




Konrad
Adenauer
Stiftung



Les nouvelles routes de la soie et l'Afrique du Nord : Quelles synergies ?

Mehdi Taje



© **Konrad-Adenauer-Stiftung e.V.**

Programme Régional Dialogue Politique Sud Méditerranée

Le Prestige Business Center, No. F.0.1.

Rue du Lac Windermere, Les Berges du Lac

1053 Tunis

Téléphone: +216 70 029 460

Fax: +216 71 962 381

E-Mail: info.poldimed@kas.de

Web: <http://www.kas.de/poldimed/en>

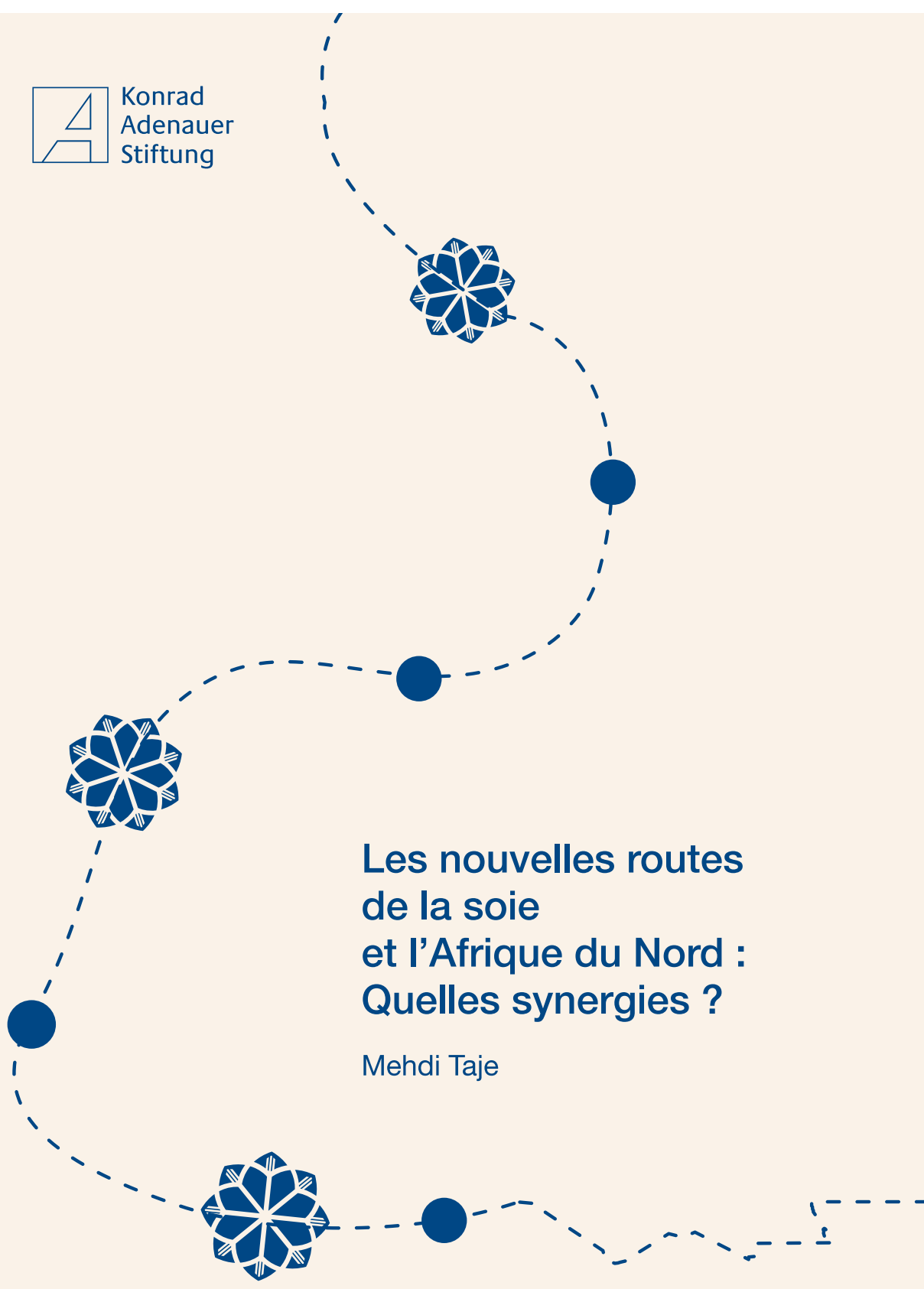
Tous droits réservés. La reproduction, la transmission ou la saisie informatique du présent ouvrage, en totalité ou en partie, sous quelque forme ou par quelque procédé que ce soit, électronique, photographique ou mécanique est interdite sans l'autorisation du Programme Régional Sud Méditerranée de la Konrad-Adenauer-Stiftung.

Limitation de responsabilité :

Les vues présentées dans cette étude sont exclusivement celles de ses auteurs et ne représentent pas nécessairement les vues du Programme Régional Sud Méditerranée de la Konrad-Adenauer-Stiftung.



Konrad
Adenauer
Stiftung



Les nouvelles routes de la soie et l'Afrique du Nord : Quelles synergies ?

Mehdi Taje

PRÉFACE

La région méditerranéenne regroupe une multitude de cultures, de ressources naturelles et de dynamiques économiques ce qui, par conséquent, attire des acteurs régionaux et mondiaux à la recherche de nouvelles opportunités. La région s'est affirmée comme élément central, non seulement dans les stratégies des pays régionaux, mais également pour celles de pays plus lointains. Dans ce contexte, la Chine est un des nouveaux acteurs les plus puissants et les plus ambitieux - si ce n'est l'acteur le plus puissant et ambitieux - en Méditerranée. Cette dernière a commencé à élargir son rôle sur les scènes économique et politique mondiales à travers la revitalisation des anciennes routes de la soie reliant l'Asie, l'Europe, la Méditerranée et l'Afrique. Le bassin méditerranéen a émergé comme partie essentielle de l'initiative chinoise « Belt and Road Initiative (BRI) » ainsi que pour les desseins géopolitiques plus globaux de la Chine.

Depuis son lancement officiel en 2013, l'initiative a suscité un intérêt international considérable. Elle a été saluée comme étant un projet global promouvant un nouveau modèle de coopération gagnant-gagnant, une nouvelle approche en matière de développement dans les domaines de la finance, du transport, de l'investissement et du commerce, et un nouveau modèle de coopération Sud-Sud.

Cependant, BRI comme projet d'infrastructure de grande envergure a aussi fait l'objet de critiques pour des questions de viabilité et durabilité économique. Cela est perçu comme une tentative de la part de la Chine de construire une vaste zone multinationale d'influence économique et politique. L'on s'attend également à ce que le projet BRI modifie les rapports de force économiques et géopolitiques et par ailleurs conteste les modèles de développement actuels. De nombreuses questions se posent ainsi dans ce cadre.

Le Programme Régional Dialogue Politique Sud Méditerranée de la Konrad-Adenauer-Stiftung (KAS) a organisé la première conférence régionale portant sur les implications de la BRI pour la Méditerranée. Cette conférence visait à mettre en lumière différents aspects de la présence de la Chine dans la Grande Région Sud-Méditerranéenne et l'Afrique du Nord en particulier. Il n'y a aucun doute que l'approche de la Chine vis-à-vis de la Méditerranée a reçu un nouvel élan au cours de ces dernières années. Par rapport aux autres puissances mondiales, la forte implication de la Chine dans la région est relativement récente. Par conséquent, Pékin avance sagement en se concentrant sur le développement de relations économiques en premier lieu. Jusqu'à présent, la Chine a su développer des relations équilibrées avec les principales puissances dans la région

et éviter prudemment toute ingérence dans des questions litigieuses relevant de la sécurité régionale en priorisant plutôt le commerce et les investissements.

Dans le cadre de la conférence, d'éminentes personnalités et experts du monde politique, économique, et académique ont présenté leurs différentes perspectives sur la thématique et ont abordé les différents aspects du projet BRI en Méditerranée – les motivations géopolitiques, les potentiels et risques économiques ainsi que les implications sur les modèles de développement.

Cette étude est fondée sur la vaste expertise et le travail dévoué de Mehdi Taje ainsi que les discussions durant la conférence. Elle porte sur la question clé suivante : Quelles sont les opportunités et les défis qui découlent du projet BRI pour les pays d'Afrique du Nord ? Pour répondre à cette question, l'étude propose une analyse du projet BRI et des motivations chinoises et dans un deuxième temps une analyse des perspectives des pays d'Afrique du Nord sur le projet.

Nous sommes certains que cette étude attirera non seulement l'attention des acteurs concernés des milieux politique, économique et académique, mais qu'elle servira aussi à alimenter le débat académique sur le sujet de multiples façons.

La présente étude s'inscrit dans les activités du Programme Régional Sud Méditerranée de la Konrad-Adenauer-Stiftung, en faveur de la promotion d'une meilleure compréhension des enjeux transfrontaliers et interrégionaux dans la région méditerranéenne. Nous encourageons donc le dialogue et la coopération en créant des réseaux pour les décideurs économiques et politiques, les universitaires et le secteur privé, dans l'objectif de faciliter l'échange des idées et de l'expertise et de contribuer au débat stratégique portant sur les dynamiques dans la région méditerranéenne pour relever les divers défis et repenser les approches pour les affronter.

Nous remercions sincèrement l'auteur de cette étude, l'éminent expert Mehdi Taje. Ses vastes travaux portant sur le domaine géopolitique et des études stratégiques du Maghreb, du Sahel africain et du théâtre méditerranéen et moyen-oriental font de lui un expert exceptionnel. Son dévouement pour la région méditerranéenne rendent son travail si pertinent.

Dr. Canan Atilgan
Directrice
Programme Régional Sud Méditerranée
Konrad-Adenauer Stiftung



SOM MAIRE



INTRODUCTION	8
PARTIE 1 : LES NOUVELLES ROUTES DE LA SOIE	14
1. L'INITIATIVE DE LA CHINE	15
1.1. Le cadre général	15
1.2. Le concept	20
1.3. Les mécanismes de coopération	22
1.4. Le financement de l'initiative	22
2. LES MOTIVATIONS DE LA CHINE	25
2.1. Les motivations géopolitiques : Eviter « le piège de Thucydide »	25
2.2. La logique économique : Eviter « le piège du revenu intermédiaire »	39
2.3. La dimension culturelle : Eviter « le piège du droit de parole »	43
3. L'INITIATIVE CINQ ANS APRÈS	46
3.1. Adhésions et bilan partiel	46
3.2. Des réactions européennes différenciées	48
3.3. Les initiatives en Afrique	54
3.4. Les réticences et les obstacles	59
PARTIE 2 : LES PAYS D'AFRIQUE DU NORD ET LE PROJET BRI	62
1. LE MAROC	68
2. L'EGYPTE	71
1. L'ALGERIE	74
1. LA LIBYE	78
1. LA TUNISIE	79
CONCLUSION	86
L'AUTEUR	88
BIBLIOGRAPHIE	90



INTRO DUCTION

INTRO DUCTION

Un monde fragmenté, une nouvelle géopolitique



La mondialisation, de plus en plus contestée, a fait voler en éclat les « amortisseurs de chocs »...



Le monde d'aujourd'hui est caractérisé par une nouvelle fluidité bousculant l'ensemble des repères traditionnels. Loin de la fin de l'Histoire prônée par Fukuyama, nous assistons à une accélération de l'histoire. Ce monde en transition est marqué par une instabilité et une imprévisibilité accrues générant des risques de conflits et d'escalade élevés¹. La mondialisation, de plus en plus contestée, a fait voler en éclat les « amortisseurs de chocs » qui permettaient une certaine régulation du monde. Nous subissons de plein fouet une évolution stratégique majeure : le dérèglement du système international avec l'apparition d'ordres ou de désordres alternatifs. Cette nouvelle réalité d'un monde en transition, d'un monde bousculé, brisé, fragmenté, voire semi-chaotique, remet en cause nos grilles d'analyse traditionnelles et génère plus d'incertitude et une multiplication-diversification des menaces et des risques.

Le conflit syrien, la guerre au Yémen, la déstructuration de la Libye, la guerre civile en Ukraine, les événements au Venezuela, la fragmentation du monde arabe (Irak, Syrie, Yémen, Libye, etc.), le ciblage de l'Iran, la poussée de fièvre en mer de Chine méridionale sont révélateurs de l'exacerbation des rivalités entre les puissances occidentales visant à maintenir les Etats-Unis en tant que moteur de la transformation du monde et les forces émergentes œuvrant à l'avènement d'un monde multipolaire (Chine, Russie, Inde, Iran, Brésil, etc.). Les rivalités s'intensifient au fur et à mesure que la concurrence s'aiguise et que les rapports économiques s'inversent : la tendance est à l'érosion du leadership américain et « la bagarre multipolaire » est engagée selon les propres termes d'Hubert Védrine. Ces pôles de puissance portent chacun une vision du système international qu'ils entendent imposer en fonction de leurs intérêts stratégiques et de leurs propres agendas. Ils bâtissent des projections géopolitiques d'envergure et des représentations collectives de l'avenir. Ces acteurs revendiquent « leur place au soleil »², terminologie empruntée à la diplomatie de la fin du XIX^{ème} siècle, afin de peser sur la configuration future de l'échiquier planétaire. Nous assistons à un retour des logiques de puissance source d'une montée en puissance des incertitudes et des lignes de friction entre ces différents pôles. La partie d'échec est entièrement ouverte et chacun avance ses pions suivant des stratégies complexes visant l'évincement, le containment, l'encercllement et le contre encercllement de l'autre.

¹ Voir : La revue stratégique de défense et de sécurité nationale française rendue publique le 13 octobre 2017 visant à actualiser le Livre Blanc de 2013. Ministère des Armées, France (2017): La revue stratégique de défense et de sécurité nationale 2017, téléchargeable au lien suivant : <https://www.defense.gouv.fr/actualites/articles/revue-strategique-de-defense-et-de-securite-nationale-2017>.

² Foucher, Michel (ed.) (2013): La bataille des cartes : analyse critique des visions du monde, François Bourin Editeur, Paris.

La Chine au cœur du monde : une initiative inédite

Lors du XIX^{ème} congrès du PCC, Xi Jinping rompt avec la prudence coutumière chinoise, trace des lignes rouges et fixe une orientation : la Chine doit se hisser au premier rang mondial à l'horizon 2049, année du centenaire de la RPC. Déjà, en 2010, le colonel Liu Mingfu publiait « Le rêve chinois » et révélait les dessous de la stratégie intitulée « le marathon de cent ans ». La Chine, empire du milieu, aspire à renouer avec sa centralité géopolitique. Elle s'en donne les moyens sereinement. C'est dans ce contexte qu'il convient de replacer le projet des nouvelles routes de la soie (Belt and Road Initiative, BRI) appelé à reconfigurer les équilibres géopolitiques et géoéconomiques à l'échelle planétaire. A l'automne 2013, depuis Astana, le président Xi Jinping lance le projet, ressuscitant les anciennes routes de la soie reliant l'Asie à l'Europe en passant par l'Asie Centrale, le Moyen-Orient et la Méditerranée. C'est le retour de l'Eurasie, des puissances continentales face aux puissances maritimes.

Le concept se réfère aux anciennes Routes de la Soie, vieilles de plus de deux millénaires, ayant marqué l'histoire de l'humanité en tant que voie de fécondation mutuelle des civilisations eurasiatiques et africaines, voie de riches échanges commerciaux et de transmission féconde de connaissances et d'avancées technologiques. Cette voie, trait d'union entre l'Orient et l'Occident, a su surmonter les barrières physiques de la géographie entre les trois continents, barrières qui demeurent encore aujourd'hui une donnée fondamentale de la géopolitique de l'« île-monde » au sens d'Halford John Mackinder

Elle a également transcendé les barrières culturelles et identitaires entre les peuples concernés sans pour autant gommer les spécificités identitaires et des minorités. « La réalité de ce vieil axe de communication, ancré dans une géographie singulière, semble de nouveau surgir de l'histoire »³. En effet, l'ancienne route de la Soie avait périclité principalement du fait de l'essor de la navigation maritime : la caravelle remplaçait le chameau. Pierre Biarnès répond : « le chameau est bien en

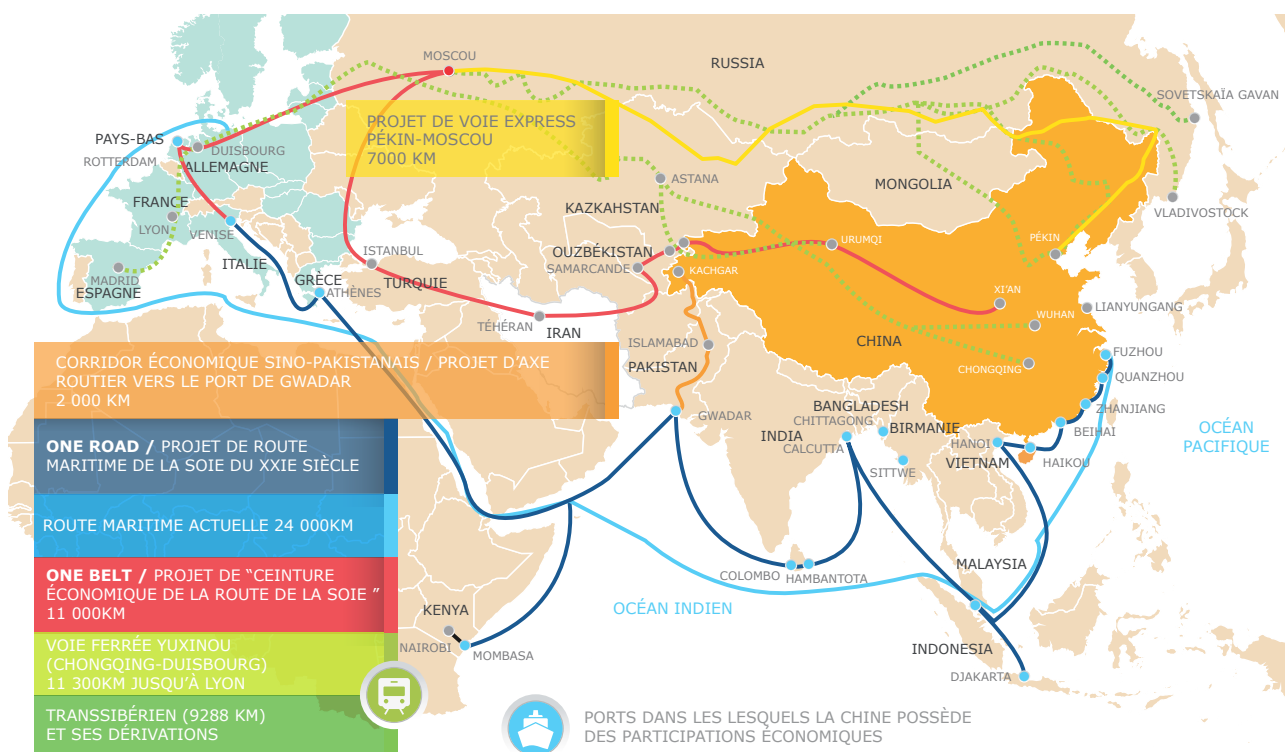


Illustration ancienne route de la Soie. Source : <http://ddc.arte.tv/karten/664>

³ Fiorina, Jean-François (2014): Du chameau au pipeline, CLES, Notes d'Analyse Géopolitique, 137, consultable au lien suivant : <http://notes-geopolitiques.com/du-chameau-au-pipeline/>, p.1.

train de commencer à prendre sa revanche, même si ce n'est pas exactement de la façon qu'on avait imaginée à Washington »⁴.

Ainsi, infrastructure stratégique d'envergure, le projet OBOR (One Belt, One Road) renommé les 14 et 15 mai 2017 BRI (Belt and Road Initiative) à l'occasion du premier sommet « Routes de la soie du XXI^{ème} siècle », aspire à relier, par des voies routières, ferroviaires, numériques, maritimes, de gazoducs, d'oléoducs, de ports, etc. l'Asie, l'Europe, la Méditerranée et l'Afrique, tout en s'étendant à l'Océanie et à l'Amérique Latine. A l'issue du sommet, une déclaration commune a été signée par 30 pays et 270 accords de coopération ont été paraphés. Ce projet d'infrastructures pharaoniques évalué à 1000 milliards de dollars implique près de 65 pays regroupant 4,5 milliards d'habitants (70 % de la population mondiale) et représentant environ 55 % du PIB mondial et 75 % des réserves énergétiques de la planète. Il est à l'origine de la création en 2014 de la BAI (Banque Asiatique d'Investissement pour les Infrastructures) dotée de 100 milliards de dollars et comptant 55 pays actionnaires. Suivant le concept chinois de « Hu Lian Hu Tang » (relier des fils de soie et se mettre en mouvement), le paradigme dominant est fondé sur le principe de connectivité. Deux routes principales structurent le projet : une route terrestre reliant la Chine à l'Europe en passant par le Kazakhstan, l'Iran, la Turquie, la Russie, etc. et une route maritime passant par l'Océan Indien, la mer Rouge, le canal de Suez pour aboutir en Méditerranée, plus précisément à Venise, point de départ des expéditions de Marco Polo.



Source : Le Monde http://abonnes.lemonde.fr/international/article/2017/08/04/les-routes-de-la-soie-horizon-chinois-du-xxie-siecle_5168690_3210.html

³ Fiorina, Jean-François (2014): Du chameau au pipeline, CLES, Notes d'Analyse Géopolitique, 137, consultable au lien suivant : <http://notes-geopolitiques.com/du-chameau-au-pipeline/>, p.1.

⁴ Fiorina, Jean-François (2014): Du chameau au pipeline, CLES, Notes d'Analyse Géopolitique, 137, consultable au lien suivant : <http://notes-geopolitiques.com/du-chameau-au-pipeline/>, p.2.

Afin de garantir la longévité du projet et de marquer un engagement sans faille, il est inscrit dans les statuts du Parti Communiste Chinois (PCC) par les délégués présents lors du XIX^{ème} Congrès tenu du 18 au 24 octobre 2017. Dès lors, il ne s'agit plus simplement d'une initiative du gouvernement chinois ou du président Xi Jinping mais d'une initiative institutionnalisée portée par le parti communiste dans son ensemble : « devenu la volonté du parti, le projet BRI se voit accorder une garantie institutionnelle avec toutes les ressources nécessaires puisqu'il s'inscrit désormais dans ses statuts approuvés par les délégués de ses 89 millions de membres »⁵.

Au regard de ces développements, l'intérêt suscité se comprend aisément par l'envergure inédite du projet, le très long terme dans lequel il s'inscrit et les divers intérêts en jeu. L'envergure est géographique, économique et financière, technologique, culturelle avec une dimension géopolitique incontestable, quoique tue ou du moins relativisée par les autorités chinoises. Une dimension géopolitique⁶ source d'interrogations pour les uns et d'appréhensions pour les autres.

Cinq ans après l'annonce de l'initiative, cet intérêt s'est accru au regard de l'élan pris dans sa concrétisation favorisée par le repli des Etats-Unis et la remise en question du multilatéralisme et du libre-échange par le président Trump, symbolisés par le retrait remarqué des Etats-Unis du Traité Transpacifique de Libre-Echange (TPP) fin janvier 2017. La guerre économique amorcée par le président Trump à l'égard de la Chine et les taxes imposées à un certain nombre de produits chinois s'inscrivent dans cette logique.

Dans ce contexte, l'Initiative « Ceinture et Route » de la Chine est appelée à reconfigurer la géopolitique mondiale, les équilibres de force et ainsi marquer le XXI^{ème} siècle. Les pays d'Afrique du Nord sont concernés à plusieurs titres. En premier lieu parce qu'elle représente, à bien des égards, une opportunité historique ouverte à tous les pays sans exclusive. Dans un second temps, leur appartenance à l'Afrique les positionne non seulement en tant que destinataires mais également en tant que candidats à intégrer les chaînes de valeurs à créer, d'autant plus que le continent recèle un potentiel de développement considérable. Un récent rapport de la Banque Mondiale indique, qu'en 2017, sur les dix pays connaissant les plus forts taux de croissance dans le monde, six sont africains, dont deux occupent les deux premières places de ce classement.⁷ Dans le même ordre d'idées, leur situation géographique sur les rivages sud de la Méditerranée les positionne directement au contact de la Route maritime de la Soie vers l'Europe, destination finale de l'initiative avec laquelle ils sont voisins et partenaires historiques.

⁵ Clerc-Renaud, Paul & Granier, Christophe (2017): Lettre « la Chine hors les Murs », 20, CNCCEF, téléchargeable au lien suivant : https://www.cnccef.org/TPL_CODE/TPL_PUBLICATIONLISTE_INTERNET/46-publications.htm?MOTCLE=lettre+de+la+chine+hors+les+murs&DATE_DEBUT=&DATE_FIN=&ID_PUBLICATIONTYPE=&idtf=46&optpl_publicationListeInternet=PUB_DATEDEPOT+desc&cptpl_publicationListeInternet=e917ff2e19a44ed25722&mptpl_publicationListeInternet=10&Fptpl_publicationListeInternet=Rechercher.

⁶ Voir à ce sujet : Struye de Swielande, Tanguy (2017): La Chine et ses objectifs géopolitiques à l'aube de 2049, Diploweb.com, consultable au lien suivant : <https://www.diploweb.com/La-Chine-et-ses-objectifs-geopolitiques-a-l-aube-de-2049.html>.

⁷ The World Bank (2018): Global Economic Prospects 2018, téléchargeable au lien suivant : <http://www.worldbank.org/en/publication/global-economic-prospects>.

Des interrogations, des doutes...



Les postures des différents pays d'Afrique du Nord vis-à-vis de l'Initiative BRI se sont révélées marquées par une forte différenciation...



Quelles sont les visions élaborées par les différents pays d'Afrique du Nord ? Comment se positionnent-ils vis-à-vis de ce projet appelé à reconfigurer les équilibres géopolitiques en Méditerranée, au Moyen-Orient et en Afrique du Nord ? Comment positionner au mieux la Tunisie, pays au cœur de la Méditerranée, afin qu'elle tire le meilleur parti de ce projet ? Le présent document a pour objet de proposer des éléments de réponse à ces interrogations. Pour ce faire, il sera nécessaire, dans un premier temps, d'apporter un éclairage plus précis sur les contours non encore définitivement arrêtés de l'initiative chinoise. Quels sont les ressorts géopolitiques, économiques, culturels et de politique intérieure, justifiant ce projet d'envergure planétaire ? Comment est-il perçu par le premier partenaire économique des pays du Maghreb, l'Union Européenne ?

Les postures des différents pays d'Afrique du Nord vis-à-vis de l'Initiative BRI se sont révélées marquées par une forte différenciation, allant de l'adhésion pour le Maroc et l'Egypte, à une certaine frilosité de l'Algérie, partenaire pourtant central de la Chine, en passant par un relatif attentisme de la Tunisie. Quant à la Libye, en dépit de sa situation chaotique, des accords

sur de grands projets chinois en Cyrénaïque sont signalés. L'initiative chinoise, alors qu'elle est favorable à la création de synergies et promeut la coopération régionale, risque néanmoins d'exacerber la concurrence entre les cinq pays, au regard des réalités volatiles et mouvantes de cette région marquée par une exacerbation des rivalités.

En définitive, le positionnement d'un Etat par rapport au projet BRI est conditionné par ses prédispositions à y adhérer. Ces prédispositions dépendent étroitement de facteurs géographiques, des orientations nationales en matière économique et de l'existence de relations économiques étroites avec l'Europe et l'Afrique s'appuyant sur de solides infrastructures de transport. Il n'y a pas, à priori, d'autres prérequis politiques que celui de la volonté d'adhérer.

Nous nous sommes efforcés de nous appuyer sur des sources primaires, des documents officiels rendus publics et des publications académiques et scientifiques de think tanks de diverses régions du monde. Les publications des médias sont également incontournables étant donnée l'évolution rapide et continue du projet. Toutefois, nous avons tenu compte, autant que faire se peut, de la différence entre communication, information et désinformation. La prudence a guidé notre recherche. Celle-ci n'aspire nullement à saisir l'ensemble des contours et ressorts définissant ce projet, trop vaste et en perpétuel mouvement au gré des ajustements opérés par Pékin et des stratégies ou contre-stratégies des acteurs influents de l'échiquier eurasiatique et planétaire.



PARTIE **1**

LES NOUVELLES ROUTES DE LA SOIE

PARTIE 1

LES NOUVELLES ROUTES DE LA SOIE

Avant de s'interroger sur le positionnement des pays d'Afrique du Nord à l'égard de l'initiative chinoise « Belt and Road », cette partie a pour objet d'examiner, dans un premier temps, ce qui est officiellement déclaré par les autorités de Pékin puis de tenter d'analyser les motivations qui sous-tendent ce projet pour enfin nous pencher sur son état d'avancement cinq ans après son lancement.

1. L'INITIATIVE DE LA CHINE

Dix-huit mois après l'annonce du président Xi Jinping, le gouvernement chinois publie, le 28 mars 2015, le document de cadrage intitulé : « Construire ensemble la Ceinture économique de la Route de la Soie et la Route de la Soie Maritime du XXIème siècle – Perspectives et actions » . Il est suivi par un autre document phare intitulé « La Ceinture et la Route : conception et vision de la coopération maritime » . Ces documents officiels permettent de définir le cadre général et le concept sur lequel se fonde l'initiative, les mécanismes de coopération préconisés et les institutions et instruments de financement qui lui sont dédiés.

1.1. Le cadre général

En se basant sur le document « Perspectives et Actions », la Chine prend acte des changements profonds et complexes bouleversant le monde et redessinant les rapports de force et de puissance. Selon Pékin, l'impact significatif de la crise financière internationale ne s'est pas dissipé et la reprise économique demeure fragile et inégale. La mondialisation, contestée par le retour en force de l'identité et des politiques protectionnistes, s'essouffle et marque le pas, générant un rétrécissement du monde. L'initiative de construire conjointement la Ceinture et la Route s'inscrit donc dans la logique de promotion d'un monde multipolaire, d'une économie mondialisée, d'une diversité culturelle et de l'adoption et diffusion à grande échelle des nouvelles technologies. Elle préconise la coopération régionale ouverte et vise à sauvegarder le système de libre-échange axé sur une économie mondiale ouverte. La Chine, « empire du milieu », renoue avec sa centralité économique et développe une politique d'expansion planétaire. Comme le souligne Emmanuel Lincot, « il s'agit d'un projet planétaire qui vise pour la Chine à redéployer ses investissements à l'étranger dans des projets d'infrastructures. La stratégie chinoise est à entrées multiples. Capter les ressources du monde, les exploiter et en sécuriser l'acheminement constitue sans doute le fondement principal de cette stratégie. Ne nous leurrons pas : les nouvelles routes de la soie ont une finalité hégémonique. Comme la Grande-Bretagne autrefois, une logique de comptoirs se met en place par la création de ports ou plateformes diverses à vocation civile, voire militaire, et assure ainsi à la Chine des relais logistiques. C'est le « collier de perles » dont une partie non négligeable du tracé converge vers l'Union européenne (UE), premier partenaire commercial de la Chine »⁸.

⁸ IRIS (2018): Les enjeux stratégiques des routes de la Soie, Entretien avec Emmanuel Lincot, Asia Focus 71, IRIS, consultable au lien suivant : <http://www.iris-france.org/notes/les-enjeux-strategiques-des-routes-de-la-soie/>, p.2.

Lors du premier sommet des routes de la Soie tenu les 14 et 15 mai à Pékin, le président chinois Xi Jinping a longuement évoqué l'histoire chinoise millénaire et l'esprit de la route de la Soie imprégné de paix, d'harmonie et de coopération. Zhao Suisheng, historien chinois de l'université de Denver, s'exprime en ces termes : « cette vision du numéro un chinois s'appuie sur le mythe d'une Chine impériale garante de l'harmonie et de la stabilité régionale par opposition à l'usage de la force par les puissances européennes pour établir des colonies »⁹. En effet, dénonçant le discours mensonger véhiculé par certains organes de presse occidentaux, le discours officiel chinois met l'accent sur le caractère principalement économique du projet BRI, écartant toute volonté de puissance ou de domination. Le Global Times chinois soulignait en mai 2017 : « ce n'est pas du néocolonialisme, ni un plan Marshall car il n'y a pas de discrimination idéologique (...) son objectif est le développement commun des pays le long de la route de la Soie, quelles que soient leur ethnicité, leur religion, leur culture, qu'ils soient capitalistes ou socialistes »¹⁰.



...le besoin en investissements afin de combler le déficit d'infrastructures en Asie est évalué à 26 trillions de dollars...



Comme le soulignent Frédéric Lasserre et Eric Mottet, « relier la Chine au reste du monde via un réseau complexe et multimodal d'infrastructures, telle est l'ambition du projet BRI. Assorti de financements colossaux, ce plan pharaonique attire les acteurs publics et privés le long des itinéraires proposés tout autant qu'il suscite leur méfiance quant à ses conséquences géopolitiques »¹¹. Selon la Banque Asiatique de Développement, le besoin en investissements afin de combler le déficit d'infrastructures en Asie est évalué à 26 trillions de dollars à l'horizon 2030.

L'initiative se décompose en deux routes principales, l'une terrestre et l'autre maritime, connectant trois continents, l'Asie, l'Europe et l'Afrique. Puzzle complexe et ambitieux, il comprend de multiples volets interdépendants, qu'il s'agisse du transport, de l'énergie, de la finance et de l'économie, de la politique douanière, de la collaboration politique, culturelle, etc.

Schématiquement, il se décline de la manière suivante¹²:

- « La Ceinture économique de la Route de la Soie » ou « Silk Road Economic Belt (SREB) », routes terrestres qui visent à assurer la liaison économique entre :
 - › la Chine et l'Europe en passant par l'Asie Centrale et la Russie ;
 - › la Chine et le Moyen-Orient, voire la Méditerranée en passant par l'Asie centrale ;
 - › la Chine et l'Asie du Sud et du Sud-Est afin de rejoindre l'océan Indien.
- « La Route de la Soie maritime du XXIème siècle » ou « Maritime Silk Road (MSR) » suit les itinéraires :
 - › reliant les ports maritimes de la Chine jusqu'en Europe en passant par la Mer de Chine, l'océan Indien, le Canal de Suez et la Méditerranée ;
 - › partant des ports maritimes de la Chine jusqu'au Pacifique Sud via la Mer de Chine méridionale.

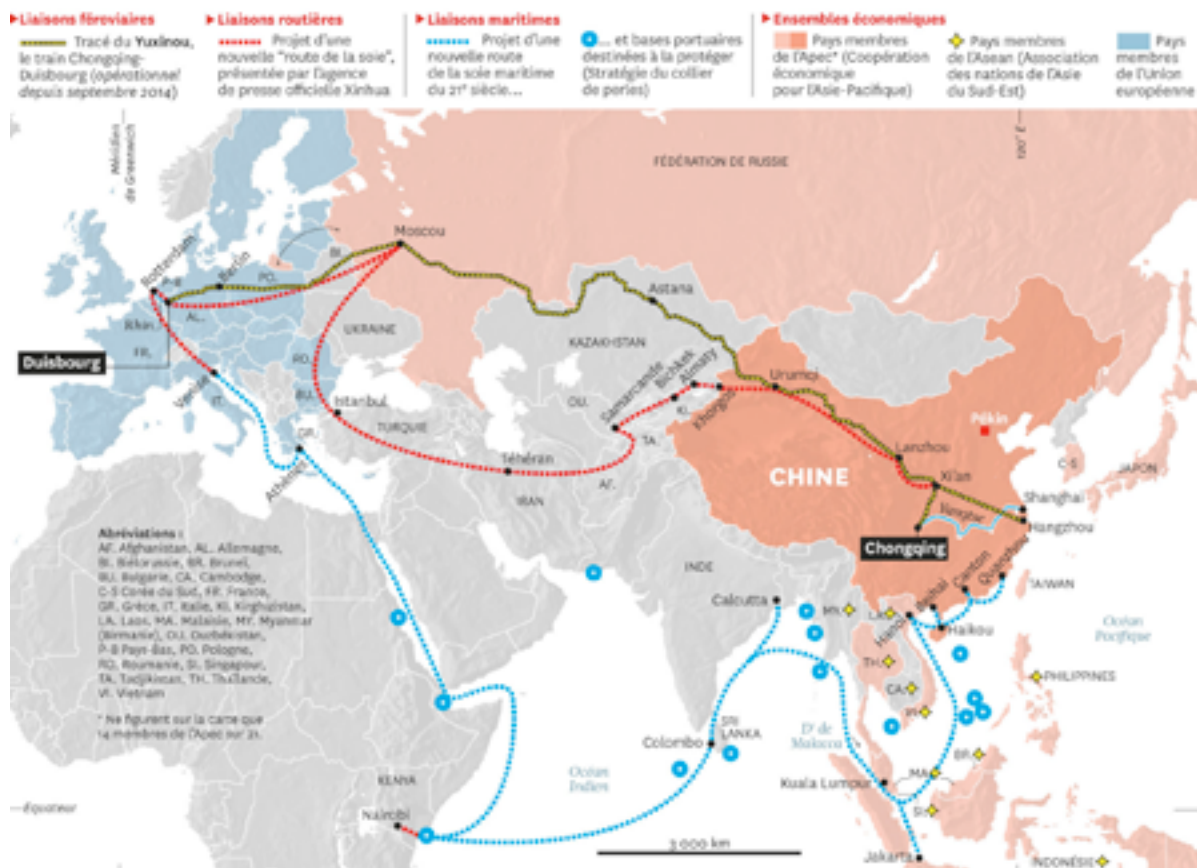
⁹ Pedroletti, Brice (2017): Les nouvelles routes de la Soie : horizon chinois du XXIème siècle, Le Monde, consultable au lien suivant : https://www.lemonde.fr/international/article/2017/08/04/les-routes-de-la-soie-horizon-chinois-du-xxie-siecle_5168690_3210.html, p. 12-13.

¹⁰ Pedroletti, Brice (2017): Nouvelles routes de la Soie : les ambitions planétaires de Xi Jinping, Le Monde, consultable au lien suivant : https://www.lemonde.fr/international/article/2017/08/04/les-routes-de-la-soie-horizon-chinois-du-xxie-siecle_5168690_3210.html.

¹¹ Mottet, Eric & Lasserre, Frédéric (2018) : L'initiative Belt and Road, stratégie chinoise du Grand Jeu, dans : Revue Diplomatie, 90, janvier-février 2018, p.36.

¹² Desclèves, Emmanuel (2016): Les nouvelles routes de la Soie du XXIème siècle, dans : Revue Défense Nationale, Tribune 847, p.1.

Projets de nouvelles "routes de la soie"



Source : <https://www.courrierinternational.com/grand-format/chine-route-de-la-soie-la-mondialisation-selon-xi-jinping>

Dans le cadre de cette architecture complexe, six corridors terrestres composent la Ceinture et plusieurs branches composent les « Routes de la soie maritime du XXI^e siècle ».

Les six corridors terrestres sont les suivants :

- Le corridor de la nouvelle Eurasie (de Lianyungang à Rotterdam) ;
- Le corridor Chine- Mongolie–Russie ;
- Le corridor Chine- Asie centrale–Asie de l’Ouest ;
- Le corridor Chine- Péninsule indochinoise ;
- Le corridor Chine- Pakistan ;
- Le corridor Bangladesh-Chine-Inde-Myanmar.



Source Le Figaro : <http://premium.lefigaro.fr/conjoncture/2017/07/31/20002-20170731ARTFIG00247-sur-les-nouvelles-routes-de-la-soie-un-voyage-en-cinq-etapes.php>

Cette architecture de routes et de voies maritimes ne doit pas être perçue comme figée. Comme le souligne Stephen Aris, la modularité est au cœur du concept : « il faut davantage considérer les voies proposées comme de grands axes d'organisation autour desquels peuvent être orientées diverses activités de coopération bilatérale et multilatérale avec un éventail de partenaires différents »¹³.

