

PROGRAMME ASIE

LA 21ST CENTURY MARITIME SILK ROAD :
Focus sur l'océan Indien

PAR Mathieu GROUSSAT

DIPLOME D'IRIS SUP'

DECEMBRE 2016

ASIA FOCUS #10



La nouvelle route de la soie maritime (branche maritime du projet chinois (« One belt, One road », OBOR) relie des régions très variées et pour chacune d'elle répond à des problématiques très diverses. Si la politique volontariste chinoise liée au projet OBOR est bien présente à chaque étape, elle n'efface pas les enjeux stratégiques classiques, locaux. L'initiative des routes de la soie étant stratégique et globale, il est intéressant d'étudier les interactions, complémentarités ou oppositions entre cette initiative et les politiques chinoises spécifiques, associées à chaque région. Il apparaît que la Chine tente, à chaque étape de cette nouvelle route de la soie, d'apporter une vision et des projets alternatifs à la politique américaine et plus généralement de bâtir une vision asiatique de développement économique (au sens d'une complémentarité entre les pays d'Asie). La Chine espère, en utilisant le levier économique, recevoir des dividendes en termes d'influence géopolitique dans la région. Ce point n'est en aucun cas acquis et l'assertion disant que les échanges commerciaux facilitent les règlements pacifiques des tensions n'est pas toujours vérifiée. Il apparaît ainsi que la mise en place d'une diplomatie de coopération en lien avec OBOR n'est pas synonyme d'apaisement, ou plutôt de concessions, concernant par exemple les revendications territoriales chinoises (Inde, mer de Chine du Sud). Néanmoins, il s'agit pour la Chine d'assumer pleinement sa nouvelle puissance dans le cadre d'une grande stratégie et non plus de faire « profil bas »¹.

Certains analystes présentent les relations dans la région asiatique comme un duopole : la Chine assumant le leadership dans le commerce et l'économie et les États-Unis le leadership sur les questions de stratégie et de sécurité². Grâce à OBOR, la Chine commence à concurrencer les États-Unis sur les questions de géopolitique alors que ces derniers ne menacent en rien la place de l'économie chinoise dans la région. C'est un tournant majeur qui devrait se confirmer à moyen terme. Les oppositions les plus importantes avec les États-Unis ont lieu le long de cette route maritime et la Chine fait face à de plus grandes difficultés dans les relations avec les autres états que sur le volet terrestre du projet OBOR³.

Brahma Chellaney déclarait: « The single biggest source of regional instability today is a refusal to accept the existing territorial and maritime status quo. This has prompted efforts to change the territorial and maritime borders through stealthy land grabs or land reclamation, especially in the South and East China Seas and The Himalayas » ou encore « The Asia-Pacific must find ways to build a more sustainable and peaceful future for itself »⁴. Cela illustre un paradoxe qui existe en Asie. Alors que son poids économique et que les échanges commerciaux dans la zone n'ont jamais été si importants, les problématiques de sécurité, liées à des revendications territoriales ou des querelles historiques, sont encore

¹ Vijay Sakhuja and Jane Chan, *China's Maritime Silk Road and Asia*, National Maritime Foundation, Vij Books India, 2016, p. 15.

² *Ibid.*, p. 16.

³ Nadège Rolland, « La nouvelle Route de la soie. Les ambitions chinoises en Eurasie », *Politique Etrangères*, 2015/3, p. 141.

⁴ Brahma Chellaney, Council for security cooperation in the Asia pacific, *Regional Security Outlook*, 2016.

très présentes⁵ et exacerbées. Est-ce que le projet OBOR peut permettre des avancées sur ces points, c'est en tout cas un de ses objectifs.

L'OCÉAN INDIEN : LE CŒUR DU PROJET CHINOIS

Le développement économique de la Chine est très consommateur de matières premières créant ainsi une dépendance vis-à-vis de ses fournisseurs bordant en particulier l'océan Indien (axe Ormuz-Malacca). Il est aussi fortement dépendant des débouchés pour ses exportations (axe Malacca-Suez). L'océan Indien est ainsi clairement au centre des problématiques chinoises⁶. L'océan Indien représente l'étape centrale du projet « One Road » car il borde les principaux pays qui pourraient être ou sont déjà partenaires de la Chine, il est en lien avec les principaux enjeux énergétiques et tant à devenir pour ces raisons une zone de déploiement permanent de la marine militaire chinoise. Certains auteurs ont mis en avant une projection de sinité en Asie centrale grâce à une interpénétration croissante et importante des pays de la région avec la Chine. Ce phénomène est aussi à l'œuvre en océan Indien, il est plus diffus, moins fort mais il existe et tend à se renforcer. OBOR en est un vecteur. Théâtre possible de confrontations mais surtout de partenariats économiques et étape centrale avant de rejoindre l'Europe, c'est en océan Indien que le projet OBOR va prendre son essor. Il faut cependant se garder de considérer cet espace comme homogène, il existe des ensembles de pays ou régions apportant des réponses très différentes à l'initiative chinoise. Dans cette étude sur la nouvelle route maritime de soie sont aussi analysés les projets terrestres qui peuvent déboucher sur les océans ou être en lien avec des pays étapes de cette route maritime de la soie.

LE « COLLIER DE PERLES » : UNE INTERPRÉTATION ERRONÉE DE LA RÉALITÉ

Avant de faire ressortir ces grands ensembles, il convient de relativiser un concept stratégique qui a pu se développer dans les années 2000 et qui peut être considéré comme précurseur du projet OBOR. Ce concept est celui du « collier de perles ». Il s'agissait, dans un premier temps pour les États-Unis⁷, d'essayer de surestimer ou surinterpréter les activités et intentions chinoises en déclarant que la Chine construisait ou utilisait des bases ou des infrastructures dans certains pays comme points d'appui (« les perles ») et que répétant cette stratégie à l'échelle de tout l'océan Indien créait ainsi un « collier de

⁵ China's Diplomatic Efforts to Promote Energy and Ressource Cooperation Along the « One Belt and One Road », Chine Institute of International Studies Report, n°5 mai 2015, pp. 22-23.

⁶ Development report in the Indian Ocean, University of Yunnan, Department of Indian Ocean Studies, Chinese Academy of Social Sciences Press, 2013, pp. 87-102.

⁷ Pehrson Christophe J., *String of Pearls: Meeting the Challenge of China's Rising Power Across the Asian Littoral*, Strategic Studies Institute, US Army War College, Carlisle Barrack, 2006.

perles ». La réalité est un peu différente, la Chine n'a construit aucune base en océan Indien avant celle de Djibouti, construction qui n'a débuté qu'en 2015. Les partenariats avec le Pakistan (port de Gwadar) le Bangladesh (port de Chittagong) ou encore le Sri Lanka (port d'Hambantota) n'ont jamais abouti à une quelconque installation massive des forces militaires chinoises (en particulier de la PLAN). Durant les années 2000, ces « points d'appui » ont uniquement été des lieux servant d'appui léger pour le ravitaillement lors d'escales des flottilles de la PLAN⁸. Il ne faut pas nier une augmentation de la présence militaire chinoise ni peut être une volonté, à long terme, de construire quelques bases, mais il s'agit clairement de sécuriser les flux commerciaux et énergétiques et non d'une expansion militariste. Il n'y a pas de stratégie maritime chinoise en lien avec ce pseudo-concept. Il n'en reste pas moins que durant presque dix ans, et encore aujourd'hui, ce concept auto-réalisateur a nourri les réflexions américaines sur la montée en puissance de la Chine (caractère hégémonique, remise en cause du leadership américain, menace sur les approvisionnements américains), sans être en phase avec la réalité⁹.

