

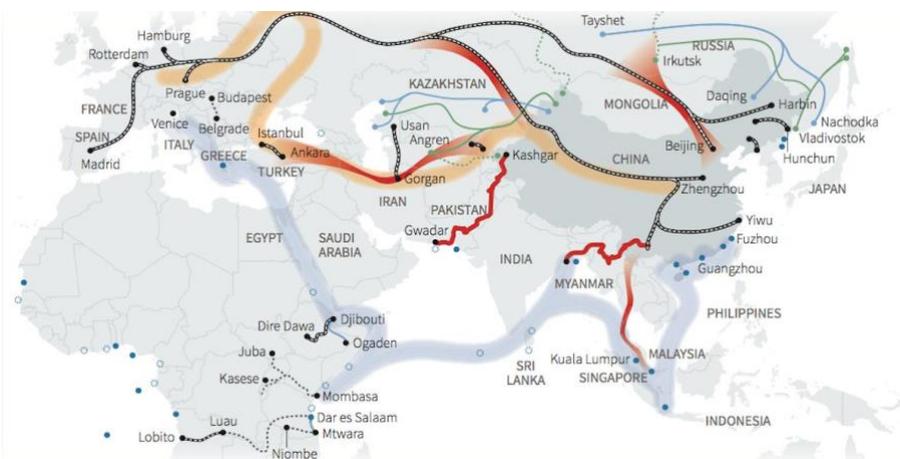
## Les « nouvelles routes de la soie » : dimension indopacifique

### 1. Introduction

Le terme « nouvelles routes de la soie » (en anglais *Belt and Road Initiative* [BRI] ou – appellation précédente – *One Belt, One Road*) désigne un gigantesque réseau d'infrastructures que la Chine ambitionne de créer, notamment en Eurasie mais aussi en Afrique, voire au-delà, dans le but de **sécuriser ses approvisionnements** en matières premières – dont la demande a explosé en raison de sa population et de son développement économique – et aussi d'**exporter la puissance chinoise** et la vision du monde du Pékin (de créer, selon certains, un modèle de relations internationales alternatif à l'ordre occidental des institutions internationales, créées à l'origine par des Européens, et de la *Pax Americana*). Ce topo s'intéresse à sa dimension indopacifique principale : la route maritime en train de se créer dans l'océan Indien.

### 2. Les « nouvelles routes de la soie »

Le projet a été lancé par le président chinois Xi Jinping en 2013 : c'est le projet-phare de l'émancipation chinoise et de sa prise de *leadership* mondial (dimensions **économique, politique, géostratégique** et **symbolique** sont intimement mêlées). Les chiffres donnent le vertige : on parle de **plusieurs milliers de milliards de dollars** d'investissements et de près de **70 pays** concernés.



Les « nouvelles routes de la soie ». Outre la route maritime, on notera dans un cadre indopacifique les trois « corridors économiques » (en rouge) vers le Pakistan, le Bangladesh et Singapour. Les Français noteront également avec intérêt les deux lignes de chemin de fer (re-)construites en Afrique : au Congo-Kinshasa et entre Addis-Abeba et Djibouti (source : Business Insider)

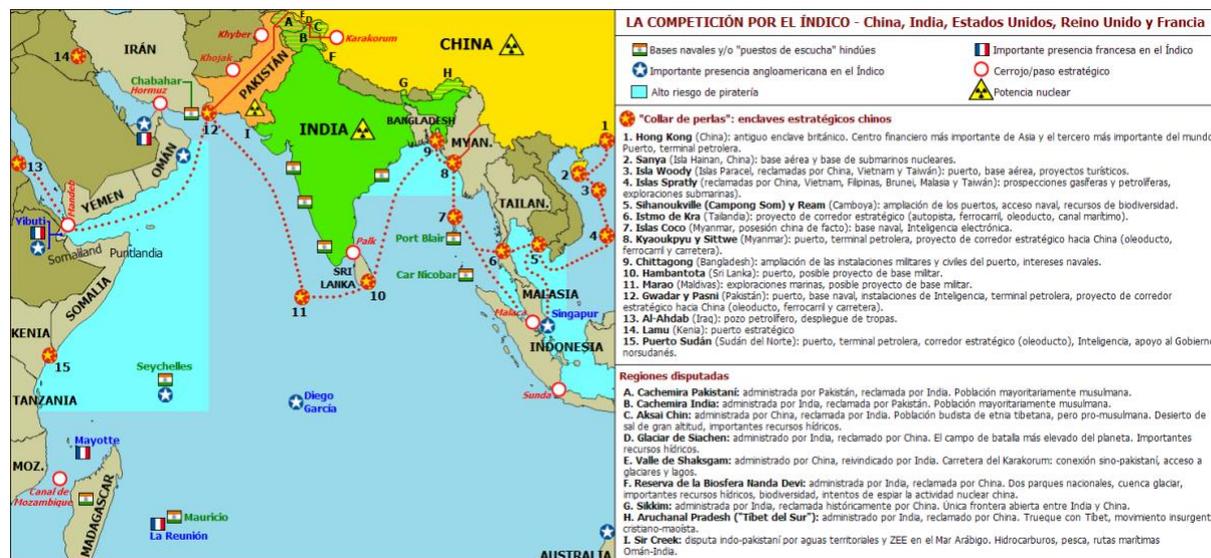
Toutefois il importe de comprendre que la BRI n'est pas un projet centralisé développé de manière cohérente : il s'agit d'une **étiquette** apposée (parfois à tort et à travers) sur une myriade de projets d'investissements censés être en lien avec l'objectif affiché. Sa mise en œuvre est décentralisée et il semblerait que beaucoup de projets soient montés ou – plus souvent – sélectionnés pour le label par des fonctionnaires provinciaux afin de faire plaisir au président, plutôt que pour leur intérêt économique ou leur viabilité financière. Les nouvelles routes de la soie sont une entreprise beaucoup plus **chaotique** qu'on ne l'imagine souvent.

