

**PROGRAMME ASIE**

# **LES ENJEUX STRATÉGIQUES DES ROUTES DE LA SOIE**

**ENTRETIEN AVEC EMMANUEL LINCOT**  
PROFESSEUR À L'INSTITUT CATHOLIQUE DE PARIS

**PAR**  
**ALEXANDRE CORNET**  
CO-ORGANISATEUR DE L'OPEN BRETAGNE CHINE À L'ÉCOLE  
DES AFFAIRES INTERNATIONALES DE SCIENCES PO RENNES

MAI 2018

**ASIA FOCUS #71**



**ALEXANDRE CORNET : La nouvelle route de la soie a été officiellement dévoilée en 2013 par le président Xi Jinping. Pouvez-vous nous expliquer en quoi consiste ce projet ?**

**EMMANUEL LINCOT :** Autrement appelé en chinois « Yi dai yi lu », traduit en américain par « One Belt One Road » et plus récemment encore (2017) par « Belt Road Initiative » (BRI), il s'agit d'un projet planétaire qui vise pour la Chine à redéployer ses investissements à l'étranger dans des projets d'infrastructures. La stratégie chinoise est à entrées multiples. Capter les ressources du monde, les exploiter et en sécuriser l'acheminement constitue sans doute le fondement principal de cette stratégie. Ne nous leurrions pas : les nouvelles routes de la soie ont une finalité hégémonique. Comme la Grande-Bretagne autrefois, une logique de comptoirs se met en place par la création de ports ou plateformes diverses à vocation civile, voire militaire, et assure ainsi à la Chine des relais logistiques. C'est le « collier de perles » dont une partie non négligeable du tracé converge vers l'Union européenne (UE), premier partenaire commercial de la Chine. C'est aussi avec l'Union européenne que la Chine entend collaborer dans des technologies sensibles telles que l'Intelligence artificielle (IA). D'où, l'année dernière, l'appel de Davos du président Xi Jinping qui eut d'autant plus valeur de symbole dans sa demande appuyée de privilégier le libre-échange que les États-Unis de Donald Trump ont la velléité de restreindre l'accès des produits chinois à leur marché.

**ALEXANDRE CORNET : Première puissance exportatrice mondiale, important entre 75 et 85% de ses approvisionnements énergétiques, présentant une balance agroalimentaire déficitaire de près de 34 milliards d'euros, la Chine est aujourd'hui en situation de grande dépendance extérieure. Pour autant, considérez-vous que le projet des nouvelles routes de la soie ne soit motivé que par objectifs d'économie internationale ?**

**EMMANUEL LINCOT :** En Chine, la politique est au service du développement économique. De ce point de vue, les choix initiés par Xi Jinping s'inscrivent davantage dans la continuité de la réforme de Deng Xiaoping que des projets utopistes défendus jadis par Mao Zedong. Est à l'œuvre à travers les nouvelles routes de la soie un projet de société : rendre à la Chine son rang de grande puissance internationale. En cela, les nouvelles routes de la soie constituent un projet d'affirmation de puissance. Qualifions-la de « néo-impériale » dans le sens où la Chine veut clairement balayer du revers de la main l'humiliante parenthèse de ce siècle traumatisant qui, depuis les guerres de l'opium jusqu'à l'avènement du régime communiste, avait entraîné le pays dans un déclin mortel. Dans cet esprit, tenter de réduire au mieux la dépendance énergétique et agro-alimentaire donne aussi du sens au projet chinois des nouvelles routes de la soie. Ces

dernières doivent ainsi contribuer à faire que la Chine n'ait à subir aucun risque de secousses sociales liées à des problèmes alimentaires ou énergétiques.

Inscrites dans cette ambition politique et géopolitique, les nouvelles routes de la soie constituent autant de voies vers les ménages chinois au service de la sécurité économique du pays. À cet effet, la Chine s'efforce de se rapprocher des zones de production pour limiter ses risques d'approvisionnement et aussi sécuriser ses flux. Il n'est donc pas étonnant que le projet OBOR/BRI passe par des territoires riches en ressources naturelles (en eau, en matières premières fossiles, en terres agricoles...), formant ainsi un axe de passage (par la Sibérie, par divers corridors intercontinentaux en Sud-Ouest asiatique), à travers le développement des infrastructures portuaires et logistiques permettant de contourner le « dilemme du détroit de Malacca ».

