

L'EURO-ASIE SELON PÉKIN

Michel Foucher

Institut français des relations internationales (IFRI) | « [Politique étrangère](#) »

2017/1 Printemps | pages 99 à 113

ISSN 0032-342X

ISBN 9782365676458

Article disponible en ligne à l'adresse :

<https://www.cairn.info/revue-politique-etrangere-2017-1-page-99.htm>

Pour citer cet article :

Michel Foucher, « L'Euro-Asie selon Pékin », *Politique étrangère* 2017/1
(Printemps), p. 99-113.
DOI 10.3917/pe.171.0099

Distribution électronique Cairn.info pour Institut français des relations internationales (IFRI).

© Institut français des relations internationales (IFRI). Tous droits réservés pour tous pays.

La reproduction ou représentation de cet article, notamment par photocopie, n'est autorisée que dans les limites des conditions générales d'utilisation du site ou, le cas échéant, des conditions générales de la licence souscrite par votre établissement. Toute autre reproduction ou représentation, en tout ou partie, sous quelque forme et de quelque manière que ce soit, est interdite sauf accord préalable et écrit de l'éditeur, en dehors des cas prévus par la législation en vigueur en France. Il est précisé que son stockage dans une base de données est également interdit.

L'Euro-Asie selon Pékin

Par **Michel Foucher**

Michel Foucher est géographe, ancien ambassadeur et ancien directeur du Centre d'analyse et de prévision du ministère des Affaires étrangères, titulaire de la chaire de Géopolitique appliquée au Collège d'études mondiales de Paris.

Projet géographique à portée économique, et porteur de lourdes conséquences politiques, la stratégie chinoise des Nouvelles routes de la soie vise une connectivité généralisée dans l'espace eurasiatique. Cherchant à désenclaver une partie du territoire chinois, elle entend doubler la mondialisation maritime d'un développement des circulations terrestres. Russes et Européens sont, entre autres, concernés par les effets de cette stratégie, déjà concrétisée par de multiples décisions.

politique étrangère

« Vous errerez tous ensemble, en chantant et en vous interpellant
les uns les autres.
Vous aurez le vent pour nourriture et la rosée pour boisson. »

Shouren Wang (1472-1529)

Petite chronique de diplomatie ferroviaire

Le 1^{er} janvier 2017, un train de marchandises parti de Yiwu 18 jours plus tôt a rallié la gare de Barking à Londres, après un parcours de 12 000 kilomètres. Yiwu, dans la province de Zhejiang, où le président Xi fut secrétaire du Parti pendant cinq ans, est le plus grand marché de gros des petites marchandises, capitale mondiale de la chaussette et des bijoux fantaisie. La destination londonienne est la 15^e desservie en Europe occidentale depuis quatre ans et cette liaison diffuse un double message, à Londres après le vote sur le Brexit – peu apprécié à Pékin¹ –, et au nouveau président américain aux accents protectionnistes, sur l'engagement de la Chine dans une mondialisation inclusive et sans frontières.

1. «Le Brexit est un événement marquant la direction prise par le Royaume-Uni, celle d'un petit pays avec une faible population, qui renonce à croire en lui et agit imprudemment», selon le *Global Times*, 26 juin 2016.

Le 29 mars 2014, Xi Jinping en personne était à Duisbourg, premier port fluvial allemand, avec Sigmar Gabriel, vice-chancelier allemand en charge de l'économie, pour saluer l'arrivée d'un convoi ferroviaire, dit Yuxinou², long de 700 mètres et parti 16 jours plus tôt de Chongqing, avec des conteneurs chargés de produits électroniques assemblés sur place par Hewlett Packard, Acer et Foxconn, sous-traitant d'Apple. Le transport était assuré par Trans Eurasia Logistics, qui associe depuis 2008 la Deutsche Bahn à RZD, société ferroviaire russe, et à Temir Scholy, du Kazakhstan. Le rythme de desserte passera de trois par semaine à une navette quotidienne dès que le fret de retour sera assuré. Le 20 juin 2016, Xi était au terminal de cargo de Varsovie avec le président Andrzej Duda, à l'arrivée d'un convoi du China Railway Express, filiale de la compagnie nationale chinoise (CRC), dont c'était la première incursion en Europe (22 wagons, 80 conteneurs de produits électroniques et de pièces détachées automobiles³).

L'émulation est donc de mise, et lors d'un forum sino-polonais, Xi appela à faire converger deux cartes mentales, celle de la Route de la soie, Est-Ouest, et celle, polonaise, de la Route de l'ambre, de la mer Baltique à la mer Adriatique. Une douzaine d'accords d'investissements dans les infrastructures logistiques ont été signés. Lodz est relié à Chengdu depuis 2013 et à Xiamen depuis 2016, *via* le nouveau port d'entrée de Korgos, au Kazakhstan oriental. On retrouve la même approche chinoise de « cooptation » des projets nationaux avec la Mongolie, dont le plan des « Routes de la prairie » est appelé à s'inclure dans le grand schéma chinois. Pékin a les moyens financiers de se vouloir un grand aménageur des espaces euro-asiatiques.

