

PROGRAMME ASIE

QUELLE PLACE POUR L'INDE FACE AU PROJET OBOR ?

PAR THÉOPHILE SOURDILLE

ÉTUDIANT EN MASTER 1 RELATIONS INTERNATIONALES
À L'UNIVERSITÉ CATHOLIQUE DE LILLE

JUILLET 2018

ASIA FOCUS #80



L'incident prend place le 28 août dernier dans la chaîne himalayenne, sur le plateau de Doklam (mandarin : Donglang), zone de jonction entre le Bhoutan, la Chine et l'Inde. Pour la première fois depuis 1987, l'équivalent d'un bataillon de militaires indiens franchissent la frontière pour engager les forces de l'Armée populaire de libération (APL) et détruire là où ils le peuvent les ébauches d'une nouvelle route en cours de construction. Pour sa défense, l'Inde affirme que ce projet représente une claire violation des divers traités signés avec Pékin depuis les années 1970. La réponse de cette dernière ne se fait pas attendre : tambours battants, une campagne médiatique au vitriol est menée pour fustiger le comportement de New Delhi, les autorités chinoises allant jusqu'à promettre une 'courte guerre' et des pertes encore plus douloureuses que celles infligées lors du conflit de 1962. Bien heureusement, cette rhétorique martiale ne sera pas suivie d'effets : forcées de faire bonne figure à quelques jours du sommet des BRICS, les deux capitales trouveront finalement un accord permettant à chacun de sauver la face auprès de l'opinion publique... le tout en évitant bien sûr de trouver une solution durable au problème du Doklam. Cet événement local est en réalité symptomatique des relations qu'entretiennent l'Inde et la Chine à une échelle plus globale, et depuis plusieurs années déjà. Derrière ce raid des forces indiennes se laisse en effet clairement percevoir l'inquiétude du gouvernement Modi face au développement gargantuesque des intérêts de la République populaire de Chine (RPC) dans son voisinage, inquiétude que l'on peut considérer comme fondée d'un point de vue indien alors que Pékin concrétise chaque jour un peu plus son Initiative 'One Belt One Road' (OBOR). Par souci d'éviter de trop nombreuses digressions, nous nous concentrerons ici sur les trois projets les plus pertinents, à savoir le CPEC (China Pakistan Economic Corridor) qui relierait le Sinkiang à l'Océan Indien via le port de Gwadar, la route de Kunming qui relierait l'Empire du Milieu au Bangladesh, et enfin l'axe maritime se situant entre ces deux ports, axe qui pourrait à terme aisément rivaliser avec les ports de Mumbai, Goa ou Gujarat.

De fait, l'Inde est dans une position difficile face au projet OBOR : l'embrasser pleinement reviendrait à accepter définitivement le leadership régional de la Chine tant en Asie centrale qu'en Asie du Sud-Est, le tout en renonçant de facto à d'importantes revendications territoriales. À l'inverse, dénoncer trop vivement le projet pourrait à terme forcer New Delhi dans un isolement commercial et diplomatique, l'Inde n'ayant pas les moyens de contrer les investissements massifs que Pékin déploie auprès de tous

ses voisins. Les hésitations liées à ce choix cornélien sont du reste bien visibles dans la politique de l'administration Modi vis-à-vis d'OBOR : d'un côté un discours officiel plutôt antagoniste (marqué notamment par le boycott à deux reprises des sommets OBOR en août puis en septembre 2017), et de l'autre une volonté réelle de coopération économique à travers la négociation de traités de libre-échange¹, Pékin restant de loin le premier partenaire commercial. New Delhi conserve toutefois de nombreuses options, d'autant plus que les différents projets liés à OBOR ne seront pour la plupart pas achevés avant 2030, un laps de temps qui permettrait les réajustements stratégiques nécessaires à cette nouvelle donne géopolitique.

Nous analyserons premièrement les potentielles conséquences du développement d'OBOR pour l'Inde sur trois niveaux : commercial, politique et stratégique. Ensuite nous considérerons les éventuelles options dont dispose l'Inde pour faire face à un tel défi. Nous essaierons enfin de conclure en nous demandant si le pays dispose aujourd'hui des moyens nécessaires pour rivaliser avec la Chine et ainsi devenir cet acteur majeur de la mondialisation dont Narendra Modi a dessiné les contours lors de sa visite à Davos en janvier dernier².

LES MENACES

Un court-circuitage commercial

Un simple coup d'œil sur une carte suffit pour le comprendre : la concrétisation d'OBOR modifierait totalement les rapports de force commerciaux dans l'Océan Indien.

A l'est tout d'abord la route de Kunming, analogue moderne de la 'Burma Road' qui avait permis le ravitaillement par les Alliés des forces de Tchang-Kai-Chek durant la Seconde Guerre Mondiale. Cette route de Kunming couperait elle aussi un chemin à travers les montagnes birmanes, cette fois-ci pour permettre l'accès aux rivages du Bangladesh. Sans surprise, les investissements réalisés par Pékin aux alentours de Dacca, la capitale, sont colossaux. A titre d'exemple ce Mémorandum de Renforcement Mutuel signé en octobre 2016 pour un montant de 38 milliards (*Par souci de simplicité, chaque somme évoquée dans cette note le sera en dollars américains*) alors qu'en comparaison un accord similaire entre le Bangladesh et l'Inde 6 mois plus tôt dépassait

¹ "Does debt pay? : China and the politics of investment in Sri-Lanka", *The Diplomat*, 20.01.2018