Si l'initiative OBOR illustre la volonté chinoise, d'avoir des partenariats économiques qui peuvent inclure des prises de participation dans des infrastructures portuaires fournissant des points d'appui pour sécuriser ses flux énergétiques, il ne faut pas relire ce projet comme une légitimation a posteriori de la notion de « collier de perles »¹⁰. La volonté sous-jacente du projet OBOR répond à une logique compréhensible et normale, en lien avec la montée en puissance de la Chine, qui est de peser par une présence plus marquée sur les enjeux de cette région. La France, la Grande Bretagne et surtout les États-Unis disposent depuis longtemps de bases dans la région (à Djibouti, Abu Dhabi, Bahreïn, Diego Garcia, Qatar...) et déploient en permanence des forces maritimes (TF150 (soutien maritime à l'opération anti-terrorisme *Enduring Freedom*), *Ocean Shield* (OTAN), *Atalante* (UE)). Les marines de ces pays effectuent de nombreuses escales dans les pays du pourtour de l'océan Indien sans qu'une stratégie dite de « collier de perles » ne soit mise en avant. Il ne faut donc pas voir dans les activités chinoises une manifestation d'un quelconque impérialisme, il s'agit juste de participer à hauteur de la puissance chinoise aux activités stratégiques dans la zone.

L'augmentation de la présence chinoise dans l'océan Indien est bien un défi pour les États-Unis. La stratégie chinoise (une analyse comparative des différentes stratégies militaires est faite dans la dernière partie de cette étude) revêt bien un volet de projection de puissance militaire, relatif, qui peut être source d'inquiétude pour des pays comme l'Inde

⁸ Margaux Pierrefiche, « La stratégie chinoise du « collier de perles » : menace, mythe ou prophétie auto-réalisatrices ? », Centre d'études supérieures de la Marine, Magistère de relations Internationales et Action à l'Étranger, Paris I Panthéon Sorbonne, 2012-2013.

⁹ Jean-Loup Samaan montre bien, dans *La Menace chinoise, une invention du Pentagone ?*, Vendémiaire, 2012, le rôle des think tanks (plus particulièrement les China watchers) en lien avec le complexe militaro-industriel dans la création du concept de « collier de perles » ou encore dans celui d'« anti access- area denial » et d'« air-sea battle ». Concepts qui surestiment la menace chinoise, qui auto-justifient le redéploiement américain dans le Pacifique et qui s'inscrivent dans la vision néoconservatrice de la politique étrangère américaine.

¹⁰ Hu Zhiyong, « India wears unreal 'String of Pearls' », *Global Times*, 28 juillet 2013.

mais surtout qui représente pour les États-Unis, une remise en cause de leur leadership hégémonique.

LES GRANDES AIRES REGIONALES : DES ENJEUX DIFFERENTS POUR LA CHINE

Plusieurs grands ensembles ressortent de l'analyse du projet de nouvelle route maritime de la soie. Il y a des pays / régions qui sont clairement prioritaires pour la Chine : Pakistan, Birmanie, Maldives, Seychelles, Djibouti voire Iran car reliés à des problématiques centrales, sécuritaires et énergétiques. Ils sont l'objet des principaux projets (économique et politique) des dirigeants chinois. D'autres régions sont plus à considérer comme des opportunités principalement économiques : les pays africains et européens. Enfin il y a les pays qui sont, a minima, perplexes voire opposés au projet chinois, le plus intéressant étant l'Inde. Le Pakistan joue un rôle central car il relie le volet terrestre et le volet maritime des nouvelles routes de la soie. La Chine adopte sa stratégie d'ouverture et l'application concrète de la nouvelle route maritime de la soie (partenariat militaire, relations économiques) selon ses grands ensembles.

L'Asie du Sud-Est / Focus sur la Birmanie : réponse au dilemme de Malacca

Après l'analyse de la situation en mer de Chine du Sud, avec en arrière-plan les relations avec l'ASEAN, il convient de faire un focus sur la Birmanie. Ce pays représente une voie d'accès à l'océan Indien (mer d'Andaman) et un moyen de désenclavement des provinces du Sud-Ouest comme le Yunnan¹¹. Il représente surtout une alternative au détroit de Malacca, goulet d'étranglement des flux énergétiques chinois¹² (en provenance de l'Afrique et du Moyen-Orient) qui est un point de grande vulnérabilité. Cette vulnérabilité est renforcée par le fait que ce détroit, un des plus fréquentés au monde, est facile à bloquer par une marine comme celle des États-Unis et est le théâtre d'une forte activité de piraterie voire de terrorisme maritime. Cet enjeu stratégique est désigné comme le « dilemme de Malacca » par la Chine¹³. Devenant une puissance, au moins régionale, la Chine se doit donc de mettre en place des stratégies répondant à cet enjeu. Dans ce cadre que la Birmanie représente un intérêt majeur pour la Chine. De plus, cet état est aussi un fournisseur de matières premières (hydrocarbures, mines, jade, bois) améliorant la diversification des sources d'approvisionnement chinoises. Un véritable corridor énergétique a donc été mis en place en partenariat avec la Chine¹⁴. Plusieurs projets¹⁵ sont

¹¹ Entre 2001 et 2005 les échanges sont passés de 354M\$ à 763M\$. La zone économique frontalière Muse 105th Mile concentre la majeure partie de ce commerce frontalier entre le Yunnan (Ruili) et la Birmanie (Muse).

¹² 25% des exportations et 85 % des importations d'hydrocarbures chinoises transitent par Malacca. Le détroit de Malacca est aussi très resserré, 900km de long et moins de 3km au niveau de Singapour et du détroit de Philips.

¹³ Hu Jintao, 29 novembre 2003 lors d'une session du comité central du PCC.

¹⁴ Pour une analyse détaillée du partenariat Chine-Birmanie voir Hélène Le Bail et Abel Tournier, De Kunming à Mandalay : la nouvelle « Route de Birmanie », *Asie Visions* 25, IFRI, mars 2010.

¹⁵ Laurent Amelot, « La compétition énergétique indo-chinoise en Birmanie », *Géostratégiques*, n°19, 2008.

en cours dans le domaine énergétique comme la construction d'un gazoduc et d'un oléoduc reliant Kyaukpyu¹⁶ à Kunming. La construction d'un port en eaux profondes et d'un terminal pétrolier est aussi à l'œuvre dans cette ville. Ces projets rassemblent des entreprises chinoises¹⁷ et la ZES de Kyaukpyu. Des projets portuaires existent aussi à Mergui, Tavoy ou Sittwe. Même si ces projets ont été initiés avant la mise en place du projet OBOR, ils y sont maintenant rattachés. Enfin, la Chine aide massivement l'économie birmane via des IDE (construction de ponts, usines électriques ou textiles) ou via des mesures de restructuration de la dette¹⁸.

Pour la Birmanie, la Chine est clairement un partenaire stratégique¹⁹; pour la Chine la position géographique birmane fait de ce pays un enjeu stratégique à long terme, cette relation est ancienne et devrait perdurer. Néanmoins, il faut noter quelques points de frictions entre les deux pays pouvant ralentir la réalisation concrète de ces grands projets d'investissements. En effet, le développement économique de la Birmanie est une problématique pour ses dirigeants surtout depuis l'arrivée au pouvoir du parti d'Aung San Suu Kyi (National League for Democracy). Il passe par le développement des entreprises birmanes et l'utilisation de la main d'œuvre locale pour une meilleure exploitation des ressources et redistribution des revenus. Ainsi la place des entreprises chinoises est perçue comme trop importante par une partie de la population²⁰. Il s'agit plus globalement pour le nouveau gouvernement de défendre les intérêts et la souveraineté birmane. Sur le plan économique, la Birmanie pourra continuer à jouer la carte indienne (armement) ou celles d'autres pays (russe, thaïlandaise voire même américaine), grâce à la levée progressive des sanctions qui frappent l'ancien régime, afin de tempérer les ambitions chinoises. Sur le plan de la politique intérieure, en particulier sur le plan sécuritaire (trafic de drogue, trafic d'êtres humains, tourisme du jeu, trafic de bois, mouvements de rébellion²¹) mais aussi dans la gestion des minorités (présentent de chaque côté de la frontière) ou de la forte présence de population d'origine chinoise, apparaît de nombreux sujets pour lesquels la Chine est impliquée. La stabilité frontalière est une préoccupation majeure de la Chine en raison de son impact sur le développement du commerce. Le projet OBOR a vocation à redynamiser ce processus de coopération sur des bases plus saines. Il sera intéressant de voir comment la Chine s'impliquera si ses investissements sont menacés ou si la politique du nouveau gouvernement birman lui devient moins favorable. La visite Aung San Suu Kyi, reçue comme une premier ministre, en Chine, le 19 juillet 2016, semble plutôt montrer une volonté commune de progresser dans tous les domaines de coopérations existants (développement économique, projets

¹⁶ Partenariat signé en décembre 2008 puis confirmé par un financement mixte en novembre 2010, oléoduc entré fonction en 2015.