Ces initiatives ont deux précédents. Au plan industrialo-logistique, Foxconn, sous-traitant majeur d'Apple, basé à Shenzhen, fut incité par la « Go West Strategy » et ses avantages fiscaux à délocaliser des productions dans le Sichuan, avec la contrainte de se trouver éloigné de ses ports d'exportation et tributaire d'aéroports mal équipés. Comme Dell, installé à Chengdu, les deux firmes explorèrent d'abord la voie mongole, permettant de se brancher sur le réseau transsibérien existant. Puis la mise en place de l'Union douanière eurasiatique entre la Russie, la Biélorussie et le Kazakhstan en juillet 2011 permit de mettre en place des convois plus directs, disposant du statut de trains de passagers, avec un contrôle réduit sur les conteneurs, convois ouverts par Dell à d'autres compagnies en 2013. Le service de porte-à-porte entre Chengdu et Lodz est de 15 à 17 jours, soit la moitié du temps

2. Acronyme pour Yu (Chongqing), Xin (Xinjiang) et Ou (Europe) autrement nommé Chongqing-Xinjiang Europe Railway.

3. PKP Cargo Group assure le transbordement des conteneurs imposé par le changement d'écartement des voies à Malaszewicze, sur la frontière de la Biélorussie. En 2016, la CRC a effectué 1 702 livraisons pour un total de 42 millions de tonnes.

du fret océanique ; les coûts, réduits par la fin du contrôle de 10 % des conteneurs et l'harmonisation douanière, ont été abaissés à un niveau comparable à celui qui prévaut au départ de Shanghai (environ 4 000 dollars), avec un objectif de diminution ultérieure avec l'entrée en lice des filiales chinoises et l'acceptation de convois non pleins⁴.

Sur le plan stratégique, les États-Unis avaient lancé dès 2011 leur propre politique de Nouvelle route de la soie, dans le contexte du retrait de leurs troupes et matériels d'Afghanistan. Il s'agissait de pérenniser les accords de transit conclus à cette occasion avec l'Ouzbékistan, la Russie et les pays Baltes, pour favoriser le désenclavement de l'Asie centrale depuis l'Ouest. Le schéma initial avait été élaboré par un institut suédo-américain de la Johns Hopkins de Washington, animé par Frederick Starr, infatigable homme d'influence auprès du département d'État. Il proposait un « pont terrestre eurasiatique » diversifié, avec plusieurs tracés transcontinentaux, dans le contexte de la préparation du sommet de l'OTAN de Chicago de 2012⁵. Il inspira une version limitée à la problématique afghane (routes, ponts, électricité et formation), soutenue par le département d'État en 2011. L'insécurité et la sous-estimation des positions déjà acquises par la Chine ne permirent pas sa concrétisation. Mais le concept fut magistralement repris et détourné par Pékin.

Yidai, Yilu : une stratégie séculaire

« Une ceinture, une route » (*Yidai, Yilu*, ou *One Belt, One Road*, OBOR) semble être le grand dessein du président Xi Jinping. Il y consacre du temps, avec des visites officielles dans des pays inattendus pour un dirigeant de ce niveau (Grèce, Serbie, Pologne, Égypte), et plusieurs membres du Conseil des affaires de l'État multiplient voyages, déclarations et signatures d'accords de coopération. Xi a conclu un discours remarqué à Davos sur ce sujet⁶. Wang Yi, ministre des Affaires étrangères, a annoncé le 3 décembre 2016 qu'il préparait « méticuleusement » le forum du Sommet de coopération internationale sur l'initiative des Routes de la soie prévu pour mai 2017, et élevé au rang de priorité diplomatique, de mesure stratégique

4. Méthode du LCL, « Less Than Container Load », promue par DHL.

5. Conférence sur la branche nord de la Nouvelle route de la soie, organisée par Frederick Starr et le gouvernement letton, Stockholm School of Economics, Riga, juin 2012.

6. « La Chine cherchera vigoureusement à créer un environnement externe ouvert à un développement partagé. Il y a plus de trois ans, j'ai conçu le projet de la Nouvelle route de la soie. Depuis, plus de 100 pays et organisations internationales ont chaleureusement accueilli et soutenu cette initiative. Plus de 40 pays et organisations internationales ont signé des accords de coopération avec la Chine, et notre réseau d'amis soutenant la Nouvelle route de la soie n'a cessé de s'agrandir. Les entreprises chinoises ont investi plus de 50 milliards de dollars et lancé de nombreux projets dans les pays jouxtant cette nouvelle route, stimulant leur développement et y créant de nombreux emplois. La Nouvelle route de la soie est née en Chine, mais ses retombées positives ont su traverser ses frontières. » Davos, Forum économique mondial, 17 janvier 2017.

pour soutenir la croissance mondiale, de plate-forme pour approfondir la coopération internationale, et de pratique chinoise innovante visant à intégrer les stratégies nationales de développement des États partenaires⁷. Cet « événement diplomatique chez soi le plus important de l'année 2017 » – selon la formule du *Waijiaobu* se tiendra à Pékin. Il sera l'occasion de mesurer, une fois encore, l'influence internationale d'une initiative chinoise ralliant une centaine d'États et d'organisations à quelques mois du 19^e Congrès du Parti communiste chinois (PCC).

Cette initiative présente plusieurs originalités :

- en une formule synthétique – *Yidai Yilu* –, elle se présente comme un projet géographique de connectivité généralisée, à vocation géoéconomique, sans intention géopolitique explicite ;
- elle porte la marque personnelle du président et d'un petit groupe dirigeant chargé de la promouvoir ;
- elle vise d'abord à désenclaver le grand Ouest chinois, en s'appuyant sur l'essor économique, en cours ou attendu, des pays voisins ;
- elle entend donner une dimension continentale à une globalisation économique qui a été jusqu'à maintenant essentiellement maritime ;
- par ses deux volets, elle tente de faire la synthèse entre plusieurs orientations stratégiques, l'une terrestre – classique – l'autre maritime – nouvelle –, l'arbitrage entre les deux suscitant de réels débats d'experts en Chine ;
- enfin, elle prétend inclure et englober des projets nationaux antérieurs ou indépendants de l'approche chinoise, en leur offrant un label et des financements favorisant une convergence avec l'intérêt chinois. La méthode se veut l'illustration d'une voie innovante dans les relations internationales

Voilà pour l'affichage. Quel en est le contenu concret ?