² "Pakistan: A Reckless Mortgage", *The Gateway House*, 30.11.2017

péniblement les 2 milliards³. La générosité d'un État n'est évidemment jamais désintéressée : dans le cas de la Chine, ce rapprochement lui permet entre autre l'accès à une main d'œuvre bon marché (comme en Birmanie), mais aussi à des installations portuaires facilitant l'accès à l'ensemble du golfe du Bengale. Parmi les investissements déjà cités, Pékin a négocié l'année dernière avec Dacca un prêt de 9 milliards pour financer une douzaine de projets de modernisation concentrés autour des ports de Chittagong et Mongla⁴. De là, les tankers chinois peuvent contourner l'ensemble du sous-continent indien pour rejoindre à loisir l'Afrique orientale, le golfe Persique ou le canal de Suez, si nécessaire en faisant escale au port de Hambantota (Sri-Lanka) qui vient d'être cédé en décembre dernier à la Chine pour une période de 99 ans⁵ afin de solder une partie de la dette qui plombe le pays. Cette bizarre répétition du cas hongkongais représente d'ailleurs une affaire révélatrice que nous aurons l'occasion de revoir un peu plus loin.

A l'ouest, le China Pakistan Economic Corridor (CPEC) représente là encore un projet titanesque : lancé en 2015 à la suite d'une visite de Xi Jinping à Islamabad, son coût initial de 46 milliards a été réévalué à plusieurs reprises pour atteindre 62 milliards l'année dernière⁶. Comme au Bangladesh, la plupart de ces projets portent sur le domaine des transports (routier comme ferroviaire) et de l'énergie (le plus souvent en mettant la priorité sur des ressources traditionnelles comme le charbon⁷). S'il est mené à bien, le CPEC permettra de connecter le nœud ferroviaire de Xi'an (Shaanxi) à celui de Kashgar (Sinkiang) avant de plonger vers le sud directement vers le port de Gwadar (Pakistan), sécurisant ainsi une nouvelle route d'approvisionnement en gaz et en pétrole (carte 1), deux ressources qui resteront essentielles à l'économie chinoise pendant plusieurs années⁸ en dépit des efforts affichés de Pékin pour moderniser son bouquet énergétique. Là encore, les intérêts plus commerciaux sont aussi à prendre en compte, comme le prouve la modernisation à grande vitesse de Gwadar⁹, il y a peu une « ville endormie » bientôt appelée à devenir un hub maritime majeur dans la région. C'est en tout cas ce que prétendent les autorités chinoises en affirmant que le port pourra gérer en 2018, 1 millions de tonnes de trafic annuel. Comme précisé dans l'introduction, les ports de Chittagong et Gwadar pourraient ainsi former un réseau parallèle amené à court-circuiter par le sud le réseau maritime indien, réseau qui souffre encore

³ "Pakistan ramps up coal power with Chinese backed plants", *Reuters*, 03.05.2017

⁴ "China's oil dependence climbs as output falls", *Radio Free Asia*, 12.04.2017

⁵ "Pakistan and China in Gwadar", *Voa News*, 24.10.2017

⁶ "The Modi Doctrine", *CIIS*, 25.01.2018

⁷ "Modi-led government will not win the 2019 Lok Sabha polls: Rahul Gandhi", *India Times*, 21.03.2018

⁸ "India fears Chinese encirclement", *ABC*, 06.05.2017

⁹ "China's naval Strategy in the 21st century : the turn to Mahan", *Australia Defence Association*, Été 2007.

d'infrastructures endommagées ou dépassées. Le scénario cauchemar serait de voir à terme les compagnies indiennes elles-mêmes forcées d'utiliser ce nouveau circuit chinois, plus fiable, plus rapide et éventuellement moins coûteux, afin de rester compétitives. Alors que l'Inde reste fortement dépendante des IDE (investissements directs de l'étranger) pour moderniser son pays, une perte d'attractivité au profit de l'initiative OBOR pourrait aussi sérieusement impacter la croissance, et à terme la marge de manœuvre financière du gouvernement Modi et de ses successeurs. Plus encore que la route de Kunming, New Delhi voit particulièrement d'un mauvais œil le développement du 'corridor' pakistanais, mais pour des raisons qui sont davantage politiques qu'économiques.

La crainte d'une remise en cause de la souveraineté indienne

Le principal handicap de Narendra Modi sur la question commerciale est qu'il ne peut attaquer Pékin frontalement sur OBOR sans discréditer son propre discours, qui se veut pro libre-échange et particulièrement sévère à l'égard du protectionnisme. En dépit de quelques critiques à l'égard des avantages déloyaux conférés aux entreprises chinoises, le gouvernement indien reste de fait relativement muet sur la question. Le développement du CPEC lui offre toutefois la possibilité de se positionner sur le thème de la souveraineté puisqu'une partie du 'corridor' passe par le Kashmir pakistanais, un territoire revendiqué par l'Inde depuis 1949. C'est (officiellement) pour cette raison que New Delhi s'est appliqué à pratiquer la politique de la chaise vide aux différents sommets OBOR, accusant Pékin de politiser un projet initialement censé favoriser la coopération inter-asiatique. Néanmoins, plus qu'un simple prétexte, il s'agit là d'un défi important pour l'administration Modi qui sait très bien qu'à chaque nouveau projet, la prétention de l'Inde à réclamer ce territoire s'affaiblit. Or céder du terrain sur le Cachemire revient à abandonner du terrain sur l'ensemble des revendications territoriales au Tibet, au Cachemire chinois et sur le reste de la chaîne himalayenne, une donne qui serait particulièrement inquiétante dans une région propice aux incidents frontaliers, comme l'a rappelé l'affaire du Doklam en août dernier.

