

# LA BELT AND ROAD INITIATIVE : UNE STRATEGIE MARITIME CHINOISE

En 2013, le président Xi Jinping annonçait le programme des nouvelles routes de la soie dénommé « One Belt, One road » (OBOR), rebaptisé en 2017, « Belt and Road Initiative » (BRI).

Cette initiative était présentée comme une priorité économique et politique de Pékin, qui souhaitait assurer, par la sécurité de ses voies maritimes jusqu'au Moyen-Orient, son approvisionnement énergétique. De nombreuses puissances ont vu alors une volonté chinoise de remettre en cause l'équilibre indopacifique et le rôle pivot des Etats-Unis dans la zone.

## LA MOBILISATION D'UN IMAGINAIRE HISTORIQUE

L'expression « route de la soie » évoque les échanges entre Asie et Europe occidentale durant l'Antiquité et le Moyen-Age. A partir des années 90, son usage vient justifier et orienter les recompositions géographiques, géopolitiques et économiques à l'œuvre au cœur du continent asiatique, dans un contexte marqué par la chute de l'URSS. En 2013, la nouvelle route de la soie de Xi Jinping vient renforcer l'imaginaire collectif et définitivement ancrer les nouveaux projets d'investissements chinois dans une longue tradition commerciale.

Pékin propose ainsi à ses partenaires de développer une « ceinture économique » : il s'agit de resserrer les liens financiers, approfondir les coopérations politiques, et étendre les espaces de développement au sein de la région eurasiatique. Son objectif : sécuriser les grandes lignes maritimes commerciales (import/export) et d'approvisionnement de son territoire en hydrocarbures. Sa stratégie : racheter, construire ou louer des installations portuaires et aériennes, depuis les côtes chinoises jusqu'aux côtes orientales de l'Afrique, en passant par le détroit d'Ormuz et les rives de l'océan Indien.

C'est donc par un programme massif de développement d'infrastructures terrestres (*Silk Road Economic Belt - SREB*) et portuaires (la *Maritime Silk Road - MSR*) que la Chine tisse ses nouvelles routes de la soie. Plus de 80 projets portuaires, avec 138 pays, sont ainsi prévus. 25 d'entre eux ont déjà été mis sur pied avec le soutien de sociétés chinoises, dont 15 dans le seul océan Indien.

Or, la réalisation des nouvelles routes de la soie nécessite des financements considérables. Le succès de la BRI est dû très largement à la puissance des moyens financiers chinois : Pékin aurait déjà débloqué entre 1000 et 1400 milliards de dollars pour financer les différents projets. Au

total, les investissements jugés nécessaires d'ici 2049 sont estimés à 2 fois le PIB annuel de la Chine (12 300 milliard de dollars en 2017). Les financements sont apportés par de nombreux acteurs publics et privés, majoritairement via des prêts chinois aux taux élevés, et servent avant tout de débouchés aux entreprises chinoises.

Du fait de cette politique de prêts, la Chine a été accusée de « diplomatie du piège de la dette », accordant à des Etats incapables de les rembourser des prêts à fort taux d'intérêt, les mettant ainsi dans des situations où la concession / vente d'infrastructures devenait inévitable. Le port d'Hambantota (Sri Lanka) l'illustre remarquablement : financé par la Chine en 2006 et 2012 par deux prêts de 306 et 757 millions de dollars (taux d'intérêt à 6,3% et 2%), ce port est depuis 2017 une concession chinoise, accordée par le Sri Lanka en vue de s'acquitter d'autres dettes, sans pour autant effacer celles dues à Pékin.

Ainsi les retombées directes pour les territoires investis apparaissent limitées, ce qui conduit au développement d'un fort sentiment antichinois et génère de plus en plus de réticence de la part des gouvernements locaux.

**AU TOTAL, LES INVESTISSEMENTS JUGÉS NÉCESSAIRES D'ICI 2049 SONT ESTIMÉS À 2 FOIS LE PIB ANNUEL DE LA CHINE (12 300 MILLIARDS DE DOLLARS EN 2017).**

## UN COLLIER DE PERLES STRATEGIQUES

La stratégie chinoise se concrétise sous la forme d'un « collier de perles » qui s'étend de la Mer de Chine méridionale à l'océan Indien. On dénombre aujourd'hui une dizaine de « perles », i.e. points d'appui, qui ont chacun une vocation propre, militaire ou économique :

- île de Hainan : base chinoise de sous-marins ;
- île Woody aux Paracels : base aéroportuaire ;
- Sihanoukville (Cambodge), Mergui et Sittwe (Birmanie) : bases navales ;
- îles Coco : station d'écoute ;
- Gwadar (Pakistan), Chittagong (Bangladesh), Hambantota (Sri Lanka), Port Soudan, Thilawa, Hainggy et Kyaukpyu (Birmanie) : ports commerciaux susceptibles d'abriter à terme des installations militaires.