**ALEXANDRE CORNET** : Des institutions comme l'Organisation de Coopération de Shanghai (OCS), créée en 2001, précédaient déjà de longue date le projet de nouvelle route de la soie, notamment en Asie centrale. Considérez-vous que Xi Jinping soit le parent unique de ce projet, et le cas échéant, quelles en seraient, sur le temps long, les autres sources ?

**EMMANUEL LINCOT** : À vrai dire, les Russes prétendent être les premiers à avoir voulu configurer la renaissance des routes (terrestres) de la soie. Initialement, la construction de la Route de Sibérie fut décrétée par le Tsar Pierre le Grand (né en 1672, ayant régné de début 1689 à sa mort en 1725), deux mois après la conclusion du Traité de Nertchinsk, le 22 novembre 1689, mais les travaux ne commencèrent qu'en 1730 et furent achevés vers le milieu du XIX<sup>e</sup> siècle. La route de Sibérie resta une artère vitale reliant la Sibérie à Moscou et à l'Europe jusqu'aux dernières décennies du XIX<sup>e</sup> siècle, et fut ensuite remplacée par le chemin de fer transsibérien, construit entre 1891 et 1916. La route transportait des produits chinois de Kiakhta (près de la frontière russo-mongole) à Moscou, principalement du thé, mais aussi de la soie et d'autres marchandises. Le commerce passa de 6 000 tonnes de thé par an en 1860 à 70 000 tonnes en 1915, et l'on parla à son sujet de la « route du thé » où la Chine y a exporté jusqu'à 65% de sa production totale. En hiver, le trajet s'effectuait en caravanes de traîneaux tirés par des chevaux. Le thé qui parvenait en Europe par la Russie était alors de meilleure qualité et beaucoup plus cher que celui qui avait longuement voyagé par la mer.

Il convient également de ne pas oublier le rôle joué par la Banque russo-asiatique, puis russo-chinoise entre 1895 et 1917, au capital initial de la banque divisé entre les Russes (37,5%) et des intérêts français dominés par la Banque de Paris et des Pays-Bas (Paribas ; 62,5%). En 1898, cette banque obtint le financement de la construction et de

l'exploitation pendant 80 ans du chemin de fer Tchita-Vladivostok (*Chinese Eastern Railway*) ; investissement revêtant un caractère stratégique pour la Russie qui cherchait alors à développer son influence dans les chemins de fer sibériens et mandchouriens, et à se doter d'un bras financier dans la région. La première succursale ouverte à Shanghai en février 1896 devint la 2<sup>e</sup> plus grande banque chinoise en 1902 ; avant d'être une banque russo-chinoise (Société générale) de 1910 à 1917, puis en 1912 la 9<sup>e</sup> banque la plus riche de Russie, possédant 100 agences dans le pays et 20 autres à l'international, étant la 1<sup>re</sup> banque russe en termes de dépôts, la 2<sup>e</sup> en termes de fonds propres, la 3<sup>e</sup> pour les avances sur titres. Nationalisée en 1917 par les bolcheviks, elle fut mise en faillite en 1926 (la France ayant détenu jusqu'aux 3/4 du capital de la banque [parts évaluées à 150 millions de francs de l'époque]), les intérêts de la banque en Extrême-Orient ayant été repris par la Banque de New York. Avant que la Russie de Vladimir Poutine en vienne à parler de « Grande Eurasie » à partir d'octobre 2011, le président kazakhstanaï Noursultan Nazarbayev avait évoqué le concept d'« Eurasie » dès un discours de printemps 1994 à l'Université d'Etat « Lomonossov » de Moscou.