A l'heure de la 'doctrine Modi'¹⁰, qu'on peut qualifier pour le moins d'ambitieuse, l'Inde peut difficilement se permettre d'apparaître incapable de défendre ses propres frontières face au géant chinois. Etablir une zone d'influence locale, renforcer le soft power indien et devenir un acteur global capable de discuter des questions de

¹⁰ "The Maritime Silk Road Vs the String of Pearls", *The Diplomat*, 13.01.2014

terrorisme, de changement climatique et de stabilité mondiale n'est pas chose aisée quand on partage une frontière avec la première puissance émergente. Le pays des Maharajahs peut certes bénéficier d'une bonne image, d'une industrie high-tech compétente, d'une diaspora loyale, éduquée et souvent aisée ; sa stratégie de séduction à l'internationale ne pourra difficilement être autre chose qu'un vœu pieux si elle n'arrive pas à s'imposer comme un leader dans son entourage immédiat.

Autre problème politique pour Modi, le fait qu'il soit engagé dans une stratégie de 'connectivité' avec Pékin qui l'oblige à coopérer dans des zones comme l'Asie du Sud-Est, le forçant ainsi à revoir à la baisse les ambitions de la politique baptisée 'Act East' (1991) dont l'objectif était notamment de contrer l'influence chinoise en faisant la promotion des liens culturels entre l'Inde et ses 'voisins de civilisation' (Birmanie, Malaisie, Indonésie...). Si pour l'instant cette complémentarité économique apparaît comme mutuellement bénéfique, la supériorité économique de la Chine la place largement gagnante dans un contexte de libéralisation des échanges en Asie du Sud-Est. Jusqu'ici l'un des points forts du gouvernement Modi a été de réussir à apparaître auprès des Indiens comme compétent au niveau international, ses tournées sont très médiatisées et donnent à beaucoup l'impression que l'Inde en ressort grandie. Le chiffre annuel des IDE est d'ailleurs souvent utilisé par le gouvernement comme un baromètre de cette nouvelle attractivité indienne. Face au projet OBOR, projet qui remet en question plusieurs de ses ambitions, Narendra Modi joue donc sa réputation de garant de la puissance indienne, un champ de bataille que ses adversaires, Rahul Ghandi en tête¹¹ commencent déjà à exploiter en dénonçant le 'silence' de Narendra Modi face à la présence chinoise au Doklam.

Un encerclement stratégique

S'il est clair que le projet OBOR ne vise qu'à déployer des infrastructures civiles, la multiplication de ports et d'aéroports détenus par des investisseurs chinois interroge une partie des analystes indiens¹² sur la possibilité pour Pékin d'accompagner à terme ce développement par le déploiement de bases militaires, une éventualité qui n'est pas si fantaisiste avec la stratégie maritime de la RPC étant influencée par la théorie du «Sea power», notion développée par Alfred Mahan¹³. De fait l'idée que la Chine cherche à

¹¹ "China built railway in Kenya raises questions about debt trap diplomacy", *Breitbart*, 02.06.2017

¹² "Heavy debt load in Laos", *Asia Times*, 04.11.2017

¹³ "New Philippine Debt of \$167 Billion Could Balloon To \$452 Billion: China Will Benefit", *Forbes*, 13.05.2017

construire un véritable ‘empire’ tant maritime que continental pour s’assurer un contrôle incontesté de l’Asie centrale et méridionale est fortement partagée au sein de la communauté dirigeante indienne, particulièrement attachée à la théorie du «collier de perles» (autrement dit la militarisation du réseau commercial chinois dans l’Océan Indien), bien que la communauté des experts maritimes chinois se soit toujours défendue de telles intentions (l’expression est de fait américaine)¹⁴.

L’autre angoisse de New Delhi concerne la potentielle mise sous tutelle de ses voisins si ces derniers s’avèrent incapables, à l’image du Sri-Lanka, de rembourser les prêts massifs accordés par Pékin, d’aucuns craignant qu’une massive «arnaque à la dette» (‘debt trap diplomacy’) soit actuellement mise en place par Pékin pour s’assurer la coopération durable des pays accueillants cette nouvelle route de la Soie. De fait les projets financés par Pékin sont toujours de nature stratégique, leur retour sur investissement se fait sur le long-terme, période durant laquelle le gouvernement créditeur est incapable d’utiliser les recettes pour financer le paiement des intérêts, et se retrouve alors forcé de céder la propriété du projet. Le phénomène a déjà été observé à Djibouti et pourrait bien arriver au port de Mombasa (Kenya)¹⁵. D’autres pays, comme le Laos¹⁶ et les Philippines¹⁷ sont aujourd’hui dans des situations pour le moins inconfortables avec un endettement toujours plus important.

L’Inde ne dispose pas à l’heure actuelle des moyens financiers pour faire directement face à Pékin sur ces questions. Des affaires comme celles du port d’Hambantoa ont beau représenter une humiliation pour la diplomatie Modi, les options de court-terme en la matière sont malheureusement sans grande portée. Sur le long et moyen terme, New Delhi conserve néanmoins plusieurs atouts face à son imposant voisin.