Quelles décisions ?

Lancée par le président Xi dans un discours à l'université Nazarbaïev d'As-tana le 7 septembre 2013, l'initiative s'adressait d'abord aux pays d'Asie centrale, appelés à bâtir une « ceinture économique » le long de l'antique et mythique Route de la soie, afin de « forger des liens économiques plus étroits, d'approfondir la coopération et d'étendre le développement dans la région euro-asiatique au moyen d'une approche innovante ». Marquant que cette ceinture traverserait, d'Asie orientale en Europe occidentale, le

7. Le 3 décembre 2016 lors de la cérémonie d'inauguration du Symposium portant sur le Développement international et la diplomatie chinoise, ainsi que la pratique innovante de la Chine d'instaurer une coopération mutuellement profitable.

plus grand marché du monde, avec trois milliards d'habitants, le discours dessinait cinq champs de coopération pratique : « Améliorer les communications, assurer la connectivité routière, lever les obstacles aux échanges commerciaux, favoriser la circulation monétaire et accroître la compréhension entre les peuples. »

Il s'agissait d'une « réponse à l'appel de notre temps pour la coopération régionale et globale », donc d'une offre de mondialisation à la chinoise. Le mois suivant, le volet maritime du projet (la « route ») fut annoncé par le président lors d'une réunion de la Coopération économique pour l'Asie-Pacifique (APEC) en Indonésie, de même que la création d'une Banque asiatique d'investissement dans les infrastructures (BAII). Le 3^e Plénum du 18^e comité central du PCC appuya l'accélération de sa réalisation. La dimension maritime avait été évoquée par le Premier ministre Li Keqiang lors de la 10^e exposition Chine-ASEAN, à Nanning en septembre 2013 (dans la région autonome du Guangxi, frontalière du Vietnam), lequel insistait sur la nécessité de lier côtes et *hinterland*.

Une offre de mondialisation à la chinoise

En mars 2014, le Premier ministre Li pointa les deux premières priorités, le corridor économique Chine-Pakistan et le corridor BCIM (Bangladesh, Chine, Inde et Myanmar). Le même mois fut inauguré le terminal logistique bâti par la Chine et le Kazakhstan dans le port de Lianyungang (Jiangsu), plate-forme d'exportation pour les pays d'Asie centrale. En novembre, lors du sommet de l'APEC à Pékin, le président Xi lança le Fonds de la Route de la soie (40 milliards de dollars de capital), qui démarra ses activités trois mois plus tard. Son premier projet, co-financé par le Fonds et la Banque Mondiale, est le barrage hydroélectrique de Karot au Pakistan sur la rivière Jhelum, à l'est d'Islamabad, construit par la compagnie chinoise des Trois Gorges. Il a été annoncé en avril 2015 lors d'une visite officielle de Xi Jinping au Pakistan.

Le 28 mars 2015 fut publié le plan d'action « Construire ensemble la Ceinture économique de la Route de la soie et la Route maritime du XXI^e siècle – Perspectives et actions⁸ », élaboré par la Commission nationale du développement et de la réforme (NDRC), le ministère des Affaires étrangères et le ministère du Commerce, avec l'autorisation du Conseil d'État. Cette publication intervenait trois jours après l'expiration du délai d'adhésion à la nouvelle BAII qui, forte de 57 membres⁹, démarrait ses activités à Pékin en janvier 2016.

8. Document consultable sur : <www.fmprc.gov.cn>.

9. Les États-Unis et le Japon ont décidé de ne pas en être membres.

Le plan d'action vise à «promouvoir de manière ordonnée la libre circulation des facteurs économiques, à répartir efficacement les ressources et à approfondir l'intégration des marchés, tout en renforçant la connectivité entre les continents asiatique, européen et africain et leurs eaux territoriales. Les initiatives sont ouvertes à tous les pays et aux organisations internationales et régionales qui s'engagent à honorer le respect mutuel et les opérations de marché, afin de réaliser une prospérité commune». Il «appelle à la coordination politique, à la connectivité des installations, à un commerce sans entraves, à l'intégration financière et aux échanges entre les peuples, en profitant des avantages uniques des ressources des pays participants, grâce à des plates-formes et des mécanismes multilatéraux. La Chine devra pleinement développer les avantages concurrentiels de ses différentes régions et s'ouvrir davantage pour plus d'interaction et de coopération nationales et internationales». «Le développement des initiatives "la Ceinture et la Route" est un processus de coopération pluraliste et ouvert, qui peut être très flexible sans être conformiste. La Chine est prête à travailler avec les pays participants pour améliorer le contenu et les modalités de "la Ceinture et la Route", ainsi que pour élaborer le calendrier et la feuille de route des mécanismes de coopération, des plans et des projets.»

Enfin, cette initiative fait l'objet d'un chapitre et de mentions spécifiques dans le 13^e Plan quinquennal (2016-2020) présenté par la NDRC en décembre 2016. L'insistance est placée d'abord sur la dimension intérieure : développement et désenclavement de l'Ouest chinois – le Xinjiang est identifié comme «région centrale» –, et amélioration de la «coordination entre les régions» côtières, métropolitaines et fluviales. Il s'agit d'un vaste schéma directeur d'aménagement du territoire, où l'on retrouve l'influence des conceptions des experts allemands du *Raumordnung und Landesplanung*, qui ont coopéré avec le Conseil des affaires de l'État¹⁰.