¹⁷ CITIC's consortia (incluant China Harbor Engineering Company Ltd., China Merchants Holdings, TEDA Investment Holding, and Yunnan Construction Engineering Group) a remporté en 2015 le contrat pour la construction du port. PetroChina est chargé de l'exploitation du champ gazier de Shwe.

¹⁸ Hélène Le Bail et Abel Tournier, De Kunming à Mandalay : la nouvelle « Route de Birmanie », *op. Cit.*, p. 17.

¹⁹ *Ibid.*, pp. 11-12.

²⁰ Voir le projet de barrage Myitsone arrêté en 2011 ou l'annulation du projet de chemin de fer entre Kyaukpyu et le Yunnan.

²¹ Hélène Le Bail et Abel Tournier, De Kunming à Mandalay : la nouvelle « Route de Birmanie », *op. Cit.*, pp. 19-24.

énergétiques, barrages hydroélectriques, sécurité intérieure et gestion des conflits ethniques). La place de la Birmanie dans le projet OBOR semble bien confirmée et est appelée à se renforcer.

La Chine va donc devoir mettre en pratique le volet « win-win » du projet OBOR dans ces relations avec la Birmanie²² pour renforcer son partenariat avec cet allié stratégique face à des résistances internes et à l'arrivée d'autres puissances. Les évolutions politiques en Birmanie seront à surveiller en particulier les éventuelles orientations de politiques étrangères. La Birmanie est maintenant courtisée non plus seulement par la Chine mais par aussi par les États-Unis et l'Inde.

Au-delà de la Birmanie, le désenclavement des provinces du Yunnan, du Guangxi et du Guizhou passe par le développement économique et l'exploitation de nouvelles voies de communications en direction de l'Asie du Sud-Est²³ vers Singapour, via la Birmanie, la Thaïlande et la Malaisie mais aussi vers l'Inde dans le but d'accroître les échanges commerciaux. Vers l'Inde, il s'agit de remettre à l'ordre du jour un partenariat signé en 1999, l'initiative de Kunming, entre le Bangladesh, la Birmanie, l'Inde et la Chine en le rebaptisant « Bangladesh-China-India-Myanmar Economic Corridor » et en l'intégrant au projet OBOR²⁴. Il s'agit pour la Chine de profiter des débouchés que représentent les ports de Chittagong et Calcutta. Plus généralement il s'agit de profiter de la complémentarité entre ces quatre pays produisant des biens différents (hydrocarbures du Bangladesh, ressources hydro-électriques et minières de l'Inde, gaz naturel de Birmanie et charbon du Yunnan). Le renforcement de la coopération en matière de production et de fourniture d'électricité est le point central de ce corridor économique, particulièrement important pour le Bangladesh et la Birmanie.

Enfin, le « dilemme de Malacca » est une preuve de l'absolue nécessité pour la Chine de maintenir le trafic commercial en mer de Chine du Sud. En effet, si la Chine considère qu'une des principales menaces à sa sécurité nationale est un blocage du détroit de Malacca (et donc, au hub près de Singapour, du trafic en mer de Chine du Sud) et cherche par tous les moyens à s'en affranchir via par exemple la Birmanie, pourquoi empêcherait-elle la navigation en mer de Chine du Sud ? Sa première peur est qu'une autre puissance le fasse !

²² Déclaration de Li Keqiang en mars 2014 appelant à un développement équilibré du corridor économique Bangladesh-Chine-Inde-Myanmar.

²³ Voir par exemple le Greater Mekong Subregion (GMS) Economic Cooperation Program créant des corridors économiques, des zones économiques spéciales ou des zones économiques frontalières entre les pays bordés par le Mékong, voir le GMS Joint Ministerial Statement, Seventh Economic Corridors Forum, 11 juin 2015, <http://www.adb.org/sites/default/files/related/34055/ecf-7-joint-statement.pdf>

²⁴ Relance du projet avec la visite de Li Keqiang en Inde en décembre 2013.

Bangladesh-Sri-Lanka-Maldives-Seychelles-Oman-Djibouti : la route Malacca-Ormuz-Suez

Ces différents pays représentent des étapes ou plutôt des escales sur le trajet de la nouvelle route maritime de la soie qui épouse les grandes lignes de communications et de transports maritimes. Les problématiques d'infrastructures portuaires et de gestion des ports, d'accès et de points d'appui logistique pour les navires de la PLAN sont au cœur des relations entre la Chine et ses pays. Il faut se rappeler un des objectifs de la Chine qui est de sécuriser ses flux maritimes, l'accès à des points d'appui est donc indispensable pour couvrir l'océan Indien. On parle ici surtout de points d'appui et pas forcément de bases militaires chinoises à l'étranger. C'est sous cet angle qu'il faut analyser la présence chinoise dans ces pays.

Après la Birmanie, dans le « Bangladesh-China-India-Myanmar Economic Corridor », se trouve le Bangladesh. Ce pays sert de débouché aux provinces du Yunnan et du Sichuan en donnant accès à l'océan Indien. Des programmes d'infrastructures sont en cours avec par exemple la construction d'un port sur l'île de Sonodia²⁵. Ce pays offre à la Chine des facilités pour ses navires avec le port de Chittagong (même si l'accès pour les navires de fort tonnage est limité). Ce point d'appui, tout comme la Birmanie, permet aussi à la Chine de surveiller plus facilement les activités militaires dans le golfe du Bengale (en particulier les activités indiennes) et aux alentours des îles Andaman et Nicobar. Si la proximité de l'Inde et ses relations complexes avec la Birmanie limitent quelque peu les possibilités de développement de l'influence chinoise, il apparait finalement que le Bangladesh est bien considéré, dans le cadre du projet OBOR, comme un pays important.

Au Sri Lanka, le Colombo South Container Terminal opéré par la China Merchant Corps, agit comme un hub logistique important et efficace sur la route de la soie. Il est une source importante de revenus pour le Sri Lanka. En parallèle, la PLAN effectue de plus en plus d'escale pour se ravitailler dans ce pays (escale de sous-marin depuis 2014). La Chine a financé un projet d'extension du port de Colombo et la construction de celui de Hambantota (1,4Mds\$). L'aide à la construction d'un dock capable d'accueillir des sous-marins (durant une période plus longue) est un point d'inquiétude pour l'Inde²⁶.

Les Maldives, comme les Seychelles, constituent d'autres étapes sur cette route et sont donc concernés par des investissements chinois comme par exemple l'extension d'un aéroport ou la construction d'un pont entre les îles. Cependant, il ne semble y avoir de volonté chinoise de construire des implantations plus importantes ou à vocation militaire (projet de base pouvant accueillir des sous-marins abandonnés pour des raisons techniques). La coopération avec les Seychelles, si elle existe, devrait rester limitée en

²⁵Laurent Amelot, « La présence chinoise dans l'océan Indien, une réalité plus géoéconomique que géostratégique », Présentation à la 24^e édition du Festival International de Géographie (FIG) de Saint-Dié-des-Vosges consacrée à La Chine, une puissance mondiale, le 6 octobre 2013.

²⁶Rajat Pandit, "India suspicious as Chinese submarine docks in Sri Lanka", *The Times of India*, 28 septembre 2014.

raison de la présence d'autres forces militaires sur le territoire (américaine, française) et surtout des liens avec l'Inde.

Oman joue un rôle particulier dans la région, ancienne colonie britannique, pays relativement stable avec une gouvernance reconnue comme efficace (sachant diversifier ses investisseurs) et des ressources naturelles certaines. Il est un point d'appui logique pour la Chine dans la région, proche d'Ormuz et du golfe d'Aden, aux croisements des routes commerciales en océan Indien. Oman a rejoint l'initiative des nouvelles routes de la soie en mars 2016²⁷ mais fournit depuis plus longtemps des facilités aux navires de la PLAN (possibilité de faire escale dans le port de Salalah depuis 2009). Cependant la place du Royaume-Uni est encore forte dans ce pays (signature d'un MOU entre Babcock International Group et Oman Drydock Company portant sur l'entretien et la réparation de bâtiments militaires dans le port de Duqm, travaux d'infrastructures du port de Duqm pour accueillir le porte-avions Queen Elizabeth, aéroport, voie ferrée...). Ce point d'appui permanent vient renforcer la présence du Royaume-Uni qui dispose déjà d'une base navale dans la région (HMS Juffair à Bahreïn). En raison de cette présence, il est possible, mais pas certain comme l'exemple de Djibouti le montre, que la Chine ne développe pas beaucoup plus sa coopération avec Oman (elle pourrait se restreindre au volet économique).