### 3. Le « collier de perles »

Si la « ceinture » (aux ramifications multiples) est terrestre et eurasienne, la « route » est pour sa part océanique et indopacifique\*. On parle parfois du « **collier de perles** » allant de la côte sud de

\* On notera pour être complet la « **route de la soie arctique** », troisième pilier de la BRI. L'idée est de créer une route commerciale entre la Chine et l'Europe via le grand Nord, qui pourrait faire passer la durée de navigation de 40 à 25 jours si, comme on l'espère, la route venait du fait du réchauffement climatique à être navigable une partie de l'année. (Les ressources naturelles immenses de l'Arctique sont également en ligne de mire.) Toutefois, même si la

la Chine à la Méditerranée, même si l'expression désigne à proprement parler une – supposée – stratégie chinoise de maillage de la route d'Ormuz et de Suez (en contournant, voire encerclant, l'Inde), dont la route maritime serait alors la *manifestation*.



Le « collier de perles » – carte et commentaires à prendre avec des réserves (source : Wikipédia)

La carte ci-dessus résume la route en devenir, mais il importe de la prendre avec beaucoup de précautions. Elle met en effet sur le même plan des **réalités très différentes** : des simples stations de ravitaillement aux ports militaires contrôlés par les Chinois. Certaines « perles » sont déjà enfilées ; d'autres sont en construction mais toujours susceptibles d'être remises en cause ; certaines enfin sont de simples projets, voire des rumeurs – ainsi de la base militaire aux Maldives (11) dont on parle depuis plus de vingt ans mais que personne n'a encore jamais aperçue... Cette carte montre donc plutôt à quoi ressemblerait un « collier de perles » connectant tous les projets *dont on parle*\*

On notera bien sûr les îles Paracels (3) et Spratleys (4) au départ de cette route (*v. topo « Conflit en mer de Chine méridionale »*), même s'il importe de noter qu'un des buts des « couloirs économiques » est de finir le transport jusqu'en Chine par **la voie terrestre, sans passer par le détroit de Malacca**.

La « perle » la plus importante à ce jour est sans doute **Gwadar** (12) au Pakistan, où la Chine a construit un immense port civil lié au « corridor pakistanais », et où des projets de base navale font l'objet de toutes les supputations (même s'il semble qu'il n'y ait encore aucune réalisation concrète). Les ports de **Chittagong** (9) au Bangladesh et de **Hambantota** (10) au Sri Lanka sont également des relais importants – purement civils à ce jour – sous contrôle ou capitaux chinois ; et Pékin possède aussi depuis 2017 une base militaire à **Djibouti** (*v. topo séparé*). Les îles Coco (7) auraient été données à bail par la Birmanie à la Chine sous la junte, mais les deux pays démentent (ainsi que la présence militaire de Pékin sur place).

### 5. Réponses au « collier de perles »

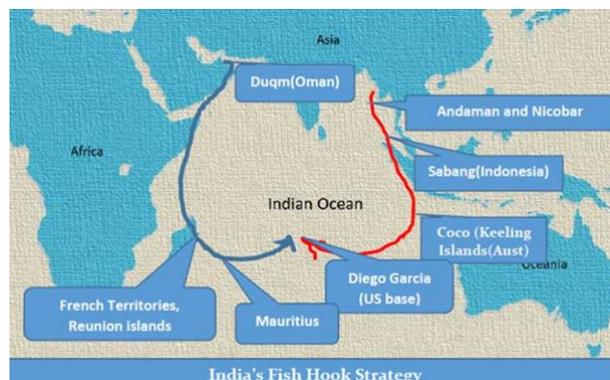
Bien évidemment la BRI inquiète les Occidentaux, même si eux non plus ne sont pas insensibles à leurs sirènes : p. ex. La Réunion (*v. topo séparé*) semble très désireuse de devenir un relais sur la route du Cap de Bonne-Espérance, qui compte toujours malgré l'ouverture du canal de Suez (pour les pétroliers les plus gros et le trafic vers les Amériques).