Puis vint la montée en puissance de l'Organisation de Coopération de Shanghai (OCS) qui fut initialement connue sous l'appellation de « Club de Shanghai ». Créé cinq ans après l'effondrement de l'URSS, en 1996, ce Club fut l'une des premières créations institutionnelles de la diplomatie chinoise, avant d'être rebaptisé OCS en 2001. Il répondait à trois objectifs : arrimer les anciennes Républiques soviétiques de l'Asie centrale nouvellement indépendantes à un espace stratégique chinois plus stable que celui offert par la Russie afin de développer des potentialités de marché dans le domaine énergétique. Il s'agissait aussi d'investir dans des régions que les États-Unis pouvaient convoiter à leur tour, surtout après les attentats du 11 septembre. Cet intérêt pour un développement du grand Ouest (Xinjiang compris) est devenu, dès la fin du siècle dernier, le cheval de bataille du président Jiang Zemin et de son Premier ministre Zhu Rongji. Assurément, à la vue de ce qui précède, Xi Jinping ne peut s'arroger l'origine de ce projet, mais s'inscrit dans un continuum remarquable initié par ses prédécesseurs. Avec une différence majeure, toutefois : l'incarner davantage, en faire un instrument de connexion des infrastructures préexistantes ou non et le principal vecteur de sa politique étrangère, avec des moyens d'action et financiers considérables, prenant ainsi de vitesse les initiatives ou revendications russes, kazakhstanaïses, voire occidentales (projets TRACECA, depuis 1993 ...) précédentes.

**ALEXANDRE CORNET : Les nouvelles routes de la soie ont été officiellement lancées lors d'une visite du président chinois au Kazakhstan. Un symbole fort, qui démontre l'importance qu'attache la Chine à l'Asie centrale, où elle s'investit fortement depuis la chute de l'URSS. Pourquoi est-il si important pour la Chine**

**d'affirmer son pouvoir dans cette région, et quels sont les principaux obstacles que pourrait y rencontrer Pékin dans le déploiement de la BRI ?**

**EMMANUEL LINCOT :** Le choix du Kazakhstan n'est pas le fait du hasard. C'est un voisin de la Chine. L'un des plus dynamiques de l'Asie centrale et parmi les plus riches. Il jouxte le Xinjiang, autrefois appelé le « Turkestan chinois ». Cette immense région constitue l'axe pivot de la stratégie continentale chinoise en ce qu'elle donne accès non seulement à l'Asie centrale et conduit au-delà vers l'Europe, mais elle permet également d'atteindre dans sa partie méridionale, le Cachemire et les régions indianisées de l'Himalaya, ainsi que le corridor pakistanais. Ce dernier s'avèrerait vital en cas d'embargo imposé par les États-Unis et leurs alliés à la Chine. Scénario du pire, mais scénario probable qui aurait pour conséquence la fermeture du détroit de Malacca aux pétroliers chinois provenant de l'Afrique et du Moyen-Orient. En somme, même si la Chine est loin de vouloir abandonner l'option maritime de son projet, elle se trouve contrainte par une véritable stratégie d'endiguement que peaufinent Américains, Indiens, Japonais et Australiens.

Resurgissent, dans cette configuration nouvelle du « Great game », les théories du « Heartland » de Mackinder, opposées à celles du « Rimland » chères à Mahan. Elles sont en réalité complémentaires dans les choix stratégiques de la Chine actuelle. Même si les axes terrestres semblent plus ouverts aux intérêts chinois du fait même de son association protectrice à la Russie, ces intérêts ne sont pas moins menacés par des problèmes de sécurité comme le terrorisme djihadiste. Depuis la dissolution de Daech en Mésopotamie refluent des combattants déterminés dont les plus radicaux ont déclaré la « guerre sainte » à la Chine. Ils se réfugient vers les régions potentiellement crisogènes que sont le Baloutchistan, le Cachemire et bien sûr l'Afghanistan. À terme, leur instabilité pourrait être dommageable pour les intérêts chinois. S'ajoute la fragilité endémique du Tadjikistan et du Kirghizistan ainsi que le défi démographique auquel est confronté l'Ouzbékistan. L'ensemble de ces problèmes obère sérieusement l'avenir de cette région.