L'accord entre la Chine et Djibouti, en janvier 2016, porte sur la création d'une première base militaire chinoise hors de son territoire (dans le port de Doraleh à Djibouti) pouvant accueillir plusieurs milliers de militaires (avec possibilité d'extension pour un aéroport). La Chine versera à Djibouti 20M\$ par an (bail de 10 ans). Cet accord prévoit aussi l'établissement d'une Free Trade Area et donne accès à Djibouti aux banques chinoises. La situation stratégique de Djibouti permettra à la Chine de disposer d'un point d'appui pour surveiller ses flux maritimes (proximité du détroit d'Ormuz et du canal de Suez) et pour soutenir ses forces navales en océan Indien ainsi que de futurs déploiements en Méditerranée et en l'Atlantique. Cela s'inscrit dans la continuité des déploiements dans le cadre de la lutte contre la piraterie dans le golfe d'Aden et au large de la Somalie et des différentes opérations sous l'égide de l'ONU auxquelles la Chine participe. La Chine se doit aussi de protéger ses ressortissants de plus en plus nombreux en Afrique (environ un million), cette base peut permettre une réaction rapide en cas de crise. La Chine, sur ce point s'aligne sur les grandes puissances comme la France, les États-Unis et le Japon (base aérienne ouverte depuis 2009, déploiements d'avions P-3C Orion) qui disposent tous d'une base dans cet état. De plus, Djibouti est aussi stratégique pour la Chine car il permet de développer les communications ferroviaires avec des pays comme le Soudan et l'Éthiopie (liaison Djibouti-Addis-Abeba²⁸, 4Mds\$) et plus généralement avec toute l'Afrique. Cela facilitera l'acheminement des produits chinois sur ce continent. Ce pays

²⁷ Déclaration du Deputy Chairman of the State Council of Oman Al Khattab bin Ghalib al-Hina'ei lors de la visite du Vice chairman of the Standing Committee of China's National People's Congress, Mascate, 24 mars 2016.

²⁸ Mise en œuvre en 2016, permettant de faire passer le temps de trajet de 7 jours à 10 heures. 750 km de voie ferrée construites par des entreprises chinoises et via un financement chinois. http://www.chinadaily.com.cn/world/2016-10/06/content_26976254.htm

joue aussi un rôle de hub logistique vers les pays du golfe Persique (Dubai). Il est intéressant de voir comment ce petit état arrive à tirer profit de sa position stratégique et ne se cantonne pas à tisser des relations avec des alliés ou amis « classiques ». Les États-Unis ou l'Inde semblent préoccupés par cette implantation qui renforce la vision indienne d'« encerclement » et les craintes américaines quant à l'augmentation probable des déploiements des forces navales chinoises dans la zone hautement sensible d'USCENTCOM (déploiement quasi permanent d'un porte-avions et déploiement permanent de nombreux sous-marins). La Chine, dans le cas de Djibouti, n'hésite pas à mettre en place une coopération poussée et étendue à de multiples domaines malgré la présence de plusieurs autres puissances. La position stratégique de Djibouti est telle qu'il apparaît comme peu probable que la Chine mette en place des bases similaires dans d'autres pays.

Golfe Persique / Focus sur l'Iran : une nécessaire diversification énergétique

Les relations entre le Moyen-Orient et la Chine sont anciennes et déjà en lien avec la notion de route de la soie, même si les relations diplomatiques et économiques étaient relativement ténues jusqu'au XX^{ème} siècle. Le Moyen-Orient et plus spécifiquement le golfe Persique est une étape du « China-Central Asia-West Asia Economic Corridor ». De nombreux pays de cette région ont rejoint l'initiative chinoise. Aujourd'hui, la Chine représente un débouché majeur²⁹ pour les pays du golfe Persique, dépassant même les États-Unis en ce qui concerne les hydrocarbures. Cette situation se renforcera³⁰ avec la demande de LNG³¹ (provenant du Qatar, d'Oman ou des Emirats-Arabes-Unis³²). La Chine exporte dans ces pays dans les domaines des énergies renouvelables, des installations de raffinage (augmentation notable des participations des entreprises chinoises dans ces domaines) ou dans le nucléaire. Il faut aussi souligner la création de stocks stratégiques de pétrole pour la Chine avec l'aide de l'Arabie Saoudite³³. Le projet OBOR a vocation à pérenniser ses relations mais aussi d'ouvrir à d'autres champs les investissements chinois et plus généralement asiatiques dans la région. Il y a eu de nombreux partenariats de niveau stratégique qui ont été signés couvrant de nombreux domaines. Ce phénomène de rééquilibrage, voire de retournement, de la politique d'exportation des pays du golfe Persique, peut être lu comme une conséquence du rafraîchissement des relations avec les États-Unis (et du développement du pétrole et du gaz de schiste. Il faudra suivre ce phénomène dans l'avenir pour confirmer ou infirmer cette tendance. Néanmoins il existe quelques sujets de frictions entre la Chine et les pays du golfe Persique (traitement de la question ouïghour, relations Chine-Iran). Ceux-ci ne semblent pas remettre en cause le

²⁹ Place de la Chine dans les échanges commerciaux : 3^{ème} pour l'Arabie-saoudite, 6^{ème} pour Bahreïn, 4^{ème} pour les Emirats-Arabes-Unis, 6^{ème} pour le Koweït, 7^{ème} pour le Qatar et 1^{er} pour Oman, données de 2010, <http://ec.europa.eu/trade/creating-opportunities/bilateral-relations/statistics/>

³⁰ Les échanges entre la Chine et les pays du golfe Persique devraient atteindre 350-500Mds\$ d'ici 2020, Thierry Kellner, *The GCC States of the Persian Gulf and Asia Energy Relations*, IFRI, septembre 2012, p. 2.

³¹ *Ibid.*, pp. 50-51.

³² Signature d'un UAE-China Joint investment Fund doté de 10Mds\$ en décembre 2015. Il faut rappeler la présence de 200000 chinois aux Emirats-Arabes-Unis (2^{ème} plus importante minorité).

³³ Thierry Kellner, *The GCC States of the Persian Gulf and Asia Energy Relations*, *op. Cit.*, p. 31.

niveau de coopération avec la Chine et la réussite du projet OBOR dans ces pays. La coopération militaire reste embryonnaire avec ces pays, il n'y a pas de volonté de la part de la Chine de véritablement renforcer ce point. Finalement, si apparaît bien un rééquilibrage des politiques des pays du golfe Persique vers l'Asie, en partie via OBOR, pour être moins dépendant des États-Unis, la Chine n'est toutefois pas encore un partenaire, dans la globalité, aussi important que les États-Unis.

Du côté de la Chine, il s'agit de renforcer les relations avec ses fournisseurs et de sécuriser ses approvisionnements. L'Iran, a dès la mise en place du projet OBOR, exprimé son intérêt³⁴. La visite du président chinois en janvier 2016 a permis de mettre en place un partenariat stratégique, s'intégrant à l'initiative des nouvelles routes de la soie et renforçant les liens déjà existants entre les deux pays³⁵. La signature d'un accord sur le dossier du nucléaire iranien en juillet 2015 a ouvert des perspectives économiques intéressantes pour le régime de Téhéran (levée progressive des sanctions internationales). La Chine a un besoin toujours soutenu en hydrocarbures, l'Iran possède de très importantes réserves, les relations entre les deux pays sont anciennes³⁶, il y a tous les ingrédients pour faire de l'Iran le hub énergétique dont la Chine a besoin au Moyen-Orient. Les entreprises chinoises du domaine pétrolier, SINOPEC et CNPC, se sont déjà implantées pour moderniser les installations iraniennes afin d'augmenter sa production de pétrole. Il y a des opportunités pour améliorer les liaisons ferroviaires existantes qui pourraient permettre de gagner jusqu'à 30 jours sur la voie maritime Shanghai-Bandar Abbas. L'Iran pourrait ainsi devenir un hub logistique entre l'Asie et l'Europe. Il est intéressant de voir comment la Chine met en œuvre des partenariats tant avec l'Arabie Saoudite qu'avec l'Iran. Il apparaît que ceux noués avec l'Iran sont d'un niveau plus stratégique et dépassent le simple domaine énergétique.