Plus globalement, le projet BRI se décline de la manière suivante¹⁴:

- Un volet terrestre matérialisé par des infrastructures routières, ferroviaires, etc.
- Une composante maritime jalonnée de ports constituant autant de relais dont il convient de s'assurer le contrôle ;
- Une coopération économique renforcée dictant une coordination accrue et une intégration plus poussée sur les plans économiques, financiers et douaniers ;
- Le lancement d'un nouveau modèle de développement : dans le cadre de son discours lors du premier sommet consacré à l'initiative, le président chinois Xi Jinping a mis l'accent sur la valorisation d'apprentissages mutuels : « l'initiative n'a pas pour objectif de réinventer la roue mais doit toutefois présenter les opportunités d'une nouvelle révolution industrielle et porter une vision innovante, coordonnée, verte, ouverte et inclusive du développement »¹⁵;

¹³ Aris, Stephen (2016): One Belt, One Road»: la nouvelle route de la soie, dans : Politique de sécurité: analyses du CSS, 195, éditeur: Christian Nünlist, Center for Security Studies, ETH Zürich, consultable au lien suivant : <http://www.css.ethz.ch/content/dam/ethz/special-interest/gess/cis/center-for-securities-studies/pdfs/CSSAnalyse195-FR.pdf>, p.2.

¹⁴ Voir Mottet, Eric & Lasserre, Frédéric (2018) : L'initiative Belt and Road, stratégie chinoise du Grand Jeu, dans : Revue Diplomatie, 90, janvier-février 2018, p.37.

¹⁵ Pomet, Alisée (2017): Où vont les nouvelles routes de la Soie ?, Réseau international, consultable au lien suivant : <https://reseauinternational.net/ou-vont-les-nouvelles-routes-de-la-soie/>.

- Une coopération énergétique visant à assurer la sécurité et la diversification des approvisionnements de la Chine en énergies fossiles. Ce volet implique une interconnexion énergétique matérialisée par la construction de pipelines, de gazoducs, de barrages, etc.
- Une coopération culturelle jetant des ponts entre les peuples, luttant contre l'extrémisme violent et le terrorisme par l'échange et le dialogue des cultures. Ce volet dicte la construction d'infrastructures de télécommunication, l'harmonisation des programmes d'enseignement, la promotion du tourisme, la coopération dans le secteur de la santé, la construction de musées consacrés à l'histoire de la route de la Soie dans les pays traversés par l'initiative BRI, etc.
- La valorisation du numérique et l'intégration de la Chine au sein de la nouvelle révolution numérique et digitale appelée à transformer l'image du monde, nos modes de vie, de travail, de commercer et donc les équilibres géopolitiques et géoéconomiques. Selon le président de LF Logistics, filiale de Li and Fung Company basée à Hong Kong, « la future route de la Soie digitale ou Digital Silk Road va provoquer l'émergence d'un autre type de logistique, adaptée à la forme des ventes en ligne, intégrant diverses technologies liées à l'analyse et à l'utilisation des données et du Big Data »¹⁶;
- Une coopération axée sur l'innovation : celle-ci est au cœur du projet : « création d'un Belt and Road Science Technology and Innovation Cooperation Action Plan composé d'une plateforme d'échange, d'un laboratoire commun et d'un parc scientifique de coopération et de transfert technologique »¹⁷. Dans le cadre de son discours lors du premier sommet des routes de la Soie, le président Xi Jinping mentionne les secteurs clés visant à transformer la Chine d'usine du monde en laboratoire de la planète : « économie numérique, intelligence artificielle, nanotechnologies, calcul quantique, technologies vertes, etc.



...les routes commerciales recouvrent des enjeux considérables, des rapports de force géostratégiques...



Néanmoins, au-delà des visées économiques, l'objectif central poursuivi par Pékin semble bien d'ordre politique et géopolitique : à l'image de la Chine antique, Pékin aspire à renforcer son influence sur son voisinage, les « marches de l'empire », première étape lui permettant, dans un second temps, d'assurer et de progressivement sécuriser sa montée en puissance à l'échelle planétaire, notamment au sein des espaces eurasiatique, méditerranéen et africain. Face à une Amérique sur le déclin et une Europe affaiblie, la Chine impose sereinement sa vision d'une mondialisation renouvelée combinant habilement soft et hard power. Ainsi, derrière la projection de puissance économique, principalement matérialisée par la construction de vastes infrastructures, se dissimulent des ambitions géopolitiques. Un proverbe chinois affirme : « Si tu veux t'enrichir, construis une route ».

Illustrant l'importance géopolitique du contrôle des routes terrestres et maritimes, la lettre de la Banque Delubac and CIE développe : « les routes commerciales recouvrent des enjeux considérables, des rapports de force géostratégiques, la maîtrise d'approvisionnements vitaux, l'accès et l'implantation dans les marchés. Ce sont incontestablement des vecteurs de la domination économique. L'histoire des grandes puissances au cours de l'histoire le démontre, de l'Empire romain et ses 100 000 kilomètres de routes, aqueducs et tunnels à la République de Venise avec ses vaisseaux et ses comptoirs au Moyen-Orient, des Pays-Bas avec la Compagnie néerlandaise des Indes orientales qui comptait, vers 1750, plus de 4 500 navires et 100 000 hommes, à l'Empire britannique maître des mers aux XVIIIème et XIXème siècles par une série de ports, de routes et de lignes de chemin de fer, avant de passer la main aux États-Unis »¹⁸.

¹⁶ Desclèves, Emmanuel (2016): Les nouvelles routes de la Soie du XXIème siècle, dans : Revue Défense Nationale, Tribune 847, p.3.

¹⁷ Pernet, Alisée (2017): Où vont les nouvelles routes de la Soie ?, Réseau international, consultable au lien suivant : <https://reseauinternational.net/ou-vont-les-nouvelles-routes-de-la-soie/>.

¹⁸ Voir Banque Delubac & CIE (2017): La Chine fait renaître la route de la Soie , Lettre de la Banque Delubac and CIE, 29, Octobre/Décembre 2017, p.2.

1.2. Le concept

Selon les autorités chinoises, le projet BRI vise à favoriser l'interconnexion entre les continents asiatiques, européens et africains et les mers qui leur sont adjacentes afin de renforcer les flux commerciaux et de stimuler, sur le long terme, la croissance économique et le développement régional, au bénéfice de toutes les parties participant à l'effort conjoint. L'idée maîtresse de l'initiative vise ainsi à connecter « le pôle économique dynamique d'Asie de l'Est, à une extrémité, au pôle économique développé européen, à l'autre extrémité, tout en incluant des Etats pivots à fort potentiel de développement économique ». Est ainsi établi un vaste arc connectant le Pacifique à la Baltique et à la Méditerranée.

Le document de cadrage énonce sans ambiguïté les principes qui sous-tendent l'initiative : observer scrupuleusement les objectifs et les principes de la Charte des Nations Unies, notamment le respect mutuel de la souveraineté et de l'intégrité territoriale et la non-interférence dans les affaires intérieures. L'initiative, non cantonnée aux régions de l'ancienne route de la soie, est ouverte à la participation de tous les pays et aux organisations internationales et régionales. Elle respecte les voies et les modes de développement mis en œuvre par les différents pays et soutient le dialogue entre les différentes civilisations. Elle respecte les règles de fonctionnement du marché et les normes internationales. Elle cultive l'intérêt mutuel et prône des partenariats gagnant-gagnant.

Quant à la coopération multidimensionnelle, les priorités retenues sont les suivantes :

- La coordination des politiques et des stratégies de développement économique. « Les pays riverains de la Ceinture et de la Route doivent pleinement échanger sur leurs stratégies et les mesures de développement économique mises en œuvre afin d'insuffler une synergie, d'élaborer mutuellement des plans et des mesures favorisant la coopération régionale, de résoudre par consultation les problèmes survenant dans le cadre de la coopération et d'apporter conjointement des appuis politiques en vue d'une coopération pragmatique propice à la mise en œuvre des grands projets » ;
- L'interconnexion des infrastructures. « [...] les pays riverains doivent veiller à la cohérence de leurs plans et normes dans le cadre de la construction des infrastructures ; promouvoir ensemble la construction de grandes voies internationales et mettre progressivement en place des réseaux d'infrastructures couvrant les différentes sous-régions de l'Asie et reliant l'Asie, l'Europe et l'Afrique » ;
- La facilitation du commerce. Un commerce sans entraves doit être mis en œuvre. « [...] Il convient de veiller à faciliter les investissements et le commerce, en éliminer les barrières, créer un environnement national et régional propice aux affaires, etc. La Chine s'engage activement, de concert avec les régions et les pays riverains, dans la construction de zones de libre-échange, l'exploitation et la valorisation des potentiels de coopération, etc. » ;
- L'intégration financière. Elle constitue un levier central permettant la matérialisation du projet BRI : « Il convient d'approfondir la coopération financière [...], d'encourager les pays riverains à développer entre eux davantage d'échanges de devises et de transactions bilatérales en monnaies nationales [...] » ; « La coopération en matière de régulation financière sera renforcée. Nous encourageons la signature de mémorandums d'entente bilatéraux sur la coopération en la matière afin de mettre progressivement en place un mécanisme de coordination régional efficace quant à la régulation financière [...] » ;
- Les relations socio-culturelles. Il s'agit de développer davantage d'échanges culturels, académiques, humains et médiatiques mobilisant les jeunes et les femmes et de renforcer la coopération touristique et la coopération scientifique et technologique.

Ainsi, le cœur de l'initiative repose sur l'inter-connectivité s'appuyant sur des projets de construction d'immenses chaînes d'infrastructures transfrontalières avec pour point de convergence la puissance chinoise ascendante. Quant aux infrastructures, quatre secteurs sont privilégiés :

- Le secteur du transport : routes, chemin de fer, ports, aéroports, etc.
- Le secteur de l'énergie : oléoducs, gazoducs, raffineries, réseaux d'alimentation électrique transfrontaliers
- Le secteur des télécommunications : réseaux dorsaux de télécommunications, câbles en fibre optique transfrontaliers, câbles sous-marins intercontinentaux, satellites, etc. Il s'agit de concurrencer l'Inde et les technologies occidentales par une géopolitique dite de l'innovation axée sur les télécommunications et le marché du lancement des satellites. En l'occurrence, le Livre Blanc chinois de décembre 2016 consacré aux activités spatiales chinoises retient cet objectif dans le cadre du projet BRI : « déployer les services basiques de communication pour les pays le long de la route de la Soie terrestre et maritime d'ici 2018 à travers un réseau constitué de 35 satellites mis en service d'ici 2020 »¹⁹.
- Les zones industrielles spéciales. Il s'agit de construire, le long de la Route de la Soie, toutes formes de parcs économiques, commerciaux et industriels et de promouvoir le développement de clusters industriels.

Ces infrastructures, ayant pour objectif de réduire les distances, constituent la partie physique de la Ceinture et de la Route. Elles ne doivent pas occulter la partie immatérielle : financière avec ses banques, sa monnaie et ses réseaux, juridique quant aux accords de libre-échange et d'investissement, ses normes, les échanges culturels, le numérique et digital, etc.



Source : <http://ddc.arte.tv/karten/664>

En définitive, il s'agit d'un vaste projet d'une envergure inégalée, rappelant pour certains analystes la conquête de l'ouest américaine ou la période des trente glorieuses, dont les contours exacts ne sont pas définitivement arrêtés, aussi bien en termes d'étendue géographique que de contenu. Bien des obstacles devront être surmontés tant géopolitiques, techniques, financiers, culturels, etc. afin de permettre sa matérialisation à l'horizon retenu, soit l'année 2049.

¹⁹ Pomet, Alisée (2017): Où vont les nouvelles routes de la Soie ?, Réseau international, consultable au lien suivant : <https://reseauinternational.net/ou-vont-les-nouvelles-routes-de-la-soie/>.

1.3. Les mécanismes de coopération

La Chine mettra en valeur les mécanismes de coopération bilatéraux et multilatéraux existants. Elle œuvrera pour la signature de mémorandums ou de plans de coopération bilatéraux. En outre, elle intensifiera le rôle des mécanismes de coopération multilatéraux en valorisant les mécanismes existants. À ce titre, sont cités relativement aux pays d'Afrique du Nord : le Forum sur la Coopération Sino-Arabe, le Dialogue stratégique Chine-Conseil de Coopération du Golfe auxquels il conviendrait d'ajouter le Forum sur la Coopération Sino-Africaine (FOCAC) créé au début des années 1990.

Il n'existe donc pas un cadre multilatéral unique pour tous les adhérents à l'Initiative. Le mécanisme consiste en des accords modulables et flexibles entre Etats ou groupes d'Etats d'une part et la Chine d'autre part. Par ailleurs, il n'y a pas d'obligation à s'engager dans chaque composante du projet. En définitive, la centralité de la Chine, la flexibilité et l'ouverture caractérisent l'Initiative. A ce stade d'avancement, il est illusoire d'aspirer à en saisir tous les ressorts : « en comprendre tous les enjeux pour le monde du XXIème siècle relève quasiment de l'impossible car ce projet est en perpétuelle évolution »²⁰. Néanmoins, érigé en projet structurant de la politique étrangère chinoise, tout document, tout discours officiel, toute initiative privée ou publique doit se référer au projet BRI afin d'apparaître comme crédible.

1.4. Le financement de l'initiative

La matérialisation de l'initiative BRI est étroitement conditionnée par la capacité de la Chine à mobiliser les financements nécessaires. Selon Thierry Garcin, « un tel projet doit respecter deux prérequis : la continuité dans la volonté politique. La nature du régime politique en Chine et l'inscription du projet BRI dans les statuts du Parti Communiste Chinois (PCC) semblent aller en ce sens ; un financement assuré dans le temps. Or, la Chine possède 3000 milliards de dollars de réserve de change (...) les moyens sont là. Et, quelles que soient leur utilisation et longévité, ils sont imposants par-delà le seul effet d'annonce »²¹. La stabilité du PCC est tributaire de deux facteurs fondamentaux : une croissance économique durable et un nationalisme fort tout en étant canalisé par une Chine veillant fermement à sa souveraineté. Via le projet BRI, l'expansion tous azimuts de la Chine en dehors de ses frontières répond à ces impératifs. Il n'en demeure pas moins que les financements à mobiliser sont considérables, voire colossaux. A ce stade, la Chine aurait débloqué afin d'assurer le lancement des différents projets d'infrastructure relevant des six corridors et de la route maritime 1000 à 1400 milliards de dollars, le total des financements nécessaires à l'horizon 2049 étant estimé à deux fois le PIB annuel de la Chine, soit 24.600 milliards en 2017.

Les institutions et les instruments de financement mobilisés par Pékin sont multiples, combinant public et privé, Chine et pays impliqués dans le projet. Ils peuvent être résumés comme suit²²:

- Le Fonds de la Route de la Soie, fonds d'amorçage spécifiquement créé à l'aide des réserves de devises constituées par diverses institutions nationales chinoises afin de financer les projets. Il est évalué à 40 milliards de dollars ;
- Les prêts de banques stratégiques chinoises : la Banque Chinoise de Développement, la Banque Chinoise d'Import-Export (prêt de 80 milliards de dollars en 2015), la Banque Chinoise de Développement Agricole, etc.

²⁰ Clerc-Renaud, Paul & Granier, Christophe (2017): Lettre «La Chine Hors Les Murs», 19, CNCCEF, téléchargeable au lien suivant : https://www.cnccef.org/TPL_CODE/TPL_PUBLICATIONLISTE_INTERNET/46-publications.htm?MOTCLE=lettre+de+la+chine+hors+les+murs&DATE_DEBUT=&DATE_FIN=&ID_PUBLICATIONTYPE=&idtf=46&optpl_publicationListeInternet=PUB_DATEDEPOT+desc&cptpl_publicationListeInternet=e917ff2e19a44ed25722&mpptl_publicationListeInternet=10&Fptpl_publicationListeInternet=Rechercher.

²¹ Garcin, Thierry (2018): Le chantier très géopolitique des routes de la Soie, Diploweb, consultable au lien suivant : <https://www.diploweb.com/Le-chantier-tres-geopolitique-des-Routes-de-la-soie.html>.

²² Aris, Stephen (2016): One Belt, One Road»: la nouvelle route de la soie, dans : Politique de sécurité: analyses du CSS, 195, éditeur: Christian Nünlist, Center for Security Studies, ETH Zürich, consultable au lien suivant : <http://www.css.ethz.ch/content/dam/ethz/special-interest/gess/cis/center-for-security-studies/pdfs/CSSAnalyse195-FR.pdf>.
Xinhua News Agency (2018): AIIB's two-year journey, consultable au lien suivant : <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/qwyw/rdxw/44429.htm>.

- La Banque Asiatique d'Investissement pour les Infrastructures (AIIB). Les sources varient de 50 milliards de dollars avec une convergence vers un chiffre tendant vers les 100 milliards de dollars. Créée comme une banque multilatérale de développement (BMD), cette banque a pour vocation de réduire la dépendance de certains pays, notamment asiatiques, aux financements de la Banque Mondiale et du FMI jugés sous domination occidentale. Là encore, sur le plan financier, la Chine aspire à cultiver la multipolarité et à relativiser l'hégémonie occidentale. La BAI compte 57 membres fondateurs : 37 membres régionaux et 20 non régionaux, dont la Suisse, l'Allemagne, la France et le Royaume-Uni. A noter que l'Égypte est également membre fondateur. Au bout de deux années, ce nombre a augmenté pour atteindre les 84 membres ;
- La Nouvelle Banque de Développement des BRICS. Cette banque serait en mesure de mobiliser 100 milliards de dollars. Créée dans le même esprit que la BAI et complémentaire, elle a pour vocation principale d'assurer le financement des projets d'infrastructure dans les pays en développement. Les 5 États des BRICS ont le même droit de vote au conseil d'administration. Chaque État membre a souscrit une part égale de 50 milliards de dollars ;
- Les investissements des gouvernements et des banques des provinces chinoises.

Il incombe d'insister sur le fait qu'il ne s'agit pas d'un programme d'aide.²³ En l'occurrence, le projet BRI met l'accent sur le concept central de partenariat gagnant-gagnant impliquant qu'il ne peut y avoir un seul gagnant. « Si un pays, accueillant des projets relevant de l'OBOR (One Belt, One Road), ne peut pas apporter une contribution essentielle, la Chine entend disposer en échange d'un plus grand contrôle direct sur les projets concernés et sur les politiques nationales associées », note un éminent chercheur du Center for Security Studies de Zürich²⁴. Outre les institutions mentionnées précédemment, la China Development Bank serait en mesure d'injecter 900 milliards de dollars dans le projet BRI. Des fonds libellés en or seraient également mobilisés : Shandong Gold Group, Shaanxi Gold Group, etc.²⁵

En s'appuyant sur ses propres ressources, la BAI et la Banque de Développement des Brics, Pékin poursuit vraisemblablement un objectif de politique étrangère connexe valorisant la centralité de la Chine et relativisant l'hégémonie des puissances occidentales : « établir un ensemble d'institutions financières mondiales orientées vers la Chine, parallèles aux institutions axées sur les États-Unis qui prédominent actuellement, à savoir le FMI et la Banque Mondiale »²⁶.

Au regard des développements ci-dessus, l'Initiative « Ceinture et Route » de la Chine est un projet pouvant être qualifié de pharaonique ou de titanique. Il s'inscrit dans le long terme, l'horizon projeté visant l'année 2049, année du centenaire de la République Populaire de Chine. Comme le souligne Thierry Garcin, « les routes de la Soie participent d'une volonté patiente mais globale d'expansion chinoise : présence, influence, puissance »²⁷. Les financements envisagés seraient douze fois supérieurs à ceux du plan Marshall. L'initiative de Pékin, flexible et ouverte, n'est pas figée : ses contours exacts ne sont pas encore définitivement arrêtés. Les avancées de Pékin en mer de Chine, en Asie Centrale, dans le Pacifique, en Afrique, en Europe, dans l'Arctique, etc. peuvent véhiculer l'impression d'un manque de cohérence et d'un foisonnement

²³ « [...] Elle n'est pas un outil géopolitique ni un plan d'aide, mais une plateforme de coopération pragmatique[...] » M. Peiyan Zeng, ancien vice-premier ministre de la République Populaire de Chine et vice-Président du forum BOAO pour l'Asie à Paris en septembre 2017. Pierre, Christine (2017) : La Nouvelle Route de la soie s'invite à Paris !, consultable au lien suivant : <http://www.solidariteetprogres.org/actualites-001/la-nouvelle-route-de-la-soie-s.html>.

²⁴ Aris, Stephen (2016) : One Belt, One Road : la nouvelle route de la soie, dans : Politique de sécurité : analyses du CSS, 195, éditeur : Christian Nünlist, Center for Security Studies, ETH Zürich, consultable au lien suivant : <http://www.css.ethz.ch/content/dam/ethz/special-interest/gess/cis/center-for-security-studies/pdfs/CSSAnalyse195-FR.pdf>.

²⁵ Voir Mottet, Eric & Lasserre, Frédéric (2018) : L'initiative Belt and Road, stratégie chinoise du Grand Jeu, dans : Revue Diplomatie, 90, janvier-février 2018, p.36. [interest/gess/cis/center-for-security-studies/pdfs/CSSAnalyse195-FR.pdf](http://www.css.ethz.ch/content/dam/ethz/special-interest/gess/cis/center-for-security-studies/pdfs/CSSAnalyse195-FR.pdf).

²⁶ Aris, Stephen (2016) : One Belt, One Road : la nouvelle route de la soie, dans : Politique de sécurité : analyses du CSS, 195, éditeur : Christian Nünlist, Center for Security Studies, ETH Zürich, consultable au lien suivant : <http://www.css.ethz.ch/content/dam/ethz/special-interest/gess/cis/center-for-security-studies/pdfs/CSSAnalyse195-FR.pdf>, p.2.

marquant une dispersion des efforts. Il n'en est rien. Suivant les principes du jeu de GO, ces multiples initiatives, mises en perspective et reliées entre elles, obéissent à une grande stratégie se dessinant peu à peu : hisser patiemment et sereinement la Chine au rang de première puissance mondiale à l'horizon 2049. Le projet BRI est une composante majeure de cette grande stratégie. Nombreux sont ceux qui le caractérisent de flou. Quelle est la logique qui le sous-tend ? Quels en sont les ressorts géopolitiques, économiques, culturels, etc. ? Quels desseins de la Chine sert-il ?

27 Garcin, Thierry (2018): Le chantier très géopolitique des routes de la Soie, Diploweb, consultable au lien suivant : <https://www.diploweb.com/Le-chantier-tres-geopolitique-des-Routes-de-la-soie.html>.

PARTIE 1

LES NOUVELLES ROUTES DE LA SOIE

2. LES MOTIVATIONS DE LA CHINE

Les ressorts qui justifient ce projet d'envergure planétaire sont multiples, avoués et non avoués. La littérature spécialisée foisonne d'analyses visant à décrypter les motivations des dirigeants de Pékin. L'initiative concentre le plus grand nombre de travaux de recherche menés par les universités chinoises : « le nombre d'articles écrits à son sujet a littéralement explosé, passant de 1 en 2013 à 708 en 2014 et 6593 en 2015 selon la base de données universitaire chinoise CNKI »²⁸. Un article récent d'une revue relevant de l'organe du Parti Communiste Chinois traduite en français²⁹, dont nous ne retiendrons que l'articulation, parvient à un constat : face à des défis inédits d'envergure historique, la Chine devra « enjamber » ou surmonter trois pièges : « le piège de Thucydide », « le piège du revenu moyen » et « le piège du droit de parole ».

Dans le cadre de cette partie, nous analyserons les diverses motivations de la Chine en se référant à ce cadre conceptuel tout en nous appuyant sur la littérature pertinente disponible : « [...] la grandiose tâche historique qui consiste à relever ces trois grands défis, c'est justement « le rêve d'une Chine forte », « le rêve d'un peuple riche » et « le rêve d'un renouveau de la culture nationale » qui, combinés, constituent le « Rêve chinois ». L'histoire des Chinois depuis les temps modernes a été la recherche d'un renouveau de la nation mais l'époque où s'accomplit et s'achève véritablement cette tâche est précisément l'époque où nous nous trouvons »³⁰. Les ressorts du désir de restauration de la puissance chinoise se retrouvent ainsi dans le récit national nourri d'une histoire impériale et d'une aspiration à prendre une revanche sur un siècle d'humiliation suite au dépeçage de la Chine et aux guerres de l'opium.

2.1. Les motivations géopolitiques : Eviter « le piège de Thucydide »

La Chine, héritière de Sun Tzu et de la pensée confucéenne, a toujours su voir loin et large, avançant en dissimulant ses ambitions suivant la logique du jeu de Go. A sa mort, Deng Xiaoping, initiant l'ouverture de la Chine sur le monde, laissait un testament en 24 caractères caractérisant la stratégie chinoise : « Observer avec attention ; assurer notre position ; traiter les affaires avec calme ; dissimuler nos capacités et prendre notre temps ; savoir user de discrétion et ne jamais revendiquer la prééminence »³¹.

²⁸ Bondaz, Antoine (2015): Yidai Yilu : le corridor terrestre et la route maritime de la Soie de Xi Jinping, Note d'actualité 3/8, Observatoire de la Chine, Cycle 2015-2016, DGRIS.

²⁹ Pinyue, Lu & Yongzhang, Wang (2017): Les trois pièges : La Chine face à de nouveaux défis historiques, traduction : François Hominal et Michel Masson, Institut Ricci, Etudes chinoises., Article original Revue Drapeau Rouge (organe du PCC), consultable au lien suivant : http://www.institutricci.org/A6_documents/data_doc/Doc/Chine_-_Le_Coin_des_penseurs_64_-_Octobre_2017.pdf.

³⁰ Ibid.

³¹ Gauchon, Pascal (2018): La relation dont dépend le monde », dans : Revue Conflits, 16, janvier-mars 2018, p.40.

Conformément à cette posture, le discours officiel met l'accent sur les aspects suivants³²:

- La Chine ne poursuit aucune ambition géopolitique : en mars 2015, lors d'une conférence de presse, le ministre chinois des affaires étrangères souligne : « le projet BRI n'est pas un outil de la géopolitique et ne doit pas être perçu avec la mentalité dépassée de la guerre froide » ;
- Le projet BRI ne peut en aucune manière être assimilé au plan Marshall américain ayant débouché sur une division du continent européen. Inversement, projet ouvert et sans conditions, BRI vise à « aider au développement des pays voisins de la Chine, quelle que soit la nature de leurs relations avec celle-ci » ;
- Le projet BRI ne cible pas les Etats-Unis et n'aspire, en aucun cas, à affaiblir la puissance américaine. Il ne constitue nullement une réponse à la stratégie de rééquilibrage des Etats-Unis en Asie Pacifique ;
- Le projet BRI est un projet purement économique.

Officieusement, au-delà de la dimension économique incontestable, Pékin poursuit des objectifs géopolitiques à court et à long terme, l'exposant à un risque de collision avec la puissance américaine déclinante.

Le piège de Thucydide

En se référant à la Grèce antique et à la guerre du Péloponnèse (431-404 avant J-C) ayant opposé Sparte à Athènes, Graham Allison, professeur de sciences politiques à Harvard, a conceptualisé la théorie dite du « piège de Thucydide ». A l'époque, « ce qui rendit la guerre inévitable fut la montée en puissance du pouvoir d'Athènes et la peur qu'elle inspira à Sparte.³³L'hubris d'Athènes suscita la paranoïa de Sparte ». Suivant les travaux d'Allison, ce phénomène se serait répété seize fois depuis la Renaissance engendrant douze guerres. Selon cette théorie, la puissance déclinante ne peut se résoudre à perdre la première place, son hégémonie, et antagonise systématiquement la puissance ascendante risquant ainsi de basculer, parfois sans le vouloir, dans un conflit armé. De nombreux experts américains envisagent cette hypothèse et des scénarios ont été élaborés, notamment au sein de la célèbre Rand Corporation.

Dans le contexte de tensions croissantes entre la Chine et les Etats-Unis, notamment en mer de Chine méridionale et dans la péninsule coréenne, Stephen Schwarzman, milliardaire new-yorkais, dit : « telles Athènes et Sparte pendant la guerre du Péloponnèse, les deux puissances risquent de courir à un conflit destructeur sans vraiment l'avoir voulu. Elles sont prêtes à tomber dans le « piège de Thucydide »³⁴.

John Mearsheimer, souvent comparé à un Machiavel moderne et partisan de l'école réaliste américaine, estime que le risque d'un conflit armé opposant la Chine et les Etats-Unis est largement supérieur aujourd'hui à la probabilité d'un conflit entre les Etats-Unis et l'Union Soviétique durant toute la guerre froide. Il souligne : « la Chine est engagée dans une montée en puissance classique qui suit fidèlement la stratégie jadis adoptée par Washington : d'abord prendre le contrôle de son environnement régional afin d'éliminer toute menace dans son arrière-cour (ce fut la doctrine Monroe pour les Etats-Unis, ce sera le projet BRI pour la Chine), puis partir à l'assaut du vaste monde en développant une capacité de projection militaire d'envergure

³² Pour de plus amples détails, se référer à : Bondaz, Antoine (2015): Yidai Yilu : le corridor terrestre et la route maritime de la Soie de Xi Jinping, Note d'actualité 3/8, Observatoire de la Chine, Cycle 2015-2016, DGRIS.

³³ Leparmentier, Arnaud (2018) : Graham Allison, ce politologue qui éclaire notre monde grâce à la Grèce antique, Le Monde, consultable au lien suivant : http://abonnes.lemonde.fr/idees/article/2018/01/04/graham-allison-ce-politologue-qui-eclaire-notre-monde-grace-a-la-grece-antique_5237583_3232.html?xtmc=geopolitique_chine&xtcr=11.

³⁴ Ibid

mondiale (ce fut la leçon d'Alfred Mahan). Cela expliquerait que la Chine cherche aujourd'hui à nouer des liens avec les voisins américains des Etats-Unis car cela lui permettrait d'obliger Washington à se concentrer sur la gestion de son arrière-cour occidentale plutôt que sur celle du lointain théâtre asiatique »³⁵. Suivant cette lecture, les Etats-Unis auraient tout intérêt à prendre les devants et à antagoniser militairement la Chine avant qu'elle ne parvienne à se doter d'un outil militaire d'égale envergure.

Il est vrai qu'un conflit majeur ne peut être écarté dans l'éventualité d'un incident en mer de Chine méridionale, avec Taiwan ou en cas d'agression américaine contre la Corée du Nord. Néanmoins, de nombreux analystes américains rejettent la théorie du piège de Thucydide du fait de l'imbrication trop étroite entre les deux économies, de la « relative faiblesse chinoise », voire d'un effondrement de la Chine. Gordon G. Chang l'évoque suite à un violent choc financier.



la Chine est engagée dans une montée en puissance classique



A ce stade, Pékin joue le temps long et n'a aucun intérêt à engager un combat qui lui serait fatal contre les Etats-Unis. Il convient de revenir aux fondamentaux de la pensée stratégique chinoise : employer la ruse, contourner les obstacles, cultiver le secret, ne jamais engager le combat en premier à moins d'être certain de la victoire, amener l'adversaire à réaliser que s'il engage le combat, il a déjà perdu, etc. Le projet BRI s'inscrit dans cette pensée stratégique : attendre patiemment son heure sans toutefois masquer ses ambitions. Le peut-elle encore ? En effet, pour Howard W. French, « la Chine n'est pas fondamentalement une puissance impérialiste ou colonialiste. Elle n'a pas, comme les Etats-Unis, la prétention à détenir une vérité universelle dont elle devrait assurer la propagation et la protection sur l'entière surface du globe. Elle se considère sans doute comme l'empire du milieu, c'est-à-dire le centre du monde, mais cela ne signifie nullement qu'elle a la prétention de le dominer. Au contraire, elle considère qu'en dehors du centre civilisé que constitue le monde sinisé, les périphéries barbares doivent être pacifiées, éventuellement soumises par l'imposition du paiement d'un tribut mais en aucun cas contrôlées directement par le biais d'une occupation ou d'une ingérence »³⁶.

Pour Salah Hannachi, ancien diplomate tunisien, Président d'Atlas, « la Chine met en œuvre, par la géoéconomie, ce que les Etats-Unis font par la géopolitique, l'exercice de la puissance et un déploiement militaire globalisé. Elle a perdu son statut d'empire du milieu pour devenir l'économie du milieu. La Chine a remplacé l'ancien MAD (Mutually Assured Destruction) par un nouveau MAD, Mutually Assured Development ». Ainsi, Pékin, via le projet BRI, viserait la conceptualisation d'un nouveau modèle de développement économique.

³⁵ Louis, Florian (2018): La puissance chinoise vue de Washington, dans : Revue Conflits, 16, janvier-mars 2018, p.30.

³⁶ Louis, Florian (2018): La puissance chinoise vue de Washington, dans : Revue Conflits, 16, janvier-mars 2018, p.31.

La Chine, acteur stratégique global

Vingt ans après Deng Xiaoping, Xi Jinping s'exprime en octobre 2017, lors du XIX^{ème} congrès du PCC, en ces termes : « Nous allons continuer à nous battre pour réaliser le rêve d'une grande renaissance de la nation chinoise ».

Longtemps, la Chine a fait profil bas, avançant avec prudence, niant toute velléité expansionniste, soulignant son incapacité à menacer quiconque, étant absorbée par la nécessité vitale d'assurer les besoins primaires d'une population de 1,3 milliards d'habitants : « elle gémissait en brandissant ses carences comme un mendiant ses membres amputés »³⁷. Cette période, marquée par la montée pacifique et le primat de l'économie, semble révolue.

Comme le souligne Jean-Pierre Cabestan, « finie la posture consistant à faire profil bas à l'international qu'avait instituée Deng Xiaoping. Aux commandes de la deuxième puissance mondiale, Xi Jinping affirme haut et fort son souhait de rendre sa grandeur passée à l'empire du Milieu en exaltant le « rêve chinois » : un mélange de retour aux valeurs traditionnelles, de promesse d'un futur prospère et d'émergence sur la scène internationale. Désormais, c'est lui qui veut fixer les règles de la gouvernance mondiale »³⁸. Pékin revendique, en traçant des lignes rouges et en n'hésitant plus à « montrer les muscles », le statut d'acteur stratégique global.

A titre illustratif, outre le renforcement de son emprise sur son voisinage immédiat, le développement de son outil militaire, l'ouverture au cours du mois d'août 2017 d'une base militaire à Djibouti, son implication croissante au Moyen-Orient, sa projection jusqu'à l'Arctique, etc. deux faits sont emblématiques :

- Fin septembre 2017, *The Economist* révélait qu'entre les mois d'août et de septembre 2017, les fonctionnaires chinois, durant leur travail, ont été fortement incités à regarder une émission produite par la télévision d'Etat : « la Chine et sa diplomatie de grande puissance ». C'était obligatoire. Il y a là un changement de paradigme et de posture stratégique : « Aujourd'hui, elle se veut, elle se dit, elle redevient une superpuissance globale (...) l'éditorial du *New York Times* développe : « l'ambition est ample et d'ordre culturel, au sens où les Chinois pensent que leur temps est venu, après tous ces siècles où le libéralisme occidental a dominé le monde »³⁹ ;
- Symboliquement, la Chine, « empire du milieu », retrouve sa centralité sur une carte élaborée par M. Hao Xiaoguang, membre de l'institut de géodésie et de géophysique de l'Académie Chinoise des Sciences Sociales. Elaborée en 2002, elle est déjà remarquée par le Think Tank suédois SIPRI en 2010 : « c'est le monde à l'envers pour un œil occidental habitué à la représentation du globe en vigueur depuis le XVI^{ème} siècle. Les Etats-Unis sont renversés, New York est placée à l'ouest ; ce n'est pas le Pacifique qui sépare la Chine et les Etats-Unis, mais l'océan Arctique ; ce dernier devient une Méditerranée encerclée par l'Eurasie et le continent américain ; et surtout, l'empire du Milieu n'a jamais aussi bien porté son surnom, en ces temps de « renaissance » où la Chine se pose de plus en plus comme le rival des Etats-Unis »⁴⁰. Cette carte révélant une représentation du monde conforme à la vision chinoise a été reprise par les militaires chinois avec des applications concrètes dans le domaine du GPS, des tirs de missiles, de couverture satellitaire, etc.

A travers cette carte, transparaissent l'importance de l'Arctique et de la route de la Soie polaire conceptualisée en partenariat avec la Russie.

³⁷ Gauchon, Pascal (2018): La relation dont dépend le monde », dans : *Revue Conflits*, 16, janvier-mars 2018, p.40.

³⁸ Pluyette, Cyrille (2017): Chine : le deuxième sacre de Xi Jinping, le tout puissant empereur rouge, *Le Figaro*, consultable au lien suivant : <http://premium.lefigaro.fr/international/2017/10/17/01003-20171017ARTFIG00265-chine-le-deuxieme-sacre-de-xi-jinping-le-tout-puissant-empereur-rouge.php>.

³⁹ Frachon, Alain (2017): La Chine redevient une superpuissance globale, *Le Monde*, consultable au lien suivant : http://abonnes.lemonde.fr/idees/article/2017/09/21/la-chine-redevient-une-superpuissance-globale_5188816_3232.html?xtmc=chine_mediterranee&xtcr=19.

⁴⁰ Bougon, François (2017): La Chine se cartographie au centre du monde, *Le Monde*, consultable au lien suivant : http://abonnes.lemonde.fr/les-decodeurs/visuel/2017/02/20/la-chine-se-cartographie-comme-le-nombril-du-monde_5082283_4355770.html.

NOUVELLES AMBITIONS MARITIMES D'UNE PUISSANCE CONTINENTALE

- Principales routes maritimes - 93 % du commerce et 40 % des importations pétrolières chinoises dépendent du transport maritime
- Route maritime envisagée par Pékin en 2013, composée de des « nouvelles routes de la soie »
- Installations portuaires construites ou en projet
- que la Chine possède ou loue
- où la Chine dispose de facilités d'attache

MER DE CHINE MÉRIDIONALE : UN HORIZON « VITAL » OÙ IMPOSER SON RÉGIMÉ

- ▼ Révélés contestés occupés militairement par Pékin et transformés (pollution, construction de ports et îlots d'atterrissage)
- Mer de Chine méridionale

ARCTIQUE, ANTARCTIQUE : DES PÔLES SI PROCHES

- ◆ Startes polaire chinoise
- Expédition antarctique (32 expéditions, la dernière en 2014)
- ◆ Conseil de l'Arctique, que Pékin a intégré en 2013 comme observateur permanent
- Route du Nord, raccourci stratégique rendu possible par la fonte précoce de glaces, emprunté par l'armateur national chinois Cosco en 2013, 2015 et 2015



« CARTE DU MONDE EN LATITUDES »
 Elle est issue de la série cartographique créée par Hao Xiaoguang, qui est composée de quatre cartes, chacune centrée sur un hémisphère (Nord, Sud, Est, Ouest). La carte ici représentée est centrée sur l'hémisphère méridional.

Cartographie : Franck & Fabrice, Julien Grandin, Sébastien Rabibout
 Sources : cartes de Hao Xiaoguang, www.fragmap.com, L. Jacobson, « China prepares for an ice-free Arctic », SIPRI Insights on Peace and Security, mars 2014 ; D. Adams, F. Laurent, « Le Dragon des Neiges : stratégies de la Chine en Arctique », Perspectives chinoises, 2012 ; N. Sankin, P. Tourlet, « Chine, Japon, Corée : Quelles ambitions pour l'Arctique ? », Nordes et Sudes, septembre 2014 ; Administration de l'océan pour l'Arctique et l'Antarctique (AOS) ; Le Monde



PROJECTION DE MERCATOR
 Créée en 1569 par le géographe flamand Gerhard Mercator, et le est très utilisée pour les cartes maritimes, car elle conserve les angles. Elle est moins pratique pour représenter les terres élargies car elle allonge les surfaces et les distances au fur et à mesure que l'on s'éloigne de l'équateur.