**ALEXANDRE CORNET :** L'Union économique eurasiatique (UEE) russe et le « Project Mausam » indien ambitionnent de maintenir une influence forte de ces deux acteurs dans des régions ciblées par les nouvelles routes de la soie. Représentent-elles, selon vous, des concurrentes sérieuses à la BRI, et quelles sont plus largement aujourd'hui les positions de l'Inde et de la Russie face au projet chinois ?

**EMMANUEL LINCOT :** L'Union économique eurasiatique russe est parfois associée à une vague renaissance du Council for Mutual Economic Assistance (COMECON) soviétique. La véritable difficulté des Russes est de ne pas avoir les moyens financiers dont

disposent les Chinois. Économie de rente, la Russie risque à terme d'être dangereusement exposée à une asymétrie dans ses rapports avec la Chine et donc de ne pas pouvoir résister bien longtemps, en profondeurs territoriales, aux ambitions économiques et énergétiques de la Chine, depuis l'Extrême-Orient russe vers les Sud-Ouest et Nord-Ouest du pays.

L'Inde peut être à plus long terme considérée comme un véritable « challenger » par la Chine. Sa croissance est d'ores et déjà supérieure à celle de la Chine. Même si d'énormes difficultés subsistent, et tout particulièrement dans tout ce qui a trait au développement humain (éducation, santé, accès à l'eau potable...), l'Inde essaie de créer une alternative au projet chinois par une priorité donnée aux axes maritimes reliant l'Afrique au Pacifique. L'Inde est géographiquement au centre de ces échanges. Signe des temps : l'expression « Indo-pacifique » est de plus en plus employée pour désigner un espace où l'Inde prétend avoir une légitimité historique, et pas seulement à travers le projet « MAUSAM » (également sur des projets ferroviaires transversaux sur lesquels elle peut contribuer : BCIM [*Bangladesh–China–India–Myanmar*], INSTC [International North–South Transport Corridor] ...).

Une stratégie de revers s'esquisse avec la création d'une base indienne aux Seychelles, mais aussi dans un rapprochement initié par New Delhi avec le Sultanat d'Oman et les monarchies du Golfe à l'Ouest, ainsi qu'avec Singapour et le Vietnam à l'Est. Que cela signifie-t-il ? Nous entrons dans une ère où chaque État entend sanctuariser au-delà même de ses propres frontières un certain nombre d'intérêts qui, manifestement, ne sont pas convergents. Cette stratégie de revers signifiera sans doute que l'Inde et ses alliés possibles (États-Unis, Japon, Australie ...) devront fortement s'employer, technologiquement et financièrement sur une vision à très long terme, pour espérer pouvoir contrecarrer les projets chinois OBOR/BRI dans et auprès des pays situés sur le pourtour de l'Océan indien (que jouxtent aussi la mer d'Arabie et le golfe du Bengale) qui ont ainsi déjà pris plus d'une longueur d'avance, donnant ainsi au vocable « Initiative » de « Belt and Road » une signification lourde de conséquences à prévoir... À l'évidence, la Chine a en effet déjà largement anticipé cette stratégie de revers puisqu'on peut *a priori* dénombrer 104 projets OBOR passés (à fin 2017), présents et futurs (depuis 2018) concernant ces pays du pourtour de l'océan Indien, soit 28,8% d'un total de 361 projets OBOR captés jusqu'à présent ; soit une répartition des projets sur 10 pays majeurs de la zone sensible, dont 30 au Pakistan (régions côtières du pays uniquement comptabilisées), 17 en Indonésie, 13 en Tanzanie, 11 au Bangladesh, 10 en Thaïlande, 9 au Kenya, 8 au Sri Lanka, 3 au Myanmar, 2 en Iran et 1 en Inde.