LES OPTIONS

On peut ici distinguer trois grands axes, bien que ces derniers ne soient pas tous mutuellement exclusifs. De fait, l’actuelle politique de New Dehli laisse entendre que l’Inde joue pour l’instant sur plusieurs tableaux en tentant de maintenir des relations décentes tant avec Pékin qu’avec Washington.

¹⁴ “Trump speaking Hindi for his campaign add”, *The Guardian*, 28.10.2016

¹⁵ “The rise of the opposition party in Taiwan: explaining Chen Shui-bian’s victory in the 2000 Presidential election”, *Electoral studies*, 2003.

¹⁶ “The ‘Modi Effect’ on FDI”, *Quartz*, 30.08.2016

¹⁷ “US narrows gap with top supplier Russia, arms sales to India soar 5-fold”, *Business Standard*, 17.03.2018

Le soutien des Occidentaux

Tout d'abord l'Amérique, où l'on cultive depuis les années 2000 un partenariat stratégique de premier plan avec l'Inde. De nombreux facteurs ont permis à cette relation de se construire au fil des années. En premier lieu la diaspora indienne (2.4 millions d'américains) qui est très active politiquement : plusieurs associations comme le 'US-India Political Committee' ont une influence notable à Washington tandis que le caucus indien compte plus d'une centaine de membres à la chambre des représentants. L'ensemble de ces groupes d'intérêts a été et reste très actif dans le rapprochement entre la puissance américaine et New Delhi. L'arrivée de Donald Trump au pouvoir a d'ailleurs été bien accueillie, ce dernier ne s'étant jamais caché¹⁸ de l'intérêt porté à la communauté hindou qui forme une large partie de la diaspora indienne en Amérique.

Côté américain l'inquiétude dès l'administration Clinton de voir l'Asie du Sud devenir une poudrière (l'affaire du Kashmir ayant connu à l'époque de nouveaux rebondissements), incite ce dernier à se rapprocher de l'Inde tout en pariant sur son potentiel de développement à long-terme. À cette époque, le désenchantement de Clinton quand a un possible rapprochement avec Pékin (suite à l'affaire des élections taïwanaises en 2000¹⁹) lui laisse aussi comprendre l'importance d'un allié de poids dans la région pour contrer la RPC.

Le lancement du projet OBOR ne fait évidemment que renforcer les intérêts communs des deux pays, notamment sur le plan économique. Les IDE américains en Inde ont ainsi augmenté de 500% en deux ans pour atteindre 4.12 milliards en 2016 tandis que le commerce bilatéral a battu tous les records, et dans presque tous les secteurs, sur la même année²⁰. A titre de comparaison les IDE chinois ne dépassaient pas 1 milliard sur cette période, un chiffre qui les auraient pourtant placés devant Washington quelques années plus tôt. La vente d'armes américaines a aussi nettement augmenté sur les dernières années pour atteindre 15% des importations indiennes dans le domaine, faisant ainsi chuter la part russe à 62% (contre presque 80% sur 2008-2012)²¹.

Les États-Unis peuvent aussi apporter un soutien important au niveau diplomatique, comme l'a montré l'intervention de James Mattis (Secrétaire à la Défense du gouvernement Trump) en octobre dernier. A peine revenue d'une visite en Inde le M. sécurité de la Maison Blanche s'est lancé devant le Congrès dans une condamnation

¹⁸ "India slips to be 4th largest investor into UK", *India Times*, 06.07.2017

¹⁹ "Modi et Macron main dans la main pour contrer l'offensive maritime de la Chine", *Courrier International*, 12.03.2018

²⁰ "Pushing back against China's One Belt One Road, India, Japan builds strategic 'Great Wall'", *India Times*, 16.05.2017

²¹ "Asia Africa Growth Corridor launched", *India Times*, 25.05.2017

mesurée mais directe de la politique chinoise vis-à-vis d'OBOR, n'hésitant pas à reprendre en cœur celles formulées par le gouvernement Modi :

« Dans un monde globalisé, il y a de nombreuses ceintures et de nombreuses routes, aucune nation ne devrait être dans une position d'imposer un diktat reposant sur une seule ceinture et une seule route [...] Le projet OBOR passe de plus par des territoires contestés, et je pense que cette vulnérabilité révèle les besoins pour Pékin d'imposer de telles diktats. »
(James Mattis, 4 octobre 2017)

D'un côté la critique de la surreprésentation des intérêts chinois dans l'initiative OBOR, de l'autre la dénonciation du CPEC qui traverse le Kashmir pakistanais. La coordination du discours est étonnamment parfaite et laisse entendre un alignement au moins temporaire des politiques indiennes et américaines vis-à-vis d'OBOR. Au-delà des États-Unis, l'Inde peut aussi compter dans une certaine mesure sur les petits frères occidentaux. Tout d'abord la Grande-Bretagne qui a su conserver de bonnes relations avec son ancienne colonie, et qui bénéficie toujours des investissements majeurs de cette dernière²². Si l'actuelle dirigeante Theresa May peine à négocier de nouveaux accords commerciaux avec New Delhi dans l'urgence du post-Brexit et que ses liens avec la famille Bhuto n'arrangent rien, la majorité de son gouvernement, affaires étrangères en tête, reste fortement indophile. Côté indien, la volonté de continuer d'étendre la part des visas accordés par Londres incite aussi à maintenir de bonnes relations sur les prochaines années. Enfin la France qui, en dépit de ses moyens limités, peut apporter sa pierre au niveau stratégique comme l'a montré la récente visite d'Emmanuel Macron en Inde²³. Le dirigeant français n'y a pas mâché ses mots, qualifiant notamment l'Inde de «notre priorité et notre premier allié en Asie». Une déclaration suivie d'effets puisque sera annoncé dans la foulée un nouveau dispositif de « *coopération militaire dans l'océan Indien* », ouvrant l'accès réciproque de navires de guerre aux bases des deux pays ainsi qu'à l'organisation d'entraînements conjoints là où la Chine «*multiplie constamment la portée de ses propres forces navales*».