Le chapitre 51 du 13^e Plan précise la recherche de cohésion entre les plans de développement et les standards technologiques chinois et ceux des autres pays situés au long des axes retenus, afin de faciliter le transport et de simplifier les procédures douanières, avec l'appui des moyens financiers mobilisés par la Chine (BAII, Fonds dédié). La section 2 décrit les corridors économiques actifs : Chine Mongolie Russie, Chine/Asie centrale/Asie occidentale, Chine/Péninsule indochinoise, nouveau

10. En particulier le professeur Peter Treuner, de l'université de Stuttgart, qui a su intéresser ses partenaires chinois à une approche intégrée des questions de développement régional, d'infrastructure et de structuration urbaine, au long de cinquante missions de terrain. «Infrastrukturpolitik in China – Erwartungen, Herausforderungen und Probleme», Stuttgart, 2003.

pont continental eurasiatique, Chine/Pakistan, Bangladesh/Chine/Inde/Myanmar, dont il s'agit d'augmenter la « connectivité¹¹ ». L'axe Chine/Europe est privilégié, ainsi que l'Organisation de coopération de Shanghai, réduite à sa dimension logistique sino-kazakhe. De même, la stratégie de *hubs* maritimes est centrée sur le Fujian, en face de Taïwan. Le Plan annonce la création d'un indicateur de transport maritime. L'aspect culturel n'est pas absent, illustré par l'ouverture de l'exposition culturelle internationale de Dunhuang (Gansu). Ancienne « préfecture du sable » (*shazhou*), Dunhuang est située à l'extrémité occidentale de la Muraille, à l'entrée du désert de Taklamakan et au départ des deux pistes caravanières qui le contournaient par le Nord et le Sud pour rallier l'Asie centrale. Un point de contact stratégique et symbolique entre la Chine centrale, le Tibet et le Xinjiang.

Le projet est conduit par un « petit groupe dirigeant », à la tête duquel se trouve Zhang Gaoli, premier vice-Premier ministre et membre du comité permanent du bureau politique, et qui comprend Yang Jiechi, conseiller d'État et ancien ministre des Affaires étrangères (2007-2013), Wang Yang, troisième vice-Premier ministre et Wang Huning, directeur du Centre de recherche politique du Parti communiste chinois, théoricien du « rêve chinois ». Son secrétaire général est Ou Xiaoli, en charge du développement de l'Ouest à la NDRC. Ses membres participent de la fin de la posture de « profil bas » en politique étrangère, en promouvant une diplomatie géoéconomique conforme au *Go Global*¹², complété depuis 2012 par le mot d'ordre *fenfa yuowei* : « obtenir des résultats. »

Un petit groupe dirigeant

Connectivité et stratégie navale

L'initiative participe d'un plan massif d'investissement dans les infrastructures (1 000 milliards de dollars) en Asie centrale et en Asie du Sud-Est, afin d'offrir aux entreprises chinoises de nouveaux débouchés alors que la transition du modèle économique en faveur du marché intérieur s'avère insuffisante. Il s'agit, en outre, d'écouler des surcapacités industrielles estimées par la Banque mondiale à 10 % du PNB (notamment dans le BTP), et d'assurer la diversification des approvisionnements énergétiques. Tout cet effort doit bénéficier à la moitié occidentale du territoire, à l'ouest de Xian.

11. En chinois, *Hu Lian Hu Tong* : *Hu* pour « mutuel », *Lian* pour « relier les fils », et *Tong* pour « sortie d'obstacle et mouvement ». Concept officiel martelé par la diplomatie publique chinoise. (NDLR.)

12. Également nommée *Go out policy*, il s'agit d'une politique d'internationalisation des entreprises chinoises à l'étranger lancée par le président Jiang Zemin en 1999.

La connectivité entre la Chine et l'Eurasie est une autre dimension pointée depuis 2013, censée incarner le rêve chinois de moyenne aisance en s'adossant à l'âge d'or de la période Tang. Certains experts ont marqué que le plan d'ensemble de résurrection des anciennes Routes de la soie ne proposait pas de cartographie détaillée, et la carte officielle de la NDRC reste fort générale¹³. La méthode consiste à labelliser des projets régionaux et à encourager la tenue de colloques et de forums. Comme l'indiqua Xi lors d'une visite au Pakistan, il s'agit moins d'une route comme ligne que d'un cadre. Il reste qu'un maillage à trois composantes – digitale, ferroviaire et portuaire – est en cours de réalisation.