Le montant de ces 104 projets OBOR peut être estimé à un peu plus de 420 milliards de dollars, soit 21,6% du total de près de 1 940 milliards de dollars valorisant les 361 projets OBOR passés, présents et futurs jusqu'à présent captés. Plus précisément, 84 projets OBOR concernant ces pays du pourtour de l'océan Indien, soit 32,8% d'un total

de 256 projets OBOR en cours ou futurs depuis 2018, jusqu'à présent captés. Le montant de ces 84 projets OBOR relatifs aux pays du pourtour de l'océan Indien peut être estimé à un peu plus de 410 milliards de dollars, soit 22,8% du total de près de 1 800 milliards de dollars à propos des 256 projets OBOR en cours ou futurs, montrant ainsi une très forte accélération prévisible des projets chinois OBOR à compter de 2018 et à l'avenir (par rapport aux projets achevés à fin 2017, cf. ci-après) sur cette zone hautement sensible du monde, tant en nombre de projets qu'en valeur estimée. Sur ces 84 projets OBOR relatifs à ces pays du pourtour de l'océan Indien, 22 concernent le Pakistan (régions côtières du pays uniquement comptabilisées), 15 l'Indonésie, 11 la Tanzanie, 10 le Bangladesh, 10 la Thaïlande, 7 le Kenya, 3 le Myanmar, 3 le Sri Lanka, 2 l'Iran et 1 l'Inde. Sans compter les projets OBOR achevés à fin 2017 dans cette même région de l'Océan indien, puisqu'on a pu dénombrer 20 projets OBOR, soit 19% d'un total de 105 projets OBOR achevés à cette date. Le montant de ces projets OBOR concernant ces pays du pourtour de l'océan Indien peut être estimé à près de 10 milliards de dollars, soit 7,3% du total de près de 137 milliards de dollars à propos des 105 projets OBOR achevés. Sur ces 20 projets OBOR relatifs à ces pays du pourtour de l'océan Indien, 8 concernaient le Pakistan (régions côtières du pays uniquement comptabilisées), 5 le Sri Lanka, 2 l'Indonésie, 2 la Tanzanie, 2 le Kenya et 1 le Bangladesh.

**ALEXANDRE CORNET : L'un des mots-clés du projet des nouvelles routes de la soie est le terme de « gagnant-gagnant » promis par Pékin aux pays partenaires. Croyez-vous à la sincérité de cette promesse ?**

**EMMANUEL LINCOT :** L'exemple du port d'Hambantota au Sri Lanka nous montre bien que non. La surenchère chinoise a entraîné une crise obligeant les partenaires sri lankais à ne pas pouvoir honorer leurs dettes. Un compromis - lequel était probablement recherché dès le commencement des négociations par la partie chinoise - a forcé les Sri lankais à céder le port pour une concession de 99 ans. Nombre de spécialistes à partir des théories de Joseph Nye y voient l'illustration parfaite de ce qu'ils appellent le « Sharp power » ; une stratégie insidieuse que Chinois et Russes auraient en partage, et ayant recours à un spectre très large de moyens coercitifs visant à neutraliser l'adversaire. Cela ne nous interdit en rien la coopération et la négociation avec la Chine. Toutefois, celle-ci doit être mesurée et accompagnée d'une vigilance sans faille. Il est grand temps que nos entreprises aient systématiquement recours à l'intelligence économique et soient soutenues par des mécanismes financiers bien davantage adaptés (au niveau des garanties export...) aux défis lancés par la Chine et ses projets transversaux, entre autres exemples, pour éviter des déboires, voire une marginalisation irréversible. Car il pourrait en aller à l'avenir (en fait bien avant 2049) du droit d'usage réel des réseaux (hyper-)connectés du futur en Eurasie et en Afrique, pour l'instant mis en place et financés par la seule Chine, en quasi-totalité ce stade et de la question de la « bataille des

normes juridiques, financières, techniques et technologiques » qui se profile (déjà) en filigrane ...

**ALEXANDRE CORNET : Selon le vice-président du Conseil d'administration du Forum de Boao pour l'Asie, Zeng Peiyan, la BRI « n'est pas un outil géopolitique ». Que pensez-vous de cette affirmation ?**

**EMMANUEL LINCOT :** Le fait de l'affirmer avec autant de force révèle évidemment le contraire. Qu'importe en l'occurrence ce qu'il en pense lui-même. Son discours était adressé à des Occidentaux dont beaucoup se soucient bien davantage de leurs intérêts personnels que celui de leur pays. Rien de très nouveau à cela : toute défaite est précédée d'une démission de la pensée. Espérons que nos élites auront l'intelligence de comprendre que le défi chinois nous incite à un réarmement moral, institutionnel, opérationnel, et à l'élaboration d'une véritable contre-stratégie globale bien avant 2049, partant du principe que vouloir négocier pendant qu'il en est encore temps aux niveaux français et européen ne signifie pas capituler ou perdre la face, au regard des projets transversaux chinois (OBOR / BRI) d'une telle envergure à tous points de vue.