On devine néanmoins que ce soutien occidental ne signifie en rien l'alignement total de l'Inde sur Washington, décision qui serait contraire à la doctrine Modi qui veut placer le pays parmi les grands de la planète. Sur OBOR, comme sur d'autres sujets, il appartient avant tout aux Indiens de trouver leurs propres solutions.

²² "The Ugly side of being an African student in India", NPR, 04.04.2017

²³ « L'éléphant indien en Afrique », Blogs *Le Temps*, 11.04.2018

La création d'un réseau parallèle

Si New Delhi dispose de moyens financiers modestes et reste limité dans le développement d'une diplomatie commerciale capable de contrer Pékin, sa position de 'super soft power' lui offre des possibilités non-négligeables sur le plan politique, possibilités qui peuvent à terme se transformer en opportunités économiques. Là où des pays comme la Chine et le Japon peuvent 'souffrir' d'un passé parfois difficile avec leurs voisins asiatiques, l'Inde bénéficie du fait de n'avoir jamais entrepris de massives campagnes de conquêtes et/ou de vassalisation à l'extérieur du sous-continent. Cette image de relative bienveillance, même s'il peut être le reflet d'un manque de capacité à se projeter vers l'extérieur, représente un atout considérable à moyen-terme pour l'Inde. Le cas du Sri Lanka et du port d'Hambantota en est une bonne démonstration : partout où la Chine exerce de fortes pressions sur ses partenaires, New Delhi peut se positionner comme alternative et proposer des investissements qui sont certes bien moins conséquents, mais aussi perçus comme bien moins dangereux pour la souveraineté des pays créditeurs. Ainsi, l'Inde s'est déclarée prête à racheter pour 300 millions l'aéroport d'Hambantota alors que ce dernier accueille à peine une douzaine de passagers par jour. Des investissements sont aussi prévus pour développer les ports de Colombo et Trincomalee afin d'assurer au Sri Lanka un minimum de capacité commerciale après les pesantes concessions faites à la Chine (5 bis). Bien que le gouvernement sri-lankais reste plus ou moins forcé de faire bonne figure avec Pékin, le ressentiment populaire à l'égard des Chinois va grandissant, d'autant plus que la plupart des projets se sont avérés inopérants à court-terme : les centrales énergétiques ont souffert de plusieurs pannes, et le boom commercial promis à maintes reprises n'est jamais arrivé. Un fait qui laisse certains analystes dubitatifs quand à la capacité de Pékin de transformer le Sri Lanka en un atout stratégique majeur (5ter). Il sera intéressant de voir comment Modi essaiera de profiter ou non de la résurgence de ce type de crise ailleurs en Asie.

L'Inde n'est de plus pas la seule puissance asiatique à s'inquiéter du projet OBOR. Depuis 2017, Tokyo et New Delhi ont mis en place une série de projets de développements communs réunis sous l'appellation, ironique s'il en est, de «Grande Muraille»²⁴. Si le passé impérialiste du Japon a jusqu'ici été un désavantage majeur dans la construction de ses relations en Asie, l'Inde est un cas à part puisque le pays s'est désolidarisé de la cause des Alliés en 1942 avec l'émergence du 'Quit India Movement'. En l'absence de conflit mémoriel majeur entre les deux pays, l'établissement d'un partenariat encouragé par des intérêts communs de premier ordre a des chances de durer. L'objectif principal

²⁴ "Australia, U.S., India and Japan in talks to establish Belt and Road alternative", *Reuters*, 19.03.2018

est ici d'aller contester le leadership chinois dans l'Océan Indien, avec des projets prévus en Iran (port de Chabahar), en Afrique orientale (Kenya, Mozambique) et en Asie du Sud-Est (port de Dawei en Birmanie). A l'heure actuelle, ce projet se présente sous la forme de trois corridors permettant de connecter (idéalement) le Pacifique à l'Europe.

Tout d'abord à l'Ouest, l'Asia-Africa Growth Corridor²⁵ où l'Inde sera en première ligne puisque nombre de ses entreprises (Tata, Bharti...) bénéficient déjà d'une bonne implémentation commerciale, sans parler de la diaspora indienne (1.3 millions rien qu'en Afrique du Sud, 100.000 au Kenya) qui joue un rôle bien utile de passerelle culturelle, même si des tensions éclatent parfois entre les communautés, notamment à cause du désenchantement des étudiants africains partis en Inde²⁶. Il n'en reste pas moins que depuis Nehru l'Inde conserve un relatif prestige auprès des pays africains et sa diplomatie n'est pas avare d'entraide, comme le démontre bien Christine Von Garnier, correspondante en Afrique méridionale pour le journal Le Temps :