PROJECTION DE GALL PETERS
 À l'inverse de la projection de Mercator, la projection de Gall-Peters, introduite en 1973 par l'Allemand Arno Peters d'après le travail de James Gall (1801-1842), conserve les surfaces. Cette projection a permis de faire prendre conscience de l'importance des pays du Sud. Elle a pour défaut d'allonger les angles, et donc les formes.

La Chine se cartographie au centre du monde, Source : http://abonnes.lemonde.fr/les-decodeurs/visuel/2017/02/20/la-chine-se-cartographie-comme-le-nombril-du-monde_5082283_4355770.html.

La Chine ambitionne-t-elle pour autant de dominer le monde ? Cela paraît peu crédible et ne s'inscrit pas dans sa pensée stratégique. François Godement abonde en ce sens : « quant à la Chine, je pense qu'elle n'a pas l'ambition de dominer le monde. Elle veut servir ses intérêts, tourner les choses à son avantage. Mais il n'y a pas d'instinct missionnaire, ni messianique chez elle (...) Le rêve chinois serait d'être les propriétaires absents du monde, sans avoir à l'administrer. En profiter, en bénéficier, se garantir des risques qui peuvent venir de l'extérieur, sans le gouverner pour autant. Il n'y a pas d'ambition globale dans la culture chinoise »⁴¹. Cette dernière, en se référant aux grands stratèges à l'instar de Sun Tzu, recommande la ruse, la culture du secret, la patience, la dissimulation, etc. « La stratégie des Chinois aujourd'hui dérive largement des leçons de la période des Royaumes combattants (du Vème siècle à 221 avant J-C). Les généraux chinois connaissent par cœur les ruses et tromperies des sept grands royaumes, leur stratégie pour s'étendre, pour éliminer l'adversaire, les coalitions pour s'imposer (...) des essais militaires tirent les conclusions suivantes de cette période : entretenir chez l'adversaire un sentiment de sécurité et d'autosatisfaction, piller ses idées et sa technologie, se montrer patient, être vigilant pour éviter d'être encerclé, etc. »⁴².



Source : <http://suntzufrance.fr/wp-content/uploads/2014/06/Royaumes-combattants-6.jpg>

⁴¹ Gauchon, Pascal (2018) : Chine/USA. Etre le premier, dans : Revue Conflits, 16, janvier-mars 2018, p.10.

⁴² Vissière, Hélène (2017): La Chine veut être la première puissance en 2049, Le Point, 2343.

Il est dès lors difficile d'évaluer avec exactitude quelles sont les réelles ambitions et motivations de Pékin. Une certitude se dégage : la Chine se dévoile et affirme son ambition de puissance, non de domination à l'échelle planétaire. Le projet BRI s'inscrit dans cette optique. Face à la stratégie de containment mise en place par les Etats-Unis, il s'agit de desserrer l'étau, de pérenniser le centre, de consolider les marches et d'évincer la puissance rivale en la recentrant sur sa sphère d'influence traditionnelle loin du continent eurasiatique. Pour Jean-Pierre Cabestan, « l'objectif de la route de la Soie est de faire de l'économie chinoise le centre du monde et d'isoler les Américains. Plutôt de conquérir la planète, la future première économie mondiale compte la faire venir à elle. En construisant des axes de communication terrestre, maritime et technologique, Pékin répond aux besoins de son économie en transition et de ses visées géopolitiques »⁴³.

Néanmoins, la bataille semble engagée, l'enjeu étant la première place mondiale. Selon Mathieu Duchâtel, « le discours et la posture rassurants de la Chine ne pourront pas être tenus longtemps. Les intérêts économiques de la Chine s'étendant à toute la planète, elle devra intervenir partout où ils sont menacés, quitte à intervenir dans les affaires d'autres pays »⁴⁴. La capacité militaire d'évacuer 36.000 ressortissants de Libye en 2011, une opération similaire de moindre envergure en mars 2015 au Yémen, le renforcement significatif de la présence de soldats chinois au sein des Opérations de Maintien de la Paix (OMP) en Afrique, l'inauguration à Djibouti, le 1 août 2017, de la première base navale chinoise hors de Chine, l'envoi de forces spéciales en Syrie⁴⁵ et l'aménagement d'infrastructures conjointement avec la Russie au sein du port de Tartous en Méditerranée Orientale afin d'accueillir la flotte chinoise, les manœuvres militaires conjointes avec la Russie en Méditerranée (12 mai 2015) et en mer Baltique (Joint Sea, 27 juillet 2017), etc. constituent autant d'éléments s'inscrivant dans cette orientation et révélant une manœuvre militaire visant à sécuriser la manœuvre économique. Dans un monde fragmenté et en transition, la géopolitique retrouve ses droits.

La Chine au cœur d'un grand jeu géopolitique planétaire

Selon de nombreux stratèges américains, si la Chine se hisse au tout premier rang des puissances, par la combinaison de sa croissance économique et de son indépendance géopolitique et militaire, tout en conservant son modèle confucéen à l'abri des manœuvres subversives occidentales, alors la suprématie des Etats-Unis sera décisivement affaiblie. Dans ce contexte, la guerre humanitaire (ingérence humanitaire puis responsabilité de protéger), les futures pressions environnementales et la guerre contre le terrorisme islamiste constituent les nouveaux axes d'intervention servant à masquer les buts réels de la grande guerre eurasiatique : « la Chine comme cible, la Russie comme condition pour emporter la bataille ». En effet, suivant la logique d'un billard à trois bandes, la Chine comme cible car elle seule est en mesure de dépasser l'Amérique dans l'ordre de la puissance matérielle (économique et militaire) à l'horizon de trente ans. La Russie comme condition car de son orientation stratégique découlera largement l'organisation du monde de demain : unipolaire ou multipolaire.

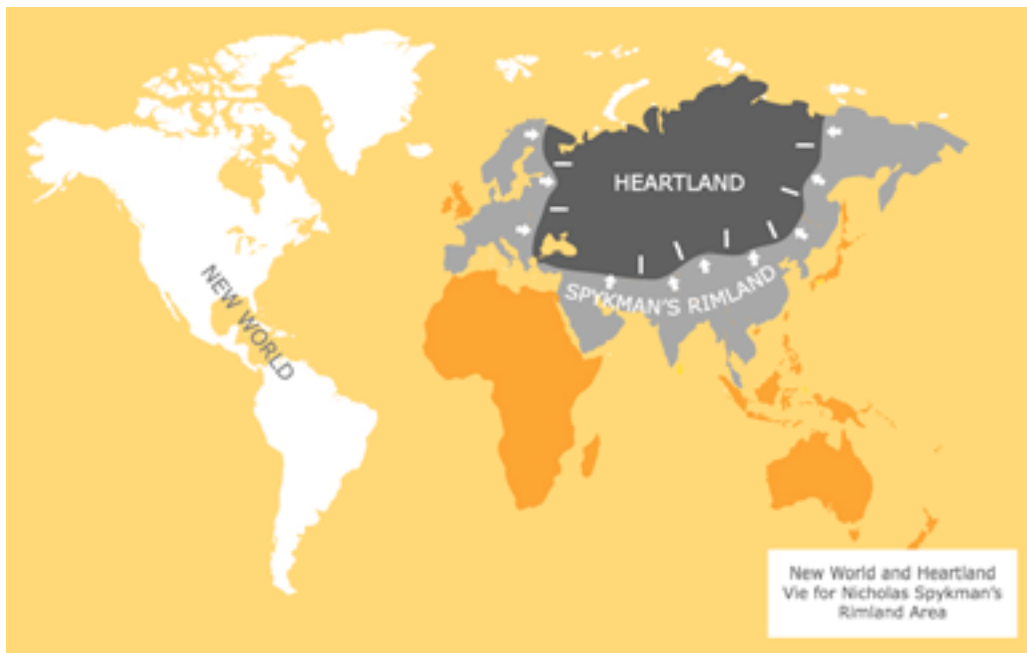
La montée des tensions en Europe de l'Est, au Moyen-Orient, en Asie Centrale, en Asie du Sud-Est et en Afrique, c'est-à-dire le long de l'espace géographique couvert par le projet BRI, révèle que la bataille est engagée. Compte tenu de l'étendue géographique, ce projet reposera sur des Etats pivots : Kazakhstan, Pakistan, Iran, Russie, Turquie, Grèce, etc. L'enjeu pour la

⁴³ Falletti, Sébastien (2017) : Chine : Et maintenant, l'autoroute de la Soie..., Le Point, 2343, consultable au lien suivant : http://www.lepoint.fr/monde/et-maintenant-l-autoroute-de-la-soie-03-08-2017-2147759_24.php, p.30.

⁴⁴ Gauchon, Pascal (2018): La relation dont dépend le monde », dans : Revue Conflits, 16, janvier-mars 2018, p.39.

⁴⁵ Rodier, Alain (2017): Syrie/Chine : une entente discrète mais réelle, Note d'Actualité 444, CF2R, p.1.

puissance rivale, à savoir principalement les Etats-Unis, consistera à déstabiliser ces Etats ou leur étranger proche. Plus précisément, cette rivalité de puissance a pour objet le contrôle de ce que le célèbre géopoliticien américain John Spykman avait qualifié de Rimland, c'est-à-dire les rivages du continent eurasiatique. La thèse formulée dans l'ouvrage « The Geography of the Peace » en 1944 est résumée par la formule suivante : « qui contrôle le Rimland domine l'Eurasie. Qui domine l'Eurasie contrôle les destinées du monde ». Le Rimland, zone tampon entre les puissances maritimes et les puissances de la terre, ne doit jamais s'unir ou être dominé par une seule puissance. A terme, via le projet BRI, il semble que ce soit l'ambition de Pékin.



Source : <http://www.frederic-poncet.com/spip.php?article119>

Dans l'ouvrage évoqué ci-dessus, Spykman résumait le dilemme géopolitique américain en ces termes : « soit la fin de l'isolationnisme, une projection de puissance externe et la participation aux équilibres régionaux dans les rimlands eurasiens ; soit l'encercllement par le potentiel supérieur de l'Eurasie »⁴⁶. Cette doctrine, moyennant des ajustements permanents, est toujours d'actualité et guide les réflexions et stratégies élaborées par les différents stratèges américains.

A l'égard de la Chine, les objectifs poursuivis par les Etats-Unis peuvent être formulés en ces termes : empêcher Pékin d'accéder au rang de première puissance mondiale à l'horizon de deux ou trois décennies par une stratégie d'encercllement (alliés traditionnels en Asie, renforcés par le déploiement de nouvelles bases militaires en Australie et en Nouvelle Zélande), le contrôle de sa dépendance énergétique et la remise en cause de l'équilibre nucléaire (projet de bouclier antimissile). La répartition des bases militaires occidentales révèle l'édification d'une ceinture qui cerne la Russie et la Chine et qui verrouille, à l'image d'une garde prétorienne, le plus grand réservoir mondial d'énergie : le Moyen-Orient.

⁴⁶ Zajec, Olivier (2016): Introduction à l'analyse géopolitique, 3ème édition augmentée et mise à jour, Editions du Rocher, p.43

L'encerclement maritime de la Chine est renforcé par la présence militaire accrue des Etats-Unis à Guam, poste avancé dans le Pacifique, en Corée du Sud et au Japon du fait de la menace nord-coréenne et l'établissement d'une base militaire à Darwin en Australie. Il est complété par des alliances avec le Vietnam, l'Inde et certains pays de l'Asean. Le contrôle du détroit de Malacca est crucial, véritable goulet d'étranglement pouvant, via un blocus en cas de conflit, priver la Chine de son approvisionnement en pétrole en provenance du Moyen-Orient.



Cette carte illustre l'ampleur de l'encerclement de la Russie et de la Chine par des bases militaires américaines. Source : Base Nation



Source : Le Figaro <http://premium.lefigaro.fr/international/2011/11/14/01003-20111114ARTFIG00694-l-australie-va-accueillir-une-base-americaine.php>

Sur le plan terrestre, le renforcement de la présence militaire américaine en Afghanistan, rompant avec une promesse de campagne du président américain Trump et la doctrine Obama, témoigne de la volonté de peser sur les périphéries russes et chinoises en reprenant pied au cœur de l'Eurasie tout en encerclant sur son flanc Est l'Iran, Etat pivot de la route de la Soie chinoise.

Le Moyen-Orient, « talon d'Achille de la Chine »

Le Moyen-Orient, notamment l'Arabie Saoudite et l'Iran, est d'une importance stratégique fondamentale pour la Chine qui en importe, en 2017, 42% de sa consommation pétrolière. Or, la dépendance à l'égard du brut étranger, estimée à 58% en 2017, devrait atteindre les 70% à l'horizon 2030. La montée en puissance des forces navales chinoises et le projet BRI, avec ses multiples corridors et sa jonction au Moyen-Orient, participent de la volonté chinoise de sécuriser les routes maritimes d'approvisionnement en pétrole depuis le Golfe Arabo-Persique. Dans cette optique, « la Chine développe une stratégie dite du « collier de perles » en disposant de nombreuses bases militaires ou en investissant dans de nombreux ports afin de faciliter et de sécuriser, au besoin, les approvisionnements en provenance principalement du Moyen-Orient. Ce dispositif participe également à l'encerclement de l'Inde. Ces bases pourraient permettre, à terme, un déploiement de la Marine chinoise en haute mer, vers le détroit d'Ormuz, autre goulot d'étranglement de la région sur les routes maritimes à destination de la Chine. La construction de porte-avions s'inscrit dans cette optique.



Source : <http://ddc.arte.tv/cartes/257>

Le développement des corridors énergétiques entre le Pakistan et la Birmanie vers l'Est chinois (Xinjiang, Yunnan) témoigne d'une « crainte des détroits »⁴⁷. Le projet BRI répond ainsi à cet impératif de contournement de ces goulets d'étranglement. Pour la puissance rivale, en l'occurrence les Etats-Unis, déstabiliser ce théâtre, stratégique pour Pékin, c'est hypothéquer sa croissance économique, donc sa stabilité intérieure et entraver sa montée en puissance via la matérialisation du projet BRI.

⁴⁷ Toupin, Hugo (2014) : Hydrocarbures : le talon d'Achille chinois, ANAJ-IHEDN, consultable au lien suivant : <http://www.anaj-ihedn.org/wp-content/uploads/2014/09/ANAJ-IHEDN-Hydrocarbures-Chine-2014.pdf>.

L'émiettement selon des lignes ethniques, confessionnelles et communautaires des sociétés arabes en une pluralité d'Etats faibles, souvent en opposition les uns aux autres, vise à évincer d'abord la Russie et la Chine et à permettre le redéploiement des Etats-Unis. Le rimland moyen-oriental ne doit en aucun cas s'unir, ni basculer sous influence chinoise ou russe. En retard, conservateur, travaillé par des forces centrifuges économiques, sociales, d'ordre civilisationnel, etc. attaché à un passé glorifié et à un avenir fantasmé, ce monde arabe se révèle être une proie facile nourrissant la radicalisation de jeunes accablés par les frustrations, le déracinement et la dénarcisation.

La volonté des Etats-Unis d'ériger une espèce « d'OTAN arabe » ciblant l'Iran et plus globalement les forces de la multipolarité, à savoir la Russie et la Chine, s'inscrit dans cet objectif. Parallèlement, focalisant les « Arabes » vers un ennemi extérieur, les stratégies américains contribuent à l'affaiblissement du bloc arabe tout en le détournant de la cause palestinienne au profit d'Israël. Le réveil d'anciennes lignes de fractures à l'instar des nationalismes poursuit le même objectif. Le soutien à peine voilé apporté à « certains kurdes » en Syrie constituant les FDS (Forces démocratiques syriennes) principalement localisées dans le Nord-Est du pays vise à réactiver le Grand Kurdistan et à disloquer la Syrie dans la lignée de l'Irak. L'opération militaire turque en cours aspire à entraver ce projet et à isoler ce « Kurdistan syrien » en lui dénuant tout accès à la mer. La même logique s'étend à la Libye en Afrique du Nord et à la bande sahélo-saharienne (BSS), voisinage stratégique immédiat et ceinture de sécurité du sud de la Tunisie et du Maghreb.

La Chine aspire plus globalement à renforcer ses relations avec le monde arabe : « en janvier 2016, Pékin a publié son premier document de politique arabe afin de promouvoir les relations entre la Chine et les pays arabes »⁴⁸. La Chine, tout en ayant initié les sommets Chine-Monde Arabe, s'est hissé au rang de second partenaire commercial du monde arabe. Ce document met l'accent sur la coopération économique et technologique visant à appuyer des Etats, à l'instar de l'Arabie Saoudite et des Emirats Arabes Unis (EAU) dans leur stratégie d'anticipation de l'après pétrole. A ce stade, ces deux Etats, jugés stables, pourraient être appelés à intégrer le projet BRI. Comme le souligne Brahim Kas, « Ryad aspire à investir dans les infrastructures ferroviaires en Arabie saoudite. Cette perspective permettrait à la fois aux Saoudiens d'accompagner le plan « Vision 2030 » et aux Chinois de compléter le maillage de la Nouvelle Route de la Soie à travers le royaume pour ouvrir d'autres voies terrestres et maritimes aux marchandises chinoises à destination de l'Afrique dans laquelle elle est déjà fortement implantée »⁴⁹.

Pékin mise également sur ses capacités de négociation et de médiation afin de se positionner à égal distance entre l'Arabie Saoudite (principal fournisseur de pétrole) et l'Iran, Etat pivot du projet BRI. En ce sens, elle œuvre à abaisser les tensions. Enfin, la Chine n'omet pas la coopération militaire et la lutte contre le terrorisme islamiste et l'extrémisme violent. En résumé, comme le souligne Fathallah Oualalou, « les initiatives chinoises, telles que la construction commune par la Chine et les pays arabes de la ceinture économique de la route de la Soie et de la route de la soie maritime du XXIème siècle, inaugurent la mise en place d'une architecture de coopération « 1+2+3 » : 1 pour coopération énergétique, 2 pour la construction d'infrastructures et la facilitation du commerce et de l'investissement et 3 pour les trois secteurs de base de cette coopération en liaison avec les nouvelles technologies que sont le nucléaire civil, les satellites et nouvelles énergies et le renforcement de la coopération en matière de capacité de production »⁵⁰.

⁴⁸ Pène, Emmanuel (2017): Monde Arabe : quand la Chine bondit sur le Moyen-Orient, Courrier du Maghreb et de l'Orient, consultable au lien suivant : <https://lecourrierdumaghrebetdelorient.info/focus/monde-arabe-quand-la-chine-bondit-sur-le-moyen-orient/>.

⁴⁹ Kas, Brahim (2017) : L'Arabie Saoudite et la Nouvelle route de la Soie : vers un rôle accru ?, Tribune, Iris, consultable au lien suivant : <http://www.iris-france.org/88773-larabie-saoudite-et-la-nouvelle-route-de-la-soie-vers-un-role-accru/>.

⁵⁰ Oualalou, Fathallah (2018): La Chine et le monde arabe : du politique à l'économique à la ceinture et la route, Dialogues Stratégiques, OCP Policy Center-HEC Paris, Volume III, consultable au lien suivant : <http://www.ocpc.ma/publications/dialogues-strat%C3%A9giques-volume-iii>.

La dimension géopolitique du projet BRI : l'Afrique du Nord et la Méditerranée, jalons d'une vaste manœuvre

Face à la stratégie américaine, la Chine déploie une manœuvre de desserrement de l'encerclement et du containement, de contre-encerclement et d'évitement des obstacles conformément à sa pensée stratégique. Le projet BRI constitue l'ossature de cette manœuvre stratégique :

Via les routes terrestres, il s'agit pour Pékin de contrer la stratégie américaine en renforçant son influence sur la Rimland allant du Xinjiang à l'Europe. Organisation de Coopération de Shanghai (OCS), gazoducs et oléoducs reliant le Xinjiang au Turkménistan et au Kazakhstan, construction de routes, de voies ferroviaires, de zones industrielles, etc. vers les pays d'Asie Centrale, renforcement de sa présence, y compris militaire, en Afghanistan et au Pakistan, influence accrue au Moyen-Orient, notamment en Iran et en Syrie, constituent autant de jalons visant à édifier une voie terrestre contournant le goulet d'étranglement du détroit de Malacca contrôlé par la flotte militaire américaine. Dans l'esprit du jeu de Go, les routes terrestres du projet BRI visent donc à donner de la cohérence, sur le temps long, à cette vaste manœuvre stratégique. A titre illustratif, le corridor sino-pakistanaïse reliant le Xinjiang au port de Gwadar et le corridor Bangladesh-Chine-Inde-Myanmar ont pour objectif principal de contourner le détroit de Malacca afin de rejoindre l'Océan indien. Par cette manœuvre, l'Inde, puissance rivale soutenue par les Etats-Unis, est également prise à revers et encerclée ;

Via les routes maritimes, la Chine aspire, dans le sillage de la stratégie du collier de perles, à consolider sa souveraineté sur la mer de Chine (son voisinage immédiat, ses marches), à étendre son influence vers l'Océan indien et l'Afrique de l'Est pour rejoindre le Canal de Suez et la Méditerranée. Des navires chinois croisent d'ores et déjà en Méditerranée, mer qui a cessé d'être un lac occidental.



Source : <http://premium.lefigaro.fr/conjoncture/2017/08/03/20002-20170803ARTFIG00187-les-nouvelles-routes-de-la-soie-les-chinois-sortent-djibouti-des-sables.php>

La manœuvre maritime commence à s'esquisser : Dans un premier temps, affirmer sa souveraineté sur les mers de Chine via une stratégie militaire dite de l'A2/AD (Anti Access, Area Denial), le contrôle d'îles, la construction d'îlots artificiels, le déploiement de la marine chinoise, d'une flotte de pêche massive, l'édification d'une zone aérienne d'identification prioritaire, etc. Un tiers du commerce mondial transite par ces eaux. La réponse américaine, via le déploiement de sa flotte de guerre et d'avions, vise à y affirmer la liberté de navigation et à contrer la stratégie chinoise. Or, pour Pékin, les « marches de l'empire », le voisinage immédiat, constituent la priorité, le

⁵¹ Bondaz, Antoine (2015): Yidai Yilu : le corridor terrestre et la route maritime de la Soie de Xi Jinping, Note d'actualité 3/8, Observatoire de la Chine, Cycle 2015-2016, DGRIS.

premier jalon de la grande stratégie. Li Yonghui, directeur de l'Ecole de Relations Internationales à l'université d'études étrangères de Pékin, écrit : « une puissance ascendante a besoin d'une ceinture périphérique stratégique amicale »⁵¹. Dans un article de la revue Foreign Affairs de l'année 2012, Henry Kissinger souligne : « la progression fulgurante des positions chinoises dans ces eaux stratégiques (...) nourrit les pires craintes de Washington : que la mer de Chine méridionale devienne un lac chinois interdit à l'US Navy. Une menace aux implications majeures (...) cela conduirait à la constitution d'un bloc asiatique sino-centrique qui dominerait le Pacifique Occidental »⁵².



Source : <http://1.bp.blogspot.com/-yjeAUo8JFvw/Vpd2HeMNJVI/AAAAAAAAGPU/9m7mjNbeSNS/s1600/Tensions%2Ben%2Bmer%2Bde%2BChine.jpg>

La composante maritime du projet BRI a pour objectif prioritaire de permettre à Pékin de renforcer son influence sur ses marchés par l'avènement d'un développement économique inclusif, d'une « communauté de destin » évinçant, à terme, les Etats-Unis. Dans un second temps, via les projets relevant de la composante maritime de BRI, il s'agit de renforcer, dans la continuité de la stratégie du collier de perles, son influence au sein de l'océan indien et en Afrique de l'Est afin de remonter vers le Canal de Suez. Dans un troisième temps, en s'appuyant sur la base militaire de Djibouti, une influence croissante en Egypte et en Syrie, la prise de contrôle spectaculaire de ports méditerranéens clefs, à l'instar du port du Pirée en Grèce, Pékin aspire, outre la dimension économique, à « jeter les bases de futures niches ou hub de puissance susceptibles de prolonger le collier de perles en Méditerranée »⁵³. L'Afrique du Nord sera appelée à occuper une position centrale dans ce dispositif. Enfin la Méditerranée doit permettre de conforter la projection vers les Atlantiques Nord et Sud et vers le Grand nord arctique.

⁵² « Sur la base de Guam, la grande peur de l'Amérique », Sébastien Falletti, Le Point, N°2343, 3 août 2017, p.38.

⁵³ Cristea, Roxana (2017): Tribulations chinoises en Méditerranée, dans : Sécurité Globale, 11, mars 2017, consultable au lien suivant : <https://www.geostrategia.fr/tribulations-chinoises-en-meditteranee/>.

Cette stratégie sera partiellement conditionnée par l'orientation de la Russie. En effet, Moscou a opéré un retour en force en Méditerranée et consolidé son influence économique et militaire en République Centrafricaine (RCA), au Soudan du Nord, en Egypte et en Libye via un net soutien au Maréchal Haftar. En visite en Russie fin décembre 2017, le président soudanais Omar El Béchir a offert à Moscou la possibilité d'ouvrir une base navale sur la mer Rouge depuis le territoire soudanais.

Suivant la pensée de M. Kais Daly, le Rimland pourrait être subdivisé en deux espaces : l'Inner Rimland classique : Europe, Asie centrale et Chine et un Outer Rimland allant du Maroc aux Philippines permettant la prise à revers de l'Inner Rimland. Dans la même optique du jeu de Go s'inscrivant dans le temps long, Pékin, en renforçant sa présence via le projet BRI au Maroc, en Egypte (donc en Afrique du Nord) et en Afrique de l'Est, aspirerait à consolider son influence sur l'Outer Rimland.

En définitive, le projet BRI s'inscrit dans une vision géopolitique d'envergure et de long terme. Comme le souligne Thierry Garcin, « le pays n'a cessé depuis environ quatre décennies d'élargir sa présence, son influence, voire sa puissance selon des cercles « déconcentriques ». Multiplication des échanges avec les périphéries maritimes asiatiques (Japon, Corée du Sud, Asie du Sud-Est jusqu'à Taïwan entre 2008 et 2016) ; puis descente du « collier de perles » dans l'océan Indien, permettant d'encercler l'Inde via la Birmanie, le Bangladesh, Sri Lanka, les Maldives, le Pakistan. Les périphéries terrestres ont illustré une deuxième étape : rapprochement avec la Russie (signature de grands contrats gaziers en 2016 portant sur trente ans) ; routes de la soie enfin. La rationalité géopolitique de la Chine est d'autant plus évidente que Pékin promeut son expansion avec une vision de très long terme. Chaque jalon posé s'inscrit toujours dans une stratégie d'ensemble. Depuis une trentaine d'années, on assiste donc à une politique de desserrement, précautionneuse mais de grande envergure et déterminée »⁵⁴.

A l'instar de la coopération entre les deux puissances en Syrie, Moscou et Pékin pourraient amorcer une manœuvre stratégique combinant investissements économiques, infrastructures et bases militaires constituant un bloc Afrique de l'Est (base de Djibouti), RCA, Tchad, Soudan du Nord (Russie), Egypte (bases russes) et Cyrénaïque en Libye opposé à un bloc sous influence occidentale à l'ouest (Mauritanie, Mali, Niger, Tripolitaine libyenne, Burkina Faso, etc.). La partition de la Libye serait actée. Dès lors, l'Algérie constituera un enjeu de taille à la charnière de ces deux blocs brisant en deux l'Afrique du Nord.

⁵⁴ Garcin, Thierry (2018): Le chantier très géopolitique des routes de la Soie, Diploweb, consultable au lien suivant : <https://www.diploweb.com/Le-chantier-tres-geopolitique-des-Routes-de-la-soie.html>.

2.2. La logique économique : Eviter « le piège du revenu intermédiaire »

Selon N. Rouiai, la Chine poursuit divers objectifs sur le plan économique : « renforcer l'influence de la République populaire en Eurasie, son voisinage, mettre en avant l'idée d'une nouvelle donne géopolitique polycentrique, favoriser l'expansion internationale des entreprises chinoises, notamment dans le domaine des infrastructures et assurer l'intégrité du territoire chinois »⁵⁵. Plus globalement, selon la terminologie officielle, il s'agit de procurer, en interne, « un but, un espoir, un rêve ».

En effet, l'initiative de la Route de la Soie répond à l'impératif premier de garantir la stabilité politique du régime marqué par la chute de l'URSS en maintenant une croissance économique forte et durable tout en rétablissant l'équilibre entre les provinces intérieures et périphériques accusant un retard en matière de développement et les provinces côtières bénéficiaires du boom économique des dernières décennies. En effet, la peur de « l'implosion intérieure » a toujours hanté les dirigeants chinois. Comme le souligne Claude Chancel, « l'empereur de Chine est redevable d'un « mandat du ciel » qui lui ordonne d'assurer la paix intérieure et extérieure et la prospérité économique au pays. L'empire redoute par-dessus tout le chaos et la famine. De fait, qu'il soit Han, Mongol, Mandchou ou rouge depuis mao Zedong, le maître de Pékin craint la révolte qui le chasserait en cas d'échec du contrat national et social qui justifie son pouvoir »⁵⁶. Ainsi, suivant la logique géopolitique centre-périphéries, il incombe à Pékin de stabiliser les régions périphériques travaillées par des volontés sécessionnistes, qu'il s'agisse du Tibet ou du Xinjiang peuplé des minorités musulmanes Ouïghours turcophones. Suite à une politique de sinisation matérialisée par une occupation Han de la région, de fortes contestations sociales et identitaires ont éclaté sur fond de radicalisation islamiste des populations Ouïghours (Parti islamique du Turkestan).



Source : <http://ddc.arte.tv/karten/664>

⁵⁵ Rouiai, N. (2017) : La Chine à la conquête de la nouvelle route de la Soie, dans : Revue Carto.

⁵⁶ Chancel, Claude (2018) : De la Chine impériale à la Chine impérialiste, dans : Revue Conflits, 16, janvier-mars 2018, p.43.

Certaines sources évaluent à 3000 les Ouïghours impliqués dans les rangs de Daesh en Syrie. Leur retour, déjà matérialisé en Afghanistan, inquiète Pékin soupçonnant une stratégie de déstabilisation de sa périphérie par des puissances hostiles, notamment les Etats-Unis. Via le projet BRI, il s'agit, en connectant cette région à sa profondeur centrasiatique, d'assurer son développement économique et ainsi de la stabiliser. Déjà en 2012, l'universitaire chinois Wang Jisi appelait à la renaissance des anciennes routes de la Soie afin de répondre à cette problématique locale : « l'harmonie et la stabilité au Xinjiang et dans les autres provinces de l'ouest sont menacées (...) La route de la Soie va créer une barrière stratégique pour consolider la sécurité nationale et accroître l'harmonie parmi les groupes ethniques »⁵⁷. En connectant les périphéries occidentales à l'Asie Centrale et à l'Océan indien, il s'agit, à l'image de la politique développée par Washington à l'égard de l'Amérique Latine au début du XXème siècle, de développer durablement ces régions par les échanges économiques. « La nouvelle « Route de la soie » passant par le Xinjiang est donc un enjeu à la fois national et régional pour la Chine. Son « étranger proche », qu'il soit interne ou externe, doit être maîtrisé par et pour la « Route de la soie »⁵⁸.

Parallèlement, Pékin est également confrontée au défi du vieillissement démographique avec une population active qui baisse en valeur absolue depuis 2012 et des salaires qui augmentent plus rapidement que la productivité. Or, le modèle économique chinois est en transition. De celui d'« usine du monde » ayant atteint ses limites car fondé sur la production de produits de faible valeur par une main d'œuvre abondante et des salaires bas, la Chine vise le statut de « laboratoire du monde » axé sur l'innovation par la production de biens à forte valeur ajoutée. Pour Pékin, un objectif a été fixé à l'horizon 2025 : s'ériger en leader global dans les technologies du futur (intelligence artificielle, semi-conducteurs, etc.). De ce point de vue, le projet BRI peut être considéré comme « une stratégie ayant pour but de protéger la croissance et l'expansion économiques à court et à moyen terme pendant que l'économie chinoise vit une période de transition »⁵⁹. BRI vise à permettre à la Chine de surmonter le piège des pays à revenus intermédiaires passant d'un modèle de développement axé sur les bas salaires à une économie et une compétitivité fondées sur la technologie.

6,5%
taux de
croissance de
la Chine
2016

Ayant réalisé un taux de croissance respectable de 6,5 % en 2016, il s'agit pour la Chine, après avoir connu des taux de croissance à deux chiffres, d'éviter ce que la littérature économique appelle le « piège du revenu intermédiaire ». La stratégie adoptée se décline suivant trois axes, à savoir relancer l'économie, améliorer l'accès aux ressources énergétiques et fructifier les réserves de devises.

1. Relancer l'économie. La Chine aspire à relancer son économie grâce à des relais de croissance. En ce sens, les objectifs visés se déclinent de la manière suivante :

- *Améliorer la connectivité.* L'ossature du projet est fondée sur les investissements dans les infrastructures. En tant que grande nation commerçante du monde, l'intérêt premier de la Chine est d'optimiser le volet transport en termes de coûts, de délais et de sécurité. Au-delà du secteur du transport, il s'agit de valoriser des chaînes logistiques et de valeur à dimension mondiale. Par ailleurs, le développement des infrastructures à l'étranger contribue à la croissance des pays bénéficiaires, favorisant ainsi l'accroissement de la demande en biens et services chinois. En ce sens, Pékin aspire à « exercer une influence suffisante pour capter une part importante de la consommation de ces pays et réduire sa dépendance aux pays occidentaux en matière d'exportation. D'autant que les niveaux de développement de ces derniers atteignent un seuil de stagnation qui pèse négativement sur la

⁵⁷ Geolinks Asie (2017) : Enjeux stratégiques de la route de la Soie, consultable au lien suivant : <http://www.geolinks.fr/grands-enjeux/les-enjeux-geopolitiques/enjeux-strategiques-de-la-route-de-la-soie/>.

⁵⁸ Geolinks Asie (2017) : Enjeux stratégiques de la route de la Soie, consultable au lien suivant : <http://www.geolinks.fr/grands-enjeux/les-enjeux-geopolitiques/enjeux-strategiques-de-la-route-de-la-soie/>.

⁵⁹ Aris, Stephen (2016): One Belt, One Road»: la nouvelle route de la soie, dans : Politique de sécurité: analyses du CSS, 195, éditeur: Christian Nünlist, Center for Security Studies, ETH Zürich, consultable au lien suivant : <http://www.css.ethz.ch/content/dam/ethz/special-interest/gess/cis/center-for-security-studies/pdfs/CSSAnalyse195-FR.pdf>, p.3.

croissance chinoise. Via le projet BRI, la Chine souhaite ainsi étendre à une grande partie du monde son modèle de développement à la fois politique et économique »⁶⁰. A l'instar du volet géopolitique, l'accent est mis en premier lieu sur le voisinage chinois : plus de la moitié des principaux partenaires économiques de la Chine sont des Etats asiatiques et Pékin réalise 70% de ses investissements en Asie. Le projet BRI vise en premier lieu à renforcer l'intégration économique avec les voisins de la Chine : « BRI a pour objectif de promouvoir le développement économique de la Chine et de ses voisins car plus ceux-ci s'enrichissent, plus ils garantissent le caractère durable du développement chinois »⁶¹. Cette manœuvre, en renforçant l'emprise économique de la Chine sur son voisinage, la positionnant en pays incontournable de leur développement économique, poursuit l'objectif final de réduire l'influence américaine dans la région, d'abord économiquement puis stratégiquement. Via le projet BRI, « la Chine souhaite réorganiser l'Asie sur la base d'un système de partenariats politiques et économiques dont elle serait au cœur et non plus sur celle du système d'alliance de sécurité et économique américain qu'elle considère illégitime »⁶². La manœuvre, en prenant assise sur ce voisinage, doit permettre à terme une projection économique chinoise à l'échelle de la planète : « la Chine a ainsi émis le désir de construire une nouvelle histoire du monde à travers ses investissements et le storytelling réalisé par Pékin est en parfaite adéquation avec la notion de connectivité. Si l'Asie centrale reste le voisinage privilégié des investissements chinois dans les infrastructures, c'est bien toute l'économie mondiale qui pourrait être, à terme, bouleversée par l'ambition de Pékin (...) Au-delà des chiffres et des annonces, c'est peut-être une nouvelle révolution des échanges mondiaux et de la division internationale du travail qui est en train de naître avec le projet BRI »⁶³ ;

- *Exporter les surcapacités.* Parallèlement, les grands projets d'infrastructure servent également à exporter les surcapacités de la Chine. D'importantes surcapacités sont apparues, en particulier dans l'industrie et la construction, dégradant la productivité de l'investissement. En effet, « l'objectif économique principal pour la Chine est d'accroître ses exportations, d'une part, et de trouver de nouveaux marchés pour ses entreprises de BTP, d'autre part. La Chine est en surcapacité industrielle. En 2015, ses aciéries ont fabriqué 803,8 millions de tonnes d'acier, soit 49,58% de la production mondiale, là où les cinq autres principaux producteurs réunis (Japon, Inde, États-Unis, Russie, Corée du Sud) atteignaient 414 millions de tonnes. Mais la moitié des aciéristes chinois sont déficitaires et les surcapacités d'acier produit atteignent 340 millions de tonnes, soit le double de la production européenne. Cette situation touche également le béton et le ciment. En deux ans (2015 et 2016), la Chine, avec 4,76 milliards de tonnes de ciment, en a produit davantage que les États-Unis durant tout le XXème siècle (4,5 milliards). Ces surcapacités concernent 19 des 29 principaux secteurs industriels du pays. Aider ses voisins à développer leurs infrastructures permettrait à la Chine de recycler ses excédents de production en ouvrant de nouveaux débouchés à ses entreprises nationales. Or l'Asie centrale est un marché en pleine expansion »⁶⁴ ;

- *Capter de nouveaux marchés.* La Chine s'évertue à négocier des accords de libre-échange multiples et tous azimuts et s'attache à réformer ses entreprises en les incitant à s'exporter. L'ensemble de ces infrastructures vise également à étroitement connecter la Chine à son premier partenaire commercial, l'UE. De plus, le projet BRI doit permettre à Pékin de tisser des liens qui donneront corps à « un ensemble cohérent où elle pourra sécuriser ses approvisionnements énergétiques et en développer de nouveaux (Asie Centrale et Iran), garantir ses débouchés, acquérir une profondeur stratégique et enfin investir les devises de ses réserves monétaires »⁶⁵. Le projet BRI marque une accélération de l'ouverture de la Chine sur le monde dans la continuité des zones économiques spéciales (ZES, 1978), du Go Global (2000) et de l'accession à l'OMC en 2001. Parallèlement, il s'agit pour Pékin de conquérir de nouveaux marchés pour ses entreprises tout en renforçant l'interdépendance entre marché intérieur et politique économique extérieure : « Une accélération de l'intégration régionale avec les pays traversés par les routes de la soie permettra ainsi aux entreprises chinoises de développer leurs activités industrielles hors du territoire ou d'optimiser les industries existantes

⁶⁰ Galactéros, Caroline (2016): La Chine et la nouvelle route de la Soie : vers le plus grand empire de l'Histoire ?, dans : Revue Géopolitique.

⁶¹ Bondaz, Antoine (2015): Yidai Yilu : le corridor terrestre et la route maritime de la Soie de Xi Jinping, Note d'actualité 3/8, Observatoire de la Chine, Cycle 2015-2016, DGRIS, p.4.

⁶² Mottet, Eric & Lasserre, Frédéric (2018) : L'initiative Belt and Road, stratégie chinoise du Grand Jeu, dans : Revue Diplomatie, 90, janvier-février 2018, p.39.

⁶³ Hache, Emmanuel (2017) : Belt and Road Initiative : une lecture économique, IRIS, consultable au lien suivant : <http://www.iris-france.org/103572-belt-and-road-initiative-bri-une-lecture-economique/>.