Le projet OBOR pourra répondre aux besoins d'infrastructures et surtout de connexion avec l'Asie et l'Europe dont a besoin l'Iran pour augmenter ses échanges commerciaux et entamer un vrai développement économique. La Chine est la seule grande puissance offrant à l'Iran de telles opportunités économiques (la Chine est le premier partenaire commercial de l'Iran³⁷). L'Iran est aussi, ou peut devenir, un partenaire dans la lutte contre le terrorisme (face à DAESH mais aussi en Afghanistan). Cela renforce l'intérêt stratégique de ce pays pour la Chine. C'est un point important à suivre dans le cadre du conflit syrien et plus globalement dans le cadre d'une « alliance » Russie-Iran-Chine.

³⁴ Investissement initial de 6Mds\$ sur 6 ans pour des projets en lien avec OBOR.

³⁵ La Chine importait d'Iran environ 500 000 barils de pétrole /an. La Chine a vendu à l'Iran d'importants stocks d'armes durant la guerre Iran-Irak.

³⁶ L'Iran était une étape importante des anciennes routes de la soie (voir les restes, datant du XIII^{ème} siècle, de porcelaine chinoise retrouvés dans le mausolée du Sheikh Safal-Din à Ardabil).

³⁷ 52Mds\$ d'échanges en 2014 entre les deux pays avec une volonté affichée de les porter à 600Mds\$ au cours de la prochaine décennie.

L'Afrique de l'Est : une région convoitée à fort potentiel

La Chine est le plus important partenaire commercial du continent africain (les échanges commerciaux ont atteint 127Mds\$ en 2010, 166Mds\$ en 2011). Durant le dernier Forum Chine-Afrique, en décembre 2015, d'importants montants (46Mds\$) en aides mais surtout en investissements chinois en Afrique ont été annoncés (et sont déjà en cours de mise en place). La Chine importe d'Afrique un tiers de ses besoins en hydrocarbures. Plus généralement, les relations entre ces deux ensembles sont fortement basées sur le commerce des matières premières³⁸ (pétrole d'Angola, 75% des exportations de cuivre du Congo, 70% des exportations de fer de l'Afrique du Sud...). La Chine est devenue un des plus importants pays en termes d'IDE en Afrique (7Mds\$ en 2008, 26Mds\$ en 2013). Il est néanmoins intéressant de noter que la balance commerciale Chine-Afrique n'est pas totalement déséquilibrée³⁹. L'Afrique représente un débouché important pour les produits chinois. A ce titre, ce continent va devenir un acteur majeur du projet OBOR, le nombre de pays africains concernés par ce projet va augmenter dans les années à venir.

Le projet OBOR a pour ambition de renforcer et d'élargir ces échanges à d'autres domaines. Il existe déjà des projets industriels, comme par exemple en Tanzanie, avec la construction du port Bagamoyo (plus de 10Mds\$), la mise en place d'un gazoduc (reliant les gisements au large de Songo Songo à Mtwara et Dar-es-Salaam) ou la voie ferroviaire Mombassa / Dar-es-Salaam. La Chine s'est engagée, en 2015, à supprimer les tarifs douaniers pour 97% des produits importés d'Afrique (des pays les moins développés). L'objectif chinois est d'aller au-delà des coopérations économiques, déjà largement mises en œuvre, pour mettre en place une véritable politique d'influence visant à contrebalancer les puissances historiques⁴⁰. L'escale de trois bâtiments de la PLAN en Tanzanie, en mai 2016 (avec un partage d'informations dans le domaine de lutte anti piraterie et la vente de patrouilleurs fabriqués par un groupe chinois) participe de cette politique. La zone du canal du Mozambique intéresse aussi spécialement la Chine (une importante route maritime, alternative à celle empruntant Suez). La Chine pourrait donc renforcer ses relations avec des pays comme le Mozambique, le Kenya (remise en œuvre du projet de corridor Kenya-Sud Soudan-Ethiopie⁴¹, construction de la ligne ferroviaire Mombasa-Nairobi⁴² ou des projets d'oléoducs entre l'Ouganda et le Kenya) ou Madagascar (ports de Toliara et d'Antsiranana). L'approfondissement des relations avec les Comores illustre cet intérêt chinois pour cette zone stratégique. Des problèmes de sécurité sont aussi présents dans ces pays (attaques contre des travailleurs chinois au Soudan) et peuvent représenter

³⁸ La sécurité des approvisionnements en matières premières est une priorité pour la Chine. Voir par exemple la problématique de l'acquisition de terre par les groupes chinois à l'étranger, en particulier en Afrique pour répondre au manque de surface disponible pour le secteur agroalimentaire, Sébastien Colin, Documentation photographique, La Chine puissance mondiale, Editions La documentation française, 2015, p52-53.

³⁹ China's Road To Africa Closes Infrastructure Gap, Adds Debt Risk, Mark Bohlund and Tom Orlik, Bloomberg Intelligence Economists, 17 juin 2015.

⁴⁰ Vijay Sakhuja and Jane Chan, China's Maritime Silk Road and Asia, *op. Cit.*, p. 3.

⁴¹ Laurent Amelot, « La présence chinoise dans l'océan Indien, une réalité plus géoéconomique que géostratégique », *op. Cit.*

⁴² Pour une présentation du projet voir http://usa.chinadaily.com.cn/world/2016-05/29/content_25512969.htm

un frein à la pleine réussite du projet OBOR. Si le Soudan apparaît comme un des premiers partenaires de la Chine, celle-ci pourrait rééquilibrer ses relations au profit de pays comme la Tanzanie.

Les besoins, en Afrique, en matière d'infrastructures sont chiffrés à 93Mds\$ par an par la BM. Les financements chinois sont particulièrement bienvenus et nécessaires. Cependant, il y a une nécessité pour les pays africains de capitaliser ces investissements en croissance locale, en termes d'emplois locaux en particulier. La Chine a plutôt tendance à faire venir en masse des ouvriers chinois pour travailler sur les chantiers (par exemple plus de 30000 en Libye avant l'intervention occidentale) et à diffuser ses produits manufacturés. Cela crée des tensions avec les populations locales empêchant à la main d'œuvre locale de monter en gamme pour passer d'une économie rurale à une économie manufacturière. Des incidents ont eu lieu au Ghana, au Sénégal, en Afrique du Sud ou au Kenya. A l'inverse, les entreprises chinoises ont fait appel à la main d'œuvre locale sur chantier de la voie ferrée Djibouti-Addis-Abeba, laissant présager la prise en compte par la Chine de cette problématique importante pour les populations. Ensuite, le recours au financement par des emprunts chinois représente un risque pour les économies africaines déjà très endettées (par exemple la dette du Ghana est passée de 33% du PIB en 2008 à 67% en 2014 selon le FMI). Il s'agit enfin, pour les pays africains, d'être capable de mettre en place de véritable politique de développement avec un cahier des charges précis pour les investisseurs étrangers comme la Chine.

