

Chine : routes de la soie, conséquences induites



La question se pose du maintien dans la durée du gigantesque projet chinois des nouvelles routes de la soie. Outre la nécessité d'un investissement annuel considérable, il suscite déjà des inquiétudes et des tensions à terme.

Ce thème a été abordé lors d'un colloque organisé, le 23 mai 2019 à Paris, par le Club HEC Géostratégies en partenariat avec l'Association des auditeurs IHEDN région Paris Ile-de-France et l'Association nationale des auditeurs jeunes de l'Institut des hautes études de défense nationale. Y sont notamment intervenus : Nicolas Lemoine, directeur exécutif HEC Paris ; Min Fan, fondateur du groupe chinois Ctrip Group ; Pascal Chaigneau, professeur à HEC Paris ; Matthieu Duchâtel, directeur du programme Asie à l'Institut Montaigne.

Vue d'une entreprise chinoise. Le prestataire chinois de services Ctrip assure des réservations d'hôtel, fournit des billets de transport (avion, train et cars) et organise des voyages à l'étranger, explique Min Fan, l'un de ses fondateurs. Les « routes de la soie » (*voir encadré*) ont assuré des échanges de marchandises

mais aussi culturels (*photo*). Pour réaliser son projet des « nouvelles », désigné sous le nom de l'initiative « Belt & Road » (la Ceinture et la Route, B&R), la Chine a déjà signé des accords avec 123 pays et 29 organisations internationales. Entre 2013 et 2018, le nombre de Chinois visitant ces pays est passé de 15 millions à plus de 30 millions et celui des voyageurs des pays du B&R à s'être rendus en Chine de 9,03 millions à 10,64 millions, soit une croissance annuelle de 3,5 %. Le tourisme chinois assure 30,82 % des recettes touristiques et 14,11 % de l'emploi dans les pays du B&R. En 2018, Ctrip a traité 90 millions de « voyageurs actifs mensuels » dans les pays du B&R, soit la moitié de son total. Malgré la présence de guides touristiques chinois qui parlent l'anglais et le français, de plus en plus de guides locaux apprennent le chinois pour devenir plus compétitifs. La France reste l'un des pays les plus visités par les touristes chinois, dont le nombre devrait augmenter de plus de 30 % par an. Cette coopération « gagnant-gagnant » porte sur 71 pays, 3 millions de touristes chinois, 80.000 offres de voyages, dont 90 % en Europe et en Asie du Sud-Est. L'innovation dans ce domaine passe par l'intelligence artificielle, les « big data » (mégadonnées) et le « cloud computing » (exploitation de la puissance de calcul ou de stockage de serveurs informatiques distants par l'intermédiaire d'un réseau).

Vision chinoise globale. Depuis le Livre blanc de la défense de 2015, la Chine développe le « projet 2049 », centenaire de la naissance de la République populaire, explique Pascal Chaigneau. Il s'agit d'infiltrer cinq nouveaux espaces de puissance, afin de les contrôler : le domaine maritime, négligé et qui a permis la domination de l'Occident ; l'espace extra-atmosphérique, pour contester la prééminence des Etats-Unis ; le cyber ; la haute technologie ; les normes des systèmes internationaux. En 2018, la Chine a obtenu le poste de N°2 du Fonds monétaire international. A l'ONU, celui de sous-secrétaire général chargé des finances est occupé par un Chinois. L'initiative B&R terrestre part du Xinjiang, permettant ainsi le développement de l'Ouest du pays et « phagocyter » la région autonome des Ouïgours, population musulmane turcophone. Dans les pays pauvres traversés, elle crée des « clientèles économiques captives » et, par voie de conséquence, un « clientélisme diplomatique », incité à soutenir la Chine au sein des instances internationales. Le Forum des routes de la soie, organisé à Pékin puis à Shanghai, se transforme en Sommet des routes de la soie, complété par une Organisation des routes de la soie avec son siège à Shanghai, un secrétaire général et un budget dédié. Pour protéger ses intérêts économiques à l'étranger, la Chine développe ses moyens de projections militaires terrestre et