⁶⁴ Rouiai, N. (2017) : La Chine à la conquête de la nouvelle route de la Soie, dans : Revue Carto.

⁶⁵ Gauchon, Pascal (2018): La relation dont dépend le monde », dans : Revue Conflits, 16, janvier-mars 2018, p.41.

sans développement de nouvelles capacités (...) En matière d'échanges extérieurs, la Chine, qui a déjà remplacé la Russie dans de nombreux pays d'Asie centrale comme principal fournisseur de biens manufacturés, pourra accéder via l'intensification du réseau d'infrastructures à de grands marchés émergents en croissance (Iran, Turquie) ou arrivés à maturation (Russie) ». ⁶⁶;

- *Promouvoir l'internationalisation de ses grandes entreprises.*

2. Améliorer l'accès aux ressources énergétiques et s'assurer des voies d'approvisionnement en énergie sécurisées. La sécurité énergétique est au cœur du projet BRI ;

3. Faire fructifier les réserves de devises. Un moyen productif d'utiliser les immenses réserves de devises, conséquence du « miracle chinois ».

En définitive, d'un point de vue économique, la Chine poursuivrait, selon Peter Cai, expert au sein du centre de recherche australien Lowy Institute, trois objectifs à travers le projet BRI : « développer les régions en retard ; favoriser la montée en gamme de l'industrie ; résoudre le problème des surcapacités. Quant au premier point, l'ambition serait de désenclaver certaines régions de l'ouest du pays, notamment le Xinjiang, en créant un corridor avec le Pakistan pour atteindre la mer d'Arabie (projet « Kashgar-Gwadar »). Quant au second point, la Chine souhaiterait promouvoir ses produits et tout particulièrement ses standards afin de s'imposer comme une référence mondiale. Enfin, sur le troisième, l'objectif serait d'exporter les surcapacités industrielles (acier, ciment, etc.) dont elle dispose en procédant à des investissements dans les pays de l'ASEAN pour lesquels il existe des besoins » ⁶⁷.

Suivant un discours de l'Ambassadeur de Chine en France le 18 mai 2017, « le but est de s'inspirer de l'esprit de l'ancienne route de la Soie pour créer des voies de circulation et d'échanges tous azimuts, à différents niveaux, terrestres et maritimes, en vue de relier l'Asie, l'Afrique et l'Europe et de former une nouvelle plateforme de coopération économique » ⁶⁸.

A l'égard de l'Europe, la Chine exploite à son avantage les inerties frappant l'UE risquant de diviser en deux grands blocs les pays de l'UE : « deuxième rideau d'accès au marché européen sur le plan de la géographie pure, l'arc des pays d'Europe de l'Est constitue également une cible différente. Si l'Union et les autres pays développés de l'Ouest sont des terres d'opportunité pour des investissements en technologie et en services, l'Europe de l'Est (CEEC ou PECO) regroupe des économies avides d'infrastructures et plus ouvertes à des produits chinois de grande consommation. A des degrés divers, les 16 pays correspondent donc à la définition première (et au premier stade chronologique) des objectifs des nouvelles routes de la soie : ouvrir des voies, délocaliser des industries et capturer des marchés. Certains de ces pays appartenant à l'UE, l'implantation chinoise sur leur sol est d'autant plus judicieuse qu'elle peut ouvrir le marché occidental aux produits manufacturés sur place » ⁶⁹.

⁶⁶ Hache, Emmanuel (2017) : Belt and Road Initiative : une lecture économique, IRIS, consultable au lien suivant : <http://www.iris-france.org/103572-belt-and-road-initiative-bri-une-lecture-economique/>.

⁶⁷ Afep France (2018): One Belt, One road : les nouvelles routes de la prospérité ?, Flashs Eco, consultable au lien suivant : <http://www.afep.com/flashs-eco/one-belt-one-road-les-nouvelles-routes-de-la-prosperte/>.

⁶⁸ Clerc-Renaud, Paul & Granier, Christophe (2017): Lettre « la Chine hors les Murs », 20, CNCCEF, téléchargeable au lien suivant : https://www.cnccef.org/TPL_CODE/TPL_PUBLICATIONLISTE_INTERNET/46-publications.htm?MOTCLE=lettre+de+la+chine+hors+les+murs&DATE_DEBUT=&DATE_FIN=&ID_PUBLICATIONTYPE=&idf=46&optpl_publicationListeInternet=PUB_DATEDEPOT+desc&cptpl_publicationListeInternet=e917ff2e19a44ed25722&mptpl_publicationListeInternet=10&Fptpl_publicationListeInternet=Rechercher.

⁶⁹ Clerc-Renaud, Paul & Granier, Christophe (2017): Lettre « la Chine hors les Murs », 21, CNCCEF, téléchargeable au lien suivant : https://www.cnccef.org/TPL_CODE/TPL_PUBLICATIONLISTE_INTERNET/46-publications.htm?MOTCLE=lettre+de+la+chine+hors+les+murs&DATE_DEBUT=&DATE_FIN=&ID_PUBLICATIONTYPE=&idf=46&optpl_publicationListeInternet=PUB_DATEDEPOT+desc&cptpl_publicationListeInternet=e917ff2e19a44ed25722&mptpl_publicationListeInternet=10&Fptpl_publicationListeInternet=Rechercher.

Enfin, l'internationalisation du yuan⁷⁰ traduit la montée en puissance de la Chine et son désir de remettre en cause l'ordre fondé sur l'actuel système monétaire international et de s'affranchir de l'emprise du dollar. Selon Martin Kessler, « les monnaies asiatiques s'alignent plus sur le yuan que sur le dollar. Comme si se dessinait déjà en Asie orientale une zone yuan »⁷¹. Ceci a d'ores et déjà permis à la Banque Centrale de Tunisie d'introduire le yuan dans son panier de réserves en devises en vue de minimiser les risques de change et sa dépendance à l'égard des zones euro et dollar.

2.3. La dimension culturelle : Eviter « le piège du droit de parole »

En reprenant les éléments de langage de l'article du Drapeau Rouge précité⁷², nous pouvons affirmer qu'avec « le rêve d'une Chine forte » et le « le rêve d'un peuple riche », la troisième composante du « rêve chinois » est fondée sur celle du « renouveau de la culture nationale ». Le défi du droit à la parole a trait à cette dimension socio-culturelle. Relever ce défi revient à s'affirmer dans le monde via la puissance douce dite soft power selon la terminologie de Joseph Nye. « Le peuple chinois, depuis l'époque moderne, après avoir été humilié, a fait le rêve de devenir une puissance parmi les peuples du monde » lit-on dans le même article. Les ressorts de ce désir de puissance, fusse-t-elle douce, trouvent leurs racines loin dans le temps, dans la quête d'une revanche à prendre sur l'histoire.

La civilisation chinoise est l'une des plus anciennes au monde après la civilisation égypto-nubienne, bien plus ancienne que la civilisation judéo-chrétienne. Or, au cours du XIX^e siècle, elle a subi des humiliations majeures de la part des puissances européennes, notamment : les traités inégaux de 1842 imposés par les Britanniques afin d'obtenir l'ouverture des ports sur la mer de Chine méridionale, le saccage du palais d'été par les armées occidentales en 1860 à Pékin, la guerre de l'opium et l'ouverture forcée des concessions à Nankin, Shang Hai et Pékin, etc. Au cours du XX^e siècle, la Chine a été confrontée à des manœuvres malveillantes de l'URSS puis des Etats-Unis, ces derniers n'ayant, au regard de ses dirigeants, qu'une histoire datant de 250 années ! Comme le souligne Victor Jean-Christophe, « imaginez donc le sentiment, le ressenti qui peut prévaloir au sein de la classe dirigeante mais également du peuple chinois à l'égard de ces jeunes puissances qui les ont dominés pendant plus d'un siècle avec tout ce qu'il faut bien entendu de mépris découlant de cette domination »⁷³.

Joseph Nye, célèbre politologue américain ayant développé le concept de soft power à la fin des années 1980, a été le premier à considérer que les attributs dits traditionnels de la puissance (force militaire, poids démographique, étendue du territoire, ressources stratégiques, etc.), définis comme facteurs constituant le hard power, ont vu, durant la Guerre Froide, leur importance progressivement diminuer au profit d'attributs immatériels, tels que les institutions, le niveau d'éducation de la population, la technologie ou encore la culture. En l'occurrence, selon de nombreux experts, il s'agirait aujourd'hui de la forme de puissance la plus importante, notamment du fait des bouleversements liés à la mondialisation : « en Chine, le premier ouvrage de l'expert américain faisant mention du soft power a été traduit dès 1992 par He Xiaodong et publié par la très officielle China's Military Translation Press. C'est cependant un article de Wang

⁷⁰ Nazet, Michel (2016): Le yuan / renminbi, reflet de la volonté de puissance de la Chine ou des ambiguïtés de son économie ?, consultable au lien suivant : <https://www.diploweb.com/Le-yuan-renminbi-reflet-de-la.html>.

⁷¹ Mackenzie, John (2018) : Face au défi économique chinois, dans : Revue Conflits, 16, janvier-mars 2018, p.48.

⁷² Pinyue, Lu & Yongzhang, Wang (2017): Les trois pièges : La Chine face à de nouveaux défis historiques, traduction : François Hominal et Michel Masson, Institut Ricci, Etudes chinoises., Article original Revue Drapeau Rouge (organe du PCC), consultable au lien suivant : http://www.institutricci.org/A6_documents/data_doc/Doc/Chine_-_Le_Coin_des_penseurs_64_-_Octobre_2017.pdf.

⁷³ Victor, Jean-Christophe (2012): Le basculement du monde est une revanche sur l'histoire, dans : Géoeconomie, 2012/2, 61, consultable au lien suivant : <https://www.cairn.info/revue-geo-economie-2012-2-page-9.htm>.

Huning qui, en 1993, posa le premier la question du soft power en Chine et ouvrit le débat sur la pertinence d'une telle orientation pour Pékin. Il suggère notamment que « si un pays a une culture et une idéologie admirables, les autres pays auront tendance à le suivre. (...) Il n'a pas besoin de faire usage d'un hard power coûteux et moins efficace ». Ce texte reprend les grandes lignes du concept développé par Joseph Nye, tout en érigeant la culture en principale source du soft power. Dès lors, la construction du soft power s'organisa en Chine tout en se distinguant de son acception aux États-Unis »⁷⁴. Les instituts Confucius constituent un levier au service de cette stratégie.

Cette dimension est une composante importante du projet BRI et fait l'objet du cinquième domaine prioritaire de coopération déjà évoqué dans la section consacrée au concept. Le document de cadrage du projet BRI, sous le titre « compréhension mutuelle des peuples », énonce qu'il s'agit de conférer, via le dialogue entre les peuples, une assise sociale à la construction de « la Ceinture et de la Route » avant d'énumérer, de façon exhaustive, les actions de coopération à mener dans les domaines académique, culturel, touristique, de santé publique, scientifique et technologique et de l'emploi des jeunes. Dans le domaine politique sont encouragées les coopérations entre partis politiques, entre parlements et entre villes. Enfin, relativement à la société civile, « les échanges et la coopération des organisations non gouvernementales des pays riverains seraient renforcées en mettant l'accent sur les activités d'intérêt public et caritatives portant sur l'éducation, la santé, la réduction de la pauvreté, la biodiversité et la protection environnementale et en privilégiant les besoins des populations afin d'améliorer les conditions de travail et de vie dans les régions pauvres des pays riverains (...) La coopération et les échanges internationaux entre les médias

seraient intensifiés et profiteront de l'internet et des nouveaux médias pour créer un écosystème culturel et un environnement favorable à l'opinion publique marqués par l'harmonie et l'amitié »⁷⁵. Quant au tourisme, les idées suivantes ont retenu notre attention : des itinéraires et des produits touristiques aux couleurs de la Route de la Soie seront développés ainsi que des musées, tout en renforçant la coopération en matière de croisière le long de la Route de la Soie maritime du XXIème siècle.

il s'agit de conférer, via le dialogue entre les peuples, une assise sociale.

D'un point de vue culturel, le projet BRI se fonde sur les idées confucéennes d'émergence pacifique dans le cadre d'une nouvelle approche des relations internationales fondée sur la coopération mutuellement bénéfique et la non-ingérence dans les affaires intérieures. La Route de la Soie renvoie à une époque antérieure aux Grandes Découvertes européennes de la fin du XVème siècle, lorsque l'Empire du Milieu était la première économie mondiale, dans un monde où l'exploitation coloniale européenne n'avait pas encore débuté et où les États-

Unis n'existaient pas encore. Avec audace, l'agence Chine Nouvelle soulignait en octobre 2013 : « alors que les hommes politiques américains échouent à trouver un accord viable pour refaire fonctionner normalement les institutions politiques dont ils sont si fiers, c'est peut-être le bon moment pour une planète abasourdie de commencer à envisager la construction d'un monde désaméricanisé (...) Les jours inquiétants où les destinées d'autres pays se trouvent dans les mains d'une nation hypocrite doivent prendre fin et un nouvel ordre mondial doit être mis en place où toutes les nations verront leurs intérêts respectés et protégés sur un pied d'égalité »⁷⁶.

⁷⁴ Courmont, Barthélemy (2012) : Le soft power chinois : entre stratégie d'influence et affirmation de puissance, dans : Revue d'études comparatives Est-Ouest, 43(1), 2012, pp. 287-309. Consultable au lien suivant : <https://www.cairn.info/revue-revue-d-etudes-comparatives-est-ouest1-2012-1-page-287.htm>.

⁷⁵ Commission nationale du Développement et de la Réforme, Ministère des Affaires étrangères, Ministère du Commerce (2015) : Construire ensemble la Ceinture économique de la Route de la Soie et la Route de la Soie Maritime du XXIe siècle—Perspectives et actions, consultable au lien suivant : <http://www.fmprc.gov.cn/fra/zxxx/t1251984.shtm>.

⁷⁶ Munier, Frédéric (2018) : L'affrontement des soft powers, dans : Revue Conflits, 16, janvier-mars 2018, p.52.

Enfin, le soft power ne se réduit pas à la dimension séduction et à la capacité à attirer. Il inclut également une composante majeure dans le cadre d'un monde en transition et fragmenté : la capacité à organiser l'agenda international (agenda setting) et à peser sur les prises de décision que Joseph Nye résume ainsi : « co-opt people rather than coerce them. Le pouvoir est d'autant plus puissant qu'il est discret »⁷⁷. Dans le cadre de BRI, Pékin aspire à renforcer significativement sa capacité à peser sur l'agenda international et à le retourner à son avantage.

⁷⁷ Munier, Frédéric (2018) : L'affrontement des soft powers, dans : Revue Conflits, 16, janvier-mars 2018, p.52.

PARTIE 1

LES NOUVELLES ROUTES DE LA SOIE

3. L'INITIATIVE CINQ ANS APRES

Relativement à un projet d'une telle envergure, il est, à ce stade, prématuré d'en évaluer l'impact et d'en dresser le bilan alors que « tout reste à faire ». Toutefois, nous nous proposons, dans le cadre de cette partie, d'examiner les adhésions qu'il a enregistrées, les réactions suscitées en Europe et en Afrique. Compte tenu du format de l'étude, ces dernières ne seront que partiellement développées.

Symbole de l'attention accordée au projet porté par la Chine aux Etats-Unis, l'U.S.-China Economic and Security Review Commission, une commission bipartisane et bicamérale du Congrès américain a tenu, le 25 janvier 2018, des auditions publiques sur le thème « l'initiative de la Chine Belt and Road : cinq ans après » au cours desquelles neuf experts ont été entendus⁷⁸.

3.1. Adhésions et bilan partiel

L'attrait de l'initiative se traduit par l'adhésion d'un grand nombre de pays, non seulement du voisinage chinois mais également bien au-delà. Cet attrait s'est matérialisé par l'adhésion de la Russie, pourtant promoteur d'un projet concurrent : « l'Union Economique Eurasiatique ». Des synergies sont au contraire établies entre les deux projets. En se fondant sur les déclarations de l'organe suprême de planification économique chinois, à la date du 23 décembre 2017, 86 pays et organisations internationales ont signé des accords de coopération avec la Chine s'inscrivant dans le cadre du projet BRI.

Durant les dix premiers mois de l'année 2017, « la valeur des contrats de projet signés dans les pays de l'initiative BRI a dépassé les 100 md USD et les investissements chinois 11 md USD »⁷⁹. Depuis 2011, les réalisations les plus significatives portent sur les projets d'infrastructures : ces réalisations sont estimées à 850 milliards d'euros au mois d'août 2016⁸⁰. Les profils des pays adhérents à l'initiative sont fortement différenciés : les pays les plus impliqués à l'instar du Pakistan, de l'Italie, etc. ; des pays en retrait ou élaborant des projets concurrents (Inde, Japon, certains pays d'Asie du Sud-Est) ; des pays impliqués avec des réserves, voire des interrogations (Russie et certains pays d'Asie Centrale) et des pays dans l'expectative, l'attentisme et le scepticisme (divers pays européens et autres)⁸¹.

⁷⁸ U.S.- China Economic and Security Review Commission (2018): China's Belt and Road Initiative: Five Years Later, consultable au lien suivant : <https://www.uscc.gov/Hearings/chinas-belt-and-road-initiative-five-years-later-video>.

⁷⁹ Clerc-Renaud, Paul & Granier, Christophe (2017): Lettre « la Chine hors les Murs », 21, CNCCF, téléchargeable au lien suivant : https://www.cncccf.org/TPL_CODE/TPL_PUBLICATIONLISTE_INTERNET/46-publications.htm?MOTCLE=lettre+de+la+chine+hors+les+murs&DATE_DEBUT=&DATE_FIN=&ID_PUBLICATIONTYPE=&idf=46&optpl_publicationListeInternet=PUB_DATEDEPOT+desc&cptpl_publicationListeInternet=e917ff2e19a44ed25722&mptpl_publicationListeInternet=10&fptpl_publicationListeInternet=Rechercher.

⁸⁰ IRIS (2017): Les nouvelles routes de la Soie, taoïsme économique ou nouvel impérialisme ?, Entretien avec Christian Vicenty, Asia Focus, 45, IRIS, consultable au lien suivant : <http://www.iris-france.org/notes/les-nouvelles-routes-de-la-soie-taoisme-economique-ou-nouvel-imperialisme/>.

⁸¹ Ibid

China's Silk Road push

China has taken a major step towards establishing a speedy new "Silk Road" to Europe by signing up to a U.N.-backed trucking treaty, the TIR convention.



Source : International Road Transport Union / Reuters

Néanmoins, des pays du Pacifique, à l'instar de l'Australie, allié traditionnel des Etats-Unis, étudient la possibilité de rejoindre l'initiative. En ce sens, les gouvernements d'Australie et celui de la Chine ont signé un mémorandum d'entente pour l'association d'entreprises australiennes à des projets relevant de BRI dans des pays tiers. Le Panama, aux « antipodes » de la Chine et éloigné géographiquement des Nouvelles Routes de la soie, pays n'ayant reconnu la République Populaire de Chine qu'en juin 2017, a signé un accord avec la Chine le 17 novembre 2017 en vue d'adhérer au projet. Cette orientation pourrait potentiellement ouvrir une nouvelle branche maritime de l'initiative vers l'Amérique Latine, contestant l'hégémonie américaine dans son pré-carré sanctuarisé depuis l'adoption de la doctrine Monroe le 2 décembre 1823⁸².

⁸² René Vargas, Oscar (2018): Les nouvelles « routes de la soie » chinoises, le Panama et l'Amérique latine, Réseau International, consultable au lien suivant : <https://reseauinternational.net/les-nouvelles-routes-de-la-soie-chinoises-le-panama-et-lamerique-latine/#CFSqDrMGICE8cfhb.99>.

Hsiang, Antonio C. (2018): As America Withdraws From Latin America, China Steps in, The Diplomat, consultable au lien suivant : <https://thediplomat.com/2018/01/as-america-withdraws-from-latin-america-china-steps-in/>.

A titre illustratif et non exhaustif, le bilan de l'année 2017 publié par l'agence Xinhua⁸³ comprend les annonces suivantes :

- Au cours du premier forum de l'initiative « la Ceinture et la Route » pour la coopération internationale tenu en mai 2017 à Pékin, 1.500 représentants venus de plus de 130 pays et 70 organisations internationales ont assisté, débouchant sur la signature de près de 70 accords ;
- Les projets d'infrastructures ont reçu un vote de confiance en décembre 2017 lorsque la Banque Asiatique d'Investissement pour les Infrastructures (BAII), principale source de financement de l'initiative, est passée de 57 à 84 pays et régions membres, alors qu'elle n'a que deux années d'existence ;
- Dans le cadre de l'initiative, les entreprises chinoises ont investi environ 50 milliards de dollars et aidé à construire 75 zones de coopération économique et commerciale dans 24 pays, créant plus de 209.000 emplois selon les données officielles.

A ce stade, il n'est pas concevable de traiter, dans le cadre de cette étude, des investissements et des projets labellisés BRI dans leur globalité mais de nous focaliser, dans un premier temps, sur la rive nord de la Méditerranée et sur l'Afrique. La rive sud sera traitée dans le cadre de la deuxième partie du présent document dédiée à l'Afrique du Nord.

3.2. Des réactions européennes différenciées

À l'égard du projet BRI, l'Union Européenne privilégie, plutôt qu'une adhésion formelle, la recherche de synergies, au cas par cas, entre des projets BRI et des visions et des plans européens préexistants. En septembre 2015, la Commission Européenne et le gouvernement chinois ont signé un mémorandum d'entente sur la connectivité UE-Chine en vue de renforcer les synergies entre le projet BRI et les initiatives de connectivité de l'UE à l'instar du Réseau de Transport Trans-Européen. A l'occasion du sommet Chine-UE tenu en juin 2017, le Fonds Européen d'Investissement (FEI) et le Fonds de la Route de la Soie (Silk Road Fund, SRF) ont signé un protocole d'accord afin d'investir conjointement dans des fonds de capital-investissement et de capital-risque qui, à leur tour, investiront dans des petites et moyennes entreprises (PME) situées principalement au sein de l'UE.

Le transport et les infrastructures représentent l'ossature de l'Initiative chinoise. L'axe terrestre (la Ceinture) et l'axe maritime (la Route) aboutissent en Europe générant, du fait de la forte différenciation européenne et de la méfiance croissante à l'égard de Bruxelles de pays à l'instar de la Grèce, de la Hongrie, etc. une compétition entre l'Europe de l'Est et Centrale et l'Europe du Sud, pouvant aboutir à des divisions ou fractures au sein de l'UE. La Chine exploite à son profit ces divisions européennes.



...quant à la position des pays européens, deux tendances principales émergent.



En effet, quant à la position des pays européens, deux tendances principales émergent. D'une part celle des pays d'Europe occidentale et de l'Europe du nord, caractérisée par le pragmatisme et une attitude attentiste (wait-and-see) assortie d'une certaine défiance à l'égard des investissements chinois dans des secteurs stratégiques ou sensibles. D'autre part, les pays d'Europe de l'Est et d'Europe Centrale, réunis dans le format 16+1 avec la Chine, ainsi que certains pays méditerranéens de la rive nord (principalement les pays de l'arc latin), plus enclins à réagir positivement sans pour autant qu'il y ait, à ce stade, d'intention d'adhésion formelle.

⁸³ Xinhuanet (2017): L'initiative la Ceinture et la Route bénéficie à davantage de pays et de peuples, Bilan 2017, consultable au lien suivant : http://french.xinhuanet.com/2017-12/25/c_136850654.htm.

⁸⁴ Benner, Thorsten et al. (2018): Authoritarian Advance. Responding to China's Growing Political Influence in Europe, GPPI & MERICS, consultable au lien suivant : »http://www.gppi.net/fileadmin/user_upload/media/pub/2018/Benner_MERICS_2018_Authoritarian_Advance.pdf.

Dans le cadre d'un rapport en date du 5 février 2018, « La Poussée autoritaire : comment répondre à l'influence politique croissante de la Chine en Europe »⁸⁴, deux instituts de recherche allemands indépendants, le GPPI (Global Public Policy Institute) et le Merics (Mercator Institute for China Studies) décrivent avec minutie la stratégie chinoise visant à permettre « de pénétrer et d'influencer les élites politiques, économiques, médiatiques, universitaires et celles de la société civile des pays européens. Ces opérations rencontrent évidemment plus de succès dans les pays petits ou fragiles, en particulier à l'est, précisent les chercheurs, permettant au passage de diviser l'Europe ; et ce d'autant plus que « les portes de l'Europe sont grandes ouvertes alors que la Chine, elle, cherche à restreindre strictement l'accès des idées, des acteurs et du capital étrangers »⁸⁵. Au sein d'un autre rapport du European Council on Foreign Relations publié en décembre 2017⁸⁶, François Godement mentionne : « La Chine est maintenant dans l'Europe »⁸⁷.

En effet, dans le cadre du projet BRI, l'Europe constitue la destination finale des investissements chinois. Ces derniers ont été multipliés par dix en dix ans, soit 35 milliards d'euros pour l'année 2017. Meticuleusement, Pékin avance ses pions, jouant des disparités et des rivalités entre pays, suivant une stratégie déclinée en cercles concentriques :

En premier lieu, les points d'appuis, les portes d'entrée de la Chine vers l'Europe : les PECO et la Grèce. Lors d'un salon économique organisé à Berlin le 10 janvier 2018, se référant au déficit en infrastructures caractérisant l'Europe de l'Est et la Hongrie, le premier ministre hongrois s'est exprimé en ces termes : « si l'UE ne peut payer, nous nous tournerons vers la Chine »⁸⁸.

La formalisation du lien entre Pékin et les pays d'Europe Centrale et Orientale s'est matérialisée par la création, en 2012, du forum 16+1 regroupant 11 pays membres de l'UE et 5 pays candidats à l'adhésion. Tous sont aujourd'hui membres du projet BRI. Dans ce cadre de coopération, c'est la composante terrestre de la route avec construction d'infrastructures routières, ferroviaires, ponts, centrales énergétiques, etc. qui est mise en oeuvre. Dans le cadre du dernier sommet 16+1 tenu à Budapest en novembre 2017, Pékin a annoncé « l'octroi de quelque 3 milliards d'euros destinés au financement de projets dans ces pays et une dotation de 1 milliard d'euros pour un fonds d'investissement majoritairement consacré à la région. Selon des calculs du Think tank américain Center for Strategic and International Studies, les annonces d'investissements chinois en infrastructures, depuis 2012, se chiffrent à 15 milliards de dollars (12,3 milliards d'euros) »⁸⁹. Opportunément, la Chine joue de la vulnérabilité et de la fragilité de ces pays avec comme arrière-pensée la reconstitution d'un bloc de l'Est fissurant l'UE. Sur la même ligne que le chef de la diplomatie allemande Sigmar Gabriel, l'ancien premier ministre danois soulignait en décembre 2017 : « l'UE ne doit pas se réveiller quand il sera trop tard et que des pans entiers d'infrastructures en Europe Centrale et Orientale dépendront de la Chine ». Pour l'ex-Secrétaire Général de l'Organisation du Traité de l'Atlantique Nord (OTAN), « la Chine investit dans la division de l'Europe »⁹⁰.

⁸⁵ Kauffmann, Sylvie (2018) : La Chine avance ses pions de manière beaucoup moins bénigne qu'elle ne voudrait le faire croire, Le Monde, consultable au lien suivant : http://abonnes.lemonde.fr/idees/article/2018/02/07/la-chine-avance-ses-pions-de-maniere-beaucoup-moins-benigne-qu-elle-ne-voudrait-le-faire-croire_5252794_3232.html.

⁸⁶ Godement, François & Vasselier, Abigaël (2017): China at the Gates: A New Power Audit of EU-China Relations, ECFR, consultable au lien suivant : http://www.ecfr.eu/page/-/China_Power_Audit.pdf.

⁸⁷ Kauffmann, Sylvie (2018) : La Chine avance ses pions de manière beaucoup moins bénigne qu'elle ne voudrait le faire croire, Le Monde, consultable au lien suivant : http://abonnes.lemonde.fr/idees/article/2018/02/07/la-chine-avance-ses-pions-de-maniere-beaucoup-moins-benigne-qu-elle-ne-voudrait-le-faire-croire_5252794_3232.html.

⁸⁸ De Vergès, Marie (2018) : L'offensive de charme de Pékin en Europe central et orientale, Le Monde, consultable au lien suivant : http://www.lemonde.fr/economie/article/2018/01/18/l-offensive-de-charme-de-pek-in-en-europe-centrale-et-orientale_5243492_3234.html.

⁸⁹ Ibid

⁹⁰ Ibid

Le port du Pirée en Grèce, au cœur de la Méditerranée, constitue la porte d'entrée de la route maritime de la Soie. Georges Tzogopoulos, spécialiste grec de la Chine souligne : « le port du Pirée est la tête de dragon de cette stratégie pour ce qui concerne la voie maritime »⁹¹. Cette dernière s'inscrit dans la continuité de l'acquisition, en 2007, de 20 % des parts du terminal de conteneurs de Suez en Egypte. Cosco Shipping, premier groupe chinois et cinquième à l'échelle mondiale dans le domaine du transport et de la logistique maritimes a racheté, en 2016, 67% du capital de l'Autorité Portuaire du Pirée (APP) obtenant ainsi la gestion des activités de containers et de passagers jusqu'en 2052. Suite aux investissements chinois, il s'est hissé en 2016 au rang de troisième port méditerranéen. Ce port doit être en mesure d'accueillir des navires de gros tonnage afin de s'ériger en hub de marchandises et en porte d'entrée vers le reste du continent.



Les nouvelles routes de la Soie : le Pirée, un port chinois au cœur de l'Europe, Source : <http://premium.lefigaro.fr/conjoncture/2017/08/04/20002-20170804ARTFIG00237-les-nouvelles-routes-de-la-soie-le-piree-un-port-chinois-au-coeur-de-l-europe.php>

Afin d'établir une jonction avec l'Europe Centrale, Pékin projette de financer la modernisation de l'axe ferroviaire Le Pirée-Budapest ciblant le cœur du continent européen. Les infrastructures émergeant progressivement de terre, la toile d'araignée commence à prendre forme et suscite l'inquiétude de Bruxelles.

En effet, « grâce aux liens étroits établis avec la Grèce et la Turquie et son effort diplomatique et économique actuel en direction de la Finlande, la Chine se trouve parfaitement positionnée dans l'arc oriental de l'Europe »⁹². Dans le cadre de la guerre en Syrie et des turbulences affectant sa

⁹¹ Guillot, Adéa (2017) : Le Pirée, port d'entrée de la Chine en Europe, Le Monde, consultable au lien suivant : https://www.lemonde.fr/asia-pacifique/article/2017/08/12/le-piree-port-d-entree-de-la-chine-en-europe_5171698_3216.html.

⁹² Clerc-Renaud, Paul & Granier, Christophe (2017) : Lettre « la Chine hors les Murs », 21, CNCCEF, téléchargeable au lien suivant : https://www.cnccef.org/TPL_CODE/TPL_PUBLICATIONLISTE_INTERNET/46-publications.htm?MOTCLE=lettre+de+la+chine+hors+les+murs&DATE_DEBUT=&DATE_FIN=&ID_PUBLICATIONTYPE=&idf=46&optpl_publicationListeInternet=PUB_DATEDEPOT+desc&cptpl_publicationListeInternet=e917ff2e19a44ed25722&mptpl_publicationListeInternet=10&fptpl_publicationListeInternet=Rechercher.



Source : <http://premium.lefigaro.fr/conjoncture/2017/08/04/20002-20170804ARTFIG00237-les-nouvelles-routes-de-la-soie-le-piree-un-port-chinois-au-coeur-de-l-europe.php>

relation à l'UE, la Turquie s'est tournée vers l'Est et renforce ses relations avec Moscou et Pékin. Dans le cadre du projet BRI, selon les projections établies, le nombre d'entreprises chinoises implantées en Turquie devrait doubler à un horizon de trois ans. Par ailleurs, en novembre 2017, le président Erdogan déclarait quant au chemin de fer Bakou-Tbilissi-Kars : « il s'agit d'un maillon important dans la nouvelle route de la soie qui relie l'Asie, l'Afrique et l'Europe »⁹³.



Le chemin de fer de BTK est le couloir turc de la route de la soie vers l'Asie centrale, Source : <http://www.afrique-asie.fr/le-chemin-de-fer-de-btk-est-le-couloir-turc-de-la-route-de-la-soie-vers-lasie-centrale/>

En second lieu, la Chine renforce son influence dans les Balkans et érige la Serbie en Etat pivot. En effet, « avec un pied en Europe, via la Grèce, les Chinois étendent leurs réseaux pour acheminer leurs marchandises débarquées dans le port du Pirée. Ainsi, l'armateur Cosco a déjà signé un accord de partenariat avec les Italiens de Ferrovie dello Stato Italiane, qui viennent d'acquérir la compagnie des trains grecs (Trainose), pour effectuer la liaison entre le port du Pirée et le Péloponnèse, dans un premier temps, puis vers le nord de la Grèce. Le géant public chinois CRRC est en passe de racheter BZD Holdings, la compagnie ferroviaire bulgare. Les Balkans seraient donc la prochaine cible des Chinois pour mieux rayonner en Europe »⁹⁴. La Serbie, candidate à l'adhésion à l'UE, a signé un partenariat stratégique avec la Chine. Pékin fait preuve d'habileté et de pragmatisme et érige Belgrade en Etat pivot de l'Europe du Sud-Est. Selon Barthélémy Courmont, l'objectif poursuivi est le suivant : « le projet BRI encourage

⁹³ Afrique-Asie (2017): Le chemin de fer de BTK est le couloir turc de la route de la soie vers l'Asie centrale, consultable au lien suivant : <http://www.afrique-asie.fr/le-chemin-de-fer-de-btk-est-le-couloir-turc-de-la-route-de-la-soie-vers-lasie-centrale/>.

⁹⁴ Kefalas, Alexia (2017): Les nouvelles routes de la Soie : le Pirée, un port chinois au cœur de l'Europe, Le Figaro, consultable au lien suivant : <http://premium.lefigaro.fr/conjoncture/2017/08/04/20002-20170804ARTFIG00237-les-nouvelles-routes-de-la-soie-le-piree-un-port-chinois-au-coeur-de-l-europe.php>.

la création d'un carrefour d'infrastructures dans les Balkans. Le projet d'autoroute Belgrade-Nis (Serbie)-Pristina (Kosovo)-Durrës (Albanie), dont le principe a été acté en 2015, complète ainsi efficacement les constructions de la voie ferrée Budapest-Belgrade, pour dessiner un axe reliant le port du Pirée à l'Europe Centrale et Orientale via la Macédoine (ARYM) et la Serbie »⁹⁵.

En troisième lieu, la Chine se positionne en Europe du Sud. L'intérêt de la Chine pour l'Europe du Sud a cru rapidement depuis 2012. En effet, en 2015, les investissements chinois y ont représenté plus de 40% du total investi au sein de l'UE, comparé à une moyenne de 7,2% entre 2000 et 2011. La Chine a massivement investi ces dernières années en Lombardie, la région de Milan. Les groupes COSCO et Qingdao ont acquis, en octobre 2016, 49.9% du terminal Savona-Vado. Un autre grand projet de terminal de conteneurs près de Venise a été initié par « l'Alliance des Cinq Ports » en Adriatique, financé par le gouvernement italien et par le gouvernement chinois et le Fonds de la Route de la Soie. Il convient également de signaler la prise de possession de Pirelli par ce même fond et la China National Chemical⁹⁶.



*la porte d'entrée
idéale pour
pénétrer le cœur
de l'UE.*



Comme le souligne Andrea Goldstein de l'université de Bocconi, « l'Italie est assez grande pour que les investissements aient du retentissement et pas assez puissante pour avoir les moyens de poser des limites. A l'échelle européenne, « le marché italien est plus grand et plus connecté que ceux du Portugal et de la Grèce où la Chine a également réalisé de nombreuses opérations. Bref, c'est la porte d'entrée idéale pour pénétrer le cœur de l'UE »⁹⁷. Dans ce contexte, Rome aspire à se positionner de manière optimale au sein du projet BRI. La ville de Venise, réanimant l'imaginaire de Marco Polo, doit être, avec le site industriel de Porto Maghera, le terminal maritime de la route de la Soie.

En France, le « Marseille International Fashion Center » (MIF 68), l'un des plus grands centres sino-européens du textile, entend s'inscrire en tant qu'étape privilégiée sur la nouvelle route de la Soie entre la Chine et l'Europe. En février 2018 a été inaugurée la première tranche de ce projet qui doit accueillir près d'une centaine de showrooms d'entreprises chinoises spécialisées dans le textile en gros. Le projet prévoit également une seconde tranche pour abriter fabricants et plates-formes de commerce électronique spécialisés dans le commerce entre la Chine et l'Europe⁹⁸. La France se veut prudente tout en n'aspirant pas à être prise de vitesse par des pays à l'instar de l'Italie ou de l'Espagne plus ouvertement réceptifs au projet BRI. Le président français en visite officielle en Chine début janvier 2018 soulignait : « ces routes ne peuvent pas être celles d'une nouvelle hégémonie qui transformerait ceux qu'elles traversent en vassaux »⁹⁹. Valorisant ses liens historiques et sa proximité géographique avec l'Afrique du Nord, la ville de Marseille aspire à se positionner en tant que hub majeur du projet BRI en Méditerranée. Cette ville n'est qu'à une heure de vol de la Tunisie, conférant à Tunis une possibilité d'arrimage à cette initiative.

La Chine s'est également montrée intéressée par des ports en Espagne et au Portugal. Via la reprise de Noatum Port en Espagne, le groupe Cosco chinois est en mesure de contrôler les terminaux pour conteneurs de Valence, de Bilbao et de l'arrière-pays de Madrid et de Saragosse.

⁹⁵ Courmont, Barthélémy (2018) : L'Europe du Sud-Est et les nouvelles routes de la Soie, dynamique sans retour ?, dans : Revue Diplomatique, 90, janvier-février 2018, p.48.

⁹⁶ PortSEurope (2017): China investment in Mediterranean ports, consultable au lien suivant : <http://www.portseurope.com/china-investment-in-mediterranean-ports/>.

⁹⁷ Gautheret, Jérôme (2017): Tentation chinoise, rêve italien, Le Monde, consultable au lien suivant : http://abonnes.lemonde.fr/international/article/2017/08/14/tentation-chinoise-reve-italien_5172225_3210.html?xtmc=chine_mediterranee&xtcr=25.

⁹⁸ Reuters (2018): Marseille, le nouveau hub européen du textile chinois, consultable au lien suivant : <https://fr.reuters.com/article/businessNews/idFRKBN1EX1L1-OFBBS>.

⁹⁹ Escobar, Pepe (2018): Pourquoi l'Europe a peur des nouvelles routes de la Soie, Réseau international, consultable au lien suivant : <https://reseauinternational.net/pourquoi-leurope-a-peur-des-nouvelles-routes-de-la-soie/>.

Des prises de participation dans les ports de Haïfa et d'Istanbul sont également à signaler. Comme la qualifient certains spécialistes, la stratégie d'investissement de la Chine dans ce domaine est une stratégie opportuniste de « picorage » (« cherry-picking » strategy)¹⁰⁰.

Suivant ces développements, les infrastructures portuaires, existantes et en projet, revêtent une importance stratégique pour Pékin, cette dernière contrôlant d'ores et déjà 10% de la capacité des terminaux portuaires européens. Comme le souligne le professeur hollandais d'économie maritime à l'Erasmus School of Economics de Rotterdam, « les plans chinois considèrent le bassin méditerranéen comme le cœur du système mondial. A partir de la Méditerranée, on alimente l'Europe, l'Afrique et l'Amérique du Nord »¹⁰¹.