«En 2015 à New Delhi lors du sommet Inde-Afrique, l'Inde avait déjà promis d'accorder aux pays africains des prêts concessionnels de 10 milliards de dollars ainsi qu'une aide de 600 millions de dollars sur cinq ans, auxquels s'ajouterait un nouveau fond de développement Inde-Afrique en discussion. L'Exim Bank of India qui a financé jusqu'ici des projets d'infrastructures à l'Est et au Sud, a aussi ouvert des bureaux à Abidjan et Dakar avec des antennes à Johannesburg et Addis Abeba. [...] Le ministre indien du commerce, Seresh Prabhu, estime que « l'Inde et l'Afrique gagneraient à négocier un accord de libre-échange pour renforcer les échanges commerciaux bilatéraux qui demeurent en deçà de leurs potentiels ». Il a aussi exhorté les pays africains à utiliser le régime préférentiel indien de franchise de droits pour les pays les moins avancés (DFTP), qui pourrait faire passer les échanges commerciaux de 53 milliards en 2017 à 150 milliards d'ici cinq ans.»²⁷

L'établissement d'une solide 'tête de pont' commercial en Afrique faciliterait l'accès aux ressources africaines (l'Inde important déjà une bonne partie de son pétrole brut d'Afrique). Cela permettrait aussi d'offrir une base solide pour le «Freedom Corridor» **(24 bis)**, couloir maritime qui relierait l'Afrique Orientale aux ports indiens. Ce corridor serait suivi d'un second, moins important, dans le delta du Mékong, le MIEC (Mekong India Economic Corridor) où l'influence indienne aura sûrement plus de mal à s'implanter étant donné que cette zone borde les frontières chinoises.

²⁵ "Australia open to 'One Belt, One Road' engagement as China targets sea ports", *The New Daily*, 26.10.2017

²⁶ "China hints it can rename CPEC if India joins OBOR initiative". *Times of India*, 24.11.2017.

²⁷ "Russia pitches for India's participation in OBOR", *Times of India*, 11.12.2017

De manière générale, le modus operandi se veut aussi plus 'soft' que celui d'OBOR puisqu'il s'agit davantage de monter des partenariats financiers plutôt que de générer des prêts difficiles à rembourser. Le projet promet aussi l'expertise des Japonais dans la construction '[d'] infrastructures de qualité' (24 ter), le but étant là encore d'exploiter les failles des centrales chinoises constatées au Pakistan et au Sri Lanka. Autre avantage de cette stratégie indopacifique, le fait qu'elle ait reçu la bénédiction de Washington²⁸ et partiellement celle de l'Australie (bien que la position de plus en plus ambiguë de cette dernière vis-à-vis d'OBOR et de la Chine en général laisse entendre que son implication ne sera pas forcément optimale)²⁹.

Autre fait notable dans cette stratégie : elle cherche moins à former un 'bloc' concurrent plutôt qu'à se 'superposer' sur le réseau chinois en créant des infrastructures parallèles et/ou complémentaires, comme l'évoque un officiel américain (anonyme) interrogé par Reuters en février dernier (24 quar).

« Personne ne dit que la Chine ne devrait pas construire d'infrastructures [...] Elle pourrait très bien, par exemple, construire un port qui à lui seul ne parvient pas à devenir viable économiquement. Nous pourrions le rendre viable en construisant une route ou une ligne ferroviaire connectant ce port à des réseaux déjà existants. »

Bien que nous n'ayons évidemment pas connaissance de l'objectif ultime de cette stratégie, on peut se permettre de deviner qu'elle pourrait bien avoir deux conséquences positives pour l'Inde, en accord avec ses objectifs stratégiques : premièrement assurer une présence alternative partout où la Chine se développe, deuxièmement renforcer la connectivité des économies asiatiques afin de favoriser un climat de coopération et limiter la tentation d'une escalade sur la scène internationale. Reste à savoir si l'aspect 'qualitatif' et moins contraignant des partenariats proposés par la doctrine de la 'Grande Muraille' réussira néanmoins à dépasser en attractivité les offres colossales que Pékin peut se permettre de proposer.

Le choix de l'intégration

Si le potentiel d'une stratégie offensive vis à vis d'OBOR reste digne d'attention, l'Inde reste dans une situation délicate vis-à-vis de Pékin. Premier partenaire commercial depuis 2011, la Chine est aussi à la tête de l'Organisation de Coopération de Shanghai

²⁸ "How India and China would fundamentally shape the world", *Times of India*, 20.09.2017

²⁹ "Australia open to 'One Belt, One Road' engagement as China targets sea ports", *The New Daily*, 26.10.2017

(OCS) dont l'Inde est depuis peu un acteur majeur. Si les IDE chinois en Inde restent pour l'instant inférieurs à ceux générés par les États-Unis, on ne peut s'empêcher de remarquer que les prévisions d'investissement de Pékin en feraient le principal support de l'économie indienne d'ici seulement quelques années (Carte 2). De fait l'Inde est la principale cible des investissements chinois, un choix qui est certes motivé par des raisons mercantiles (la taille de l'économie indienne en fait un récipient idéal pour 'évacuer' leurs excédents budgétaires) mais aussi plus directement politiques. Pékin déploie en effet de gros efforts de séduction envers New Delhi pour tenter de les intégrer au projet OBOR³⁰, allant jusqu'à proposer de renommer le CPEC pour prouver aux Indiens que le corridor ne menace en rien le statu quo actuellement en place à la frontière pakistanaise. L'offre est néanmoins restée lettre morte, un fait qui tend à prouver que le dialogue entre Xi Jinping et Narendra Modi reste difficile dans le cas du Cachemire.