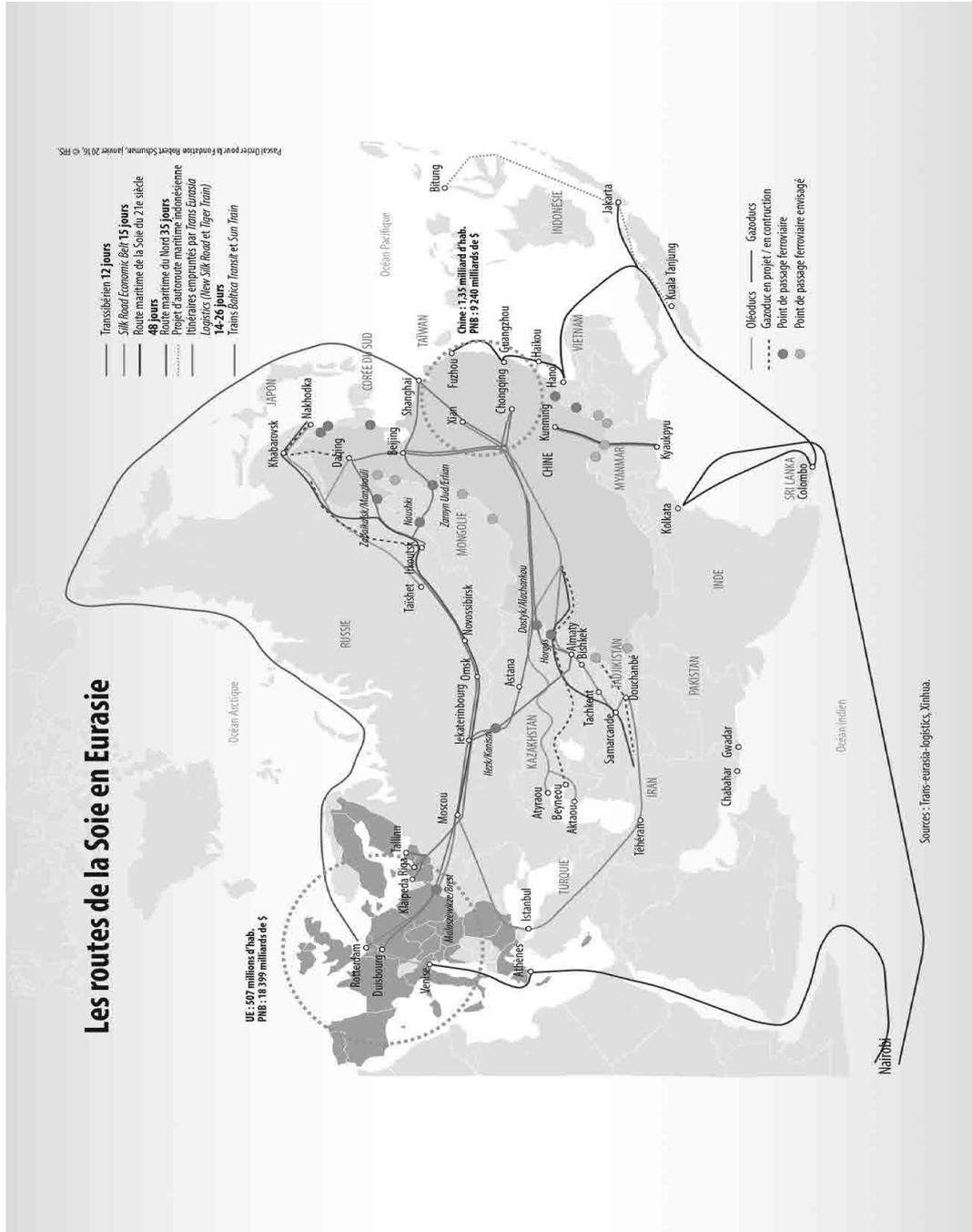
Le premier aspect, la connectivité digitale, semble le moins avancé et le moins bien documenté, d'autant qu'il peut affecter à la fois la sécurité des États souverains concernés et les intérêts établis des grands opérateurs internationaux. Il est suivi directement par le Premier ministre Li Keqiang, dont l'approche dans le domaine des transferts de technologie à l'égard des

Vers un grand marché informatique transcontinental ?

pays les plus avancés – en Europe – est d'une grande détermination, ainsi qu'en témoignent ses entretiens avec ses homologues européens : soit partage immédiat soit rattrapage inéluctable, de la part d'ingénieurs chinois aussi compétents que leurs homologues européens dans la recherche et l'accès aux technologies, par divers moyens. On sait que ZTE, actif y compris en Afghanistan, se présente comme le premier opérateur de télécommunications de la Mongolie au Pakistan en passant par l'Asie centrale, et vise la Turquie (*via* Netas). Huawei n'est pas en reste au Tadjikistan. Ces nouveaux réseaux vont diminuer la domination des câbles optiques sous-marins qui restent un monopole occidental pour la pose et les opérations, et infléchir la mondialisation économique, à 95 % maritime, dans un sens plus continental.