Quant à l'Allemagne, première puissance économique d'Europe, elle entretient des relations étroites et privilégiées avec Pékin. Selon l'Office fédéral allemand de la statistique, la Chine s'est érigée, en 2016, au rang de premier partenaire commercial, devançant ainsi la France et les Etats-Unis. Les échanges commerciaux ont atteint, en 2016, 170 milliards d'euros. La Chine, compte tenu des inerties entravant Bruxelles, a opté pour une stratégie privilégiant les relations bilatérales, contournant ainsi les réticences et les blocages des institutions européennes. Dans le cadre de cette vision, l'Allemagne, compte tenu de son poids économique, est érigée en acteur central, au cœur du continent européen. Pragmatique, Pékin prend acte de la force de frappe industrielle de Berlin et renforce ses relations avec l'Allemagne afin d'irradier au sein du marché européen. La posture allemande soulève des interrogations en Europe et en Allemagne même : Berlin perçoit de plus en plus l'intérêt chinois pour ses entreprises stratégiques comme une manifestation de l'expansionnisme économique de Pékin. A titre illustratif, « le ministre allemand des affaires étrangères, Sigmar Gabriel, dans son allocution donnée le 30 août 2017 lors de la semaine des ambassadeurs à Paris, a encouragé la relance de l'unité européenne et souligné la menace que pouvait constituer la Chine pour celle-ci. Rappelant le cas de Taiwan, il a suggéré de suivre la voie « One China-One Europe » en déplorant même que les tactiques chinoises compromettent le consensus au sein de l'UE »¹⁰². La chancelière allemande a également appelé, lors de sa visite à Pékin en 2016, à plus de réciprocité dans l'accueil d'investisseurs étrangers en Chine.



Selon l'Office fédéral allemand de la statistique, la Chine s'est érigée, en 2016, au rang de premier partenaire commercial, devançant ainsi la France et les Etats-Unis.



L'orientation de l'Allemagne, conformément aux thèses géopolitiques classiques, sera déterminante quant aux équilibres économiques et géopolitiques en Europe et plus globalement au sein du continent eurasiatique. La Chine le réalise pleinement. Comme le souligne Barthélémy Courmont, « la collaboration potentielle entre l'Union Economique Eurasiatique et l'initiative des nouvelles routes de la Soie permettrait à la Chine et à la Russie d'harmoniser les connexions multilatérales et de déterminer à long terme des enjeux communs géopolitiques et stratégiques »¹⁰³. Afin d'entraver toute union du continent eurasiatique, hantise des puissances de la mer, les Etats-Unis et la Grande-Bretagne veilleront à ce que l'Allemagne ne converge pas vers ce potentiel rapprochement russo-chinois en mesure de bousculer les équilibres de force en Europe et à l'échelle mondiale. Entraver le projet BRI s'inscrit dans cette logique.

¹⁰⁰ Ameghini, Alessia (2017): China's Belt and Road: a game changer?, The Italian Institute for International Political Studies (ISPI), consultable au lien suivant : <http://www.ispionline.it/it/publicazione/chinas-belt-and-road-game-changer-16775>.

¹⁰¹ Rosnoble, Jean-François (2018): La Chine trace la route de la Soie en Méditerranée, Reuters, consultable au lien suivant : <https://fr.reuters.com/article/companyNews/idFRL8N1PY74P>.

¹⁰² Courmont, Barthélémy (2018) : L'Europe du Sud-Est et les nouvelles routes de la Soie, dynamique sans retour ?, dans : Revue Diplomatie, 90, janvier-février 2018, p.50.

¹⁰³ Courmont, Barthélémy (2018) : L'Europe du Sud-Est et les nouvelles routes de la Soie, dynamique sans retour ?, dans : Revue Diplomatie, 90, janvier-février 2018, p.51.

3.3. Les initiatives en Afrique

Compte tenu de la forte implantation chinoise en Afrique, le continent est au cœur du projet BRI. Premier partenaire commercial de l'Afrique, Pékin ambitionne d'atteindre le seuil des 400 milliards de dollars d'échanges commerciaux avec le continent à l'horizon 2020. En 2016, la Chine, dépassant la France, l'Italie et les Etats-Unis, se hisse au premier rang des investisseurs dans le continent avec un volume investi de 36,1 milliards de dollars. 10.000 entreprises chinoises sont implantées en Afrique, 90 % étant privées. Lors du sixième sommet du Forum sur la Coopération Sino-Africaine (FOCAC) tenu à Johannesburg en 2015, Xi Jinping annonce : « la Chine a décidé d'octroyer un total de 60 milliards de dollars d'aide financière incluant 5 milliards de prêts à taux zéro et 35 milliards de prêts à taux préférentiels »¹⁰⁴.

Selon un rapport publié en juin 2017 par le cabinet de conseil américain McKinsey intitulé « La danse des lions et des dragons »¹⁰⁵, « les entreprises chinoises peuvent significativement accroître leurs activités africaines, que ce soit dans les secteurs qu'elles occupent prioritairement aujourd'hui – les mines et les infrastructures – ou dans d'autres domaines tels que l'agriculture, la bancassurance, les télécoms, les transports et la logistique. Dans ce dernier cas, leurs revenus pourraient atteindre 440 milliards de dollars en 2025 »¹⁰⁶.

Le projet BRI vise à insuffler une nouvelle dimension, un nouvel élan, à la relation entre la Chine et l'Afrique. Certains analystes le perçoivent en tant que « qu'accélérateur de la ChinaAfrique ». Pékin change progressivement de paradigme et aspire à renouveler et à diversifier sa relation avec l'Afrique. Avec une classe moyenne estimée par la Banque Africaine de Développement (BAD) à 350 millions de consommateurs, le continent représente un réservoir de matières premières et de ressources énergétiques qu'il convient de sécuriser mais également un marché significatif pour les entreprises publiques et privées chinoises. Ainsi, tout en diversifiant son approvisionnement en matières premières stratégiques, la Chine ambitionne d'ériger l'Afrique en plateforme de production de produits vers l'Europe et dans une moindre mesure vers les Amériques : « la banque mondiale évalue à 86 millions le nombre d'emplois qui pourraient être ainsi créés par les entreprises chinoises en Afrique, dont une grande partie sera occupée par des Chinois »¹⁰⁷.

Il s'agit, du fait d'un accroissement du coût de la main d'œuvre chinoise, de délocaliser certaines activités en Afrique, transformant le continent en « usine de la Chine »¹⁰⁸. Pékin bénéficie ainsi des accords commerciaux préférentiels entre l'UE et certains pays africains : « On passe petit à petit d'un modèle fondé sur l'exploitation des matières premières à un modèle reposant sur l'utilisation des ressources humaines »¹⁰⁹.

Dans ce cadre, l'exemple de l'Ethiopie est édifiant. Pays de 100 millions d'habitants, géant africain aspirant à se positionner en hub industriel, l'Ethiopie occupe une place centrale dans la stratégie chinoise. 20 entreprises chinoises spécialisées dans le textile et l'électronique sont d'ores et déjà installées dans les zones économiques spéciales situées dans la périphérie de la capitale, Addis-Abeba. Par ailleurs, à 300 kilomètres de la capitale, Pékin a permis la construction, en juillet 2017, du plus grand parc industriel du pays d'une superficie de 1,3 millions de mètres carrés : le Hawassa Industrial Park essentiellement spécialisé dans l'industrie du textile et de l'habillement.

¹⁰⁴ Le Belzic, Sébastien (2015) : Ce qu'il faut retenir du sommet Chine – Afrique, Le Monde, consultable au lien suivant : http://www.lemonde.fr/afrique/article/2015/12/07/ce-qu-il-faut-retenir-du-sommet-chine-afrique_4826212_3212.html.

¹⁰⁵ Yuan Sun, Irene; Jayaram, Kartik & Kassiri, Omid (2017): Dance of the lions and dragons. How are Africa and China engaging, and how will the partnership evolve?, McKinsey&Company, consultable au lien suivant : <http://www.solidariteetprogres.org/IMG/pdf/dance-of-the-lions-and-dragons.pdf>.

¹⁰⁶ Le Belzic, Sébastien (2017): La relation Chine-Afrique entre croissance et dépendance, Le Monde, consultable au lien suivant : http://www.lemonde.fr/afrique/article/2017/11/13/la-relation-chine-afrique-entre-croissance-et-dependance_5214150_3212.html.

¹⁰⁷ Le Belzic, Sébastien (2018) : Ces marques chinoises qui débarquent en Afrique, Le Monde, consultable au lien suivant : http://www.lemonde.fr/afrique/article/2018/01/22/ces-marques-chinoises-qui-debarquent-en-afrique_5245298_3212.html.

¹⁰⁸ Le Belzic, Sébastien (2016) : L'Afrique pourrait devenir l'usine de la Chine, Le Monde, consultable au lien suivant : http://www.lemonde.fr/afrique/article/2016/10/05/l-afrique-pourrait-devenir-l-usine-de-la-chine_5008690_3212.html.

¹⁰⁹ Ibid.

Parallèlement, le projet BRI va permettre, en dynamisant les relations entre la Chine et l'Afrique, une pénétration renforcée des entreprises et des marques chinoises au sein du continent de plus en plus convoité par les grandes et moyennes puissances (Etats-Unis, Inde, Russie, Turquie, pays du Golfe, Brésil, pays européens, etc.). Le secteur privé chinois est de plus en plus impliqué en Afrique, finançant des projets estimés à 10 milliards de dollars. A la date du 2 février 2018, l'initiative chinoise des nouvelles routes de la Soie associe 5 pays africains : L'Ethiopie, l'Egypte, le Kenya, l'Afrique du Sud et plus récemment le Maroc.

Cette nouvelle vision portée par le projet BRI dicte la construction d'infrastructures d'envergures afin de fluidifier les échanges : « ces richesses humaines ou matérielles nécessitent cependant, pour être utilisées à bon escient, de consacrer des investissements massifs aux infrastructures. Ainsi, en janvier 2015, Pékin a signé un mémorandum avec l'Union Africaine pour constituer un réseau de transport commun entre les 54 pays du continent qui sera composé de lignes de chemin de fer, y compris à grande vitesse, d'aéroports, de routes et d'autoroutes. Ce plan est déjà engagé avec la signature d'un contrat de 13 milliards de dollars portant sur un réseau ferroviaire au Nigéria, de 3,8 milliards au Kenya, de 4 milliards en Ethiopie et de 5,6 milliards au Tchad. La Chine envisage également de construire des ports modernes à Dar es-Salaam (Tanzanie), à Maputo (Mozambique), à Libreville (Gabon), à Tema (Ghana) et à Dakar (Sénégal) »¹¹⁰.

4 milliards \$
pour relier l'Ethiopie à Djibouti

13 milliards \$
pour irriguer le Kenya d'un maillage de voies ferrées

A ce stade, le projet BRI, via la route maritime de la Soie et la construction d'infrastructures, semble privilégier l'Afrique de l'Est. Il s'appuie sur trois Etats : le Kenya, l'Ethiopie et Djibouti : « les ports, les voies ferrées et les routes sont largement financés par la Chine : 4 milliards de dollars pour relier l'Ethiopie à Djibouti, 13 milliards pour irriguer le Kenya d'un maillage de voies ferrées, etc. Plus de la moitié des investissements prévus par la Chine dans le cadre de cette nouvelle Route de la Soie iront à l'Afrique. Ce sont principalement les installations portuaires qui sont concernées. L'encerclement du continent par une dizaine de ports financés par la Chine correspond ainsi à cette « ceinture » évoquée par Pékin. 90 % des importations et des exportations africaines passent par la mer. Durban en Afrique du Sud et Port-Saïd en Egypte étant les deux plus importants ports de conteneurs du continent africain, il était indispensable de proposer d'autres portes d'entrée dans la corne de l'Afrique et en Afrique de l'Ouest et du Nord »¹¹¹. La prise de contrôle de ports stratégiques, initialement à visée commerciale, sera

très certainement complétée par un volet militaire, à l'instar de Djibouti. Comme le souligne Xavier Aurégan, « la base militaire djiboutienne serait ainsi le premier maillon d'une plus large couverture du continent permettant, à terme, le déploiement d'avions de combat, de forces spéciales et de troupes aéroportées »¹¹².

¹¹⁰ Galactéros, Caroline (2016): La Chine et la nouvelle route de la Soie : vers le plus grand empire de l'Histoire ?, dans : Revue Géopolitique.

¹¹¹ Le Belzic, Sébastien (2017) : L'Afrique au cœur de la nouvelle route de la Soie, Le Monde, consultable au lien suivant : http://abonnes.lemonde.fr/afrique/article/2017/04/24/l-afrique-au-c-ur-de-la-nouvelle-route-de-la-soie_5116739_3212.html.

¹¹² Aurégan, Xavier (2018) : Djibouti, porte d'entrée africaine des nouvelles routes de la Soie, dans : Revue Diplomatie, 90, janvier-février 2018, p.52.

Plus globalement, trois corridors semblent être envisagés par Pékin afin d'irradier dans toute la région d'Afrique de l'Est : « l'axe nord, de Djibouti à Djouba, dans le Sud-Soudan, est aujourd'hui le plus avancé. Les Chinois, très présents sur le port de Djibouti, sont partie prenante dans la construction et l'exploitation de la ligne ferroviaire jusqu'à Addis-Abeba. Un axe sud, ferroviaire et routier, depuis Dar Es Salam en Tanzanie devrait contourner le lac Victoria, remonter vers le Burundi et le Rwanda pour atteindre le Kivu en République Démocratique du Congo. Enfin, le corridor Nord, projet le plus ambitieux, englobant transport routier, ferroviaire, fluvial, et pipeline, vise à relier l'océan Indien aux pays enclavés, Ouganda, Burundi et Rwanda, par le port de Mombasa au Kenya. Il est très largement financé par la Chine avec notamment l'apport de 4,5 milliards de dollars par l'Exim Bank of China »¹¹³.

En Afrique de l'Est, Djibouti occupe une position stratégique le long de la composante maritime de la route de la Soie. Ce micro-Etat constitue la porte d'entrée, le point de départ des futurs corridors chinois vers l'Afrique de l'Est. En effet, « Pékin mise sur ce débouché maritime incontournable, au carrefour entre l'Afrique de l'Est, l'Asie, l'Europe et la péninsule Arabique, dans le cadre de son projet des nouvelles routes de la Soie »¹¹⁴. Comme le souligne Xavier Aurégan, « cette double vocation de hub commercial et stratégique ne peut s'incarner et se matérialiser qu'à travers les infrastructures manquant aux intégrations régionale et continentale. Point de départ d'un corridor est-africain qui reste à définir, Djibouti est le mieux placé pour devenir ce pivot logistique entre mondes arabe, africain et asiatique »¹¹⁵. A la faveur des investissements chinois, Djibouti poursuit une vision



Source : The Economist

destinée à le hisser au rang d'Etat pivot dans la région à l'image d'un Singapour ou d'un Dubai d'Afrique de l'Est : « Le holding China Merchant détient 23,5 % du principal port et 40 % de la future zone franche. Djibouti compte sur les Chinois pour asseoir ses ambitions. « Nous voulons être le hub logistique et industriel d'Afrique de l'Est, une plateforme de transbordement air et mer, avance le ministre. Le Singapour de la Corne de l'Afrique, glisse-t-il même, en souriant »¹¹⁶.

¹¹³ Cheyvialle, Anne (2017) : L'Afrique, terre de conquête des entreprises Chinoises, Le Figaro, consultable au lien suivant : <http://premium.lefigaro.fr/conjoncture/2017/01/17/20002-20170117ARTFIG00268-l-afrique-terre-de-conquete-des-entreprises-chinoises.php>.

¹¹⁴ Wuilbercq, Emeline (2017) : L'Ethiopie, nouvelle usine du monde, Le Monde, consultable au lien suivant : http://www.lemonde.fr/afrique/article/2017/08/11/l-ethiopie-nouvelle-usine-du-monde_5171211_3212.html.

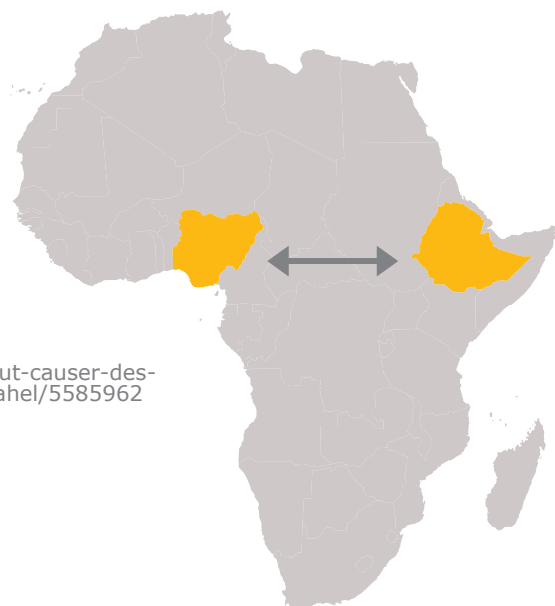
¹¹⁵ Aurégan, Xavier (2018) : Djibouti, porte d'entrée africaine des nouvelles routes de la Soie, dans : Revue Diplomatie, 90, janvier-février 2018, p.53.

¹¹⁶ « Les nouvelles routes de la soie : les Chinois sortent Djibouti des sables », Anne Cheyvialle, Le Figaro, 3 août 2018, <http://premium.lefigaro.fr/conjoncture/2017/08/03/20002-20170803ARTFIG00187-les-nouvelles-routes-de-la-soie-les-chinois-sortent-djibouti-des-sables.php>



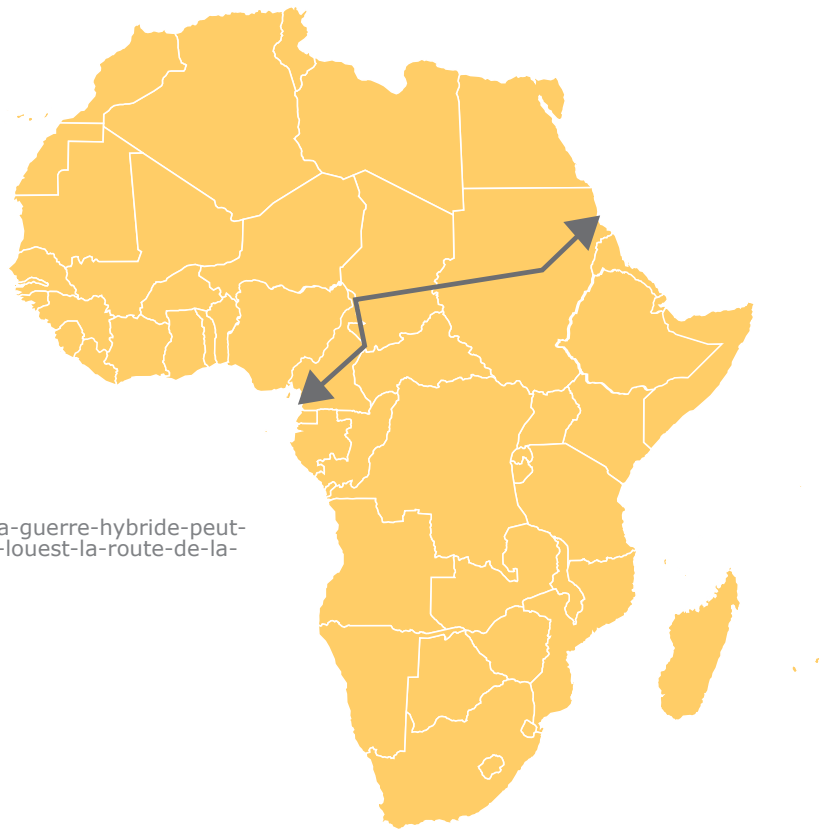
Source: <http://premium.lefigaro.fr/conjoncture/2017/08/03/20002-20170803ARTFIG00187-les-nouvelles-routes-de-la-soie-les-chinois-sortent-djibouti-des-sables.php>

Certaines sources évoquent la possibilité de conférer au projet BRI, suivant une logique horizontale, une dimension continentale via une route de la Soie terrestre dite « sahéenne » visant à connecter l’Afrique de l’Est, plus précisément l’Ethiopie, au Nigéria et à l’Afrique de l’Ouest. Le trajet le plus court initialement prévu consistait à construire des infrastructures passant par le Soudan du Sud, la République Centrafricaine (RCA), le Cameroun (région du Lac Tchad) pour rejoindre le Nigéria. La déstabilisation du Soudan du Sud et de la RCA entrave durablement ce projet.



Source : <https://www.mondialisation.ca/la-guerre-hybride-peut-causer-des-ravages-a-travers-lafrique-de-louest-la-route-de-la-soie-au-sahel/5585962>

L'exacerbation de la menace incarnée par Boko Haram et la déstabilisation du Darfour ont été perçues par la Chine comme des manœuvres dilatoires pilotées par les puissances occidentales afin de bloquer cette initiative d'envergure. Pragmatique, Pékin contourne les obstacles et conceptualise un trajet alternatif reliant Port-Soudan sur la mer Rouge à Douala au Cameroun en passant par le Tchad (projet CTS¹¹⁷) : « les Chinois semblent maintenant vouloir relier Port Soudan au port de Douala au Cameroun sur l'Atlantique au moyen d'un futur chemin de fer au Tchad. Il a été annoncé, à l'été 2014, que la Chine fournirait un financement de 2 milliards de dollars pour cette entreprise mais, depuis lors, très peu d'informations ont filtré sur ce projet »¹¹⁸. Parallèlement, pour un montant prévu de 11 milliards de dollars, Pékin ambitionne de construire trois routes de la Soie nigérianes, dont la principale reliant Lagos à Calabar le long de la côte atlantique. Moyennant une jonction entre Calabar et Douala, le Nigéria serait ainsi connecté à la route sahélienne CTS. Dans le cadre de cette manœuvre, le Tchad occupe une position centrale d'Etat pivot. Le verrou tchadien, à la croisée des ambitions des puissances occidentales au Sahel et de la Chine et dans une moindre mesure de la Russie se positionnant en RCA et au Soudan, se retrouve dans une situation délicate, exposé à des tensions ethniques, politiques et économiques intérieures. Il se voit ciblé.



Source : <https://www.mondialisation.ca/la-guerre-hybride-peut-causer-des-ravages-a-travers-lafrique-de-louest-la-route-de-la-soie-au-sahel/5585962>

A moyen terme, si cette voie sahélienne se matérialise, elle sera certainement connectée aux infrastructures d'Afrique de l'Est. La Tunisie pourrait d'ores et déjà, via un partenariat avec une Libye reconstruite, explorer la possibilité et les divers scénarios lui permettant de se connecter à cette voie horizontale en rejoignant N'Djamena au Tchad.

¹¹⁷ Projet Cameroun-Tchad-Soudan.

¹¹⁸ Korybko, Andrew (2017): La guerre hybride peut causer des ravages à travers l'Afrique de l'Ouest : la route de la Soie au Sahel, dans : *Oriental Review*, consultable au lien suivant : <https://www.mondialisation.ca/la-guerre-hybride-peut-causer-des-ravages-a-travers-lafrique-de-louest-la-route-de-la-soie-au-sahel/5585962>.

3.4. Les réticences et les obstacles

Le projet BRI, compte tenu de son envergure, soulève de nombreuses interrogations et appréhensions. De nombreux pays s'interrogent sur la soutenabilité du projet, sur les motivations chinoises et sur la réalité d'une relation win-win. Les motivations économiques masquent des ambitions géopolitiques et stratégiques. L'ampleur des investissements chinois répondant aux besoins impérieux de nombreux pays, notamment en termes d'infrastructures, paraît séduisante, d'autant plus qu'elle permet à des Etats de contourner les institutions traditionnelles d'aide au développement conditionnant prêts, dons, etc. à des réformes structurelles et à la bonne gouvernance. Attrayante, l'offre chinoise n'en est pas pour autant dénuée d'arrière pensées. Tout partenariat, y compris win-win, comprend nécessairement des contreparties. En effet, des taux d'intérêt élevés, des clauses contractuelles prohibitives et un manque de transparence sont parmi les inconvénients les plus évoqués à propos des financements chinois¹¹⁹. Certes, les taux d'intérêts élevés accompagnent la prise de risques que d'autres prêteurs n'ont pas accepté de courir.



De nombreux pays s'interrogent sur la soutenabilité du projet, sur les motivations chinoises et sur la réalité d'une relation win-win.



A titre illustratif, la Chine a accordé au Sri Lanka, dans le cadre de la construction d'un nouveau port, un prêt de 1,3 milliards de dollars alors que des banques multilatérales d'aide au développement ont refusé. La Chine finira par accepter de prendre des parts dans le projet alors même que le Sri Lanka a été dans l'incapacité d'en payer les intérêts. Dans le projet du port de Gwadar au Pakistan, un accord de partage de revenus prévoit que 91% des revenus générés iront à la Chine durant une période de 40 ans. Par ailleurs, le Pakistan est revenu sur sa demande d'inclure, dans le cadre du corridor économique Chine- Pakistan, la construction du barrage de Diamer Bhasha (14 milliards de dollars) au regard des conditions posées par Pékin comprenant, notamment, la cession de la propriété du projet à la Chine. Au Népal, un contrat pour la construction d'un projet de barrage à Budhi Gandak a connu un sort identique, le gouvernement népalais ayant accusé l'entreprise chinoise d'irrégularités financières et de manque de transparence. Parmi les clauses dans les accords de prêts accordés par la Chine figurent fréquemment l'obligation de recourir à des entreprises, à des fournitures, à des services et à de la main d'œuvre chinoise. Les procédures de passation de marché et de financement manquent souvent de transparence.

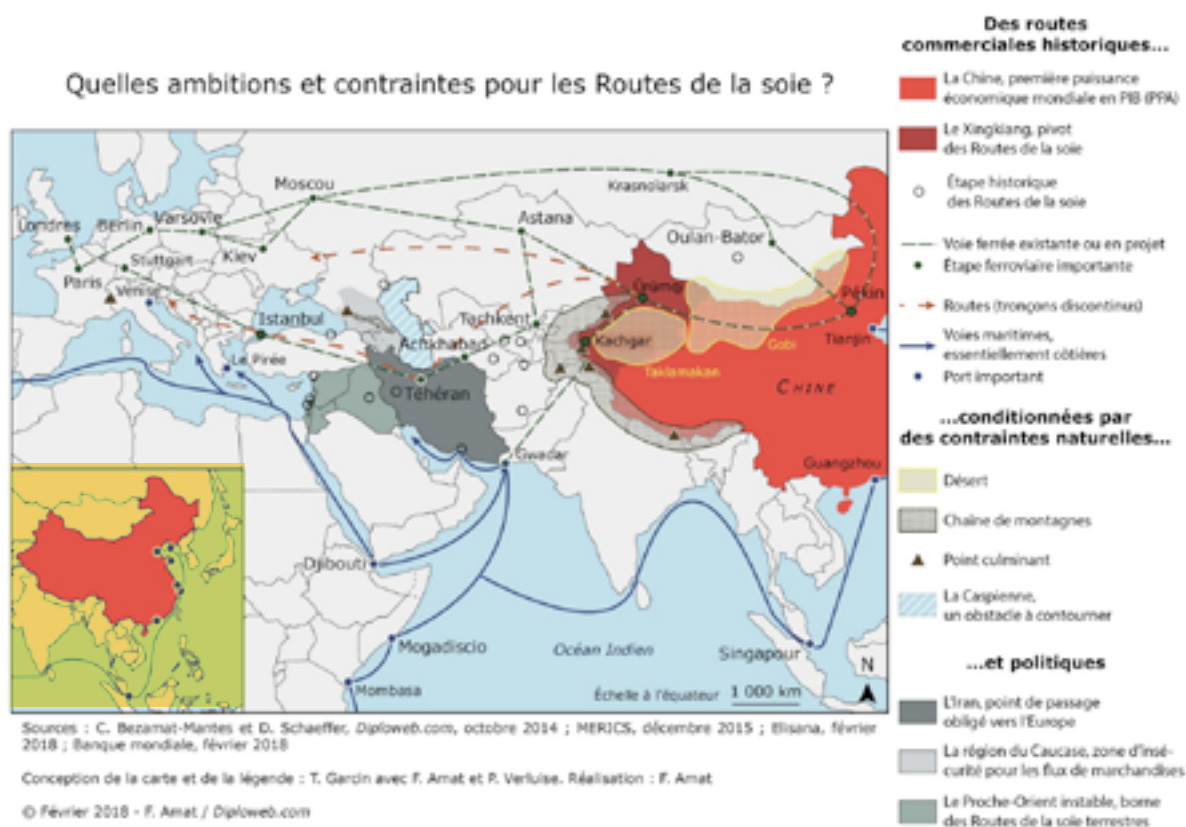
Il convient également de signaler que, le 26 décembre 2017, les autorités chinoises (la Commission Nationale pour le Développement et la Réforme) ont publié une réglementation visant à davantage contrôler les investissements des sociétés chinoises¹²⁰ à l'étranger. Ainsi, les autorités imposent un code de bonne conduite aux entreprises privées chinoises afin d'éviter les acquisitions risquées liées à des pays, à des régions et des secteurs sensibles.

¹¹⁹ Global Risks Insight (2018): China's Belt and Road Initiative: Regional Outlooks for 2018, consultable au lien suivant : <https://globalriskinsights.com/2018/01/chinas-belt-and-road-initiative-regional-outlooks-for-2018/>.

¹²⁰ Smith Freehills, Herbert (2018): China Promulgates New Regulations for Outbound Investment, Legal briefings, consultable au lien suivant : <https://www.herbertsmithfreehills.com/latest-thinking/china-promulgates-new-regulations-for-outbound-investment>.

Par ailleurs, de manière schématique et non exhaustive, il convient de mentionner certains obstacles susceptibles d'entraver la matérialisation du projet BRI :

- L'envergure du projet en elle-même est susceptible de poser problème, nécessitant des investissements financiers considérables s'inscrivant sur la longue durée. Cela suppose que la force de frappe économique chinoise se maintienne à long terme ;
- Sur le plan géographique, de nombreuses barrières naturelles se dressent le long de la route terrestre constituant autant d'obstacles à surmonter (chaînes de montagne, déserts, etc.) ;
- Les espaces traversés par les routes, notamment terrestres, sont très hétérogènes, marqués par une grande diversité ethnique, linguistique, religieuse, etc. et une primauté du facteur identitaire. Il conviendra pour Pékin d'être en mesure de gérer, voire de valoriser, cette diversité ;
- Les régions traversées, notamment l'Asie Centrale, le Moyen-Orient, etc. sont jalonnées de conflits de moyenne et haute intensité susceptibles de remettre en cause la faisabilité des projets, notamment des infrastructures, pipelines, gazoducs, etc. Les rivalités de puissance devront donc être intégrées dans l'équation de Pékin d'autant plus que les Etats pivots, à l'instar de l'Iran, de la Turquie et de la Russie, ont des ambitions pouvant entrer en collision avec celles de la Chine. Ces pays sont également susceptibles d'être déstabilisés ;
- Le terrorisme, la corruption, l'instabilité politique et la faiblesse de certains pays, le crime organisé transnational, etc. constituent autant de menaces qu'il conviendra de juguler. Une protection militaire des infrastructures s'avérera probablement nécessaire ;



Source : <https://www.diploweb.com/Le-chantier-tres-geopolitique-des-Routes-de-la-soie.html>.

- Outre la faisabilité et la soutenabilité financière des projets, il conviendra d'être en mesure d'assurer les charges inhérentes à leur entretien sur le long terme ;
- Pékin devra être en mesure d'insuffler une réelle cohérence d'ensemble au projet BRI afin de susciter les adhésions nécessaires. « Nous sommes en présence de réseaux complexes dont les logiques ne sont pas forcément complémentaires »¹²¹. L'ensemble des segments des différentes routes, centrés sur des Etats-puissances pivots, devront être complémentaires les uns des autres et enregistrer des gains économiques et stratégiques sur la longue durée afin de ne pas s'émanciper du projet et le remettre en cause ;
- Pour Pékin, il s'agira d'être en mesure de faire face à la contre manœuvre et aux stratégies dilatoires et subversives de puissances rivales, notamment les Etats-Unis, l'Inde, le Japon, etc. A titre illustratif, en mai 2017¹²², dans le sillage du premier sommet de la route de la Soie, l'Inde et le Japon dévoilent, lors d'une réunion de la Banque Africaine de Développement (BAD) tenue en Inde, un projet concurrent ou alternatif : le « corridor de la croissance Asie-Afrique surnommé « route de la liberté ». Comme le souligne Emmanuel Lincot, « l'Inde essaie de créer une alternative au projet chinois par une priorité donnée aux axes maritimes reliant l'Afrique au Pacifique. L'Inde est géographiquement au centre de ces échanges. Signe des temps : l'expression « Indo-pacifique » est de plus en plus employée pour désigner un espace où l'Inde prétend avoir une légitimité historique (...) Une stratégie de revers s'esquisse avec la création d'une base indienne aux Seychelles, mais aussi dans un rapprochement initié par New Delhi avec le Sultanat d'Oman et les monarchies du Golfe à l'Ouest, ainsi qu'avec Singapour et le Vietnam à l'Est »¹²³.

Parallèlement, à l'initiative des Etats-Unis, nous assistons, afin de contrer le projet BRI, à la réactivation du Quadrilateral Security Dialogue (Quads) regroupant les Etats-Unis, le Japon, l'Inde et l'Australie. En visite en Australie du 30 avril au 5 mai 2018, le président français Emmanuel Macron, soucieux de renforcer l'influence de la France dans l'espace indo-pacifique, a appelé à la mise en place d'un axe Paris-Delhi-Camberra. Il souligne dans le cadre d'une déclaration officielle : « ce nouvel axe est absolument essentiel pour la région et pour nos objectifs communs (...) Nous ne sommes pas naïfs : si nous voulons être vus et respectés par la Chine en tant que partenaires égaux, nous devons nous organiser »¹²⁴.

¹²² Déjà annoncé en 2016.

¹²³ IRIS (2018): Les enjeux stratégiques des routes de la Soie, Entretien avec Emmanuel Lincot, Asia Focus 71, IRIS, consultable au lien suivant : <http://www.iris-france.org/notes/les-enjeux-strategiques-des-routes-de-la-soie/>, p.6.

¹²⁴ Head, Mike (2018): Le président français appelle à un nouvel axe indo-pacifique contre la Chine, Mondialisation.ca, consultable au lien suivant : <https://www.mondialisation.ca/le-president-francais-appelle-a-un-nouvel-%e2%80%afaxe-%e2%80%af-indo-pacifique-contre-la-chine/5625435>.



PARTIE 2

**LES PAYS D'AFRIQUE DU NORD
ET LE PROJET BRI**

PARTIE 2

LES PAYS D'AFRIQUE DU NORD ET LE PROJET BRI



...en dépit de leur proximité aussi bien géographique que culturelle, les pays d'Afrique du Nord avancent en rang dispersé selon une logique en silos.



L'Afrique du Nord, espace à la charnière de l'Afrique, de l'Europe, du Moyen-Orient et de l'Asie, occupe une place centrale dans le projet BRI. Ce théâtre, à la date du mois de juillet 2017, représente un marché non intégré à fort potentiel de développement de 170 millions d'habitants.

Existe-t-il, pour autant, une entité géopolitique nord-africaine ? La réponse à cette interrogation aurait tendance à tendre vers la négative. Dans le cadre d'une mondialisation-régionalisation, certes remise en question mais dessinant les équilibres géoéconomiques à l'échelle planétaire, en dépit de leur proximité aussi bien géographique que culturelle, les pays d'Afrique du Nord avancent en rang dispersé selon une logique en silos. Les uns et les autres rivalisent suivant une trajectoire verticale, regardant au nord vers l'UE et au sud vers l'Afrique. L'Égypte penche vers le Moyen-Orient et la vallée du Nil alors que la Libye, la Tunisie, l'Algérie et le Maroc s'inscrivent dans une entité maghrébine (UMA : Union du Maghreb Arabe) paralysée principalement par la rivalité de puissance entre l'Algérie et le Maroc.

En effet, l'enlisement du projet de Grand Maghreb, entravé par des ambitions géopolitiques inconciliables et des conflits non surmontés, ouvre la voie à d'autres acteurs décidés à peser sur les équilibres stratégiques du théâtre maghrébin : forte présence des Etats-Unis avec des projets empiétant sur le champ d'influence traditionnel des pays européens de l'arc latin ; percée géopolitique de la Chine avec pour objectif de se positionner en acteur significatif en Méditerranée ; et retour affirmé de la Russie. A terme, une redéfinition de la carte des influences et des ambitions au Maghreb est à prévoir. Nul doute que le projet BRI y contribuera.

Le Maghreb se posant en non acteur dans sa propre région laisse flotter la conviction que les pays concernés se perçoivent comme la périphérie d'un centre qui se situe hors d'eux-mêmes et dont ils attendent la stratégie organisatrice, qu'il s'agisse de l'Europe, des Etats-Unis, de l'Afrique, du monde arabe ou de toute autre entité. La menace, dans ce contexte, est la dilapidation du Maghreb dans son essence géopolitique, c'est-à-dire la régression de l'entité politique et historique en simple contiguïté géographique dont la régulation géopolitique est subordonnée à l'initiative des puissances extérieures. La centralité maghrébine est aujourd'hui menacée.

Le trait dominant du Maghreb est que, sans être en guerre, il n'est pas en paix. Sur un fond de rivalité stratégique entre l'Algérie et le Maroc, des conflits interétatiques et intra étatiques ainsi que l'impact de l'extrémisme islamique entraînent une militarisation persistante et un état d'alerte antiterroriste permanent. La persistance du conflit saharien, les séquelles de la guerre civile algérienne, les disparités relativement au processus de transition démocratique et les revendications ethniques, créent un climat d'instabilité, sans déterminer à ce jour ni un règlement négocié entre les parties ni un compromis ménagé dans un cadre maghrébin ou arabe. Travaillé par ces forces centrifuges, cet espace ne parvient pas à trouver son point d'équilibre.

En effet, les visions des pays maghrébins sont dispersées et marquées par des tensions intérieures, des problèmes de stabilité, de modernité et de voisinage : ils ne se perçoivent pas à travers un ensemble régional stabilisé et demeurent otages de rivalités et de conflits gelés, larvés ou potentiels non encore surmontés. Une véritable myopie relativement aux menaces stratégiques globales caractérise les politiques de ces Etats. Prisonniers des schémas du passé, ils ne parviennent pas à s'élever à une vision commune et globale des enjeux sécuritaires. Chaque pays, en fonction de ses intérêts stratégiques, joue son propre jeu : les trajectoires stratégiques ne se complètent pas, elles se croisent, voire se neutralisent.

Ainsi, s'écartant de toute forme d'intégration économique et stratégique, chacun des cinq pays a rallié ou cherche à rallier un autre ensemble régional africain afin d'en tirer le meilleur parti au détriment du voisin. L'Égypte et la Libye sont membres du Marché Commun de l'Afrique Australe et Orientale (COMESA), zone de libre-échange créée en 1994 et regroupant 625 millions d'habitants. L'adhésion de la Tunisie devrait être prononcée au prochain sommet prévu pour les 18 et 19 avril 2018. L'adhésion du Maroc à la Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) créée en 1975, la plus dynamique et intégrée des régions africaines, a été reportée au cours de l'année 2018, dans l'attente des résultats de l'étude d'impact. La Tunisie vise à terme le même statut et obtient, le 20 novembre 2017, le statut de membre observateur au sein de l'organisation ouest-africaine. Le Maroc a signé, en juin 2017, une convention de prise de participation dans la Banque de Développement des États de l'Afrique Centrale BDEAC. Quant à l'Algérie, elle a opté pour un rapprochement avec la Communauté Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale (CEMAC), créée en 1994, à laquelle la relie la nouvelle route transsaharienne Alger-Lagos. Avec ce projet de route transsaharienne, dont l'achèvement est annoncé au cours de l'année 2018, l'Afrique du Nord se retrouvera dans une position plus confortable et attractive afin d'assurer le relais vers les marchés africains dans l'optique de la BRI et au-delà.