Sur le plan culturel, de nombreux instituts Confucius sont implantés en Afrique (60 dans 33 pays) et le chinois commence à être enseigné dans les cursus scolaires (Afrique du Sud, Zambie, Maurice). Il y a de nombreux programmes d'échanges d'étudiants ou de bourses d'études qui se mettent en place entre les pays d'Afrique et la Chine. Sur le plan politique, la Chine s'implique de plus en plus sur le continent africain⁴³ (crise sécuritaire au Sud-Soudan, crise humanitaire liée à Ebola) par le biais par exemple des opérations de maintien de la paix⁴⁴ (Mali avec quatre soldats tués en juin 2016) ou le financement de 100M\$ pour la création d'une African Standby Force. La Chine participe à la stabilisation de nombreux pays et tend à augmenter ses activités et partenariats militaires avec les pays d'Afrique⁴⁵. La Chine a mis en place des partenariats dans le domaine militaire avec le Soudan, la Tanzanie (achats importants d'armements chinois), le Zimbabwe⁴⁶ (financement chinois de 98M\$ pour la construction du National Defence College, possible implantation d'une base aérienne dans la région de Marange, fourniture de matériel

⁴³ Durant les différents FOCAC (depuis 2000), la Chine et les pays africains ont régulièrement renforcés leurs partenariats et leur dialogue stratégique. Voir le compte rendu du FOCAC de Johannesburg, décembre 2015, China's second Africa policy paper, http://news.xinhuanet.com/english/2015-12/04/c_134886545.htm

⁴⁴ Discours de Xi Jinping aux Nations-unies, 28 septembre 2015, http://news.xinhuanet.com/english/2015-09/29/c_134671138.htm

⁴⁵ Pour une analyse détaillée de la stratégie et des activités militaires chinoise en Afrique, voir Into Africa : China's Global Security Shift, Mathieu Duchâtel, Richard Gowan et Manuel Lafont-Rapnouil, juin 2016, European Council On Foreign Relations, http://www.ecfr.eu/page/-/Into_Africa_China%E2%80%99s_global_security_shift_PDF_1135.pdf

⁴⁶ Pour une étude complète sur la relation Chine-Zimbabwe voir : Zhang Chun, China-Zimbabwe Relations: A Model of China Relations?, Occasional paper 205, SAIIA, novembre 2014, <http://www.saiia.org.za/occasional-papers/643-china-zimbabwe-relations-a-model-of-china-africa-relations/file>

militaire divers) et est en discussion avec l'Angola. Cela représente un défi pour les États-Unis et dans une moindre mesure la France.

La Chine profite de l'absence de passé colonial ou de vision « humanitariste » pour instaurer des relations sans complexes avec l'Afrique⁴⁷. Néanmoins, le projet OBOR qui met au centre de sa politique les partenariats « win-win » devra être capable de mieux redistribuer les retombées de la croissance associées au développement des infrastructures. La Chine qui souhaite renforcer son influence devra être capable de mettre réellement en place la politique qu'elle énonce si elle veut apparaître comme une alternative crédible à la puissance américaine. Le continent africain sera au cœur des ambitions chinoises mais aussi indiennes, aux pays africains de bâtir des politiques adaptées⁴⁸ pour en tirer les bénéfices. L'Afrique pourrait être le prochain lieu des rivalités sino-américaines.

Le Pakistan : un partenaire majeur entre terre et mer

Le Pakistan joue un rôle clé dans le projet OBOR et plus généralement dans les relations internationales chinoises. Il permet de connecter le volet terrestre au volet maritime grâce à un corridor, le « China-Pakistan Economic Corridor » (entre Kachgar au Xinjiang et Gwadar). Ce corridor a été mis en œuvre à partir de 2013 (visite de Li Keqiang au Pakistan) puis intégré dans le projet OBOR (appelé désormais « flagship project of OBOR ») en avril 2015⁴⁹. Il offre à la Chine une autre possibilité pour se connecter à l'océan Indien en contournant Malacca, il offre aussi des débouchés pour les provinces de l'Ouest de la Chine et permet de désenclaver certaines régions pakistanaises. Le Pakistan un partenaire commercial important⁵⁰, en particulier pour les entreprises chinoises et profite des investissements chinois (46Mds\$ de promesse d'investissements dans des domaines très variés). Le port de Gwadar, par exemple, a pour ambition de devenir un hub logistique en océan Indien grâce l'implication de la Chine. Des coopérations sont à l'œuvre dans le domaine de la production d'électricité avec l'objectif de doubler la production pakistanaise en six ans. Un système de financement par des prêts auprès des grandes banques chinoises et des joint-ventures entre compagnies chinoises et pakistanaises ont été mis en place pour réaliser ces projets industriels. Le Pakistan joue aussi un rôle clé dans les questions stratégiques, contrepoids à l'Inde, partenaire dans la lutte antiterroriste... Il est de plus le premier client de la Chine dans le domaine de

⁴⁷ Voir la citation de Mario de Lorenzo : « Les Chinois sont en train de nous montrer qu'on peut faire des affaires en Afrique... alors que nous occidentaux sommes enfermés dans une vision humanitaire... Pourvu que cela nous ouvre les yeux et que nous en fassions aussi ! Parce que notre humanitarisme fait des dégâts considérables », repris par Bernard Maréchal, *Le grand jeu Sino – Américain : Essai sur le devenir du monde*, Editions Golias, 2012, p. 100.

⁴⁸ Sur l'importance du continent africain dans le projet OBOR et les réactions des pays africains à l'initiative chinoise, Vijay Sakhuja and Jane Chan, *China's Maritime Silk Road and Asia*, op. Cit., pp. 81-83 et pp. 87-88.

⁴⁹ Pour un résumé de la visite de Xi Jinping au Pakistan en avril 2015, <http://www.dawn.com/news/1177109>, pour la liste des MOU signés entre les deux pays voir <http://nation.com.pk/islamabad/21-Apr-2015/list-of-pakistan-china-mous>.

⁵⁰ Signature en 2009 du China-Pakistan Free Trade Agreement.

l'armement avec par exemple la fourniture de missiles surface-air LY-80, de frégates F-22P et dernièrement de sous-marins S20.

Néanmoins la réussite des partenariats avec le Pakistan n'est pas garantie en raison de nombreux risques : problématiques de sécurité dans les zones tribales et au Baloutchistan⁵¹ mais aussi sanctuaire pour les rebelles ouighours (ETIM)⁵², problématiques liées à la capacité du Pakistan à créer un environnement favorable à la réalisation des projets industriels (corruption, droit, stabilité politique...). L'armée pakistanaise a créé une unité spéciale (12000 hommes prévus) chargée de la protection des ouvriers chinois (plus de 8000 au sein de plus de 200 chantiers). Au-delà des annonces, la réalisation des projets est assez lente (certains projets ont même été annulés). Le potentiel économique est bien présent, il s'agit pour les deux pays de le concrétiser.

Le Pakistan peut compter sur le soutien de la Chine pour intégrer l'OCS et a entamé le processus d'adhésion en 2016 (16^{ème} sommet à Tachkent). Cette intégration, couplée à celle de l'Inde, représente une évolution majeure de cette institution. Cette institution a certes de nombreuses limites mais elle se renforce réellement. Il est aussi intéressant de suivre le dialogue qui peut avoir lieu entre des pays si différents, sans les États-Unis ni les pays européens. Même si la relation stratégique, qui a néanmoins évolué depuis l'élimination de Ben Laden, entre le Pakistan et les États-Unis, ne semble pas être remise en cause, la coopération avec la Chine qui est fondée prioritairement sur le volet économique apparaît comme plus concrète pour les Pakistanais (l'aide américaine est surtout tournée vers le renforcement militaire et moins vers les populations⁵³). De plus, un partenariat militaire existe entre les deux pays avec par exemple des escales des marines de chaque pays (1^{ère} escale d'un SSN chinois en 2015, 21^{ème} Task Force chinoise à Karachi en janvier 2016, deux navires pakistanais à Shanghai en janvier 2016).

Finalement, là encore, la Chine propose une alternative, tout au moins une autre option, au Pakistan. Ce pays pourrait aussi être le théâtre d'une coopération entre la Chine et les États-Unis participant à une stabilisation du pays.