**ALEXANDRE CORNET : Selon un rapport du Parlement européen, « les nouveaux dirigeants chinois voient dans l'émergence de la RPC un phénomène irréversible s'expliquant par le passage d'une « diplomatie attentive » à une « diplomatie proactive » ». Partagez-vous ce constat, et le cas échéant, en quoi la BRI symbolise-t-elle pour vous le déploiement d'une nouvelle forme de diplomatie de la part de Pékin ?**

**EMMANUEL LINCOT :** Tout dépend comment les parlementaires européens l'interprètent. Est-ce pour légitimer une impuissance de l'Europe, dans son manque criant de coordination ? Ou une façon d'acter un fait inéluctable, mais qui était déjà observable dès la fin des années quatre-vingt ? Cette lecture des événements - le passage d'une « diplomatie attentive » à une « diplomatie proactive » - me paraît paradoxalement trop culturaliste, car trop européen centrée dans la compréhension des choses, et de la diplomatie chinoise plus particulièrement. Ce qui caractérise davantage la diplomatie chinoise c'est bien davantage le « En même temps » qu'Emmanuel Macron a rendu par ailleurs si populaire. Et ce « En même temps » n'a jamais cessé de s'exercer. Avec des moyens plus modestes, moins visibles, donc dès le commencement des réformes, mais sans jamais dissocier les faits observables des moyens dont on dispose pour exercer une emprise sur la réalité et le cours des choses.



**ALEXANDRE CORNET :** Porté par son « rêve chinois », Xi Jinping affirmait lors du 19<sup>e</sup> Congrès du Parti communiste chinois (PCC) que le parti était « plus confiant et capable que jamais de réaliser l'objectif de la grande renaissance nationale ». Que nous apprend le projet des nouvelles routes de la soie sur le regard que l'élite dirigeante chinoise porte aujourd'hui sur le pays ?

**EMMANUEL LINCOT :** C'est un pari risqué. Supposons que ce projet rencontre des obstacles insurmontables : non-recouvrement de la dette, problèmes sécuritaires, confrontation avec les États-Unis ... Le régime résisterait-il à cet échec ? Au contraire, si ce projet réussit, l'ordre mondial tel que l'avaient défini d'abord les Européens puis les Américains en serait définitivement changé.

**ALEXANDRE CORNET :** Il a pu être affirmé que par la BRI, la Chine souhaitait exporter son modèle de gouvernance, « post-occidental et post-démocratique » dans le reste du monde. Que pensez-vous de cette analyse, et le cas échéant, l'Europe vous paraît-elle en mesure de continuer à promouvoir son propre modèle face à la Chine dans des pays tiers ?

**EMMANUEL LINCOT :** Le défi chinois réside dans sa capacité depuis près d'un demi-siècle de démontrer que le développement économique n'est pas incompatible avec le maintien d'un régime dictatorial. Ce régime peut non seulement mettre à son actif le fait que la majorité de la population chinoise soit sortie de la misère, ait réussi l'éducation pour le plus grand nombre et lui ait redonné de la dignité alors qu'elle était en souffrance. La société chinoise est par ailleurs en paix et a tourné le dos à l'esprit démocratique, inspiré naguère par les manifestants de Tiananmen (1989). « Travail, famille, patrie » pourraient être les valeurs cardinales du contrat social liant aujourd'hui l'élite dirigeante à une opinion à présent décomplexée vis-à-vis de l'Occident et du reste du monde. C'est l'ignorance de l'Europe sur l'évolution réelle de la Chine qui est le plus dommageable. Toutefois, le projet des nouvelles routes de la soie peut être un aiguillon et provoquer par là-même un sursaut nécessaire à une Europe souvent divisée, comme le montre la coopération renforcée entre la Chine et 16 pays d'Europe de l'Est et des Balkans mise en œuvre dans le cadre du « Partenariat 16 +1 ».