13. Voir carte 1.

Carte 1

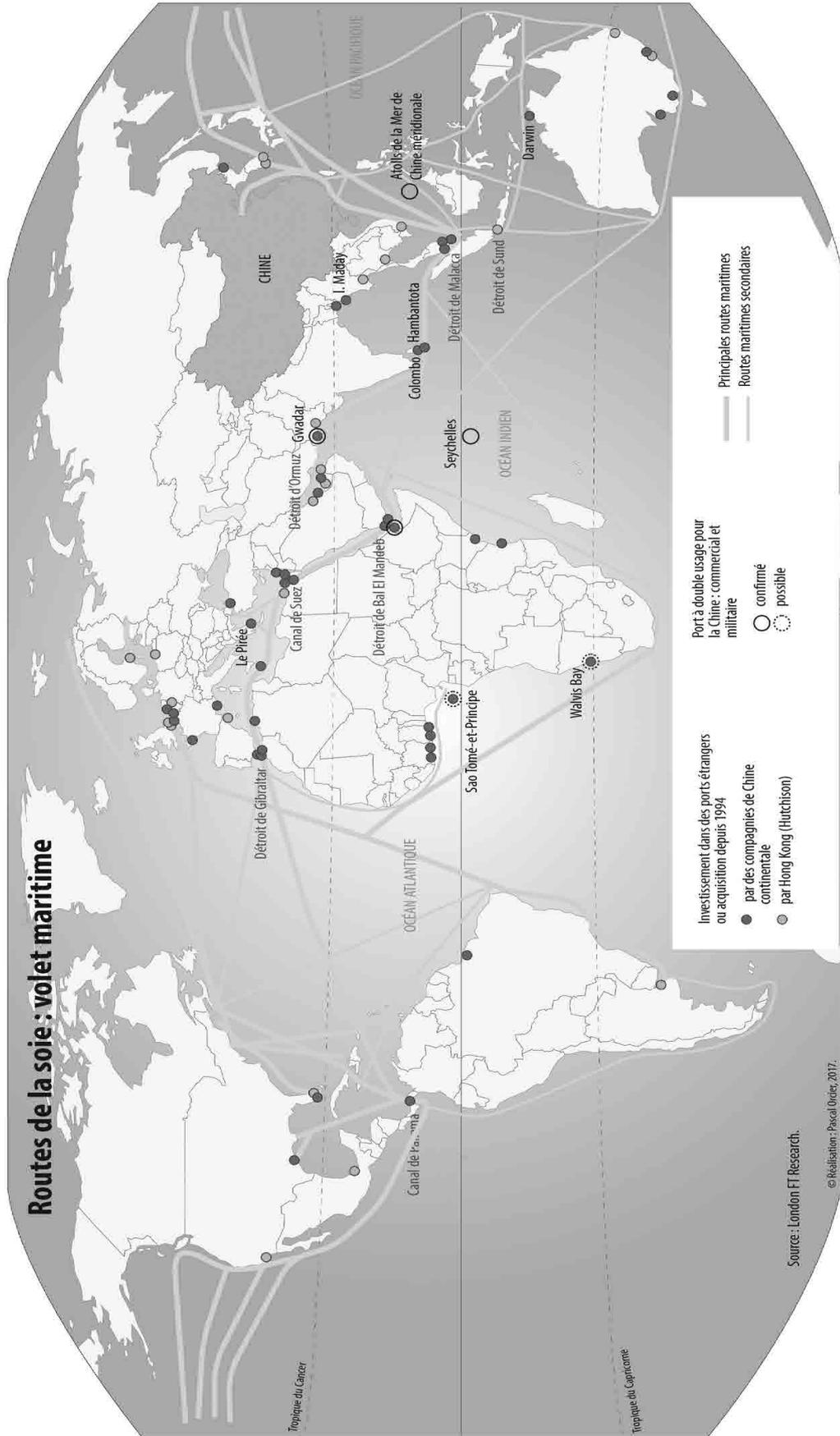


Transsibérien 12 jours
 Silk Road Economic Belt 15 jours
 Route maritime de la Soie du 21e siècle
 40 jours
 Route maritime du Nord 35 jours
 Projet d'autoroute maritime indonésienne
 Itinéraires empruntés par Trans-Eurasia
 Logistics (New Silk Road et Tige, Train)
 14-26 jours
 Trans-Baltica, Transit et Sun Train

Oléoducs
 Gazoduc
 Gazoduc en projet / en construction
 Point de passage ferroviaire
 Point de passage ferroviaire envisagé

Source : Michel Foucher, WPC.

Carte 2



Source : *Financial Times*, 12 janvier 2017.

À long terme, les autorités chinoises, *via* leur administration du cyberspace (Cyberspace Administration of China, CAC¹⁴), ambitionnent de créer un grand marché informatique transcontinental, en s'appuyant sur les projets de l'Union européenne de marché digital unique¹⁵. Un fonds conjoint d'investissement a été décidé, pour lier le plan européen d'investissement (315 milliards d'euros) animé par Andrus Ansip, commissaire européen d'origine estonienne au marché digital unique, et l'initiative chinoise. Derrière Huawei et China Mobile, très allants, avec Nokia et Belgacom, Alibaba est en embuscade, depuis son nouveau quartier général européen du Luxembourg.

Le deuxième aspect est le plus visible : 110 milliards d'euros seront investis par la CRC en 2017, autant qu'en 2016, pour 2 200 km de voies nouvelles dans l'Ouest et le Centre et des prolongations de Kunming à Singapour (2020), de Xian à Almaty (Kazakhstan), de Qinghai (Tibet) à Katmandou (2020). La coopération chinoise s'étend à des projets plus lointains, comme le financement d'une ligne à grande vitesse entre Belgrade et Budapest, qui complétera le couloir de transport Morava-Vardar, marginalisé par les guerres balkaniques et les querelles sémantiques gréco-macédoniennes. On peut y associer les nouveaux projets de tubes depuis les gisements de gaz du Turkménistan.

Enfin, on découvre l'ampleur du troisième axe¹⁶. L'activité de construction portuaire en Chine et dans le monde ne laisse pas d'impressionner. 58 % des cinquante premiers ports mondiaux de conteneurs sont propriété chinoise, ou ont reçu des investissements chinois, et 39 % du commerce maritime des dix premiers ports mondiaux sont opérés par des firmes chinoises¹⁷. L'implantation de points d'appui portuaires chinois dans des sites stratégiques mondiaux rappelle le dispositif mondial de la Navy britannique au XIX^e siècle, mais cette fois au départ de l'Est. Elle s'appuie sur Gwadar (Pakistan, géré par Overseas Port Holdings), Hambantota au Sri Lanka, Tanger, Port-Saïd et Le Pirée (Cosco, depuis 2008). La marine chinoise s'installe en 2017 à Djibouti (base décrite comme logistique, au nord du golfe de Tadjoura), à Walvis Bay en Namibie et à Sao Tomé et Príncipe (depuis

14. Dirigée par Lu Wei, régulateur de l'internet chinois, qui est également à la tête de Groupe dirigeant central des affaires du cyberspace.