Il existe dans la région un autre pays dans lequel la place de la Chine ne fera que croître, il s'agit de l'Afghanistan. Ce pays possède (à part l'accès à la mer) plusieurs points communs avec le Pakistan en particulier sur les problématiques de sécurité (zone refuge des rebelles ouighours). Encore plus qu'au Pakistan, ce pays pourrait être un laboratoire

⁵¹ http://www.chinadaily.com.cn/world/2016-05/31/content_25556688.htm

⁵² <http://indianexpress.com/article/world/asia/chinese-president-applauds-pakistans-anti-terror-efforts/?SocialMedia>

⁵³ Depuis le 11 septembre 2001, les États-Unis ont dépensé au Pakistan environ 31Mds\$. Sur la période fiscale 2002-2009, 70% de l'aide américaine a été dirigée vers l'assistance dans le domaine de la sécurité, 30% vers des partenariats économiques. Sur la période 2010-2014, 59% vers les besoins en sécurité, 41% vers l'aide économique. Données fournies par le Center of Global Development, voir l'article très détaillé sur l'aide américaine au Pakistan, <http://www.cgdev.org/page/aid-pakistan-numbers>.

des futures relations de coopération entre les États-Unis et la Chine⁵⁴. Il s'agira aussi pour la Chine d'adapter sa stratégie, sortir du « low profil and non interference » pour exercer de plus grandes responsabilités dans les affaires géostratégiques de la région.

Plus globalement, il apparaît un ensemble Iran-Afghanistan-Pakistan dans lequel la Chine a vocation à s'impliquer davantage. Certains chercheurs⁵⁵ avancent même l'idée d'un « glaciais irano-pakistanaï » pour contrer l'extrémisme sunnite (DAESH). Il s'agit plus pour la Chine de sécuriser cette zone stratégique, participant ainsi à son désenclavement, pour pouvoir exploiter toutes ses potentialités (le projet OBOR en est un moyen). Là encore, la Chine apparaît comme un acteur majeur en devenir face aux États-Unis relativement en retrait (devant redéfinir leur positionnement vis-à-vis de l'Iran ou du Pakistan).

L'Inde : regard d'une grande puissance

L'Inde a été formellement invitée à rejoindre le projet OBOR en février 2014. L'Inde a présenté, en juin 2014, un contre-projet : le projet Mausam⁵⁶ (aussi basé sur les liens historiques et culturels des pays de l'océan Indien). Le projet Mausam complété par le projet de « Routes des épices⁵⁷ » essaye de proposer une vision indienne⁵⁸ pour la région en réponse à l'initiative OBOR (la vision indienne met peut être plus l'accent sur le volet culturel et historique). Pour l'instant l'Inde montre une position assez neutre vis-à-vis de l'initiative chinoise, elle considère néanmoins le projet OBOR comme une initiative purement chinoise et non comme un projet bâti en concertation avec d'autres pays. La Chine a précisé que le projet indien pouvait tout à fait rejoindre le sien et elle a bien prévu d'investir en Inde dans le cadre du projet OBOR. Il est envisagé la création de parcs industriels dans le domaine énergétique et dans l'automobile⁵⁹. Il faut cependant noter que durant la visite de Narendra Modi en Chine, en mai 2015, plusieurs contrats ont été signés (22Mds\$ dans les télécommunications, l'énergie solaire,...) mais n'ont pas été rattachés au projet OBOR, illustrant une certaine réserve côté indien à totalement rejoindre l'initiative chinoise (néanmoins l'Inde soutient et participe bien au corridor « Bangladesh-China-India-Myanmar Economic Corridor »). L'Inde comme la Chine a une dépendance forte aux importations de pétrole (en provenance notamment d'Afrique) et doit donc s'assurer de sécuriser ses flux d'approvisionnements. L'Inde met donc aussi en place des coopérations avec les pays de la région. Par exemple, au cours d'une visite en Iran en mars 2016, Narendra Modi a signé plusieurs MOU dans les domaines économique

⁵⁴ Thomas Zimmerman, *The New Silk Roads : China, the U.S., and the Future of Central Asia*, Center on International Cooperation, New York University, octobre 2015, http://cic.nyu.edu/sites/default/files/zimmerman_new_silk_road_final_2.pdf

⁵⁵ Emmanuel Lincot, « Enjeux et perspectives des nouvelles Routes de la soie », *Monde Chinois Nouvelle Asie*, n°44, 2015, p19.

⁵⁶ Sachin Parashar, "Narendra Modi's 'Mausam' manoeuvre to check China's maritime might", *The Times of India*, 16 September 2014, <http://timesofindia.indiatimes.com/india/Narendra-Modis-Mausam-manoevre-to-check-Chinas-maritime-might/articleshow/42562085.cms>

⁵⁷ Projet initié en 2014 dans la province du Kerala, regroupant 31 pays.

⁵⁸ Vijay Sakhuja and Jane Chan, *China's Maritime Silk Road and Asia*, op. Cit., p. 4.

⁵⁹ Alice Ekman, *La Chine en Asie: Quels objectifs sous Xi Jinping?*, IFRI, mars 2015, p. 10.

(500M\$ pour le port de Chabahar, qui pourrait concurrencer Gwadar à moins de 100 km ou encore la construction de la ligne de chemin de fer entre Chahabar et l'Inde via l'Afghanistan) et sécuritaire (partage d'informations dans la lutte antiterrorisme). L'Inde a repris l'importation d'hydrocarbures en provenance d'Iran (400000 barils par jour) depuis la levée des sanctions. L'Inde essaye de rentrer dans la compétition pour les hydrocarbures en provenance du golfe Persique⁶⁰. L'Inde pourrait aussi être amenée à renforcer sa présence, déjà forte, en Afrique⁶¹. Ce continent serait alors le lieu d'une compétition entre l'Inde et la Chine. Enfin, il faut rappeler que les litiges frontaliers ne sont pas réglés entre la Chine et l'Inde⁶². Des incursions militaires chinoises ont toujours lieu en Inde comme en 2013 ou 2014 (alors même que Xi Jinping était en Inde pour une visite officielle⁶³). Le règlement des différends territoriaux entre les deux grandes puissances serait une opportunité majeure pour la réussite du projet OBOR. Plusieurs pistes de règlements du conflit territorial sont possibles mais nécessitent des concessions de part et d'autre. Le non règlement de ces questions territoriales est, pour une part importante, source de la méfiance réciproque entre les deux puissances (plus coté indien que chinois).

La participation au projet OBOR de pays comme le Sri Lanka, les Maldives ou le Bangladesh est aussi source de compétition voire de méfiance entre l'Inde et la Chine. Il s'agit de la zone d'influence proche de l'Inde, celle-ci voit donc d'un mauvais œil une trop grande expansion chinoise. Plusieurs cercles d'intellectuels en Inde analysent le projet OBOR comme une tentative d'encercllement de la part de la Chine, en particulier si celle-ci continue de se renforcer en Afrique de l'Est. La Chine a tout intérêt à coopérer avec l'Inde en l'associant véritablement au projet OBOR. De nombreux champs de coopération sont possibles⁶⁴. L'Inde devrait accueillir favorablement les initiatives chinoises visant à renforcer les infrastructures de transport et de communication (les besoins en Inde sont très importants). La construction d'une ligne de chemin de fer passant par le Népal⁶⁵ pourrait être un projet majeur de coopération entre la Chine et l'Inde.

S'il ne semble pas y avoir de risque de conflits, les deux projets et plus généralement les deux pays sont et vont être dans une phase de compétition économique et de compétition pour le leadership régional. Les deux pays ont des divergences importantes sur des grands dossiers internationaux. L'Inde ne reconnaît pas le statut d'économie de marché à

⁶⁰ Thierry Kellner, "The GCC States of the Persian Gulf and Asia Energy Relations", *op. Cit.*, pp. 5-38.

⁶¹ Pour une description de la politique indienne en Afrique, Vijay Sakhuja and Jane Chan, *China's Maritime Silk Road and Asia*, *op. Cit.*, pp. 90-91.

⁶² Différents territoriaux qui datent de 1962 et qui concernent l'Aksaï Chin (région du Ladakh) et l'Arunachal Pradesh. Pour une étude détaillée sur les incidents frontaliers entre l'Inde et la Chine voir Isabelle Saint-Mézard, « Regards géopolitiques sur la Chine », *Hérodote*, n°150, La Découverte, 2013, pp. 132-149.

⁶³ Les raisons exactes de ces incursions ne sont pas claires : prise de décision de la hiérarchie de l'APL sur fond de revendications nationalistes ou message délibérément envoyé à l'Inde quant à sa coopération renforcée avec le Japon et les États-Unis.

⁶⁴ China's Diplomatic Efforts to Promote Energy and Resource Cooperation Along the « One Belt and One Road », China Institute of International Studies Report, n°5 mai 2015, pp. 34-40.