Ce sursaut européen est d'autant plus indispensable à terme qu'en fait, le régime chinois actuel et futur, malgré tous les défauts, intentions malencontreuses ou prévisions sinistres prêtées en Occident, n'a pas intérêt, même idéologique, à « tuer la poule aux œufs d'or » (à l'intérieur comme à l'extérieur de ses frontières), s'il veut faire réussir son projet OBOR / BRI et, par voie de conséquence, au même titre que sa mutation économique interne en cours, installer habilement sa nouvelle stature de puissance mondiale dans l'ordre international futur. Concrètement, cela peut signifier que la Chine

de l'ère Xi Jinping (et ères suivantes, jusqu'à 2049 au moins) aura peut-être eu (si ce n'est déjà eu) la sagesse (« millénaire ») de tirer pour son propre compte, sa propre survie et celle de ses vastes projets, l'amer enseignement de l'expérience soviétique voisine qui, elle, a passé son temps idéologique à « tuer la poule aux œufs d'or » entre 1917 et 1991, au prix de dizaines de millions de morts et ce, non seulement pour un résultat nul, mais aussi pour la construction d'une « sphère d'influence soviétique » qui, dans les faits, a finalement et officiellement disparu le 25 décembre 1991 ...

À travers une telle perspective au raisonnement quelque peu inédit, face à une expérience chinoise actuelle de même nature, la réussite du projet OBOR / BRI pourrait peut-être aussi s'avérer en fin de compte comme une manifestation d'une volonté humaine de survie positive, même en passant par un « embourgeoisement idéologiquement hérétique » du peuple chinois, lui-même consentant à « s'embourgeoiser », même jusqu'à un niveau « orwellien », certes... Car un parti communiste, même de Chine, à la différence de celui de l'URSS, ne peut pas et plus se permettre éternellement de trop « plaisanter » idéologiquement avec la destinée quotidienne de 1,4 milliard de Chinois à faire « prospérer », même « modestement », tout cela dans un pays qui sait encore ce qu'est la misère de masse et qui dispose d'une mémoire longue, écrite...

**ALEXANDRE CORNET : La Chine ambitionne de construire une « route digitale de la Soie » vers l'Europe. Selon vous, cette opportunité représente-t-elle une occasion pour les Européens de s'émanciper de la tutelle numérique américaine ?**

**EMMANUEL LINCOT :** Opportunité et risque à la fois, car il ne s'agit pas de tomber sous une autre forme d'hégémonie et d'aliénation. Le problème pour l'Europe est d'abord de réunir les fonds qui lui permettront de négocier sur un pied d'égalité avec la Chine. Nous en sommes loin. Se posent par ailleurs des problèmes d'éthique : là où des entraves juridiques nous empêchent d'aller plus loin dans la recherche, la Chine semble ne poser aucune limite comme on le voit dans ses choix de gouvernance et par le recours à l'Intelligence artificielle dans le contrôle des populations du Xinjiang notamment. Enfin, qui dit coopération dans le domaine du numérique dit coopération universitaire. Or, ce qui me frappe c'est qu'il n'existe que très peu de doctorants français dans les laboratoires chinois. Il n'existe pas non plus de revue scientifique franco-chinoise de renommée internationale ou de MOOC (Massive Open Online Courses) binationaux. Pour fédérer l'ensemble de nos efforts et valider nos idées, nous avons besoin de créer aux niveaux à la fois régionaux et européens des relais d'informations et la nomination de personnes sources qui accroîtront ainsi notre efficacité.

**ALEXANDRE CORNET :** Depuis 2013, la Chine et l'Union européenne travaillent sur un ambitieux accord d'investissements. Si les deux partenaires se sont accordés sur la portée de l'accord en 2016, celui-ci semble néanmoins depuis paralysé. Quelles sont, selon vous, les raisons qui expliquent ce blocage, et peut-on espérer de nouvelles avancées dans les années à venir sur ce dossier ?