Le collier de perles est particulièrement stratégique dans la partie nord de l'océan Indien : en y aménageant un réseau de relais, la Chine entend réduire les contraintes que lui impose le détroit de Malacca, par lequel transitent 85% des importations pétrolières issues du golfe Arabo-Persique et des pays d'Afrique. Le contrôle de cette région par des puissances étrangères, notamment par les Etats-Unis, qui y ont établi un important réseau de points d'appui, est une menace pour l'approvisionnement énergétique de la RPC. Dans ce contexte, les perles de Gwadar et de Sittwe offrent la possibilité de contourner le détroit par voie terrestre.

Plus largement, la BRI prévoit de relier la Chine à l'Europe, l'Asie et l'Afrique par des corridors terrestres, ferroviaires routiers et maritimes. Pékin a déjà développé plusieurs emprises sur le continent européen (Le Pirée, Noatum, Zeebrugge) et en Atlantique Sud (Bata en Guinée Equatoriale). Elle a également annoncé en 2018 la volonté d'affermir et de pérenniser sa présence en Arctique, en édifiant une « route de la soie polaire » grâce au développement des voies de transport maritime de l'Arctique. Cet axe du projet de la BRI, s'ajoute au corridor eurasiatique et à la route maritime indopacifique.



Le brise-glace chinois Xue Long lors de son expédition en Arctique en 2012. Cette nouvelle route de la soie polaire réduit de 40% les distances pour un transport de marchandises vers l'Europe. ©Liu Shiping / XINHUA via AFP

### D'UN NOUVEL ORDRE INTERNATIONAL MULTIPOLAIRE

Dès 2006, le livre blanc chinois laissait entrevoir cette prise de conscience maritime, par la volonté d'accélérer le développement des capacités de projection navales, aériennes et spatiales.

Si les motivations affichées par la Chine sont prioritairement économiques, i.e. protéger ses routes commerciales, les pays riverains des mers de Chine méridionale et orientale (Japon, Vietnam, Singapour, Philippines, Indonésie) voient le collier de perles comme une stratégie d'empiètement avec pour finalité le contrôle de toutes les voies de communication maritimes. A elle seule, l'Inde est encerclée par la manœuvre et l'influence chinoises.

Washington estime que derrière cette stratégie se cache en réalité un objectif offensif aux implications majeures : l'ambition d'un nouvel ordre international multipolaire, remettant en question l'équilibre des puissances en Asie, notamment au détriment des Etats-Unis qui étaient jusqu'alors garants de la sécurité du

continent et des voies de circulation maritimes.

### DES ENJEUX STRATEGIQUES POUR LA FRANCE

Les évolutions géopolitiques liées au « collier de perles » ont aussi des conséquences directes sur les intérêts de la France.

Point positif : l'augmentation des points d'appui et des infrastructures portuaires sur les rives de l'océan Indien bénéficie en théorie à l'ensemble de la flotte, facilitant la logistique et la maintenance des navires. En revanche, la présence accrue de la Marine chinoise dans la zone représente potentiellement une menace pour la liberté de navigation, et multiplie le risque de friction diplomatique voire de confrontation en mer.

C'est dans ce contexte que la France doit maintenir et affirmer son rôle de puissance navale et de puissance d'équilibre. Le renforcement des capacités opérationnelles de ses forces navales fait partie intégrante de cette posture stratégique, qui vise à défendre la souveraineté française et contribuer à la sécurité régionale

et internationale. Plusieurs programmes y contribueront : les nouveaux Avions de Surveillance et d'Intervention Maritime (AVISMAR), qui seront employés pour le contrôle des ZEE en Indopacifique, mais aussi les Patrouilleurs Outre-Mer (POM) les Bâtiments Ravitailleurs de Forces (BRF) ou encore les Frégates de Défense et d'Intervention (FDI).

Notons que la réalisation de la BRI reste complexe, les défis sont nombreux en Chine et à l'étranger, les effets politiques attendus ne sont pour l'instant pas au rendez-vous, et les menaces sécuritaires se sont intensifiées, du Moyen-Orient à l'Asie du Sud-Est. Le développement du terrorisme et de la piraterie pourraient aussi bloquer ou ralentir l'aménagement des corridors terrestres et maritimes de Pékin.

Dans un contexte marqué par un rééquilibrage des jeux de puissance, la BRI marque un tournant dans le rapport de la Chine au reste du monde. Projet pensé sur le long-terme (achèvement prévu en 2049, date anniversaire du centenaire de la RPC), son succès permettrait à Pékin d'asseoir définitivement son nouveau statut de puissance mondiale, remettant en cause le *statu quo* international.