⁶⁵ Pour la partie Chine-Népal (extension de la Qinghai-Tibet Railway) qui est clairement à l'ordre du jour dans le cadre du projet OBOR voir http://www.chinadaily.com.cn/business/2016-08/05/content_26350823.htm

la Chine et celle-ci ne prononce pas clairement pour une place de membre permanent au Conseil de sécurité pour l'Inde (néanmoins l'Inde pourrait être une option plus acceptable pour la Chine que le Japon), l'Inde accepte les décisions d'arbitrage international en matière de règlements des différends territoriaux (par exemple avec le Bangladesh). Il y a cependant des sujets importants sur lesquels les deux pays pourraient se rejoindre comme par exemple l'adhésion de l'Inde au NSG qui pourrait recevoir l'appui de la Chine (si l'Inde ratifie le TNP⁶⁶). De plus, l'Inde et la Chine font face à des défis similaires comme la gestion d'une forte démographie, la gestion de l'urbanisation, la protection de l'environnement et la réduction des inégalités sociales ; les deux puissances pourraient mettre en place des coopérations sur ces sujets pouvant réduire les risques de confrontation. L'Inde devrait continuer à ne pas prendre parti dans les différends en mer de Chine du Sud ni s'opposer à la montée en puissance de la Chine en océan Indien⁶⁷. Néanmoins, elle devrait elle aussi renforcer ces partenariats dans son environnement proche et s'affirmer comme une puissance maritime régionale de premier plan (et donc continuer à renforcer sa marine militaire).

L'Inde, comme le Pakistan, a entamé le processus d'adhésion à l'OCS (avec donc aussi le soutien de la Chine) en 2016 (16^{ème} sommet à Tachkent⁶⁸). Plus encore que pour le Pakistan, il s'agit d'une évolution majeure pour cette organisation. Le triptyque Chine-Russie-Inde dans un organisme régional traitant d'enjeux importants (terrorisme) avec chacun un projet majeur de développement économique pour la région Asie (compatible avec celui des autres). C'est déjà en soit une forte évolution dans le fonctionnement des relations internationales. Les champs de coopérations possibles sont gigantesques et très significatifs à l'échelle du monde (énergie, commerce, échanges culturels,...). Il faut souligner que les États-Unis ne sont pas présents dans cette institution et plus globalement ne sont pas présent au même niveau que ces trois pays dans la région.

Enfin, l'Inde doit trouver une place dans le changement d'équilibre des forces en Asie, choisir quel positionnement à adopter envers la Chine, la Russie, les États-Unis⁶⁹, le Japon et les autres pays de la région⁷⁰. Un axe Inde-Japon-États-Unis face à l'axe Russie-Chine-Pakistan est peut-être en train de se mettre en place (renforcement en août 2016 du partenariat de défense entre l'Inde et les États-Unis). La réalité est plus complexe, les relations Inde-Russie sont toujours fortes, les relations économiques Chine-Japon sont

⁶⁶ http://www.chinadaily.com.cn/world/2016-06/23/content_25825765.htm et <https://asialyst.com/fr/2016/06/24/inde-la-chine-et-5-pays-sopposent-a-l-entree-de-new-delhi-dans-le-club-nucleaire/>

⁶⁷ Pour une étude historique comparative des stratégies navales chinoises et indiennes voir Danièle Auffray, « Essai de politique maritime comparée : évolution récente de la Chine et de l'Inde », *Revue internationale de politique comparée*, 2005/1 (Vol. 12), pp. 95-104.

⁶⁸ http://www.chinadaily.com.cn/world/2016xivisituee/2016-06/25/content_25846562.htm

⁶⁹ <http://www.iris-france.org/wp-content/uploads/2016/05/FOCUS-Asie-n22-INDE-Une-autonomie-strat%C3%A9gique-en-p%C3%A9ril.pdf>

⁷⁰ Plusieurs scénarios possibles sont traités dans Council for security cooperation in the Asia Pacific, Regional Security Outlook, 2014, www.csap.org

très importantes⁷¹,... Son positionnement et son éventuelle implication dans OBOR sera un marqueur fort de la politique indienne.

CONCLUSION

Le projet OBOR est le reflet de la pensée de Xi Jinping⁷², qui souhaite redonner à la Chine une certaine idée de grandeur. Ces nouvelles routes de la soie s'appuient sur le passé de la Chine leur donnant ainsi une dimension historique forte. Cette dimension historique met en avant la coopération entre les pays traversés, par ces routes de la soie, et renforce la volonté chinoise, en tout cas affichée, de partenariat et d'ouverture. Le projet OBOR répond à des problématiques internes de relance de l'économie en générale et de poursuite du développement des provinces de l'Ouest en particulier. Il participe de la transformation de l'économie chinoise. Cette initiative s'inscrit ainsi dans la droite ligne des politiques de développement depuis Deng Xiaoping. Ce projet est l'illustration de la volonté chinoise d'occuper une place plus importante sur la scène internationale, en particulier en océan Indien.

Ce projet lancé en 2013 est encore en phase de démarrage et fait face à de nombreux défis et risques. Le maintien de la volonté chinoise et sa capacité à jouer le rôle d'une puissance majeure dans la durée et l'acceptation par les autres pays des différents projets de coopération sont les principales conditions de succès de ce projet. Il n'en reste pas moins que les possibilités sont très grandes et rendent l'étude du projet OBOR important dans l'avenir.

La mise en œuvre de ce projet avec le renforcement du rôle de la Chine sur la scène mondiale a, et aura, des conséquences majeures dans le fonctionnement des relations internationales. En particulier, il illustre comment un autre pays que les États-Unis, ici en l'occurrence la Chine, arrive à proposer un autre modèle de fonctionnement. C'est en cela que le projet OBOR est fondamental. La Chine propose bien un modèle alternatif au modèle américain. Ce modèle alternatif n'a pas forcément vocation à remplacer le modèle américain, la Chine ne souhaite pas jouer le rôle de « superpuissance » mais plutôt de fournir aux différents pays le long des nouvelles routes de la soie d'autres possibilités. La notion de partenariat « win-win » prend ici tout son sens.

Cette remise en cause du « consensus de Washington⁷³ », cible des pays en voie de développement peut être plus faciles à atteindre pour la Chine mais montre aussi l'incapacité, chronique, des pays occidentaux à apporter des solutions à leurs problématiques. Il montre aussi les différences fondamentales dans l'approche chinoise

⁷¹ Chine premier partenaire commercial du Japon, Japon premier investisseur en Chine.

⁷² « The plan is expected to change the world political and economic landscape through development of countries along the routes, most of which are eager for fresh growth », Xi Jinping, discours au Boao Forum du 29 mars 2015, *op. Cit.*

⁷³ Vijay Sakhuja and Jane Chan, *China's Maritime Silk Road and Asia*, *op. Cit.*, p. 73.

des relations internationales : non-ingérence dans les affaires intérieures des états et son corollaire, l'absence de volonté de répandre le modèle politique et culturel chinois⁷⁴. ■

⁷⁴ Bernard Maréchal, *Le grand jeu Sino - Américain : Essai sur le devenir du monde*, Editions Golias, 2012, p. 159.

ASIA FOCUS #10

LA 21ST CENTURY MARITIME SILK ROAD :

Focus sur l'océan Indien

PAR Mathieu GROUSSAT

DIPLOME D'IRIS SUP'

DÉCEMBRE 2016

ASIA FOCUS

Collection sous la direction de Barthélémy COURMONT, directeur de recherche à l'IRIS, maître de conférence à l'Université catholique de Lille, et Emmanuel LINCOT, Professeur à l'Institut Catholique de Paris – UR « Religion, culture et société » (EA 7403) et sinologue.

courmont@iris-france.org – emmanuel.lincot@gmail.com

PROGRAMME ASIE

Sous la direction de Barthélémy COURMONT, directeur de recherche à l'IRIS, maître de conférence à l'Université catholique de Lille

courmont@iris-france.org

© IRIS

Tous droits réservés

INSTITUT DE RELATIONS INTERNATIONALES ET STRATÉGIQUES

2 bis rue Mercoeur

75011 PARIS / France

T. + 33 (0) 1 53 27 60 60

contact@iris-france.org

@InstitutIRIS

www.iris-france.org