...les pays d'Afrique du Nord sont également dans le périmètre initial de la BRI en tant que pays méditerranéens et sont particulièrement concernés par l'axe maritime de l'initiative chinoise...



A l'instar de leur dimension africaine, les pays d'Afrique du Nord sont également dans le périmètre initial de la BRI en tant que pays méditerranéens et sont particulièrement concernés par l'axe maritime de l'initiative chinoise dont la destination finale est l'Europe du Sud. Comme signalé précédemment dans le cadre de la première partie de cette étude, le transport maritime, le raccourcissement des distances, les investissements dans les infrastructures de transport, énergétiques et de télécommunications, la création de forums de coopération sectorielle, la prise de contrôle de ports stratégiques dans le sillage de la logique du collier de perle chinois, etc. caractérisent la stratégie chinoise en Méditerranée. La diplomatie chinoise segmente la Méditerranée et ne la perçoit pas en un ensemble homogène : l'Afrique du Nord est intégrée dans le cadre des forums Chine-Afrique (FOCAC) et le China-Arab Cooperation Forum tandis que l'Europe du Sud fait l'objet d'une attention particulière. A ce titre, un mécanisme de coopération implique, prioritairement, six pays : Italie, Grèce, Portugal, Espagne, Chypre et Malte¹²⁵. Via l'organisation de divers forums avec ces pays portant sur l'agriculture, la coopération maritime globale, etc. Pékin pose les jalons indispensables à la matérialisation de la composante maritime de la route de la Soie en Méditerranée.

Comme le souligne Alice Ekman, « la coopération entre la Chine et ces pays européens, en premier lieu la Grèce, constituerait l'extension européenne de la route maritime selon les officiels chinois. L'objectif, selon le jargon officiel, est de créer un

¹²⁵ Pour aller plus loin, voir : Ekman, Alice (2018) : La Chine en Méditerranée : une présence émergente, IFRI-OCP, Notes de l'IFRI, p.7.

passage économique bleu Chine-Océan Indien-Afrique-Méditerranée »¹²⁶. Néanmoins, face à la réticence de ces pays, le cadre de coopération demeure informel. En effet, la prise de contrôle de ports stratégiques et l'investissement dans des câbles sous-marins offrent à Pékin un levier militaire via l'accueil de navires de la marine chinoise et des capacités de recueil de renseignement. La capacité pour Pékin d'évacuer, en cas de crise majeure, ses ressortissants est également significativement renforcée. Enfin, la présence accrue de la marine chinoise en Méditerranée permet à la Chine de peser sur les équilibres de force structurant ce théâtre, d'influer sur des crises, à l'instar de la guerre en Syrie, et de potentiellement dissuader toute déstabilisation militaire d'un Etat par des acteurs occidentaux hostiles aux intérêts chinois. « La Chine apparaît de plus en plus aux yeux de certains pays du bassin méditerranéen comme une source d'opportunité et une puissance alternative aux puissances traditionnellement installées dans la région »¹²⁷. Ainsi, à l'égard des pays méditerranéens les plus vulnérables, Pékin se présente, en mettant en relief les contraintes et les lacunes des cadres de coopération avec l'UE, en alternative via la promotion d'un modèle d'investissement et de développement économique plus attractif et adapté aux intérêts de ces pays.

Dans le cadre d'un renforcement du trafic commercial entre les deux pôles chinois et européen, finalité du projet BRI, les économies de la rive sud doivent s'insérer dans les chaînes de valeurs chinoises et européennes. Une complémentarité des besoins et des visions rapproche la Chine et les pays d'Afrique du Nord : Pékin aspire à sécuriser ses besoins en pétrole et en gaz tout en conquérant de nouveaux marchés pour résorber sa surproduction tandis que les pays d'Afrique du Nord enregistrent un besoin croissant en infrastructures et en investissements afin de soutenir leur croissance et leur développement économique. En 2016, le marché de la construction et des infrastructures en Afrique du Nord est évalué à 9 milliards de dollars. A titre illustratif, les réformes initiées en Tunisie et en Egypte afin de désenclaver les régions intérieures marginalisées alimentent un besoin croissant en infrastructures, créant ainsi une fenêtre d'opportunités pour Pékin.

Dans ce contexte, relativement aux infrastructures portuaires jalonnant la rive sud de la Méditerranée, trois projets étaient en compétition au début des années 2000 : celui de Tanger Med au Maroc, celui de Cherchell en Algérie et celui en eaux profondes prévu à Enfidha en Tunisie. Les travaux quant à la réalisation du port de Cherchell n'ont pas encore été entamés à la date de la rédaction de cette étude.¹²⁸ Dans le cadre de la vision chinoise pour la Méditerranée et le projet BRI, ce port est appelé à s'ériger en hub majeur de la projection économique chinoise. Comme le souligne Abigaël Vassalier, « this is a project worth 3.3 billion dollars whose aim is to build a key distribution centre for the Mediterranean Sea with a capacity of 6.5 million containers and 30 million tons of bulk cargo per year »¹²⁹. Le port en eaux profondes d'Enfidha en Tunisie est encore au stade de projet. Quant au Maroc, proactif, il a précédé l'initiative chinoise. Tanger Med, en activité depuis dix ans, est classé au 16ème rang mondial par la CNUCED. Une deuxième tranche, en construction depuis deux ans, triplera sa capacité actuelle qui passera de 3 à 9 millions de conteneurs traités.

La connectivité est au cœur du projet BRI. Ainsi, il n'est pas surprenant que les deux pays d'Afrique du Nord ayant formellement adhéré soient les mieux classés suivant deux indicateurs de connectivité, à savoir l'indice de connectivité des transports maritimes réguliers et l'indice de performance logistique.

L'Indice de connectivité des transports maritimes réguliers (LSCI) est établi à partir des cinq éléments rendant compte de la mise en service de porte-conteneurs par des compagnies de

¹²⁶ Ekman, Alice (2018) : La Chine en Méditerranée : une présence émergente, IFRI-OCP, Notes de l'IFRI, p.10.

¹²⁷ Ibid., p.21.

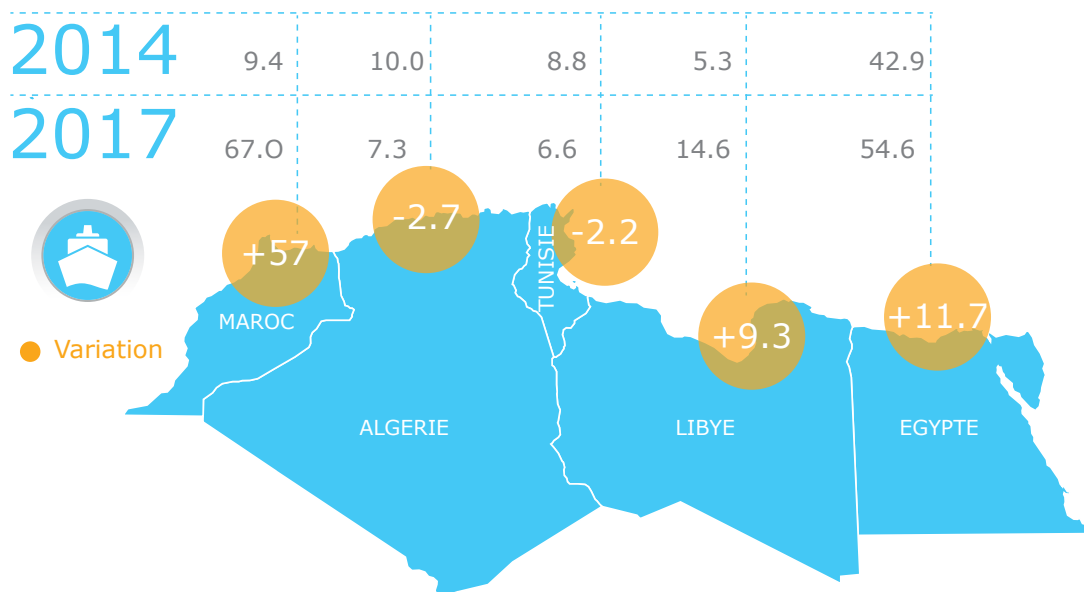
¹²⁸ Darras, Remy (2017) : Algérie : le port de Cherchell attend toujours son premier coup de pioche », Remy Darras, dans : Jeune Afrique, consultable au lien suivant : <http://www.jeuneafrique.com/mag/485172/economie/algerie-le-port-de-cherchell-attend-toujours-son-premier-coup-de-pioche/>.

¹²⁹ Doyon, Jérôme & Godement, François (eds.) (2017): China and the Mediterranean: open for business?, China Analysis, European Council On Foreign Relations, p.8.

transport maritime régulier dans les ports d'escale d'un pays. Il s'agit du nombre de navires, de leur capacité totale de charge de conteneurs, du nombre de compagnies assurant les services de transport en exploitant leurs propres navires, du nombre de services fournis et de la taille (en EVP) du plus grand navire mis en service.

Le tableau ci-dessous, représentant la variation de l'indice pour les cinq pays d'Afrique du Nord entre 2004 et 2017, est éloquent. Il convient de signaler que la Tunisie est classée en dernière position, derrière l'Algérie et la Libye. La percée du Maroc est significative.

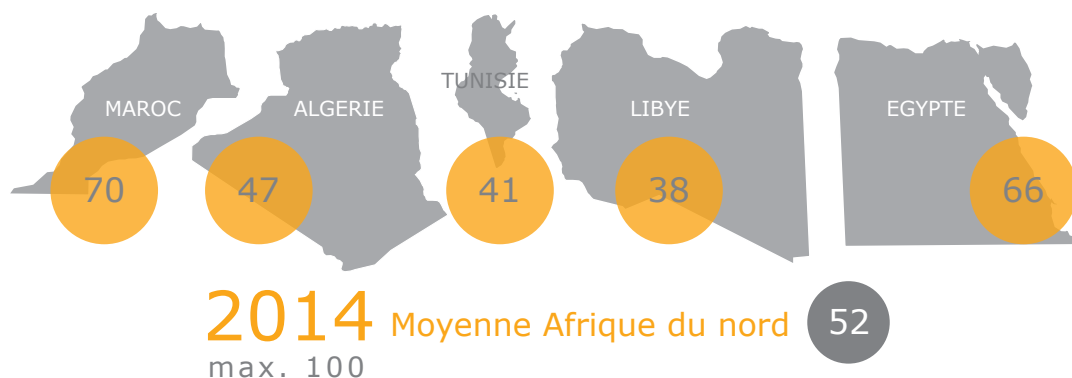
Tableau 1 : Indice de connectivité des transports maritimes



Source des données : CNUCED- UNCTADSTAT
http://unctadstat.unctad.org/wds/TableViewer/tableView.aspx?ReportId=92&IF_Language=fra

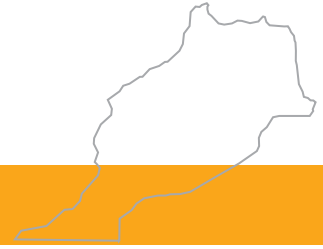
L'indice de performance logistique (LPI) compare quant à lui 160 pays suivant six facteurs : la capacité à suivre et à retrouver les envois ; la compétence et la qualité des services logistiques ; l'efficacité du processus de dédouanement ; la facilité d'obtention de prix compétitifs sur les expéditions ; la fréquence à laquelle les expéditions atteignent leur destinataire dans les délais fixés et la qualité de l'infrastructure commerciale et des transports.

Tableau 2 : Indice de performance logistique (max. 100)



Source des données : Observatoire de la Compétitivité Durable
<https://competitivite.ferdi.fr/indicateurs/indice-de-performance-logistique>

Au regard de ces éléments, le positionnement d'un Etat à l'égard du projet BRI est conditionné par divers facteurs ou prédispositions. Ces prédispositions peuvent être résumées en ces termes : une position géographique plus ou moins favorable, la convergence plus ou moins forte entre les orientations nationales en matière économique et les objectifs de l'initiative, l'existence d'une orientation et d'une vision stratégique à l'égard de l'Europe et de l'Afrique s'appuyant sur de solides infrastructures de transport et un degré de connectivité des transports maritimes significatif. Il n'y a pas, à priori, d'autre prérequis politique que celui de la volonté d'adhérer. Compte tenu de l'importance de la dimension géopolitique volontairement éclipsée, une convergence stratégique s'avère importante. L'existence préalable d'une expérience de coopération économique avec la Chine, même étroite, n'est pas déterminante. Dans le cadre des développements suivants, nous allons examiner, de manière non exhaustive, le positionnement de chacun des cinq pays d'Afrique du Nord en fonction de ces facteurs.



1. LE MAROC

Le Maroc occupe une position géographique stratégique. Etat bi-océanique, il est baigné par deux mers, l'océan Atlantique, l'ouvrant sur le grand large, et la mer Méditerranée. Il contrôle, en outre, l'une des voies maritimes les plus importantes au monde, le détroit de Gibraltar qui le sépare de la péninsule Ibérique en Europe distante de 13 Km. 100.000 navires transitent annuellement par ce passage hautement stratégique. En décembre 2015, lors du sommet sur la coopération sino-africaine (FOCAC) tenu à Johannesburg en Afrique du Sud, le souverain marocain déclarait : « le royaume pourrait jouer un rôle constructif dans le prolongement de la Route de la soie maritime, non seulement vers l'Europe atlantique, mais également et surtout vers les pays d'Afrique de l'ouest, avec lesquels le Maroc entretient des liens multidimensionnels »¹³⁰. Le Maroc se positionne ainsi en hub incontournable entre l'Europe et sa profondeur ouest-africaine. Par ailleurs, le Maroc jouit de la confiance des bailleurs de fonds et des investisseurs étrangers et se place à la 68ème place du classement « Doing business » 2017 de la Banque Mondiale.



Le royaume pourrait jouer un rôle constructif dans le prolongement de la Route de la soie maritime, non seulement vers l'Europe atlantique, mais également et surtout vers les pays d'Afrique de l'ouest...



Les orientations stratégiques marocaines adoptées à l'égard de l'UE, de l'Afrique, des Etats-Unis, des pays du Golfe, etc. lui confèrent des atouts le distinguant des autres pays d'Afrique du Nord afin de s'insérer, tout en en tirant le meilleur parti, au sein du projet BRI. La Chine serait ainsi en mesure de profiter des 55 accords de libre-échange, notamment avec l'UE et les Etats-Unis¹³¹. Avec l'Union Européenne et le « statut avancé » obtenu en 2008, le Maroc dispose d'un partenariat étendu et approfondi. Rabat s'attache à poursuivre le renforcement de ses relations avec l'UE en aspirant à s'imposer progressivement en hub commercial régional et en carrefour incontournable à la croisée de l'Europe, de l'Afrique, de l'Amérique Latine et de l'Asie. Le Maroc capitalise ainsi sur ses atouts de puissance continentale et de puissance maritime.

Valorisant son assise historique et sa profondeur stratégique, le Maroc a décidé, depuis les années 2000, de renforcer sa coopération avec l'Afrique, notamment l'Afrique de l'Ouest dans le cadre d'une dynamisation des relations Sud-Sud. La Cedeao constitue un marché de 350 millions d'habitants. Cette orientation traduit l'ambition marocaine de s'ériger en hub de la coopération interafricaine. Fort de ses atouts, notamment des liens historiques unissant le royaume à l'Afrique, le Maroc, à la croisée de l'Atlantique, de l'Europe et du Monde Arabe, se positionne comme voie privilégiée de pénétration vers le continent. Il capitalise ainsi sur ses relations étroites avec les Etats-Unis, l'UE et les pays du CCG, tout en surmontant les difficultés induites par le blocage de l'UMA. Selon l'étude de la Banque Africaine de Développement « Perspectives économiques en Afrique 2017 »¹³², le Maroc domine l'investissement interafricain avec 8 milliards de dollars d'investissements entre 2015 et 2016. En Côte d'Ivoire, il a d'ores et déjà dépassé la France. En 2016, l'Ethiopie est devenue le premier pays destinataire des investissements marocains du fait du méga projet d'usine de phosphate du groupe OCP dont le coût devrait avoisiner les 3 milliards de dollars¹³³.

¹³⁰ Menara (2017): Maroc-Chine: Mémorandum d'entente sur la Ceinture et la Route, consultable au lien suivant : <http://www.menara.ma/fr/actualite/C3%A9s/economie/2017/11/17/2307111-maroc-chine-m%C3%A9morandum-dentente-sur-la-ceinture-et-la-route.html>.

¹³¹ Cheyvialle, Anne (2017): Maroc, tête de pont entre la Chine et l'Afrique, Le Figaro, consultable au lien suivant : <http://premium.lefigaro.fr/social/2017/11/29/20011-20171129ARTFIG00342-maroc-tete-de-pont-entre-la-chine-et-l-afrique.php>.

¹³² AFDB (2017): Perspectives économiques en Afrique 2017, consultable au lien suivant : https://www.afdb.org/fileadmin/uploads/afdb/Documents/Publications/Perspectives_economiques_en_Afrique_2017.pdf.

Le Maroc consolide ainsi sa pénétration vers l'Afrique de l'Ouest en développant un axe Casablanca-Nouakchott-Dakar afin de renforcer ses relations avec l'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA), correspondant à un marché d'environ 70 millions d'habitants. Rabat est aujourd'hui le premier investisseur en Afrique de l'Ouest et le deuxième en Afrique après l'Afrique du Sud. Accompagnant cette orientation vers l'Afrique, Casablanca Finance City, cinq ans après son démarrage, s'est imposée en tant que premier hub financier africain, les trois premières banques marocaines étant implantées dans 25 pays africains. « Le nouveau corridor, qui remonte du Golfe de Guinée à la Mauritanie pour finir au Maroc est, en effet, une composante naturelle du commerce sino-africain et une plateforme vers l'Europe »¹³⁴.

En ce qui concerne les infrastructures de transport, le complexe portuaire Tanger Med, adossé à des plateformes industrielles regroupant les zones d'activités Tanger Free Zone, Tanger Automotive City, Renault Tanger Med, Tetouan Park et Tetouan Shore, constitue une pièce maîtresse dans l'insertion du Maroc au sein du projet BRI. Hichem Belmaachi souligne : « Pékin cherche des localisations géographiques qui ont du sens »¹³⁵. L'Agence Spéciale Tanger Méditerranée (TSMA), créée en 2002, a permis l'aménagement de la Zone Spéciale de Développement (ZSD) mise en place afin d'accompagner le projet. La concession des terminaux est quant à elle dévolue à des sociétés privées (Maersk et CMA-CGM ont remporté les plus importantes concessions), Tanger Med s'inscrivant dans une profonde réforme du système portuaire marocain. Si la concession des terminaux à conteneurs demeure au cœur du projet, l'originalité réside dans la création de cette ZSD favorisant la mise en place de zones d'activités intégrées et de zones franches logistique, commerciale et industrielle. Surpassant l'Egypte et l'Afrique du Sud dans le classement des Nations Unies, le Maroc occupe la 16ème place en matière de transport maritime. Comme le souligne Foued Brini, président de Tanger Med, « à l'horizon 2025, après l'ouverture d'un nouveau port, nous pourrions intégrer le top 20 mondial (...) Nous sommes connectés à plus de 170 ports et 70 pays »¹³⁶. La connectivité et les infrastructures, développées au Maroc, constituent un atout distinguant le Maroc à l'échelle nord-africaine au regard de Pékin.

La chronologie de l'adhésion du Maroc au projet BRI traduit une stratégie marocaine conceptualisée, pensée et pesée sur le court et le moyen-terme, évaluant les risques et les opportunités tout en s'inscrivant dans une vision et un objectif final : ériger le Maroc en Etat émergent dans sa région. En décembre 2015, lors du sommet Chine-Afrique tenu à Johannesburg, le souverain marocain saluait l'initiative du Président Xi Jinping en la qualifiant d'historique. Le 9 mars 2016, l'OCP Policy Center et le Shanghai Institute for International Studies organisent à Rabat une table ronde sur la thématique suivante : « Les défis et les opportunités économiques et stratégiques actuels de l'Afrique : visions croisées de la Chine et du Maroc ». Le 12 mai 2016, à l'occasion de la visite du roi du Maroc Mohamed VI en Chine, un Partenariat Stratégique entre Rabat et Pékin est scellé. 15 accords sont signés à cette occasion. Le sinologue et économiste, Thierry Pairault, écrivait dans un article universitaire en 2017 : « d'une manière générale, les quinze projets signés en mai 2016 à Pékin lors de la visite du roi Mohammed VI visent tous à profiter de la position commerciale stratégique du Maroc entre l'Europe et l'Afrique et à la développer, mais rêvent également de « booster » les investissements sino-marocains en Afrique et ce d'autant plus que le Maroc vient de réintégrer l'Union africaine »¹³⁷.

¹³³ Lachkar, Michel (2017): Chine-Afrique : le Maroc, nouvelle étape de « la Route de la soie », Géopolis, consultable au lien suivant : <http://geopolis.francetvinfo.fr/chine-afrique-le-maroc-nouvelle-etape-de-la-route-de-la-soie-170075>.

¹³⁴ « Le Belzic, Sébastien (2017): Le Maroc et les nouvelles routes de la Soie : la troisième voie, Le Monde, consultable au lien suivant : http://www.lemonde.fr/afrique/article/2017/12/04/le-maroc-et-les-nouvelles-routes-de-la-soie-la-troisieme-voie_5224379_3212.html.

¹³⁵ Crétois, Jules (2017): Le Maroc, nouveau point d'entrée de la route de la Soie chinoise en Afrique, Jeune Afrique, consultable au lien suivant : <http://www.jeuneafrique.com/494219/economie/le-maroc-nouveau-point-dentree-de-la-route-de-la-soie-chinoise-en-afrique/>.

¹³⁶ Chevialle, Anne (2017): Les grandes ambitions du port de Tanger, Le Figaro, consultable au lien suivant : <http://premium.lefigaro.fr/conjoncture/2017/11/29/20002-20171129ARTFIG00304-les-grandes-ambitions-du-port-de-tanger-med.php>.

Le 17 novembre 2017, un mémorandum d'entente est signé par les ministres des affaires étrangères des deux pays portant l'adhésion du Maroc à l'Initiative BRI. Pragmatique, réaliste, Rabat ajoute une nouvelle carte à son jeu dans le cadre d'un monde multipolaire ou polycentrique en gestation. Elle diminue sa dépendance à l'égard de l'UE tout en amplifiant sa marge de manœuvre et de négociation avec ce partenaire historique et privilégié. Au cours de l'année 2016, Othman El Ferdaous, Secrétaire d'Etat marocain à l'investissement, mentionnait, dans une tribune au sein du journal français *Le Monde* : « une quatrième route de la soie se dessine progressivement dans le prolongement de la péninsule ibérique vers l'Afrique atlantique puis le golfe de Guinée (...) Le corridor mauritanien, qui commence au sud du Maroc, est un segment critique de cette quatrième route de la soie (...) La plus grande gare routière d'Afrique à Laâyoune, prévue dans le modèle de développement des provinces du sud pour 7 milliards d'euros d'investissements, mettra les marchés d'Abidjan et de Lagos à la portée des conteneurs de Tanger Med »¹³⁸. Ainsi, le Maroc, dans le cadre du projet BRI, se positionnerait à la fois sur la route maritime et sur la voie terrestre, offrant de la prolonger de la péninsule Ibérique à la Cedeao en Afrique de l'Ouest. Si la route de la Soie sahélienne devant relier l'Ethiopie au Nigéria est mise en œuvre, une boucle terrestre relierait la Chine à l'Europe, au Maroc, à la Cedeao puis traverserait horizontalement le continent africain pour aboutir en Ethiopie, connectée à Djibouti, établissant ainsi une jonction avec la composante maritime. À ce stade, ces projets ne sont que des hypothèses.

Les 27 et 28 novembre 2017 est organisée à Marrakech la 2ème édition du Forum d'investissement Chine-Afrique dédié au secteur privé. De nombreux secteurs de collaboration sont identifiés : l'automobile, l'électronique, l'agriculture, le textile, les télécoms, les énergies renouvelables, l'immobilier, la finance, les infrastructures, les industries avancées, la technologie, etc. Le 9 décembre 2017, des accords portant sur deux projets économiques d'envergure sont signés : le projet phare de ville industrielle verte et connectée « Tanger Tech » et le projet d'un écosystème de transport électrique au Maroc devant être réalisé par le groupe chinois « BYD Auto Industry ». Ces projets révèlent un rééquilibrage de la Chine dans ses relations au Maghreb en faveur de Rabat et au détriment d'Alger.

Comme le souligne Fathallah Oualalou, « en mars 2017, la cité Mohamed VI Tanger Tech a été inaugurée. Elle doit être développée sur 2000 ha à Aïn Dalia au sud de Tanger par le groupe Haïte. Ce site abritera quelque 200 entreprises chinoises opérant dans la fabrication automobile, l'industrie aéronautique, l'information électrique, les textiles et la fabrication des machines. L'investissement attendu à terme atteindra 10 milliards de dollars avec à la clé la création de 100.000 emplois selon ses promoteurs, Haïte et BMCE Bank of Africa. Il s'agit là de la première concrétisation du partenariat stratégique conclu entre le Maroc et la Chine à l'occasion de la visite royale à Beijing en mai 2016 »¹³⁹. Cet investissement est le plus important jamais réalisé par la Chine sur le continent africain.

¹³⁷ Crétois, Jules (2017): Le Maroc, nouveau point d'entrée de la route de la Soie chinoise en Afrique, *Jeune Afrique*, consultable au lien suivant : <http://www.jeuneafrique.com/494219/economie/le-maroc-nouveau-point-dentree-de-la-route-de-la-soie-chinoise-en-afrique/>.

¹³⁸ El Ferdaous, Othman (2016): Le Maghreb assiste impuissant au déclin économique de l'Europe, *Le Monde*, consultable au lien suivant : http://www.lemonde.fr/afrique/article/2016/11/09/le-maghreb-assiste-impuissant-au-declin-economique-de-l-europe_5028007_3212.html.

¹³⁹ Oualalou, Fathallah (2018): La Chine et le monde arabe : du politique à l'économique à la ceinture et la route, *Dialogues Stratégiques*, OCP Policy Center-HEC Paris, Volume III, consultable au lien suivant : <http://www.ocppc.ma/publications/dialogues-strat%C3%A9giques-volume-iii>.



2. L'EGYPTE

Pays le plus peuplé d'Afrique du Nord avec 94,8 millions d'habitants, soit autant que les quatre autres pays réunis, l'Égypte, à l'image d'une courroie de transmission, organise la transition entre trois espaces aux particularités géopolitiques affirmées : le Maghreb, la vallée du Nil et le Moyen-Orient.



...l'Égypte, via le contrôle du Canal de Suez, occupe une position hautement stratégique dans le cadre du projet BRI.



Passage obligé de la route maritime de la Soie reliant l'Asie à l'Europe, établissant la jonction entre l'Océan indien, la Mer rouge et la Méditerranée, l'Égypte, via le contrôle du Canal de Suez, occupe une position hautement stratégique dans le cadre du projet BRI. Pays d'Afrique du Nord, Le Caire appartient également au théâtre moyen-oriental où aboutit l'un des corridors terrestres du projet BRI, accroissant ainsi son importance pour Pékin. La taille de son marché intérieur constitue également un atout.

L'Égypte est partie prenante d'une centaine d'accords bilatéraux d'investissements¹⁴⁰. Elle est membre du Marché Commun de l'Afrique Orientale et Australe (COMESA) et de la Grande Zone Arabe de Libre-Echange (GAFTA). La stratégie de développement de l'Égypte quant aux années 2016-2017, premières années de la stratégie « vision 2030 », énumère des mesures structurelles s'articulant autour de 3 axes, dont l'amélioration du climat des investissements et des affaires constitue un volet central¹⁴¹. En novembre 2016, l'Égypte a procédé à la libéralisation totale du régime de change de la livre égyptienne, générant une inflation de 30% et a conclu un accord avec le Fonds Monétaire International devant lui permettre de mobiliser, durant trois années, une partie des ressources financières indispensables à la relance de son économie (12 milliards de dollars). En contrepartie, l'Égypte

s'est engagée à mettre en œuvre un plan de réformes rigoureux déjà partiellement entré en vigueur. Dans ce cadre, il convient de souligner que la loi régissant les investissements a été adoptée une semaine avant la tenue à Pékin, les 14 et 15 mai 2017, du premier sommet des nouvelles routes de la Soie.

Les relations euro-égyptiennes sont fondées sur un accord d'association entré en vigueur en 2004. L'Union Européenne est le premier partenaire commercial de l'Égypte tant sur le plan des importations que des exportations. Elle constitue également la principale source d'investissements directs étrangers pour l'Égypte (60%). L'Égypte est le deuxième bénéficiaire de l'instrument européen de voisinage (IEV) après le Maroc¹⁴².

L'Égypte œuvre également activement à renforcer ses relations avec l'Afrique, entravées par la tentative d'assassinat de Hosni Moubarak en juin 1995 à Addis-Abeba. Selon divers experts, l'Égypte développe un intérêt croissant pour les régions d'Afrique de l'Est, compte tenu de l'importance du Nil et pour la bande sahélo-saharienne. Parallèlement, le Caire est situé à l'extrémité de deux axes routiers transafricains : l'axe Le Caire-Dakar, via Tripoli, Tunis, Alger, Rabat et Nouakchott et

¹⁴⁰ US Department of State, Bureau of Economic and Business Affairs (2017): 2017 Investment Climate Statements Report, consultable au lien suivant : <https://www.state.gov/e/eb/rls/othr/ics/2017/nea/269974.htm>.

¹⁴¹ Ministère de l'Économie et des Finances, France (2016): La stratégie de développement de l'Égypte pour 2016/17, consultable au lien suivant : https://www.tresor.economie.gouv.fr/Ressources/13893_la-strategie-de-developpement-de-legypte-pour-201617-.

¹⁴² France Diplomatie (2018): Relations avec l'Union européenne, consultable au lien suivant : <https://www.diplomatie.gouv.fr/fr/dossiers-pays/egypte/l-union-europeenne-et-l-egypte/>

l'axe Le Caire-Le Cap avec une discontinuité au Soudan. L'indice de connectivité des transports maritimes réguliers de l'Égypte est passé de 42,9 en 2004 à 54,6 en 2017, la situant au deuxième rang en Afrique du Nord après le Maroc affichant le meilleur indice en Afrique. Cette orientation constitue un facteur supplémentaire valorisant l'Égypte à l'égard du projet BRI.

Initiée en 1979, l'expérience chinoise des Zones Economiques Spéciales (ZES), en tant que matrice de développement de capacités industrielles, a rencontré un vif succès. En effet, la création de ZES, la plus célèbre étant celle de Shenzhen, a joué un rôle déterminant dans le cadre des premières réformes économiques chinoises. Face au succès rencontré, il incombait pour Pékin de dupliquer ce modèle en Chine et à l'étranger. En 2007, des projets pilotes ont été adoptés, dont sept en Afrique, notamment en Égypte et en Algérie¹⁴³. En 2010, six ZES étaient en construction alors que le projet en Algérie était suspendu du fait d'un changement inattendu de la législation algérienne relative aux investissements étrangers. En Égypte, les discussions entre les gouvernements chinois et égyptien ont été entamées dès 1994. Un accord a été signé quatre ans plus tard en 1998. La mise en œuvre a été ralentie compte tenu d'un raidissement des relations entre Pékin et Le Caire.

A présent, la coopération sino-égyptienne connaît un nouvel essor depuis l'accession au pouvoir du président Sissi. Trois sommets ont réuni les présidents des deux pays depuis 2014. Suite au soutien à peine voilé apporté par les États-Unis aux Frères musulmans et au président Morsi, l'Égypte, à la recherche d'alliances alternatives, a conclu avec la Chine « un accord de partenariat stratégique global » à l'occasion de la première visite du président Sissi en Chine en décembre 2014. Plusieurs accords de coopération économique ont été signés, notamment dans les secteurs de l'aérospatial et de l'énergie. Par ailleurs, la China Harbor Engineering Company Ltd entamait les démarches officielles afin de participer à la construction du nouveau nœud logistique devant être implanté le long du nouveau Canal de Suez. Les échanges universitaires devaient également être intensifiés.



Source : <http://www.ecodafrik.com/le-nouveau-canal-de-suez-pari-economique-et-politique/>

¹⁴³ Bräutigam, Deborah et al. (2011): African Shenzhen: China's special economic zones in Africa, Cambridge University Press.

Durant l'année 2015, le président égyptien se rend à nouveau en Chine en tant que seul chef d'Etat du Moyen-Orient, à l'occasion de la commémoration de la fin de la seconde guerre mondiale. Durant cette visite, des accords ont été conclus, comprenant la construction d'une centrale électrique, d'une ligne de chemin de fer électrique et un prêt de 100 millions de dollars à la Banque d'Egypte¹⁴⁴. Le président Xi Jinping s'est, à son tour, rendu en Egypte en janvier 2016, visite au cours de laquelle 21 accords ont été signés pour un montant de 15 milliards de dollars. Les présidents des deux pays ont convenu d'élargir leur coopération dans le cadre de la BRI¹⁴⁵ et de positionner l'Egypte en Etat pivot et en priorité régionale. En effet, la politique actuelle de l'Egypte dite du « Look East Policy » attire les investissements chinois, notamment dans les secteurs de l'énergie, des infrastructures, de l'agriculture et de la finance.

Porte d'entrée vers le Moyen-Orient, l'Afrique et la Méditerranée, Le Caire capitalise sur sa position géographique afin d'attirer ces investissements chinois. Dans le cadre d'une situation économique difficile, l'Egypte diversifie ses relations afin de s'affranchir de sa relation trop contraignante à l'égard des Etats-Unis et parie sur l'émergence de la puissance chinoise. Il s'agit, via le renforcement des relations avec Pékin et l'adhésion au projet BRI, de permettre à l'Egypte de relancer son économie. Le volume des échanges commerciaux entre l'Egypte et la Chine s'élevait d'ores et déjà à 11,3 milliards de dollars en 2016, érigeant l'Egypte au troisième rang des partenaires commerciaux de la Chine en Afrique. Aux côtés de l'Afrique du Sud, Le Caire est également membre de la BAII.

Contrôlant le Canal de Suez, véritable rente stratégique et financière, confrontée à des défis économiques et sociaux significatifs, l'Egypte a opté d'adhérer à l'initiative de la route de la Soie avec à la clef des projets qualifiés de pharaoniques, à l'instar de la Zone Economique de Suez et de la nouvelle capitale administrative implantée à 45 Km à l'Est du Caire : « l'entreprise China State Construction Engineering Corporation va construire et financer une partie importante de la nouvelle capitale administrative égyptienne. Un projet pharaonique estimé à 45 milliards de dollars sur 5 à 7 ans et qui comprend des bâtiments administratifs, le nouveau bureau du président et un nouvel aéroport. Le quartier atteindra une superficie supérieure à Singapour et le nouvel aéroport égyptien sera plus grand que celui de Heathrow à Londres ! »¹⁴⁶. En effet, suite au doublement du Canal de Suez, l'Egypte aspire, dans le cadre du projet BRI, à se positionner en plateforme de production attirant les investissements chinois via la création de zones de commerce et de production le long du canal. Pékin s'est engagé à y construire une zone industrielle regroupant plus de 200 usines¹⁴⁷. Il s'agit pour Pékin de créer un hub spécialisé dans le textile, pouvant être connecté à celui établi en Ethiopie, irradiant vers l'Afrique et la Méditerranée. Le tourisme est également valorisé entre les deux pays. Enfin, la lutte contre le terrorisme islamiste et l'extrémisme violent constitue une piste de collaboration rapprochant les deux pays.

¹⁴⁴ The Diplomat (2015): China, Egypt Consolidate Ties after Sissi Attendance at Military Parade , consultable au lien suivant : <https://thediplomat.com/2015/09/china-egypt-consolidate-ties-after-sisis-attendance-at-military-parade/>.

¹⁴⁵ China Daily (2016): China, Egypt agree to boost cooperation under Belt and Road Initiative, consultable au lien suivant : http://www.chinadaily.com.cn/world/2016xivisitmiddleeast/2016-01/22/content_23195839.htm.

¹⁴⁶ Le Belzic, Sébastien (2016) : Dans sa conquête de l'Afrique, Xi Jinping mise aussi sur l'Egypte, Le Monde, consultable au lien suivant : http://www.lemonde.fr/afrique/article/2016/01/18/dans-sa-conquete-de-l-afrique-xi-jinping-mise-aussi-sur-l-egypte_4848994_3212.html.

¹⁴⁷ Oualalou, Fathallah (2018): La Chine et le monde arabe : du politique à l'économique à la ceinture et la route, Dialogues Stratégiques, OCP Policy Center-HEC Paris, Volume III, consultable au lien suivant : <http://www.ocpc.ma/publications/dialogues-strat%C3%A9giques-volume-iii>.



3. L'ALGERIE

Des pays du Maghreb, l'Algérie a établi la relation de coopération la plus poussée avec la Chine matérialisée, le 11 décembre 2017, par le lancement du premier satellite algérien Alcomsat-1.



Alcomsat-1 est le sixième satellite algérien. Source : http://telquel.ma/2017/12/25/a-quoi-sert-alcomsat-1-sixieme-satellite-algerien_1574286

Ces relations commerciales, stratégiques et militaires ont été renforcées en 2014 et hissées du statut de partenariat stratégique, conclu en 2004, à un partenariat stratégique global. Néanmoins, à ce stade, tout semble indiquer que les autorités algériennes n'ont pas l'intention d'inclure la coopération avec la Chine dans le cadre du projet BRI. Cette coopération, à dominante économique axée sur le BTP, a été sous-tendue par des considérations politiques et idéologiques. La présence chinoise en Algérie n'a cessé de croître depuis la fin de la décennie noire du terrorisme au début des années 2000. Alger est le second partenaire commercial de la Chine en Afrique après le Nigéria. Elle s'est surtout concrétisée dans le secteur du bâtiment et des travaux publics où les entreprises d'Etat chinoises ont, grâce à de nombreux contrats, augmenté leur revenu annuel brut de 1 milliard de dollars en 2005 à 8 milliards de dollars en 2015¹⁴⁸.

Les premiers contrats concernaient des projets de logements sociaux, suivis par les contrats portant sur le nouvel aéroport d'Alger, le stade olympique d'Oran, les bâtiments du Ministère des Affaires Etrangères et de la Cour Constitutionnelle, l'extension du réseau de chemin de fer, la construction d'un aqueduc de 750 kilomètres vers Tamanrasset, de tronçons de l'autoroute Est-Ouest, sans omettre le projet du port de Cherchell, toujours à l'ordre du jour. Quant aux investissements en joint-venture, ceux-ci se sont de plus en plus diversifiés, allant d'investissements dans le secteur minier à la production de ciment, en passant par les chemins de fer, les industries pétrolières et la fabrication d'équipements. Toutefois, selon certains experts, « les sociétés chinoises, cherchant à tirer profit des opportunités d'investissement, auraient trouvé en Algérie tout sauf un chemin sans encombre ni complications »¹⁴⁹. La législation algérienne n'est toujours pas très favorable

¹⁴⁸ Calabrese, John (2017): Sino-Algerian Relations: On a Path to Realizing Their Full Potential? Middle East Institute, consultable au lien suivant : <http://www.mei.edu/content/map/sino-algerian-relations-path-realizing-their-full-potential>.

¹⁴⁹ Lachkar, Michel (2017): Chine-Afrique : le Maroc, nouvelle étape de « la Route de la soie », Géopolis, consultable au lien suivant : <http://geopolis.francetvinfo.fr/chine-afrique-le-maroc-nouvelle-etape-de-la-route-de-la-soie-170075>.

aux investissements.

