégie développée par Pékin vise clairement à dominer l'économie mondiale et sa dernière initiative, un programme d'investissements chinois dans les nouvelles technologies, baptisé « Made in China 2025 » (MIC 25), n'est pas sans inquiéter le monde occidental et les Américains en particulier. Et malgré le profil bas adopté par la Chine sur ce programme après l'offensive du Président Trump au printemps 2018, le « think tank » américain Axios estimait il y a quelques semaines que MIC 25 était « le plan de Pékin pour dominer les technologies qui va être le moteur de sa puissance économique et globale dans les décennies à venir ».