navale dans une stratégie d'expansion mondiale. Face à elle et sur un fond de rétorsion, représailles, sanctions, embargos, les Etats-Unis discréditent l'initiative B&R, stratégie d'influence chinoise, dans toutes les instances mondiales. Estimant que son point faible se trouve en Afrique, ils agissent déjà là-bas. De son côté, l'Inde accroît fortement le budget de sa Marine depuis deux ans, pour éviter que l'océan Indien devienne un « lac chinois ».

Présence militaire et légitimité. Avant même les investissements de l'initiative B&R, la doctrine de sécurité de la Chine a connu une rupture avec l'établissement de la base de Djibouti et l'envoi d'unités navales et aériennes en Libye en 2011 pour évacuer 30.000 ressortissants, explique Matthieu Duchâtel. Djibouti fournit un soutien logistique à la présence navale chinoise dans le golfe d'Aden dans la lutte contre la piraterie, aux unités chinoises de maintien de la paix dans le cadre de l'ONU (2.500 hommes en 2019) et aux opérations d'assistance humanitaire (évacuation de ressortissants au Yémen en 2015). Outre la future capacité d'accueil de 10.000 personnes à Djibouti, la Chine assure une présence militaire permanente au Tadjikistan et renforce son infanterie de Marine. En outre, sa Marine va évoluer d'un réseau de soutien avec des ports étrangers amis à un modèle avec ses propres ports. Elle investit dans les ports pakistanais de Gwadar et de Jiwani, où la construction d'une base navale lui permettrait une présence militaire à proximité du détroit d'Ormuz. Toutefois, la construction de la prochaine base suivra les critères de celle de Djibouti pour légitimer des actions sur le plan international, en cas de crise menaçant des ressortissants chinois à l'étranger et d'une intensité justifiant un déploiement permanent. La loi chinoise contre le terrorisme autorise l'intervention à l'étranger de forces spéciales, en cas d'attaque d'une ambassade par exemple. Enfin, les forces armées pourraient intervenir en Asie centrale dans le cadre de l'Organisation de coopération de Shanghai (Russie, Chine, Kazakhstan, Kirghizistan, Tadjikistan et Ouzbékistan).

Loïc Salmon

Le terme « routes de la soie » a été inventé au XIXème siècle par le géographe Ferdinand von Richthofen, qui avait imaginé un projet de liaison ferroviaire entre l'Allemagne et la Chine, indique Nicolas Lemoine. Connues des Romains, ces voies commerciales coûtaient jusqu'à 100 millions de sesterces par an à l'Empire au Ier siècle. En fait, les caravanes transportaient des marchandises précieuses, mais très rarement de la soie, qui servait de monnaie d'échange utilisée par la Chine pour négocier des accords de passage avec les potentats des pays

traversés. Elle servait aussi à dresser les « barbares lointains » contre les « barbares proches », pour sécuriser les frontières de la Chine. Initiatives chinoises de protection contre les Huns, les routes de la soie commencent au II^{ème} siècle avant JC et la ville de Samarcande (Ouzbékistan actuel) en deviendra le pivot. Elles connaissent leur âge d'or sous l'empereur (mongol) de Chine Kubilaï Khan (1215-1294), lequel dure jusqu'à la dislocation de l'Empire mongol en 1368. La longue période suivante d'isolationnisme de la Chine, la découverte de l'Amérique (1492), avec ses perspectives de colonisation, et la voie maritime vers les Indes, ouverte par Vasco de Gama (1498), entraînent une décroissance progressive des routes de la soie.

Chine : routes de la soie, un contexte stratégique global

L'océan Indien : enjeux stratégiques et militaires

Asie-Pacifique : zone d'intérêt stratégique pour la France