Chine – qui se décrit comme un pays « presque arctique » (!) – a clairement exprimé son intérêt, le projet n'a pas encore trouvé de réalisation concrète.

\* auquel cas il faudrait rajouter un détour par Mombasa au Kenya : au moins autant qu'au commerce avec l'Europe, la route s'intéresse à l'extraction puis au transport vers la Chine des immenses ressources naturelles de l'Afrique.

Le Japon puis les Etats-Unis ont développé un **contre-projet** appelé « **Free and Open Indo-Pacific** », encore embryonnaire mais qui a clairement pour ambition de fournir aux pays vulnérables de la région indopacifique une alternative aux capitaux chinois. C'est également dans ce cadre que s'inscrit la stratégie australienne de se réengager dans le Pacifique et d'augmenter son aide au développement dans la région (*v. topo* « *La stratégie australienne dans l'Indopacifique* »).

L'Inde se sent bien sûr la première visée par le « collier de perles ». On parle parfois en réponse de la **stratégie du « double hameçon »**, mais cela semble n'être qu'un mot assez prétentieux pour dire qu'elle essaye elle aussi de développer une série de **relais** dans la région, les deux « hameçons » est et ouest étant censés se rejoindre – cela reste un simple espoir – à Diego Garcia. Mais la chose demeure pour le moment très modeste : quelques postes de surveillance et surtout des accords pour accéder aux bases de pays amis (p. ex. la France dans le sud de l'océan Indien). On notera également que la politique du *Look East* puis *Act East* (*v. topo séparé*) s'inscrit elle aussi dans le cadre de la réponse indienne à l'expansion chinoise vers le détroit de Malacca et au-delà.



Source : *Modern Diplomacy*

## 6. *Quo vadimus ?*

Ni l'un ni l'autre projet ne semble être sérieusement en mesure de contrebalancer l'initiative chinoise. En revanche, les **faiblesses intrinsèques** à celle-ci ne doivent pas être sous-estimés par des Occidentaux sans doute passés trop vite du *mépris* à l'*émerveillement craintif* en ce qui concerne la Chine. D'abord, beaucoup de prêts ne seront à l'évidence jamais remboursés ; et la question de savoir si les Chinois pourront alors **se repayer « en nature »** en prenant le contrôle des infrastructures est davantage politique que juridique. Ensuite, ce n'est pas parce que la Chine a investi dans un port ou obtenu des droits d'accès qu'il s'agit de « ports chinois » – raccourci fallacieux propre à créer des inquiétudes disproportionnées. Enfin, et surtout, après la lune de miel qu'un afflux de capitaux (apparemment) gratuits provoque, les **retours de bâton** peuvent être virulents lorsque la réalité des faits apparaît au grand jour : des réactions farouchement hostiles, voire des émeutes anti-chinoises, commencent à être observées ; diplomatiquement il se peut que la BRI crée un **rejet de la Chine** après avoir provoqué un rapprochement de l'orbite chinoise pour de nombreux pays (plus probablement, les deux phénomènes coexisteront).

De manière générale, on peut se demander si la Chine n'a pas eu les yeux plus gros que le ventre (*overstretch*) et ne va pas se réveiller dans dix ans avec un réseau de réalisations pharaoniques mais incohérent et inefficace dans lequel elle aura englouti ses liquidités : l'hypothèse que les perles puissent se révéler être fausses doit en tout cas être envisagée.

*Quelques liens :*

<https://www.lowyinstitute.org/publications/understanding-belt-and-road-initiative>

<http://www.senat.fr/notice-rapport/2017/r17-520-notice.html>

<https://thediplomat.com/tag/string-of-pearls/>

[https://www.irsem.fr/data/files/irsem/documents/document/file/3216/Etude\\_IRSEM\\_n71\\_2019.pdf](https://www.irsem.fr/data/files/irsem/documents/document/file/3216/Etude_IRSEM_n71_2019.pdf)

<https://www.csis.org/analysis/pakistans-gwadar-port-new-naval-base-chinas-string-pearls-indo-pacific>

<https://moderndiplomacy.eu/2020/08/08/countering-chinese-string-of-pearls-indias-double-fish-hook-strategy/>

<https://foreignpolicy.com/2018/12/06/bri-china-belt-road-initiative-blunder/>

<https://www.beltroad-initiative.com/arctic-policy/>

EJMD/13.10.2020