15. Commission européenne, *Stratégie pour le marché unique numérique*, mai 2015 ; *Nouvelles étapes sur la voie de la création d'une économie européenne fondée sur les données*, Bruxelles, 10 janvier 2017 ; Première table-ronde de coopération digitale UE Chine, Bruxelles, 6 juillet 2015 et réunion de Xian ; L. Gambardella, «Synchronized Rules Can Forge a Digital Silk Road», *Europe China Daily*, 14 octobre 2016.

16. Voir carte 2.

17. J. Kynge, C. Campbell, A. Kazmin et F. Bokhari, «How China Rules the Waves», *Financial Times*, 13 janvier 2017.

la rupture imposée des liens avec Taïwan le 26 décembre 2016). L'US Navy, enfin, s'alarme des ambitions chinoises à Darwin, au nord de l'Australie.

La stratégie navale ascendante de la Chine ne peut être réduite à la seule dimension du slogan de « ceinture maritime » commerciale. Le dernier *Livre blanc* de stratégie militaire¹⁸ (le neuvième depuis 1998), considérant le contexte mondial comme favorable, opte pour une inflexion nette de la posture active de défense en direction d'une présence navale plus forte dans les espaces riverains. Le secteur maritime est l'un des quatre jugés critiques avec l'espace, le cyber et le nucléaire. Le *Livre blanc* estime qu'il est temps d'abandonner la « mentalité traditionnelle qui établit que la terre l'emporte sur la mer¹⁹ ». Il convient, dans ce contexte doctrinal, d'envisager le développement de la poldérisation des récifs de la mer de Chine du Sud (surtout autour des Spratleys) situés à proximité des voies de passage en eaux bleues profondes propices à la navigation sous-marine, et identifiés par les marines britannique et américaine dès les années 1930-1940²⁰. Est contestée la prétention américaine d'assurer seule la sécurité de navigation internationale dans les SLOC's (*Sea Lines of Communication*). Des incidents plus ou moins graves, au cours d'opérations de déni d'accès annoncées par le nouveau secrétaire d'État et conduites par l'US Navy²¹ sont probablement inéluctables, alors qu'il est autant dans l'intérêt de la Chine d'assurer la sécurité de ses propres navires commerciaux, désormais les plus nombreux. L'argument américain d'une menace sur les flux maritimes d'importance mondiale se heurte à la réalité de l'intérêt chinois pour en garantir la fluidité.

La terre et/ou la mer ? Débats chinois et retour de l'Eurasie

Deux points font débat dans les milieux d'experts en Chine. Le premier est celui de la sécurité des travaux et des flux réalisés au titre de ces Nouvelles routes de la soie dans des régions travaillées de tensions récurrentes (Afghanistan, Pakistan) ou montantes (Asie centrale). Certains jugent les risques très sous-estimés par les promoteurs du projet OBOR, et plaident pour la mise en place d'un système national de prévention des risques internes et externes, prêtant plus d'attention aux conditions « globales²² ».

18. *Stratégie militaire de la Chine. Le Livre blanc*, Bureau de l'information du Conseil des Affaires d'État, Pékin, 2015.

19. « La Chine doit moderniser la structure de sa force militaire navale proportionnellement à son niveau de sécurité nationale et ses intérêts pour le développement, garantir une souveraineté nationale et protéger ses intérêts et droits maritimes, assurer la sécurité des SLOC stratégiques, ses intérêts à l'étranger, ainsi que participer à la coopération maritime internationale. »

20. M. Foucher, *Le Retour des frontières*, Paris, CNRS Éditions, 2016.

21. Les FONOP, *Freedom of Navigation Operations*.

22. Z. Kun et W. Lina, « Improving the "Wing of Security" of the "One Belt, One Road" Initiative », *China International Strategy Review*, Pékin, 2016.

Aussi des contacts ont-ils été noués depuis 2014 avec des dirigeants talibans, par l'intermédiaire des Pakistanais. Sans effet probant. La priorité reste pour Pékin la question ouïghoure, pour éviter que les États centro-asiatiques n'en deviennent les bases arrière.

Un autre débat, lié au premier, inévitable mais de portée plus théorique, concerne l'arbitrage entre dimensions continentale et maritime de la stratégie de défense active, et l'équilibre à trouver dans une posture stratégique duale. Le lancement de l'initiative OBOR a été interprété, en partie, comme un des éléments de réponse à l'annonce, par Hillary Clinton puis Barack Obama, de la stratégie du « pivot » vers l'Asie. Puisque les accès à la haute mer sont contestés par la puissance de la VII^e flotte et les alliés des États-Unis, et que le projet de partenariat trans-Pacifique (TPP, moribond depuis 2017) exclut la Chine, pourquoi ne pas chercher à s'affirmer en Eurasie ? Sont alors explorés les précédents des stratégies russe, avec le Transsibérien, et allemande, avec le BagdadBahn.

Eurasie médiane, ou grande Eurasie ?