La Chine n'est cependant pas la seule bénéficiaire d'OBOR à frapper à la porte : la Russie, elle aussi membre par ailleurs de l'OCS, a décidé de tenter sa propre approche. Sergei Lavrov a ainsi dénoncé indirectement, en décembre, dernier l'établissement du projet de la « Grande Muraille »³¹ tout en réaffirmant que l'Inde représentait un partenaire stratégique de premier plan pour Moscou. Bien conscient de l'importance que représente le Cachemire pour New Delhi, le ministre des Affaires étrangères russes a de plus affirmé que les diplomates indiens trouveraient sûrement une solution pour intégrer OBOR sans « sacrifier leurs positions », au niveau territorial. Une déclaration qui semble signifier que la porte des négociations reste ouverte entre l'Inde et la Chine au sujet du CPEC. La Russie étant de loin le premier vendeur d'armes et un ancien partenaire majeur de l'Inde durant dans la guerre froide, l'on peut parier que la médiation de Lavrov forcera au moins la communauté dirigeante indienne à prêter une oreille un peu plus attentive aux suggestions de Pékin.

La balle reste néanmoins dans le camp des Chinois avant tout, et il appartient à ces derniers de décider s'il est stratégiquement viable de donner une plus grande marge de manœuvre aux Indiens en échange de leur intégration dans le projet OBOR. New Delhi pourrait ainsi devenir un « brillant second » capable d'imposer certaines de ses vues sur les grands dossiers régionaux, voire internationaux. Cela reviendrait certes à renoncer aux objectifs les plus ambitieux de la doctrine Modi, l'idée d'un super soft power global devenant alors un projet mort-né, mais elle aurait au moins l'avantage de garantir aux

³⁰ "China hints it can rename CPEC if India joins OBOR initiative", *Times of India*, 24.11.2017.

³¹ "Russia pitches for India's participation in OBOR", *Times of India*, 11.12.2017

Indiens le développement économique dont ils ont tant besoin pour confirmer leur rattrapage sur la scène internationale. Dans un tel contexte, l'alignement, même partiel, sur le réseau OBOR serait certes vécu comme un échec pour les dirigeants indiens, mais ce choix d'une politique du moindre mal aurait au moins l'avantage d'éviter l'enclavement tant redouté du sous-continent. Rien n'empêche de plus d'envisager qu'une fois ces renoncements actés, les Indiens pourraient bel et bien rebâtir une nouvelle doctrine de puissance, le tout en acceptant (du moins temporairement) la prédominance chinoise en Asie.

CONCLUSION

Il apparaît clair que le projet OBOR représente en l'état actuel une menace stratégique de premier plan pour l'Inde, et c'est d'ailleurs ainsi qu'une bonne partie de la communauté dirigeante indienne perçoit la question. Elle peut néanmoins user de son image de soft power pour dénoncer les failles du projet OBOR : risques de pollution, centrales inopérantes, angoisses quant au développement d'une 'debt trap diplomacy' ; et s'appuyer dans le même temps sur le désir de Washington et de ses alliées de contenir Pékin. La manière dont la RPC réussira à gérer la bataille de l'image sur les prochaines années sera absolument déterminante alors que cette dernière cherche à monter en puissance tout en désarmant les critiques à l'encontre d'un nouvel impérialisme chinois. Ses rivaux, New Dehli en tête, n'hésiteront pas à profiter de la moindre faiblesse (failles techniques), à exploiter le moindre événement (l'affaire d'Hambantota) pour pointer du doigt le 'danger' que poserait une concrétisation d'OBOR.

Néanmoins ce défi d'ordre politique pour la Chine n'est que le reflet de celui qui attend Narendra Modi alors que les élections de 2019 se rapprochent à grand pas. Si la réélection de sa coalition (l'Alliance démocratique nationale) semble plus ou moins acquise avec une avance, a minima, de 170 sièges selon les sondages les moins optimistes, Modi souhaiterait augmenter la part de son propre parti, le Bharatiya Janata Party (BJP) et ainsi s'assurer une plus grande marge de manœuvre politique. Pour cela il aura besoin de gagner des points dans le Sud, terre de prédominance du parti rival de centre-gauche, (l'Indian National Congress) emmené par un Rahul Gandhi qui n'hésite pas à profiter du défi chinois pour gagner des points. Ce dernier, comme nous l'avons déjà vu, a critiqué le 'silence' de Modi sur la situation du Doklam mais n'hésite pas

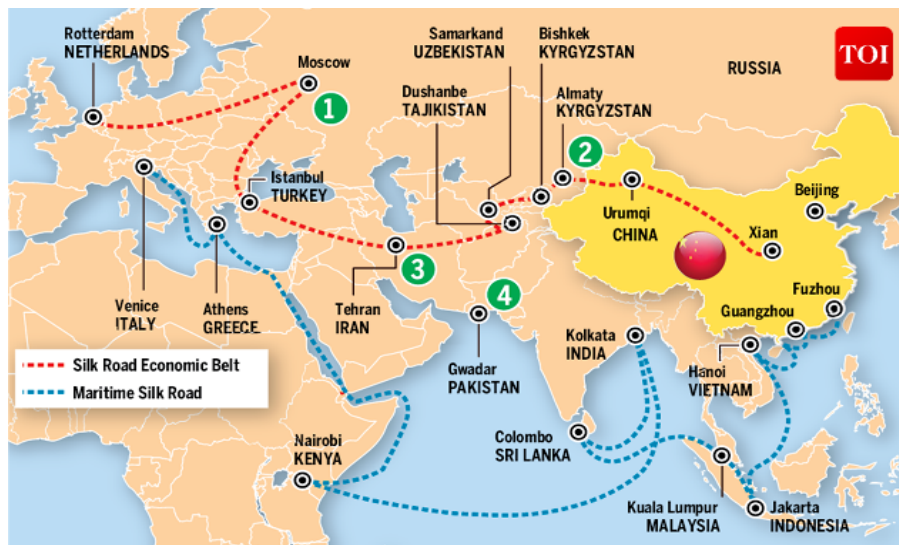
à condamner le reste du temps la politique antagoniste de Modi vis-à-vis d'OBOR, allant jusqu'à plaider pour une plus grande coopération sur le sujet³².