La littérature spécialisée ainsi que les médias relèvent de multiples difficultés dans la réalisation de projets pilotés par des entreprises d'Etat chinoises en Algérie : des retards et des dépassements de coûts, des litiges inhérents à la méconnaissance de la langue française comme langue de travail, à la référence aux normes occidentales dans les contrats, à l'utilisation massive de main d'œuvre chinoise, à des problèmes fonciers, l'Algérie n'autorisant pas la possession de terres par des étrangers, etc.¹⁵⁰

Durant les années 2000, des efforts ont été entrepris pour ouvrir l'économie algérienne à l'international : accord d'association avec l'Union Européenne en 2005, adhésion à la Zone Arabe de Libre Echange en 2009 et négociations d'adhésion à l'Organisation Mondiale du Commerce. Ces efforts sont actuellement partiellement remis en cause par l'accélération des mesures à caractère protectionniste adoptées depuis 2015. Certains experts n'hésitent pas à évoquer la rémanence de l'orientation protectionniste caractérisant la période 1965-1988, correspondant à une stratégie de développement visant une autonomie politique et économique axée sur l'exportation et la valorisation des ressources en hydrocarbures. Dans le contexte présent, cet attachement à l'autonomie politique et économique se traduit par un taux d'endettement quasi nul et la disponibilité de réserves en devises, certes toujours confortables, mais s'épuisant progressivement. En effet, économie rentière, l'Algérie s'est toujours appuyée sur le développement de capacités de production nationales tournées vers le marché intérieur. Il est fort plausible que cette orientation justifie une certaine frilosité algérienne à l'égard du projet BRI.

Néanmoins, concurrencée par le rival marocain et confrontée à des difficultés économiques inédites du fait de la chute du cours du baril de pétrole, Alger se tourne vers le continent africain et sa profondeur sahélienne. A titre illustratif, lors de la réunion de la « Tripartite » de 2017 – réunion annuelle regroupant gouvernement, syndicats et patronat – une des revendications, portée à la fois par les syndicats et le patronat, convenait qu'Alger devait impérativement regarder vers le marché africain.



Alger se tourne vers le continent africain...



En inscrivant notre analyse dans une perspective à long terme, il incombe de mettre en relief le rôle central que pourrait jouer l'Algérie dans la connectivité entre les pays d'Afrique du Nord et les pays d'Afrique subsaharienne, notamment avec les pays enclavés à l'instar du Mali, du Niger, etc. La route transsaharienne, projet ambitieux initié durant les années 1960 afin de promouvoir

les échanges entre le Nord et le Sud du Sahara, devrait être achevée au cours de l'année 2018. La route, longue de 4600 km, vise à désenclaver environ 400 millions d'Africains répartis sur 6 millions de kilomètres carrés. Elle se compose d'un axe central Alger-Lagos assorti d'une branche tunisienne Tunis-Alger d'une part et d'un axe transversal Bamako-Niamey-N'Djamena. Ainsi, cette route relie Alger et Tunis à quatre capitales sub-sahariennes. L'Algérie est le premier contributeur avec un investissement estimé à 3 milliards de dollars, notamment quant au financement du tronçon de 1700 km sur son territoire¹⁵¹.

¹⁵⁰ « Le Belzic, Sébastien (2017): Le Maroc et les nouvelles routes de la Soie : la troisième voie, Le Monde, consultable au lien suivant : http://www.lemonde.fr/afrique/article/2017/12/04/le-maroc-et-les-nouvelles-routes-de-la-soie-la-troisieme-voie_5224379_3212.html.

¹⁵¹ Crétois, Jules (2017): Le Maroc, nouveau point d'entrée de la route de la Soie chinoise en Afrique, Jeune Afrique, consultable au lien suivant : <http://www.jeuneafrique.com/494219/economie/le-maroc-nouveau-point-dentree-de-la-route-de-la-soie-chinoise-en-afrique/>.

Fin janvier 2018, à la tribune de l'Union Africaine, le Premier ministre algérien, Ahmed Ouyahia déclarait : « s'agissant de l'autoroute transsaharienne, j'ai le plaisir de vous rapporter que son axe central est en voie d'achèvement puisque le tronçon entre Assamaka et Arlit, au Niger, est en cours de travaux après que son financement a été mobilisé grâce à un effort commun de l'Algérie et du Niger auprès de bailleurs de fonds extra-africains. Le reste de cette route entre Alger et Lagos est déjà entièrement bitumé. L'Algérie va également accompagner le Mali dans ses démarches auprès des bailleurs de fonds pour le financement de la branche malienne de l'autoroute transsaharienne. Le tronçon tchadien de cette infrastructure entre N'Djamena et la frontière nigérienne est en cours de travaux graduels sur des financements mobilisés hors du continent. Enfin, la branche tunisienne vers l'autoroute transsaharienne est déjà finalisée »¹⁵². Il convient également de souligner que l'axe Alger-Lagos est doublé d'un câble en fibre optique relié au réseau international destiné à alimenter et à désenclaver cette vaste zone du continent. Le tronçon en territoire algérien est d'ores et déjà achevé. Ces infrastructures renforçant la connectivité pourront être valorisées dans le cadre du projet BRI. Mohamed Larbi Ould Khelifa, Président de l'Assemblée Nationale algérienne souligne en décembre 2016 : « nous avons également lancé une initiative sur la construction d'une autoroute reliant plusieurs pays africains, un projet que l'Algérie et l'Afrique du Sud sont en train de concrétiser (...) J'ai noté que l'initiative « la Ceinture et la Route » est complémentaire avec ce projet et grâce à ce partage de volonté de rassembler les pays, la coopération sino-algérienne ira loin »¹⁵³.



Source : http://www.huffpostmaghreb.com/2017/01/15/transsaharienne-algerlagos_n_14180600.html

Le 31 janvier 2018, un groupe de travail algéro-chinois a été mis en place à Alger afin d'assurer le suivi des cinq projets industriels et d'infrastructure portuaire retenus parmi vingt projets dans le cadre de « l'accord de coopération sur le renforcement des capacités productives entre l'Algérie et la Chine ». Il s'agit d'un projet de production et de commercialisation de camions de faible tonnage assurant une intégration progressive de la Société Nationale des Véhicules Industriels de Rouiba (SNVI). Le deuxième projet porte sur la fabrication de terminaux de paiement électronique par l'Entreprise nationale des industries électroniques (ENIE) de Sidi Bel-Abbes en partenariat avec le chinois ZTE Corporation. Le troisième projet consiste à développer et à exploiter des gisements de marbre et de granit conjointement avec le groupe industriel public Manadjim El Djazair (MANAL), alors que le quatrième projet concerne l'exploitation et le développement des gisements de phosphate. En effet, un partenariat entre l'Algérie et la Chine devrait être conclu au cours de l'année 2018 afin de construire un pôle industriel dans la région Est du pays, visant à hisser la production algérienne de phosphate de 2 millions de tonnes à 10 millions de tonnes. Quant au cinquième projet, il porte sur le nouveau port du Centre d'El Hamdania (Cherchell)¹⁵⁴.

¹⁵³ Xinhua, Chen Junxia (2016) : Algérie : l'initiative la ceinture et la route aura des résultats positifs à moyen et long terme, consultable au lien suivant : <http://www.focac.org/fra/zxxx/t1421264.htm>.

¹⁵⁴ Algérie Presse Service (2018): Partenariat algéro-chinois dans 5 projets industriels et d'infrastructure portuaire, consultable au lien suivant : <http://www.aps.dz/economie/69205-partenariat-algero-chinois-dans-5-projets-industriels-et-d-infrastructure-portuaireFirefoxHTML/Shell/Open/Command>.

La Chine possède des intérêts stratégiques considérables en Algérie, justifiant une coopération renforcée, y compris sur le plan militaire. Toute déstabilisation de l'Algérie, à l'instar de la Libye, serait jugée inacceptable par Pékin.



Port algérien de Cherchell. Source : http://www.leconews.com/fr/actualites/nationale/investissement/port-de-cherchell-les-travaux-debuteront-prochainement-19-12-2016-179396_360.php

Comme le souligne un expert algérien appelant à renforcer les relations avec la Chine et à diversifier les horizons algériens, « l'Algérie n'a pas encore déprogrammé son tropisme vers l'Europe. Pourquoi toujours coller à l'Europe et ne pas créer une nouvelle dynamique avec l'Asie qui s'affirme de plus en plus comme le barycentre du monde (...) La route maritime de la Soie qui va vers Venise peut très bien faire un crochet vers l'Algérie. Qui ne tente rien n'a rien. Faisons-le ! »¹⁵⁵.

A ce stade, tout en n'ayant pas adhéré au projet BRI, l'Algérie entretient d'étroites relations économiques avec la Chine élevées au rang de partenariat stratégique global. Les récents projets industriels et d'infrastructure envisagés, conjugués à une ouverture croissante sur l'Afrique, sans porter le label BRI pour le moment, seront amenés à s'inscrire progressivement au sein de l'initiative chinoise. En ce sens, le 21 septembre 2017 depuis Pékin, le ministre algérien de l'Agriculture a incité les opérateurs économiques algériens à « saisir les opportunités offertes par le projet BRI, notamment à travers des investissements dans l'agriculture, l'industrie et les services »¹⁵⁶ afin de diversifier les échanges économiques avec la Chine.

¹⁵⁵ Chitour, Chems Eddine (2016): La Route de la Soie passe par l'Algérie, nos chances dépendent de notre ambition, L'Expression, consultable au lien suivant : http://www.lexpressiondz.com/chroniques/analyses_du_professeur_chitour/240524-nos-chances-dependent-de-notre-ambition.html.

¹⁵⁶ Forson, Viviane (2017) : Commerce : Alger en quête d'un partenariat équilibré avec la Chine, Le Point Afrique, consultable au lien suivant : http://afrique.lepoint.fr/economie/commerce-alger-en-quete-d-un-partenariat-equilibre-avec-la-chine-22-09-2017-2159082_2258.php.



4. LA LIBYE

L'attractivité de la Libye repose principalement sur l'importance de ses ressources en pétrole et en gaz et sur les opportunités qui découleront de la future reconstruction du pays. Selon des sources locales, citées par des médias italiens¹⁵⁷, une délégation chinoise a signé, en octobre 2016, des accords avec le gouvernement établi en Cyrénaïque sous influence du maréchal Khalifa Haftar pour un montant d'au moins 36 milliards de dollars. Ces accords portent sur la construction d'un nouvel aéroport et d'un nouveau port à Tobrouk, d'un hôpital, d'une université et d'une route de plus de 1000 kilomètres le long de la frontière avec l'Égypte jusqu'au Soudan. Cette orientation serait susceptible de bouleverser les équilibres de puissance et la carte politique au Maghreb et de précipiter une partition de la Libye suivant l'hypothèse géopolitique formulée par l'auteur de cette étude dans le cadre de la partie 2.1 « Les motivations géopolitiques », sous-partie « La dimension géopolitique du projet BRI : l'Afrique du Nord et la Méditerranée, jalons d'une vaste manœuvre ». Par ailleurs, selon Salah Hamdi, « des sources d'information de la région faisaient écho en 2016 d'une offre chinoise de déploiement de quelques 50.000 soldats pour libérer et protéger la Libye en contrepartie d'une concession pétrolière sur 25 ans avec 20 % des revenus pour l'Etat libyen »¹⁵⁸. Cette orientation ne nous paraît pas crédible. Néanmoins, la Chine pourrait appuyer la Russie dans le cadre d'une manœuvre conjointe visant à rétablir leur influence en Libye et plus globalement au sein d'une trajectoire reliant Cyrénaïque, Égypte, Tchad, RCA, Soudan vers l'Afrique de l'Est où la Chine développe de vastes infrastructures.

¹⁵⁷ Ciolli, Barbara (2017): Medio Oriente, la Cina si erge a leader della ricostruzione, Lettera 43, consultable au lien suivant : <http://www.lettera43.it/it/articoli/mondo/2017/10/29/medio-oriente-la-cina-si-erge-a-leader-della-ricostruzione/214865/>.

Libreidee (2016): La Cina ricostruirà la Libia: colossali investimenti a Tobruk consultable au lien suivant : <http://www.libreidee.org/2016/11/la-cina-ricostruira-la-libia-colossali-investimenti-a-tobruk/>.

Nena News (2016): LIBIA. La Cina fa pendere la bilancia verso Tobruk, consultable au lien suivant : <http://nena-news.it/libia-la-cina-fa-pendere-la-bilancia-verso-tobruk/>.

¹⁵⁸ Hamdi, Salah (2016): La Chine et le nouvel ordre eurasiatique : opportunités pour la Tunisie, Leaders, consultable au lien suivant : <http://www.leaders.com.tn/article/21249-la-chine-et-le-nouvel-ordre-eurasiatique-opportunités-pour-la-tunisie>.



5. LA TUNISIE

Au VIII^{ème} siècle avant J-C, Carthage, qui régnait sur la mer Méditerranée, entretenait déjà des relations commerciales avec la Chine. Ainsi, les relations entre la Tunisie et Pékin sont caractérisées par une riche histoire s'inscrivant dans les relations étroites entre le monde arabo-musulman et la Chine lors de l'antique route de la Soie. Dans le cadre de cette partie, il ne s'agit nullement de dresser le bilan des relations tuniso-chinoise mais d'esquisser les contours d'une relation renforcée entre la Tunisie et la Chine et de formuler des orientations stratégiques visant à insérer la Tunisie au sein du projet BRI.



La Tunisie est appelée à développer une diplomatie plus audacieuse



Aujourd'hui, la transition démocratique tunisienne est à la croisée des chemins. Depuis 7 ans, la Tunisie a marqué une percée décisive matérialisée par l'adoption d'une constitution consensuelle et la tenue d'élections démocratiques avant la fin de l'année 2014. Elle se prépare activement à la tenue d'élections municipales en mai 2018. Encore fragiles sur le plan intérieur, ces acquis sont directement menacés par des lignes de fracture et de vulnérabilité conjuguées à un environnement géopolitique en restructuration amplifiant ces vulnérabilités intérieures. La Tunisie, îlot démocratique, se distingue dans sa région.

La transition est gravement menacée par une économie fortement fragilisée, générant des troubles sociaux en mesure de déstabiliser le pays et de porter atteinte à son intégrité territoriale. Les lignes de fractures intérieures sont susceptibles d'être exploitées opportunément par des acteurs intérieurs et extérieurs poursuivant des agendas politiques, criminels, mafieux et terroristes aspirant à l'échec de la transition démocratique tunisienne.

La Tunisie, à la croisée de l'Afrique, de l'Europe et du Moyen-Orient, est idéalement située au cœur de la Méditerranée, contrôlant le canal de Sicile assurant la transition entre la Méditerranée Occidentale et la Méditerranée Orientale. Par voie de conséquence, elle occupe une position stratégique devant être valorisée dans le cadre d'une profonde restructuration des rapports de force à l'échelle planétaire et régionale.

Plus globalement, dans un monde fragmenté, dérégulé sur le plan stratégique, semi-chaotique, caractérisé par un retour des logiques de puissance générant une forte incertitude et une montée des tensions, y compris dans notre voisinage, la Tunisie est appelée à développer une diplomatie plus audacieuse en mesure de tirer le meilleur parti des reconfigurations en cours, de saisir les opportunités et de contrer les menaces. Fondée sur le réalisme et le pragmatisme, il s'agira de veiller à la conceptualisation d'une politique étrangère axée sur la défense des intérêts stratégiques nationaux. Cette diplomatie tunisienne devra favoriser l'anticipation des ruptures et permettre souplesse et agilité face à un contexte en évolution perpétuelle.

En effet, dans le contexte d'émergence d'un monde polycentrique, d'un éventuel collège des puissances, la Tunisie, tout en sauvegardant sa relation stratégique à l'Europe et aux Etats-Unis, devra veiller à se positionner au mieux au sein de cette nouvelle équation géopolitique. Il s'agira, dans le cadre d'une stratégie progressive de diversification, de tirer avantage, sur les plans sécuritaire et économique, de cette nouvelle architecture des puissances en gestation. Ainsi, sans heurter la garantie de sécurité occidentale, il conviendra d'élargir le spectre de coopération de la Tunisie à l'échelle planétaire en privilégiant la défense de l'intérêt national.

Suivant les recommandations de l'étude prospective menée par l'ITES (Institut Tunisien des Etudes Stratégiques), « La Tunisie en 2025 : un Etat émergent, résilient et réconcilié avec lui-même », la Tunisie démocratique et moderniste, ayant le statut de partenaire privilégié avec l'Union Européenne, devra œuvrer à s'ériger « en plateforme de production et d'innovation, véritable EuromedValley et Nearshore européen des industries et des services à forte valeur ajoutée ». Cette orientation devra être valorisée auprès de la Chine dans le cadre du projet BRI.

En matière d'infrastructures et de logistique, les indicateurs clefs, à savoir l'indice de connectivité du transport maritime régulier et l'indice de performance logistique (voir tableaux 1 et 2 plus haut) révèlent une faible connectivité du pays : « l'infrastructure et les services de base ont historiquement soutenu la croissance de l'économie tunisienne et largement participé à attirer les investisseurs, mais l'impact de leur contribution tend à diminuer. Le pays est confronté à l'accroissement de la pression concurrentielle de pays qui ont largement amélioré leurs réseaux d'infrastructures, tandis que ceux de la Tunisie ont vu leur qualité se détériorer sous le poids des difficultés politiques, économiques et sociales des dernières années.¹⁵⁹». Il convient toutefois de noter que le projet du Port en Eaux Profondes (PEP) et d'une zone d'activités économiques et logistiques s'étendant sur 1000 hectares à Enfidha a été récemment réactivé¹⁶⁰.

En prenant en compte l'ensemble de ces éléments et la montée en puissance de la Chine à l'échelle mondiale et régionale, la Tunisie devra s'atteler à renforcer ses relations avec l'Asie et plus précisément avec Pékin. La diplomatie tunisienne devra cultiver la multipolarité et développer une diplomatie économique offensive et agressive en mesure de doper ses échanges économiques tout en captant les investissements dans des conditions politiques et financières avantageuses, sauvegardant sa souveraineté nationale. En effet, en dépit de sa singularité et de sa spécificité dans la région du fait de son engagement sur la voie démocratique, Tunis n'a pas bénéficié d'un statut particulier à la hauteur de l'enjeu historique de la part de l'UE. A ce stade, le partenariat avec l'UE n'est pas en mesure d'offrir l'élan décisif apte à permettre à la Tunisie d'assurer sa sécurité, de relancer durablement son économie et d'assurer sur le long terme son ancrage démocratique.

Néanmoins, paradoxalement, en poussant plus en avant son intégration à l'Europe, notamment via une avancée sur le dossier de l'Aleca, la Tunisie renforcera sa marge de manœuvre et son attractivité à l'égard des partenaires clefs asiatiques, notamment la Chine, dans le cadre de relations triangulaires. Avec le déplacement du centre de gravité des rapports de puissance vers l'Asie-Pacifique, la Tunisie devra penser et conceptualiser une « grande stratégie » à l'égard de cette région, plus particulièrement à l'égard de la Chine. A cette fin, un Observatoire de l'Asie, impliquant secteur public, opérateurs privés et universitaires devra être institué avec un objectif prioritaire en termes stratégiques : comment se distinguer de nos concurrents et répondre aux intérêts majeurs de la Chine, du Japon et de la Corée du Sud. Cet impératif passe par une étude et une connaissance fine de « cet autre » en s'affranchissant de notre grille de lecture traditionnelle.

Relativement à la coopération avec la Chine, divers projets sont en cours de réalisation. A titre non exhaustif, il convient de mentionner : le projet du Groupe Chimique Tunisien (GCT) à Mdhila-Gafsa pour un montant de 360 millions de dinars, un hôpital universitaire à Sfax pour un montant de 120 millions de dinars, la rénovation de la maison des jeunes d'El Menzah 6 pour un montant de 10 millions de dinars, l'éclairage des principaux ports tunisiens via l'énergie solaire, la construction de 5 hôpitaux dans le Nord-Ouest du pays, la construction d'un centre culturel à Ben Arous, la signature, le 6 février 2018, d'un accord de partenariat pour l'édification d'une Académie Diplomatique¹⁶¹ avec un don de 72 millions de dinars, etc. Sur le plan de la coopération militaire,

¹⁵⁹ OCDE (2014): L'investissement en faveur de la montée en gamme de la Tunisie dans les chaînes de valeur mondiales, Version préliminaire, Division de l'Investissement, consultable au lien suivant : <http://www.aleca.tn/wp-content/uploads/2016/04/L-investissement-en-faveur-de-la-montee-CVM-nov-14.pdf>.

¹⁶⁰ Webmanager Center (2018) : Grands chantiers : Le projet du port en eau profonde d'Enfidha réactivé, consultable au lien suivant : <https://www.webmanagercenter.com/2018/01/28/415379/grands-chantiers-le-projet-du-port-en-eau-profonde-denfidha-reactive/>.

¹⁶¹ Cette académie est destinée à former les futurs diplomates tunisiens et des diplomates africains. Elle devrait être opérationnelle en 2020.

Pékin a appuyé la Tunisie dans le cadre de la lutte contre le terrorisme islamiste, préoccupation commune.

La 5ème édition du Forum « Tunisie-Chine : un partenariat pour l'avenir », organisée par l'Institut Arabe des Chefs d'Entreprises (IACE) à Tunis le 7 juillet 2017, a été consacrée à identifier des pistes de collaboration visant à renforcer les relations entre la Tunisie et la Chine. Le portail chinois du projet BRI s'en est fait l'écho sous le titre « la Tunisie peut trouver sa place sur la Ceinture et la Route »¹⁶². A cette occasion, trois conventions englobant une enveloppe de plus de 1.200 millions de dinars ont été signées, respectivement entre l'ICBC (Industrial and Commercial Bank of China) et le Groupe LOUKIL, l'ICBC et AMEN BANK et HUWAEI et SIAME (Société Industrielle d'Appareillage et de Matériels Electriques).

Toujours en juillet 2017, le ministre tunisien des Affaires étrangères a effectué une visite officielle en Chine au cours de laquelle il a renouvelé l'appui de la Tunisie au projet BRI tout en assurant la participation tunisienne aux projets s'inscrivant dans cette initiative¹⁶³. Lors de la réunion de la 9ème commission mixte tuniso-chinoise tenue à Tunis en février 2018, plusieurs accords dans les domaines du tourisme et de l'investissement dans les infrastructures et sur la création de l'Académie Diplomatique mentionnée plus haut ont été signés. Une coopération est également évoquée dans le cadre des NTIC. Au début du mois de février 2018, une délégation d'hommes d'affaires chinois s'est montrée intéressée par des projets d'investissement en Tunisie et a effectué une visite sur le site du pôle économique de Zarzis s'étendant sur une superficie de 1000 hectares¹⁶⁴. Pourtant, en dépit d'une hausse des IDE chinois enregistrés par l'Agence de Promotion de l'Investissement Extérieur tunisienne qui ont crû de 57% entre 2015 et 2016 pour atteindre 2,2 milliards de dinars (762,5 millions d'euros), la part chinoise au sein du total des IDE n'en demeure pas moins marginale en comparaison avec d'autres pays. Enfin, la Tunisie connaît un déficit commercial historique vis-à-vis de la Chine représentant, en 2017, 27,5% du déficit global du pays, soit une hausse de 15,8% par rapport à l'année 2016. La Tunisie importe principalement des biens d'équipement, dont 80% ont un contenu technologique moyen ou élevé¹⁶⁵. Elle exporte des produits Medium-Tech et Resource Based.

Enfin, selon PK Semler, un véritable grand jeu est en cours pour une prise de contrôle du port de Bizerte jugé hautement stratégique car idéalement situé au cœur de la Méditerranée, le long d'un câble stratégique sous-marin de fibre optique reliant les Etats-Unis, l'Europe, le Moyen-Orient et l'Asie. Dans le sillage de Djibouti, du Pirée et d'autres ports, il acquiert ainsi pour Pékin une centralité militaire, économique et stratégique quant au contrôle des flux de données transitant vers l'Asie. Dans ce contexte, Bizerte est convoité par Pékin et Washington, tous deux aspirant à s'y positionner afin d'en assurer le développement et la modernisation. Capitol Intelligence aurait eu accès à une lettre d'intention formulée par Yuanda Commercial Financial Investment Group formulant une offre chinoise visant à ériger Bizerte aux standards de port de troisième génération. Le troisième acteur, la France, ancienne puissance coloniale évincée de Bizerte, aspire à contrecarrer toute montée en puissance de ce port qui menacerait son hub commercial, Marseille. Enfin, contrôler Bizerte, c'est contrôler les flux de données entre l'Europe et l'Asie dans un contexte mondial où l'acquisition du renseignement stratégique constitue une priorité de sécurité nationale. Paris et Washington ne peuvent dès lors tolérer une prise de contrôle de ce port par Pékin¹⁶⁶.

162 French.China.Org.Cn (2017) : La Tunisie pourrait trouver sa place sur «la Ceinture et la Route», consultable au lien suivant : http://french.china.org.cn/foreign/txt/2017-07/08/content_41176273.htm.

163 Le Diplomate (2017): Nouvelles mesures pour attirer les investisseurs de la Chine : Vers un million de touristes chinois d'ici 2020, consultable au lien suivant : <https://www.lediplomate.tn/nouvelles-mesures-attirer-investisseurs-de-chine-vers-million-de-touristes-chinois-dici-2020/>.

164 Webdo (2018): Tunisie : Les Chinois s'intéressent au projet du pôle économique de Zarzis, consultable au lien suivant : <http://www.webdo.tn/2018/02/01/tunisie-chinois-sinteressent-projet-pole-economique-de-zarzis/>.

165 Pour aller plus loin, voir : IACE (2017): Tunisie-Chine : un partenariat d'avenir, Rapport de Travail, Tunis Forum 2017, consultable au lien suivant : <http://www.iace.tn/wp-content/uploads/2017/07/RapportdetravailTF2017.pdf>.

166 Pour aller plus loin, lire : Semler, Peter K. (2018): Great Game struggle for control of strategic port", Capitol Intelligence, consultable au lien suivant : <http://www.atimes.com/great-game-struggle-control-strategic-tunisian-port/>.

Dans ce contexte, deux conclusions liminaires s'imposent :

1. Les différentes orientations adoptées à l'égard de la Chine ne constituent pas une stratégie au service d'une vision et d'un projet global. Compte tenu de cette absence de cohérence, en se référant aux relations établies par le Maroc, l'Égypte et l'Algérie, la Tunisie accuse un retard préjudiciable qu'il convient de surmonter. Les relations ne s'inscrivent pas dans un cadre général à l'instar des accords de partenariat stratégique conclus par les autres pays d'Afrique du nord. Or, l'adhésion formelle au projet BRI passe par un accord cadre éminemment politique. Elle résulte d'une forte volonté politique portée par les chefs d'État et les rencontres au sommet revêtent, semble-t-il, une importance particulière ;

2. L'adhésion aussi bien du Maroc que de l'Égypte découle, certes, d'une volonté politique forte mais également de leur attractivité du fait de leur capacité à valoriser leurs atouts à l'égard du projet BRI. Pour la Tunisie, les performances insuffisantes en matière de connectivité, de logistique et d'infrastructures constituent de sérieux handicaps pour la montée en gamme dans les chaînes de valeur mondiales (CVM) et par conséquent pour une adhésion au projet BRI : « ces aspects sont particulièrement importants pour la Tunisie, marché de taille limitée, dont la stratégie d'attraction des IDE doit prendre en compte l'accès aux grands marchés étrangers à proximité. La performance des infrastructures physiques et des services qui y sont attachés est également un élément clé de l'intégration des entreprises aux CVM, permettant de connecter les producteurs aux marchés et de faciliter le commerce et l'investissement. Parmi eux, les services auxiliaires du transport et du commerce représentent presque un quart de toute la valeur ajoutée domestique des services dans les exportations manufacturières tunisiennes »¹⁶⁷.

Dans ce cadre, il convient d'identifier quelques pistes en mesure d'insuffler un nouvel élan aux relations tuniso-chinoises et de permettre, dans les meilleures conditions, l'insertion de la Tunisie au sein du projet BRI. Nous nous limiterons volontairement à des recommandations générales esquissant les contours d'une vision appelée à être conceptualisée puis déclinée en plan d'action par secteurs (diplomatie, économie, finance, culture, etc.). Ces recommandations ne constituent que des hypothèses et interrogations ayant pour vocation de soulever un débat et d'alimenter une réflexion plus approfondie quant à leur faisabilité.

Pistes de réflexion dont il conviendra d'examiner l'opportunité et la faisabilité :

- Constituer une commission interministérielle en charge d'évaluer les avantages et les inconvénients de l'insertion de la Tunisie au sein du projet BRI. La prudence, le pragmatisme, le réalisme et l'habileté doivent guider la démarche tunisienne. L'exemple du port d'Hambantota au Sri Lanka est emblématique. Empêtrées dans une crise financière et se retrouvant dans l'incapacité d'honorer leurs dettes, les autorités sri-lankaises ont été contraintes de céder ce port à la Chine pour une concession de 99 ans. C'était probablement l'objectif final recherché par Pékin dès le début. Comme le souligne Emmanuel Lincot, « nombre de spécialistes à partir des théories de Joseph Nye y voient l'illustration parfaite de ce qu'ils appellent le « Sharp power » ; une stratégie insidieuse que Chinois et Russes auraient en partage, et ayant recours à un spectre très large de moyens coercitifs visant à neutraliser l'adversaire. Cela ne nous interdit en rien la coopération et la négociation avec la Chine. Toutefois, celle-ci doit être mesurée et accompagnée d'une vigilance sans faille »¹⁶⁸ ; Cette cellule, constituée de spécialistes aguerris de la Chine, devra identifier les axes prioritaires à mettre en œuvre à court terme afin d'attirer les investissements chinois dans le cadre de ce projet en renforçant l'attractivité de la Tunisie. Il s'agit également d'insuffler de la cohérence aux politiques publiques à l'égard de la Chine et d'assurer une coordination de l'action gouvernementale en évitant la dispersion des efforts et les « doublons » ;

¹⁶⁷ OCDE (2014): L'investissement en faveur de la montée en gamme de la Tunisie dans les chaînes de valeur mondiales, Version préliminaire, Division de l'Investissement, consultable au lien suivant : <http://www.aleca.tn/wp-content/uploads/2016/04/L-investissement-en-faveur-de-la-montee-CVM-nov-14.pdf>.

¹⁶⁸ IRIS (2018): Les enjeux stratégiques des routes de la Soie, Entretien avec Emmanuel Lincot, Asia Focus 71, IRIS, consultable au lien suivant : <http://www.iris-france.org/notes/les-enjeux-strategiques-des-routes-de-la-soie/>, p.7.

- Organiser une visite d'Etat en Chine du Président de la République ou du Chef du Gouvernement;

- Examiner l'opportunité de se positionner en porte d'entrée de la Chine vers la Libye. Dans le cadre de la future reconstruction du pays et de l'aspiration de Pékin à retrouver une influence en Libye, des joint-ventures entre entreprises tunisiennes et chinoises pourraient-elles être établies ? La Tunisie offrirait sa connaissance du terrain et ses liens avec les personnalités, tribus et clans libyens influents. Les « réseaux » tunisiens devront être mis à contribution. La construction par la Chine d'une ZES (Zone Economique Spéciale) dans le sud du pays, non loin de la frontière libyenne, irait en ce sens ;

- Plus globalement, la Tunisie, au cœur de la Méditerranée, voisine de la Libye et de l'Algérie riches en ressources énergétiques et stratégiques, s'érige en plateforme idéale de projection vers ces pays et la profondeur sahélienne. Ce positionnement stratégique doit être valorisé auprès de Pékin dans le cadre d'une rivalité croissante avec les puissances occidentales. Sans heurter la garantie de sécurité occidentale, il s'agira, pour Tunis, d'élever son potentiel de négociation et d'amplifier sa marge de manœuvre. Dans ce cadre, il conviendra d'identifier les axes d'intérêts chinois en Tunisie, de partir des besoins exprimés par Pékin et de négocier au mieux des intérêts de la Tunisie en incluant les besoins de la Chine dans des « package de négociation » tenant compte prioritairement de nos intérêts stratégiques et économiques. A titre illustratif, si Pékin convoite le port de Zarzis, il s'agira pour les autorités tunisiennes d'inclure dans le développement de ce port d'autres investissements ciblant des projets prioritaires pour la Tunisie. La *realpolitik* et le pragmatisme devront guider la démarche tunisienne ;

- Il serait opportun de négocier avec la Chine l'ouverture d'un institut Confucius en Tunisie. Pékin y trouverait-elle un intérêt ? Le volet culturel doit être valorisé avec échanges universitaires, touristiques, culturels, rencontres entre chefs d'entreprises, apprentissage du Mandarin, etc. Les chefs d'entreprises tunisiens doivent être sensibilisés à la culture et à la pensée stratégique chinoise afin de surmonter les barrières culturelles et de négocier au mieux avec la partie chinoise. La méconnaissance de la Chine par les acteurs de la scène tunisienne doit être surmontée. Les décideurs publics et les élites économiques et politiques gagneraient à mettre en place de manière urgente un Think Tank axé sur l'Asie dans sa globalité. Le centre de gravité du monde s'est irrémédiablement déplacé vers l'Asie-pacifique : pouvons-nous demeurer en marge de cette dynamique structurante ? Une stratégie globale et cohérente à l'égard de ce théâtre doit être formalisée. Il n'en demeure pas moins que le projet chinois BRI devra être abordé lucidement et sereinement par les autorités tunisiennes, évaluer les attentes chinoises, peser le pour et le contre, négocier au mieux de nos intérêts stratégiques et économiques, etc. De rares spécialistes dans notre pays sont en mesure de répondre à ces enjeux. Ils doivent être mobilisés. En d'autres termes, la connaissance de la Chine constitue le point zéro de toute stratégie à l'égard de ce pays et plus globalement à l'égard de l'espace asiatique. Apprendre à travailler avec les Chinois et les Asiatiques en cernant leur pensée stratégique s'érige en impératif ;

- Dans le même ordre d'idée, afin de tester la recevabilité de nos initiatives et orientations stratégiques à l'égard de la Chine, une pépinière d'experts tunisiens sur la Chine et plus globalement l'Asie devra être progressivement constituée. En ce sens, la coopération universitaire devra être significativement renforcée avec l'inscription de doctorants tunisiens au sein des plus grandes universités chinoises, l'ouverture de MOOC (Massive Open online Courses) tuniso-chinois, etc.

- Intensifier et multiplier à tous les niveaux les rencontres et les échanges avec les autorités chinoises et les acteurs chinois dans leur globalité ;
- Dans le sillage des élections municipales de mai 2018 actant l'ancrage d'une démocratie locale en Tunisie, il serait opportun d'initier, sur le modèle français d'Open Bretagne Chine 2018, des jumelages entre villes et régions tunisiennes et chinoises insufflant un nouvel élan à la coopération entre la Tunisie et la Chine en surmontant les frilosités gouvernementales. Comme le souligne Emmanuel Lincot, « nous attendons souvent trop de nos seuls dirigeants et ambassades. Ces dernières sont saturées ou prudentes. Nous devons dès lors également privilégier d'autres relais, ceux de la société civile. C'est ce que j'appelle la démocratie participative au service de la diplomatie réelle »¹⁶⁹ ;
- Examiner la possibilité et l'opportunité d'axer la coopération avec la Chine sur des secteurs à haute valeur ajoutée s'inscrivant dans le cadre de la révolution numérique et digitale. La partie tunisienne pourrait réfléchir aux modalités élevant son attractivité afin d'être en mesure de proposer aux autorités chinoises de financer en Tunisie, dans le cadre de la « future route de la Soie digitale ou Digital Silk Road », des incubateurs de start-ups irradiant vers le Maghreb et l'Afrique. Notre capital de sympathie et la haute qualification de nos ingénieurs doivent être valorisés à l'égard de notre profondeur historique sahélienne dans le cadre d'une relation triangulaire avec Pékin ;
- Plus globalement, il conviendrait de valoriser notre positionnement à l'égard de l'Afrique auprès de Pékin. L'Europe étant la cible de la Chine, le marché à conquérir et l'Afrique les ressources convoitées, la Tunisie, au cœur de l'Afrique du Nord et de la Méditerranée, pourrait œuvrer à s'ériger en plateforme de services de soutien pour Pékin qui aura de plus en plus besoin de partenaires fiables ;
- Examiner les modalités d'implication de la Chine dans la réalisation des grands projets et des infrastructures routières, ferroviaires et maritimes visant à désenclaver les régions intérieures et à accroître l'indice de connectivité de la Tunisie, tout en relançant l'économie du pays. Il conviendra de sélectionner et de prioriser des projets s'inscrivant dans une vision à long terme ;
- Serait-il concevable et réalisable de construire, en partenariat avec la Chine, des centrales solaires d'envergure dans le Sahara tunisien alimentant en électricité verte le marché intérieur mais également les pays d'Europe du Sud, l'Allemagne et surtout les pays de la bande sahélo-saharienne. Tunis s'érigerait ainsi en hub d'énergie solaire tourné vers l'Europe et l'Afrique tout en assurant sa sécurité énergétique en diminuant sa dépendance à l'égard du gaz algérien ;
- A plus long terme, il conviendrait d'œuvrer à ériger la Tunisie en plateforme de production et d'innovation, véritable EuromedValley et Nearshore européen des industries et des services à forte valeur ajoutée. Est-ce réalisable ? A quelles conditions ? Compte tenu de l'impact de la révolution numérique et digitale en cours, Tunis devrait-elle se positionner en Hub digital et numérique à la croisée de l'Asie, de l'Europe et de l'Afrique ? La même stratégie pourrait être appliquée au secteur bancaire. Ainsi, elle se distinguerait des autres pays d'Afrique du Nord ;
- Afin de renforcer l'attractivité du site Tunisie, Tunis devrait réfléchir aux modalités de son insertion au sein du projet BRI suivant une vision à long terme, valorisant sa position géographique au centre d'une verticale Europe-Maghreb et Afrique. A ce stade d'évolution du projet BRI, il est possible de formuler une hypothèse de travail appelée à être développée ultérieurement en examinant sa faisabilité et son intérêt auprès de Pékin : la Tunisie, au cœur de la Méditerranée, devra renforcer ses relations avec l'Italie, terminus de la route maritime de la Soie. Conjointement avec la Libye (entité tuniso-libyenne), la Tunisie se positionnera

¹⁶⁹ IRIS (2018): Les enjeux stratégiques des routes de la Soie, Entretien avec Emmanuel Lincot, Asia Focus 71, IRIS, consultable au lien suivant : <http://www.iris-france.org/notes/les-enjeux-strategiques-des-routes-de-la-soie/>, p.12.

en Etat pivot établissant la jonction entre les pays d'Europe du Sud privilégiés par le projet BRI, à l'instar de l'Italie, et la route sahélienne de la Soie reliant l'Ethiopie ou le Soudan au Cameroun-Nigéria. La jonction s'établira depuis une route terrestre reliant la Tunisie à N'Djamena au Tchad en passant par le territoire libyen (cette route, à l'état de projet, constitue un tronçon de la route Tripoli-Le Cap s'étendant sur 10.808 Km). Cette route de la soie sahélienne pouvant être connectée aux différentes infrastructures d'Afrique de l'Est, la Tunisie permettrait la jonction entre l'Europe du Sud et l'Afrique de l'Est suivant une route terrestre africaine et la voie maritime transitant par le Canal de Suez. L'adhésion de la Tunisie à la COMESA élèvera l'attractivité du site Tunisie. La ligne maritime reliant le port de Radès à Qingdao en Chine pourrait constituer le premier jalon : « en réaction au lancement de cette nouvelle ligne, le Directeur du commerce extérieur au ministère tunisien du Commerce, Khaled Ben Abdallah, pense que la rentabilité de pareille ligne pourrait générer une plateforme commerciale triangulaire reliant la Chine, l'Afrique de l'Est et la Tunisie, d'où l'impératif d'une exploitation optimale de cette ligne maritime »¹⁷⁰.