Le cœur du raisonnement inspiré par ces deux précédents est que les États-Unis poursuivent aujourd'hui une démarche géopolitique alors que la Chine devrait s'en tenir à une stratégie terrestre fondée sur la géoéconomie. Cette opposition d'approche est au cœur de la méthode des autorités chinoises, et semble bien illustrée par la démarche OBOR. Par ce choix de stratégie terrestre, présenté comme « libéral réaliste²³ », la Chine pourrait espérer limiter le coût d'une compétition ouverte avec la nouvelle administration de Washington, d'autant que les États-Unis sont largement absents d'Asie centrale, d'Iran et du Caucase.

Halford Mackinder est de nouveau lu en Chine. Il faisait du continent eurasiatique le *Heartland*²⁴, et George Kennan appela, sur cette base théorique, à une politique de *containment* de la puissance centrale, en lui déniait des accès maritimes. Le département d'État lui a emprunté le concept de pivot pour le transférer vers l'Asie-Pacifique, mais toujours dans une même carte mentale binaire, classique, inspirée de l'opposition entre Sparte la continentale et Athènes la thalassocratique. L'Eurasie fut également un concept de l'émigration russe, visant à installer l'idée d'une Russie à la fois européenne et asiatique, et non pas seulement orthodoxe et européenne : un continent médian, à rassembler. Le néo-eurasisme est

23. G. Bai, « The Railroad and Land-Power Strategy. Historical Lessons Learned for the Silk Road Economic Belt Strategy », *China International Strategy Review*, Pékin, 2016.

24. H. Mackinder, *The Geographical Pivot of History*, Londres, Royal Geographical Society, 1904.

de nouveau à la mode, permettant à la Russie de redevenir un centre du système global. Il s'est concrétisé avec l'Union douanière eurasiatique, mais l'Organisation de coopération de Shanghai (OCS) le déborde dans un cadre élargi. Le président Nazarbaïev, inspiré par les travaux de Lev Goumilev plaidant pour un rapprochement entre la Russie et la Turquie, avait lancé l'idée d'une union eurasiatique dès 1994 à Moscou : Eurasie médiane, ou intermédiaire. L'initiative OBOR, se présente, elle, comme une plus grande Eurasie, Eurasie majeure que l'on préfère nommer Euro-Asie à Pékin, et que les projets de connectivité à l'œuvre inscrivent comme une Trans-Eurasie incluant l'Europe occidentale.

Resterait à examiner la réception de ce projet dans les pays concernés, tout au long de la route. On a noté les prétentions américaines, qui ne peuvent que croître. L'intérêt de la Russie est objectif, mais comme aire de transit, et l'influence russe décline en Asie centrale au profit de celle de la Chine, en passe de l'intégrer dans une zone yuan élargie servie par l'essor de l'usage du mandarin. En Asie du Sud-Est²⁵, les projets chinois compléteront ceux du grand bassin du Mékong, financés par la Banque asiatique de développement, le Japon et la Corée du Sud, faciliteront les connexions entre Asie péninsulaire et Asie maritime, et introduiront plus de diversité dans le jeu géopolitique interne de l'ASEAN. Les voisins sud-asiatiques de l'Inde trouvent là des financements et un contrepois, mais les enjeux de sécurité restent prégnants²⁶. En Europe centrale, la Chine a inventé un format régional de réunion annuelle, et se présente avec des financements de projets pour les infrastructures. En Europe occidentale, les entreprises allemandes ont été pionnières, adossées à la diplomatie économique active des chanceliers successifs vers la Chine et l'Asie centrale. En septembre 2015, un *China-Britain Belt and Road Guide 2016* a été publié par le Foreign and Commonwealth Office et le China-Britain Business Council, pour encourager les firmes britanniques à s'intéresser aux opportunités économiques dans 13 régions chinoises centrales et périphériques, 7 secteurs clés, et 6 corridors²⁷. Le retard français n'en est que plus surprenant, même si la liaison Wuhan-Lyon a été ouverte, *via* Duisbourg, en avril 2016²⁸.

25. A. Ekman, «China in Asia: What Is Behind the New Silk Roads?», *Notes de l'Ifri*, juillet 2015 ; D. Kim-Yeat et M. Foucher, *Atlas du Cambodge en Asie et dans le monde*, à paraître en version trilingue, avril 2017, Phnom Penh, Institut parlementaire du Cambodge.

26. C'est la thèse que l'auteur a développée lors des sessions de la World Policy Conference à Séoul en 2015 et à Doha en 2016. Elle diffère de celle de l'ECFR «One Belt, One Road: China's Great Leap Outward», 2015.

27. «OBOR pourrait potentiellement transformer le futur du commerce et des investissements internationaux... Il est nécessaire que les entreprises britanniques prennent rapidement conscience de l'impact que OBOR peut avoir dans les années – voir les décennies – à venir», S. Phillips, directeur général, CBBC.

28. Filiale allemande de la société de logistique Asie Europe de Wuhan, WAE.

Au total, il s'agit là non pas d'une stratégie explicitement géopolitique, mais d'une approche plus subtile, géographique²⁹ de portée géo-économique, qui produira des effets politiques de long terme. L'Union européenne, en étant l'une des origines et destinations de ce faisceau d'initiatives, peut, en maîtrisant les conditions de la coopération entre les deux grands foyers historiques et géopolitiques, démographiques et économiques d'une Eurasie devenue continentale – c'est-à-dire dotée d'une « continuité » physique et digitale –, jouer un rôle de puissance d'équilibre, dont le monde actuel, polycentrique mais instable, a besoin.



Mots clés

Nouvelle route de la soie
Stratégie chinoise
Mondialisation
Eurasie

29. M. Foucher, *Asies nouvelles*, Paris, Belin, 2002.