Le monde politique n'est pas à une contradiction près et les électeurs ont la mémoire courte : tout laisse penser que le BJP pourrait bien perdre des points si les événements internationaux venaient donner trop de grain à moudre à l'opposition. L'année 2018 et sa conclusion auront ainsi un impact déterminant sur le résultat des prochaines élections, a fortiori si un nouvel incident émergeait dans ce laps de temps entre les deux capitales pour perturber les élections. Il s'agit là d'un fait que Pékin, en adepte confirmé de la guerre politique, n'est certainement pas en train d'ignorer. ■

³² How India and China would fundamentally shape the world, Times of India, 20.09.2017

ANNEXES

Carte 1 : Les ramifications d'OBOR



OBOR talks of connecting 65 countries

Over half the world's population (4.4 Billion)

Around 30% of the global economy

Total infra investment need of about \$5 trillion

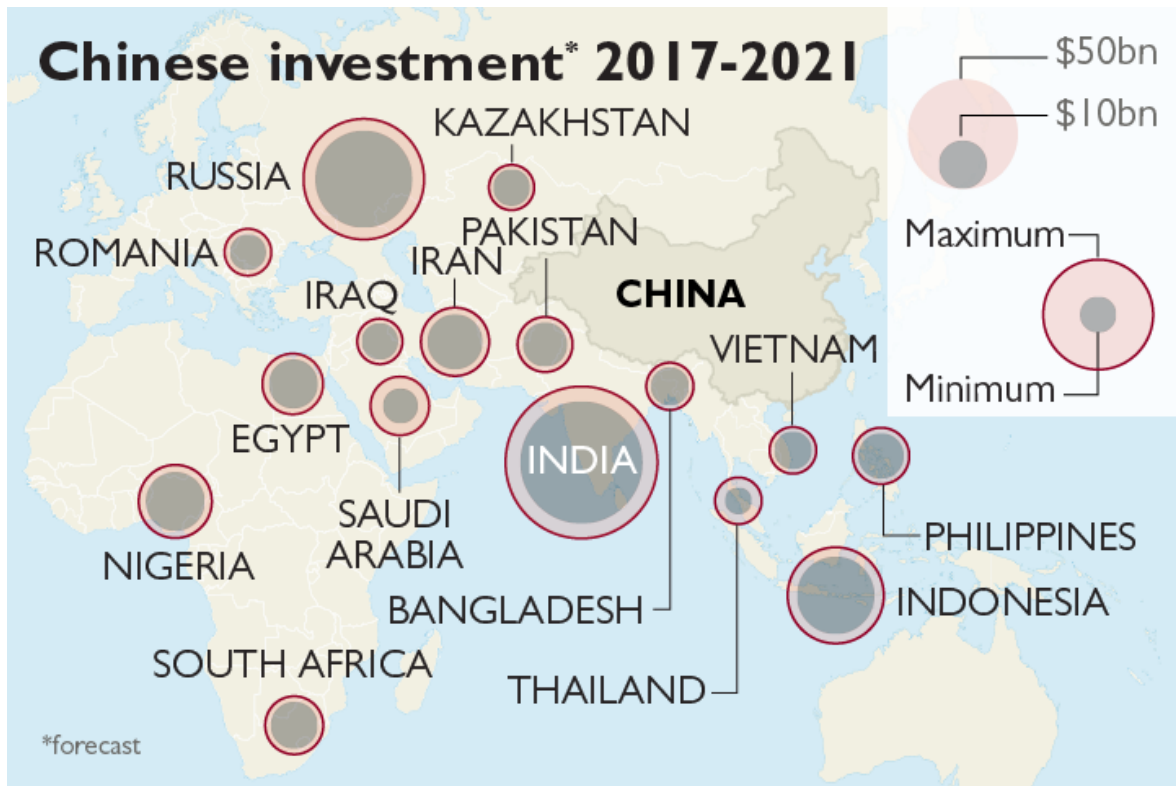
THE PLAN

- ➔ Land and sea routes running from China to Europe and Africa
- ➔ Assets planned: Ports, roads, railways, airports, power plants, oil & gas pipelines, refineries, free trade zones, and infra for IT, telecom and fintech
- ➔ Audit firm PwC has said that about \$250 billion in projects are underway or signed off

Source : PWC

PS : Cette carte date un peu. Le port de Kolkata était à l'origine prévu comme principal ancrage dans le Golfe du Bengale mais Pékin s'est finalement rabattu sur le Bangladesh.

Carte 2 : Prévisions des futurs investissements chinois.



Source : The Times (UK, 2017)

ASIA FOCUS #80

QUELLE PLACE POUR L'INDE FACE AU PROJET OBOR ?

Par Théophile SOURDILLE / Etudiant en Master 1 Relations Internationales à l'Université Catholique de Lille.

JUILLET 2018

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