Source: https://fr.wikipedia.org/wiki/R%C3%A9seau_des_routes_transafricaines

¹⁷⁰ Belhadj Ali, Amel (2017): Tunisie-Chine : la ligne maritime entre Radès et Qingdao rééquilibrerait les échanges commerciaux, Webmanagercenter, consultable au lien suivant : <https://www.webmanagercenter.com/2017/12/04/413294/tunisie-chine-la-ligne-maritime-entre-rades-et-qingdao-reequilibrerait-les-echanges-commerciaux/>



CONCLUSION

CONCLUSION



...l'objectif central poursuivi semble bien d'ordre politique et géopolitique...



Projet d'envergure planétaire aspirant à relier l'Asie, l'Europe et l'Afrique via un réseau multimodal d'infrastructures, le projet BRI n'est pas définitivement arrêté et est appelé à connaître de nombreux ajustements. Comme nous avons pu le constater dans le cadre de cette étude, les ressorts qui justifient ce projet d'envergure planétaire sont multiples, avoués et non avoués. Néanmoins, au-delà des visées économiques mises en avant par Pékin, l'objectif central poursuivi semble bien d'ordre politique et géopolitique : à l'image de la Chine antique, Pékin aspire à renforcer son influence sur son voisinage, les « marches de l'empire », première étape lui permettant, dans un second temps, d'assurer et de progressivement sécuriser sa montée en puissance à l'échelle planétaire, notamment au sein des espaces eurasiatique, méditerranéen et africain. Face à une Amérique sur le déclin et une Europe affaiblie, la Chine

impose sereinement sa vision d'une mondialisation renouvelée combinant habilement soft et hard power. Ainsi, derrière la projection de puissance économique, principalement matérialisée par la construction de vastes infrastructures, se dissimulent des ambitions géopolitiques et une projection de puissance impériale. Comme le souligne Emmanuel Lincot, « est à l'œuvre à travers les nouvelles routes de la soie un projet de société : rendre à la Chine son rang de grande puissance internationale. En cela, les nouvelles routes de la soie constituent un projet d'affirmation de puissance. Qualifions-la de « néo-impériale » dans le sens où la Chine veut clairement balayer du revers de la main l'humiliante parenthèse de ce siècle traumatisant qui, depuis les guerres de l'opium jusqu'à l'avènement du régime communiste, avait entraîné le pays dans un déclin mortel. Dans cet esprit, tenter de réduire au mieux la dépendance énergétique et agro-alimentaire donne aussi du sens au projet chinois des nouvelles routes de la soie »¹⁷¹.

Cette étude, analysant en détail les motivations géopolitiques, économiques et culturelles sous-tendant le projet BRI, s'est attachée, dans un second temps, à examiner la stratégie de la Chine envers l'Afrique du Nord puis le positionnement des différents pays de cet espace à l'égard du projet chinois. Comme nous avons pu le constater, les pays d'Afrique du Nord se sont avérés concernés à plusieurs titres. Les postures des différents pays d'Afrique du Nord vis-à-vis de l'Initiative BRI se sont révélées marquées par une forte différenciation, allant de l'adhésion pour le Maroc et l'Égypte, à une certaine frilosité de l'Algérie, partenaire pourtant central de la Chine, en passant par un relatif attentisme de la Tunisie.

Cette étude ne prétend pas à l'exhaustivité. En levant modestement le voile sur les contours de ce projet appelé à reconfigurer les rapports de puissance à l'échelle planétaire, elle invite politiques, chefs d'entreprise, universitaires, etc. à plonger dans les profondeurs de sa complexité, à en évaluer les avantages, les lacunes et les obstacles susceptibles de l'entraver et à en suivre les futurs développements. Le projet BRI soulève de nombreuses interrogations et diverses craintes selon les pays. Celles-ci sont développées dans le cadre de cette étude.

Enfin, l'auteur examine les ressorts de la relation tuniso-chinoise et propose des orientations stratégiques visant à inclure la Tunisie dans le projet BRI.

¹⁷¹ IRIS (2018): Les enjeux stratégiques des routes de la Soie, Entretien avec Emmanuel Lincot, Asia Focus 71, IRIS, consultable au lien suivant : <http://www.iris-france.org/notes/les-enjeux-strategiques-des-routes-de-la-soie/>, p.2.



L'AUTEUR

L'AUTEUR

Mehdi Taje

Mehdi Taje, est diplômé de l'Université Paris 2 Assas, de Paris V René-Descartes et du Collège de Défense de l'OTAN à Rome.

Expert en géopolitique et en méthodologies de la prospective et de l'anticipation, il enseigne ces disciplines au sein d'institutions académiques et militaires tunisiennes et étrangères. Son champ d'expertise se focalise sur la géopolitique du Maghreb, du Sahel africain et du théâtre méditerranéen et moyen-oriental. M. Taje dirige le cabinet de conseil Global Prospect Intelligence spécialisé dans l'analyse géopolitique et prospective et l'évaluation des risques et des opportunités. Il est également expert associé auprès du Centre 4S (Centre des Stratégies pour la Sécurité du Sahel Sahara), de l'ESCA (Institut de Recherche en Géopolitique et en Géoéconomie) à Rabat au Maroc et apporte son expertise auprès de gouvernements de l'espace sahélien. Il est membre du Collège des conseillers internationaux du CF2R (Centre Français de Recherche sur le Renseignement) et du bureau du Cavie Tunisie (Centre Africain de Veille et d'Intelligence Economique). Parallèlement, il a été jusqu'à mars 2012 et durant sept années expert auprès de l'Institut Tunisien des Etudes Stratégiques (ITES, Présidence de la République) et a représenté la Tunisie au sein du comité de pilotage du CEMRES (Centre euro-maghrébin de recherche et d'études stratégiques, Dialogue 5+5 au format défense). De janvier à juin 2010, M. Taje a été chargé des questions africaines et sahéliennes à l'Irsem (Institut de Recherche Stratégique de l'École Militaire de Paris). D'octobre 2015 à octobre 2017, M. Taje a dirigé le Département Politiques Publiques, Etudes Stratégiques et Prospectives à l'Institut Tunisien des Etudes Stratégiques (ITES), Présidence de la République.

Il a également apporté son expertise auprès de grands groupes industriels français et tunisiens. M. Taje assure régulièrement des interviews audio et télévisuelle auprès de médias maghrébins et internationaux. Enfin, il est l'auteur d'une monographie sur la géopolitique du théâtre sahélien (NDC Occasional Paper, n°19, décembre 2006), co-auteur des ouvrages « Le Maroc stratégique 2014 : ruptures et permanences d'un royaume en mouvement », « Menaces en Afrique du Nord et au Sahel et sécurité globale de l'Europe » et de nombreux articles balayant de larges champs géographiques (espace sahélien, Maghreb, Afrique, théâtre méditerranéen, terrorisme, Moyen-Orient, sécurité collective, prospective, etc.) au sein de revues françaises, tunisiennes, maghrébines, africaines et américaines.

A travers ses travaux sur le Maghreb, le Sahel, l'Afrique, la Méditerranée et le Moyen-Orient, M. Taje aspire à développer une nouvelle analyse de la conflictualité de ces espaces en s'appuyant sur l'approche systémique et géopolitique.

La publication a été écrite en collaboration avec Contre-Amiral (R) Tarek Faouzi El-Arbi.



BIBLIO GRAPHIE

BIBLIOGRAPHIE

AFDB (2017): Perspectives économiques en Afrique 2017, consultable au lien suivant : https://www.afdb.org/fileadmin/uploads/afdb/Documents/Publications/Perspectives_economiques_en_Afrique_2017.pdf.

Afep France (2018): One Belt, One road : les nouvelles routes de la prospérité ?, Flashs Eco, consultable au lien suivant : <http://www.afep.com/flashs-eco/one-belt-one-road-les-nouvelles-routes-de-la-prosperte/>.

Afrique-Asie (2017): Le chemin de fer de BTK est le couloir turc de la route de la soie vers l'Asie centrale, consultable au lien suivant : <http://www.afrique-asie.fr/le-chemin-de-fer-de-btk-est-le-couloir-turc-de-la-route-de-la-soie-vers-lasie-centrale/>.

Algérie Presse Service (2018): Partenariat algéro-chinois dans 5 projets industriels et d'infrastructure portuaire, consultable au lien suivant : <http://www.aps.dz/economie/69205-partenariat-algero-chinois-dans-5-projets-industriels-et-d-infrastructure-portuaire>FirefoxHTML/Shell/Open/Command.

Ameghini, Alessia (2017): China's Belt and Road: a game changer?, The Italian Institute for International Political Studies (ISPI), consultable au lien suivant : <http://www.ispionline.it/it/publicazione/chinas-belt-and-road-game-changer-16775>.

Aris, Stephen (2016): One Belt, One Road»: la nouvelle route de la soie, dans : Politique de sécurité: analyses du CSS, 195, éditeur: Christian Nünlist, Center for Security Studies, ETH Zürich, consultable au lien suivant : <http://www.css.ethz.ch/content/dam/ethz/special-interest/gess/cis/center-for-securities-studies/pdfs/CSSAnalyse195-FR.pdf>.

Aurégan, Xavier (2018) : Djibouti, porte d'entrée africaine des nouvelles routes de la Soie, dans : Revue Diplomatie, 90, janvier-février 2018.

Banque Delubac & CIE (2017): La Chine fait renaître la route de la Soie , Lettre de la Banque Delubac and CIE, 29, Octobre/Décembre 2017.

Belhadj Ali, Amel (2017): Tunisie-Chine : la ligne maritime entre Radès et Qingdao rééquilibrerait les échanges commerciaux, Webmanagercenter, consultable au lien suivant : <https://www.webmanagercenter.com/2017/12/04/413294/tunisie-chine-la-ligne-maritime-entre-rades-et-qingdao-reequilibrerait-les-echanges-commerciaux/>

Benner, Thorsten et al. (2018): Authoritarian Advance. Responding to China's Growing Political Influence in Europe, GPPi & MERICS, consultable au lien suivant : http://www.gppi.net/fileadmin/user_upload/media/pub/2018/Benner_MERICS_2018_Authoritarian_Advance.pdf.

Bierre, Christine (2017): La Nouvelle Route de la soie s'invite à Paris !, consultable au lien suivant : <http://www.solidariteetprogres.org/actualites-001/la-nouvelle-route-de-la-soie-s.html>.

Bondaz, Antoine (2015): Yidai Yilu : le corridor terrestre et la route maritime de la Soie de Xi Jinping, Note d'actualité 3/8, Observatoire de la Chine, Cycle 2015-2016, DGRIS.

Bougon, François (2017): La Chine se cartographie au centre du monde, Le Monde, consultable au lien suivant : http://abonnes.lemonde.fr/les-decodeurs/visuel/2017/02/20/la-chine-se-cartographie-comme-le-nombril-du-monde_5082283_4355770.html.

Bräutigam, Deborah et al. (2011): African Shenzhen: China's special economic zones in Africa, Cambridge University Press.

Calabrese, John (2017): Sino-Algerian Relations: On a Path to Realizing Their Full Potential? Middle East Institute, consultable au lien suivant : <http://www.mei.edu/content/map/sino-algerian-relations-path-realizing-their-full-potential>.

- Chancel, Claude (2018) : De la Chine impériale à la Chine impérialiste, dans : *Revue Conflits*, 16, janvier-mars 2018.
- Cheyvialle, Anne (2018) : Les nouvelles routes de la soie : les Chinois sortent Djibouti des sables, *Le Figaro*, consultable au lien suivant : <http://premium.lefigaro.fr/conjoncture/2017/08/03/20002-20170803ARTFIG00187-les-nouvelles-routes-de-la-soie-les-chinois-sortent-djibouti-des-sables.php>.
- Cheyvialle, Anne (2017) : L'Afrique, terre de conquête des entreprises Chinoises, *Le Figaro*, consultable au lien suivant : <http://premium.lefigaro.fr/conjoncture/2017/01/17/20002-20170117ARTFIG00268-l-afrique-terre-de-conquete-des-entreprises-chinoises.php>.
- Cheyvialle, Anne (2017) : Les grandes ambitions du port de Tanger, *Le Figaro*, consultable au lien suivant : <http://premium.lefigaro.fr/conjoncture/2017/11/29/20002-20171129ARTFIG00304-les-grandes-ambitions-du-port-de-tanger-med.php>.
- Cheyvialle, Anne (2017) : Maroc, tête de pont entre la Chine et l'Afrique, *Le Figaro*, consultable au lien suivant : <http://premium.lefigaro.fr/social/2017/11/29/20011-20171129ARTFIG00342-maroc-tete-de-pont-entre-la-chine-et-l-afrique.php>.
- ChinaDaily (2016) : China, EgyptagreetoboostcooperationunderBeltandRoadInitiative, consultable au lien suivant : http://www.chinadaily.com.cn/world/2016xivisitmiddleeast/2016-01/22/content_23195839.htm.
- Chitour, Chems Eddine (2016) : La Route de la Soie passe par l'Algérie, nos chances dépendent de notre ambition, *L'Expression*, consultable au lien suivant : http://www.lexpressiondz.com/chroniques/analyses_du_professeur_chitour/240524-nos-chances-dependent-de-notre-ambition.html.
- Ciulli, Barbara (2017) : Medio Oriente, la Cina si erge a leader della ricostruzione, *Lettera 43*, consultable au lien suivant : <http://www.lettera43.it/it/articoli/mondo/2017/10/29/medio-oriente-la-cina-si-erge-a-leader-della-ricostruzione/214865/>.
- Clerc-Renaud, Paul & Granier, Christophe (2017) : Lettre « La Chine Hors Les Murs », 19, CNCCEF, téléchargeable au lien suivant : https://www.cnccef.org/TPL_CODE/TPL_PUBLICATIONLISTE_INTERNET/46-publications.htm?MOTCLE=lettre+de+la+chine+hors+les+murs&DATE_DEBUT=&DATE_FIN=&ID_PUBLICATIONTYPE=&idf=46&optpl_publicationListeInternet=PUB_DATEDEPOT+desc&cptpl_publicationListeInternet=e917ff2e19a44ed25722&mptpl_publicationListeInternet=10&Fptpl_publicationListeInternet=Rechercher.
- Clerc-Renaud, Paul & Granier, Christophe (2017) : Lettre « la Chine hors les Murs », 20, CNCCEF, téléchargeable au lien suivant : https://www.cnccef.org/TPL_CODE/TPL_PUBLICATIONLISTE_INTERNET/46-publications.htm?MOTCLE=lettre+de+la+chine+hors+les+murs&DATE_DEBUT=&DATE_FIN=&ID_PUBLICATIONTYPE=&idf=46&optpl_publicationListeInternet=PUB_DATEDEPOT+desc&cptpl_publicationListeInternet=e917ff2e19a44ed25722&mptpl_publicationListeInternet=10&Fptpl_publicationListeInternet=Rechercher.
- Clerc-Renaud, Paul & Granier, Christophe (2017) : Lettre « la Chine hors les Murs », 21, CNCCEF, téléchargeable au lien suivant : https://www.cnccef.org/TPL_CODE/TPL_PUBLICATIONLISTE_INTERNET/46-publications.htm?MOTCLE=lettre+de+la+chine+hors+les+murs&DATE_DEBUT=&DATE_FIN=&ID_PUBLICATIONTYPE=&idf=46&optpl_publicationListeInternet=PUB_DATEDEPOT+desc&cptpl_publicationListeInternet=e917ff2e19a44ed25722&mptpl_publicationListeInternet=10&Fptpl_publicationListeInternet=Rechercher.
- Commission nationale du Développement et de la Réforme, Ministère des Affaires étrangères, Ministère du Commerce (2015) : Construire ensemble la Ceinture économique de la Route de la Soie et la Route de la Soie Maritime du XXI^e siècle–Perspectives et actions, consultable au lien suivant : <http://www.fmprc.gov.cn/fra/zxxx/t1251984.shtm>.
- Crétois, Jules (2017) : Le Maroc, nouveau point d'entrée de la route de la Soie chinoise en Afrique, *Jeune Afrique*, consultable au lien suivant : <http://www.jeuneafrique.com/494219/economie/le-maroc-nouveau-point-dentree-de-la-route-de-la-soie-chinoise-en-afrique/>.
- Courmont, Barthélémy (2018) : L'Europe du Sud-Est et les nouvelles routes de la Soie, dynamique sans retour ?, dans : *Revue Diplomatie*, 90, janvier-février 2018.
- Courmont, Barthélemy (2012) : Le soft power chinois : entre stratégie d'influence et affirmation de puissance, dans : *Revue d'études comparatives Est-Ouest*, 43(1), 2012, pp. 287-309. Consultable au lien suivant : <https://www.cairn.info/revue-revue-d-etudes-comparatives-est-ouest1-2012-1-page-287.htm>.

Cristea, Roxana (2017): Tribulations chinoises en Méditerranée, dans : Sécurité Globale, 11, mars 2017, consultable au lien suivant : <https://www.geostrategia.fr/tribulations-chinoises-en-mediterranee/>.

Darras, Remy (2017) : Algérie : le port de Cherchell attend toujours son premier coup de pioche », Remy Darras, dans : Jeune Afrique, consultable au lien suivant : <http://www.jeuneafrique.com/mag/485172/economie/algerie-le-port-de-cherchell-attend-toujours-son-premier-coup-de-pioche/>.

Desclèves, Emmanuel (2016): Les nouvelles routes de la Soie du XXIème siècle, dans : Revue Défense Nationale, Tribune 847.

De Vergès, Marie (2018) : L'offensive de charme de Pékin en Europe central et orientale, Le Monde, consultable au lien suivant : http://www.lemonde.fr/economie/article/2018/01/18/l-offensive-de-charme-de-pekin-en-europe-centrale-et-orientale_5243492_3234.html.

Doyon, Jérôme & Godement, François (eds.) (2017): China and the Mediterranean: open for business?, China Analysis, European Council On Foreign Relations.

Ekman, Alice (2018) : La Chine en Méditerranée : une présence émergente, IFRI-OCP, Notes de l'IFRI.

El Ferdaous, Othman (2016): Le Maghreb assiste impuissant au déclin économique de l'Europe, Le Monde, consultable au lien suivant : http://www.lemonde.fr/afrique/article/2016/11/09/le-maghreb-assiste-impuissant-au-declin-economique-de-l-europe_5028007_3212.html.

Escobar, Pepe (2018): Pourquoi l'Europe a peur des nouvelles routes de la Soie, Réseau international, consultable au lien suivant : <https://reseauinternational.net/pourquoi-leurope-a-peur-des-nouvelles-routes-de-la-soie/>.

Falletti, Sébastien (2017) : Chine : Et maintenant, l'autoroute de la Soie..., Le Point, 2343, consultable au lien suivant : http://www.lepoint.fr/monde/et-maintenant-l-autoroute-de-la-soie-03-08-2017-2147759_24.php.

Falletti, Sébastien (2017): Sur la base de Guam, la grande peur de l'Amérique, Le Point, 2343, consultable au lien suivant : http://www.lepoint.fr/monde/sur-la-base-de-guam-la-grande-peur-de-l-amerique-04-08-2017-2147931_24.php.

Fiorina, Jean-François (2014): Du chameau au pipeline, CLES, Notes d'Analyse Géopolitique, 137, consultable au lien suivant : <http://notes-geopolitiques.com/du-chameau-au-pipeline/>.

Forson, Viviane (2017) : Commerce : Alger en quête d'un partenariat équilibré avec la Chine, Le Point Afrique, consultable au lien suivant : http://afrique.lepoint.fr/economie/commerce-alger-en-quete-d-un-partenariat-equilibre-avec-la-chine-22-09-2017-2159082_2258.php.

Foucher, Michel (ed.) (2013): La bataille des cartes : analyse critique des visions du monde, François Bourin Editeur, Paris.

Frachon, Alain (2017): La Chine redevient une superpuissance globale, Le Monde, consultable au lien suivant : http://abonnes.lemonde.fr/idees/article/2017/09/21/la-chine-redevient-une-superpuissance-globale_5188816_3232.html?xtmc=chine_mediterranee&xtcr=19.

France Diplomatie (2018): Relations avec l'Union européenne, consultable au lien suivant : <https://www.diplomatie.gouv.fr/fr/dossiers-pays/egypte/l-union-europeenne-et-l-egypte/>.

France Info (2018): Lagos-Alger-Tunis: 9500 km, la route transsaharienne en voie d'achèvement, Geopolis, consultable au lien suivant : <http://geopolis.francetvinfo.fr/lagos-alger-tunis-9500-km-la-route-transsaharienne-en-voie-d-achevement-177577>.

French.China.Org.Cn (2017) : La Tunisie pourrait trouver sa place sur «la Ceinture et la Route», consultable au lien suivant : http://french.china.org.cn/foreign/txt/2017-07/08/content_41176273.htm.

Galactéros, Caroline (2016): La Chine et la nouvelle route de la Soie : vers le plus grand empire de l'Histoire ?, dans : Revue Géopolitique.

Garcin, Thierry (2018): Le chantier très géopolitique des routes de la Soie, Diploweb, consultable au lien suivant : <https://www.diploweb.com/Le-chantier-tres-geopolitique-des-Routes-de-la-soie.html>.

Gauchon, Pascal (2018) : Chine/USA. Etre le premier, dans : Revue Conflits, 16, janvier-mars 2018.

- Gauchon, Pascal (2018): La relation dont dépend le monde », dans : Revue Conflits, 16, janvier-mars 2018.
- Gautheret, Jérôme (2017): Tentation chinoise, rêve italien, Le Monde, consultable au lien suivant : http://abonnes.lemonde.fr/international/article/2017/08/14/tentation-chinoise-reve-italien_5172225_3210.html?xtmc=chine_mediterranee&xtcr=25.
- Geolinks Asie (2017) : Enjeux stratégiques de la route de la Soie, consultable au lien suivant : <http://www.geolinks.fr/grands-enjeux/les-enjeux-geopolitiques/enjeux-strategiques-de-la-route-de-la-soie/>.
- Global Risks Insight (2018): China's Belt and Road Initiative : Regional Outlooks for 2018 , consultable au lien suivant : <https://globalriskinsights.com/2018/01/chinas-belt-and-road-initiative-regional-outlooks-for-2018/>.
- Godement, François & Vasselier, Abigaël (2017): China at the Gates: A New Power Audit of EU-China Relations, ECFR, consultable au lien suivant : http://www.ecfr.eu/page/-/China_Power_Audit.pdf.
- Guillot, Adéa (2017): Le Pirée, port d'entrée de la Chine en Europe, Le Monde, consultable au lien suivant : https://www.lemonde.fr/asie-pacifique/article/2017/08/12/le-piree-port-d-entree-de-la-chine-en-europe_5171698_3216.html.
- Hache, Emmanuel (2017) : Belt and Road Initiative : une lecture économique, IRIS, consultable au lien suivant : <http://www.iris-france.org/103572-belt-and-road-initiative-bri-une-lecture-economique/>.
- Hamdi, Salah (2016): La Chine et le nouvel ordre eurasiatique : opportunités pour la Tunisie, Leaders, consultable au lien suivant : <http://www.leaders.com.tn/article/21249-la-chine-et-le-nouvel-ordre-eurasiatique-opportunités-pour-la-tunisie>.
- Head, Mike (2018): Le président français appelle à un nouvel axe indo-pacifique contre la Chine, Mondialisation.ca, consultable au lien suivant : <https://www.mondialisation.ca/le-president-francais-appelle-a-un-nouvel-%e2%80%afaxe-%e2%80%af-indo-pacifique-contre-la-chine/5625435>.
- Hsiang, Antonio C. (2018): As America Withdraws From Latin America, China Steps in, The Diplomat, consultable au lien suivant : <https://thediplomat.com/2018/01/as-america-withdraws-from-latin-america-china-steps-in/>.
- IACE (2017): Tunisie-Chine : un partenariat d'avenir, Rapport de Travail, Tunis Forum 2017, consultable au lien suivant : <http://www.iace.tn/wp-content/uploads/2017/07/RapportdetravailTF2017.pdf>.
- IRIS (2018): Les enjeux stratégiques des routes de la Soie, Entretien avec Emmanuel Lincot, Asia Focus 71, IRIS, consultable au lien suivant : <http://www.iris-france.org/notes/les-enjeux-strategiques-des-routes-de-la-soie/>.
- IRIS (2017): Les nouvelles routes de la Soie, taoïsme économique ou nouvel impérialisme ?, Entretien avec Christian Vicenty, Asia Focus, 45, IRIS, consultable au lien suivant : <http://www.iris-france.org/notes/les-nouvelles-routes-de-la-soie-taoisme-economique-ou-nouvel-imperialisme/>.
- Kas, Brahim (2017) : L'Arabie Saoudite et la Nouvelle route de la Soie : vers un rôle accru ?, Tribune, Iris, consultable au lien suivant : <http://www.iris-france.org/88773-larabie-saoudite-et-la-nouvelle-route-de-la-soie-vers-un-role-accru/>.
- Kauffmann, Sylvie (2018) : La Chine avance ses pions de manière beaucoup moins bénigne qu'elle ne voudrait le faire croire, Le Monde, consultable au lien suivant : http://abonnes.lemonde.fr/idees/article/2018/02/07/la-chine-avance-ses-pions-de-maniere-beaucoup-moins-benigne-qu'elle-ne-voudrait-le-faire-croire_5252794_3232.html.
- Kefalas, Alexia (2017): Les nouvelles routes de la Soie : le Pirée, un port chinois au cœur de l'Europe, Le Figaro, consultable au lien suivant : <http://premium.lefigaro.fr/conjoncture/2017/08/04/20002-20170804ARTFIG00237-les-nouvelles-routes-de-la-soie-le-piree-un-port-chinois-au-coeur-de-l-europe.php>.
- Korybko, Andrew (2017): La guerre hybride peut causer des ravages à travers l'Afrique de l'Ouest : la route de la Soie au Sahel, dans : Oriental Review, consultable au lien suivant : <https://www.mondialisation.ca/la-guerre-hybride-peut-causer-des-ravages-a-travers-lafrique-de-louest-la-route-de-la-soie-au-sahel/5585962>.
- Lachkar, Michel (2017): Chine-Afrique : le Maroc, nouvelle étape de « la Route de la soie, Géopolis, consultable au lien suivant : <http://geopolis.francetvinfo.fr/chine-afrique-le-maroc-nouvelle-etape-de-la-route-de-la-soie-170075>.

Le Belzic, Sébastien (2018) : Ces marques chinoises qui débarquent en Afrique, Le Monde, consultable au lien suivant : http://www.lemonde.fr/afrique/article/2018/01/22/ces-marques-chinoises-qui-debarquent-en-afrique_5245298_3212.html.

Le Belzic, Sébastien (2017) : L'Afrique au cœur de la nouvelle route de la Soie, Le Monde, consultable au lien suivant : http://abonnes.lemonde.fr/afrique/article/2017/04/24/l-afrique-au-c-ur-de-la-nouvelle-route-de-la-soie_5116739_3212.html.

Le Belzic, Sébastien (2017): La relation Chine-Afrique entre croissance et dépendance, Le Monde, consultable au lien suivant : http://www.lemonde.fr/afrique/article/2017/11/13/la-relation-chine-afrique-entre-croissance-et-dependance_5214150_3212.html.

Le Belzic, Sébastien (2017): Le Maroc et les nouvelles routes de la Soie : la troisième voie, Le Monde, consultable au lien suivant : http://www.lemonde.fr/afrique/article/2017/12/04/le-maroc-et-les-nouvelles-routes-de-la-soie-la-troisieme-voie_5224379_3212.html.

Le Belzic, Sébastien (2016) : Dans sa conquête de l'Afrique, Xi Jinping mise aussi sur l'Égypte, Le Monde, consultable au lien suivant : http://www.lemonde.fr/afrique/article/2016/01/18/dans-sa-conquete-de-l-afrique-xi-jinping-mise-aussi-sur-l-egypte_4848994_3212.html.

Le Belzic, Sébastien (2016) : L'Afrique pourrait devenir l'usine de la Chine, Le Monde, consultable au lien suivant : http://www.lemonde.fr/afrique/article/2016/10/05/l-afrique-pourrait-devenir-l-usine-de-la-chine_5008690_3212.html.

Le Belzic, Sébastien (2015) : Ce qu'il faut retenir du sommet Chine - Afrique, Le Monde, consultable au lien suivant : http://www.lemonde.fr/afrique/article/2015/12/07/ce-qu-il-faut-retenir-du-sommet-chine-afrique_4826212_3212.html.

Le Diplomate (2017): Nouvelles mesures pour attirer les investisseurs de la Chine : Vers un million de touristes chinois d'ici 2020, consultable au lien suivant : <https://www.lediplomate.tn/nouvelles-mesures-attirer-investisseurs-de-chine-vers-million-de-touristes-chinois-dici-2020/>.

Leparmentier, Arnaud (2018) : Graham Allison, ce politologue qui éclaire notre monde grâce à la Grèce antique, Le Monde, consultable au lien suivant : http://abonnes.lemonde.fr/idees/article/2018/01/04/graham-allison-ce-politologue-qui-eclaire-notre-monde-grace-a-la-grece-antique_5237583_3232.html?xtmc=geopolitique_chine&xtcr=11.

Libreidee (2016): La Cina ricostruirà la Libia: colossali investimenti a Tobruk consultable au lien suivant : <http://www.libreidee.org/2016/11/la-cina-ricostruira-la-libia-colossali-investimenti-a-tobruk/>.

Louis, Florian (2018): La puissance chinoise vue de Washington, dans : Revue Conflits, 16, janvier-mars 2018.

Mackenzie, John (2018) : Face au défi économique chinois, dans : Revue Conflits, 16, janvier-mars 2018.

Menara (2017): Maroc-Chine: Mémoire d'entente sur la Ceinture et la Route, consultable au lien suivant : <http://www.menara.ma/fr/actualit%C3%A9s/economie/2017/11/17/2307111-maroc-chine-m%C3%A9morandum-dentente-sur-la-ceinture-et-la-route.html>.

Ministère de l'Économie et des Finances, France (2016): La stratégie de développement de l'Égypte pour 2016/17, consultable au lien suivant : https://www.tresor.economie.gouv.fr/Ressources/13893_la-strategie-de-developpement-de-legypte-pour-201617-.

Ministère des Armées, France (2017): La revue stratégique de défense et de sécurité nationale 2017, téléchargeable au lien suivant : <https://www.defense.gouv.fr/actualites/articles/revue-strategique-de-defense-et-de-securite-nationale-2017>.

Mottet, Eric & Lasserre, Frédéric (2018) : L'initiative Belt and Road, stratégie chinoise du Grand Jeu, dans : Revue Diplomatie, 90, janvier-février 2018.

Munier, Frédéric (2018) : L'affrontement des soft powers, dans : Revue Conflits, 16, janvier-mars 2018.

Nazet, Michel (2016): Le yuan / renminbi, reflet de la volonté de puissance de la Chine ou des ambiguïtés de son économie ?, consultable au lien suivant : <https://www.diploweb.com/Le-yuan-renminbi-reflet-de-la.html>.

Nena News (2016): LIBIA. La Cina fa pendere la bilancia verso Tobruk, consultable au lien suivant : <http://nena-news.it/libia-la-cina-fa-pendere-la-bilancia-verso-tobruk/>.

OCDE (2014): L'investissement en faveur de la montée en gamme de la Tunisie dans les chaînes de valeur mondiales, Version préliminaire, Division de l'Investissement, consultable au lien suivant : <http://www.aleca.tn/wp-content/uploads/2016/04/L-investissement-en-faveur-de-la-montee-CVM-nov-14.pdf>.

Oualalou, Fathallah (2018): La Chine et le monde arabe : du politique à l'économique à la ceinture et la route, Dialogues Stratégiques, OCP Policy Center-HEC Paris, Volume III, consultable au lien suivant : <http://www.ocppc.ma/publications/dialogues-strat%C3%A9giques-volume-iii>.

Pairault, Thierry (2015): China's economic presence in Algeria, CNRS, consultable au lien suivant : <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-01116295/document>.

Pairault, Thierry (2014): Le Consortium CITTC-CRCC et l'autoroute Est-Ouest, Centre d'Etudes sur la Chine Moderne et Contemporaine, téléchargeable au lien suivant : https://halshs.archives-ouvertes.fr/search/index/q/*/structId_i/202531/.

Pedroletti, Brice (2017): Les nouvelles routes de la Soie : horizon chinois du XXIème siècle, Le Monde, consultable au lien suivant : https://www.lemonde.fr/international/article/2017/08/04/les-routes-de-la-soie-horizon-chinois-du-xxie-siecle_5168690_3210.html.

Pedroletti, Brice (2017): Nouvelles routes de la Soie : les ambitions planétaires de Xi Jinping, Le Monde, consultable au lien suivant : https://www.lemonde.fr/international/article/2017/08/04/les-routes-de-la-soie-horizon-chinois-du-xxie-siecle_5168690_3210.html.

Pène, Emmanuel (2017): Monde Arabe : quand la Chine bondit sur le Moyen-Orient, Courrier du Maghreb et de l'Orient, consultable au lien suivant : <https://lecourrierdumaghrebetdelorient.info/focus/monde-arabe-quand-la-chine-bondit-sur-le-moyen-orient/>.

Pinyue, Lu & Yongzhang, Wang (2017): Les trois pièges : La Chine face à de nouveaux défis historiques, traduction : François Hominal et Michel Masson, Institut Ricci, Etudes chinoises., Article original Revue Drapeau Rouge (organe du PCC), consultable au lien suivant : http://www.institutricci.org/A6_documents/data_doc/Doc/Chine_-_Le_Coin_des_penseurs_64_-_Octobre_2017.pdf.

Pluyette, Cyrille (2017): Chine : le deuxième sacre de Xi Jinping, le tout puissant empereur rouge, Le Figaro, consultable au lien suivant : <http://premium.lefigaro.fr/international/2017/10/17/01003-20171017ARTFIG00265-chine-le-deuxieme-sacre-de-xi-jinping-le-tout-puissant-empereur-rouge.php>.

Pornet, Alisée (2017): Où vont les nouvelles routes de la Soie ?, Réseau international, consultable au lien suivant : <https://reseauinternational.net/ou-vont-les-nouvelles-routes-de-la-soie/>.

PortSEurope (2017): China investment in Mediterranean ports, consultable au lien suivant : <http://www.portseurope.com/china-investment-in-mediterranean-ports/>.

René Vargas, Oscar (2018): Les nouvelles « routes de la soie » chinoises, le Panama et l'Amérique latine, Réseau International, consultable au lien suivant : <https://reseauinternational.net/les-nouvelles-routes-de-la-soie-chinoises-le-panama-et-lamerique-latine/#CFSqDrMGICE8cfhb.99>.

Reuters (2018): Marseille, le nouveau hub européen du textile chinois, consultable au lien suivant : <https://fr.reuters.com/article/businessNews/idFRKBN1EX1L1-OFRBS>.

RFI Afrique (2018): Le Nepad (Nouveau partenariat pour le développement de l'Afrique) change de nom. Il s'appellera désormais Agence de développement de l'Union africaine, consultable au lien suivant : <http://www.rfi.fr/afrique/20180128-nepad-agence-developpement-union-africaine-sommet-addis-abeba>

Rodier, Alain (2017): Syrie/Chine : une entente discrète mais réelle, Note d'Actualité 444, CF2R.

Rosnoblet, Jean-François (2018): La Chine trace la route de la Soie en Méditerranée, Reuters, consultable au lien suivant : <https://fr.reuters.com/article/companyNews/idFRL8N1PY74P>.

Rouiai, N. (2017) : La Chine à la conquête de la nouvelle route de la Soie, dans : Revue Carto.

Semler, Peter K. (2018): Great Game struggle for control of strategic port", Capitol Intelligence, consultable au lien suivant : <http://www.atimes.com/great-game-struggle-control-strategic-tunisian-port/>.

Smith Freehills, Herbert (2018): China Promulgates New Regulations for Outbound Investment, Legal briefings, consultable au lien suivant : <https://www.herbertsmithfreehills.com/latest-thinking/china-promulgates-new-regulations-for-outbound-investment>.

Struye de Swielande, Tanguy (2017): La Chine et ses objectifs géopolitiques à l'aube de 2049, Diploweb.com, consultable au lien suivant : <https://www.diploweb.com/La-Chine-et-ses-objectifs-geopolitiques-a-l-aube-de-2049.html>.

The Diplomat (2015): China, Egypt Consolidate Ties after Sissi Attendance at Military Parade , consultable au lien suivant : <https://thediplomat.com/2015/09/china-egypt-consolidate-ties-after-sisis-attendance-at-military-parade/>.

The World Bank (2018): Global Economic Prospects 2018, téléchargeable au lien suivant : <http://www.worldbank.org/en/publication/global-economic-prospects>.

Toupin, Hugo (2014) : Hydrocarbures : le talon d'Achille chinois, ANAJ-IHEDN, consultable au lien suivant : <http://www.anaj-ihedn.org/wp-content/uploads/2014/09/ANAJ-IHEDN-Hydrocarbures-Chine-2014.pdf>.

U.S.- China Economic and Security Review Commission (2018): China's Belt and Road Initiative: Five Years Later, consultable au lien suivant : <https://www.uscc.gov/Hearings/chinas-belt-and-road-initiative-five-years-later-video>.

US Department of State, Bureau of Economic and Business Affairs (2017): 2017 Investment Climate Statements Report, consultable au lien suivant : <https://www.state.gov/e/eb/rls/othr/ics/2017/nea/269974.htm>.

Victor, Jean-Christophe (2012): Le basculement du monde est une revanche sur l'histoire, dans : *Géoéconomie*, 2012/2, 61, consultable au lien suivant : <https://www.cairn.info/revue-geo-economie-2012-2-page-9.htm>.

Vissière, Hélène (2017): La Chine veut être la première puissance en 2049, *Le Point*, 2343.

Webdo (2018): Tunisie : Les Chinois s'intéressent au projet du pôle économique de Zarzis, consultable au lien suivant : <http://www.webdo.tn/2018/02/01/tunisie-chinois-sinteressent-projet-pole-economique-de-zarzis/>.

Webmanager Center (2018) : Grands chantiers : Le projet du port en eau profonde d'Enfidha réactivé, consultable au lien suivant : <https://www.webmanagercenter.com/2018/01/28/415379/grands-chantiers-le-projet-du-port-en-eau-profonde-denfidha-reactive/>.

Wuilbercq, Emeline (2017) : L'Éthiopie, nouvelle usine du monde, *Le Monde*, consultable au lien suivant : http://www.lemonde.fr/afrique/article/2017/08/11/l-ethiopie-nouvelle-usine-du-monde_5171211_3212.html.

Xinhua, Chen Junxia (2016) : Algérie : l'initiative la ceinture et la route aura des résultats positifs à moyen et long terme, consultable au lien suivant : <http://www.focac.org/fra/zxxx/t1421264.htm>.

Xinhuanet (2017): L'initiative la Ceinture et la Route bénéficie à davantage de pays et de peuples, Bilan 2017, consultable au lien suivant : http://french.xinhuanet.com/2017-12/25/c_136850654.htm.

Xinhua News Agency (2018): AIIB's two-year journey, consultable au lien suivant : <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/qwyw/rdxw/44429.htm>.

Yuan Sun, Irene; Jayaram, Kartik & Kassiri, Omid (2017): Dance of the lions and dragons. How are Africa and China engaging, and how will the partnership evolve?, McKinsey&Company, consultable au lien suivant : <http://www.solidariteetprogres.org/IMG/pdf/dance-of-the-lions-and-dragons.pdf>.

Zajec, Olivier (2016): Introduction à l'analyse géopolitique, 3ème édition augmentée et mise à jour, Éditions du Rocher.





© **Konrad-Adenauer-Stiftung e.V.**
Programme Régional Dialogue Politique Sud Méditerranée

Le Prestige Business Center, No. F.0.1.
Rue du Lac Windermere, Les Berges du Lac
1053 Tunis

Téléphone: +216 70 029 460

Fax: +216 71 962 381

E-Mail: info.poldimed@kas.de

Web: <http://www.kas.de/poldimed/en>