**EMMANUEL LINCOT :** L'Union européenne ne veut plus désormais céder de terrain face à la Chine sans réciprocité. Malgré le mécontentement de cette dernière, l'UE ne lui a pas reconnu officiellement le statut d'économie de marché, en décembre 2016. Mais, à la différence des États-Unis, elle ne lui a pas non plus refusé, ayant adopté une nouvelle méthode de détermination plus facile de mesures antidumping et anti-subsidiation, au cas où les normes de l'économie de marché ne sont pas respectées. Ainsi, la Chine n'est pas spécifiquement visée, même si 94 droits antidumping et anti-subsidiation touchent des produits chinois sur un stock de cas actuels se montant à 144. De même, l'Union a fait supprimer la limitation du montant des sanctions qu'elle s'appliquait à elle-même en cas de dumping avéré. L'Union européenne veut aussi obtenir la réciprocité dans l'ouverture des marchés. Or, l'accord d'investissement sino-européen, toujours en cours de négociation, est totalement bloqué à cause d'une mauvaise volonté chinoise. D'où l'avertissement envoyé par la Commission qui a proposé une directive sur la surveillance des investissements étrangers dans les secteurs stratégiques, à l'image d'un système qui existe déjà dans une douzaine d'États, dont la France. Lors de la conférence ministérielle de l'Organisation mondiale du commerce (OMC) qui s'est tenue à Buenos Aires du 10 au 13 décembre 2017, l'Union européenne a convaincu les États-Unis et le Japon de signer une déclaration dénonçant les obstacles à l'accès au marché chinois.

Sur une proposition d'Emmanuel Macron, la Commission réfléchit également à la mise en place d'un « procureur commercial européen » chargé de vérifier le respect des règles par les pays tiers et doté d'un pouvoir de sanctions. Autant dire que la ligne de crête entre affrontement et coopération est étroite entre la Chine et l'Union européenne, ce qui peut aussi en partie expliquer l'absence toujours actuelle (jusqu'à l'été 2018 ?) d'une prise de position officielle européenne sur le projet chinois OBOR / BRI.

**ALEXANDRE CORNET :** En janvier 2018, la Chine a publié sa première feuille de route polaire. Elle y fait mention de son projet d'une nouvelle « Route polaire de la Soie », qui viendrait compléter la route maritime passant par l'océan Indien et l'Afrique. Ce pendant polaire de la BRI vous paraît-il crédible face à l'alternative du Sud qui concentre à l'heure actuelle l'essentiel des efforts maritimes ? Quels sont les enjeux principaux d'une présence chinoise en Arctique ?

**EMMANUEL LINCOT** : Là encore vous avez pour la Chine une démarche d'opportunité tenant compte d'éléments essentiels : le réchauffement climatique rendant possible l'utilisation des voies du Nord, les élections législatives au Groenland qui achemineront ses habitants vers leur souveraineté complète vis-à-vis du Danemark, la signature d'un accord de libre-échange enfin avec l'Islande qui assure à la Chine un positionnement privilégié lui donnant accès à des ressources essentielles. Intelligence stratégique, car cohérente dans sa diversité d'application : telle est la Chine. Le choix de ce pendant polaire de la BRI est naturellement crédible, même si la Russie s'efforce et s'efforcera vraisemblablement dans les temps à venir de « monopoliser » à son profit les disponibilités territoriales. Il opère par enveloppements géopolitiques au niveau mondial.

**ALEXANDRE CORNET** : **Face au projet des nouvelles routes de la soie, les dirigeants européens semblent divisés quant à l'attitude à adopter. Que leur conseillez-vous ?**

**EMMANUEL LINCOT** : Il faut inverser l'ordre des priorités et des étapes décisionnelles. Les dirigeants européens, seuls, ne peuvent absolument rien. Un long travail de sensibilisation doit venir d'abord des villes et des régions françaises et européennes par la mobilisation coordonnée des cadres institutionnels d'administration centrale et des Postes à l'étranger, des opérateurs et entreprises motivés, des cadres associatifs, des Chambres de commerce et d'industrie (CCI), des conseils municipaux et régionaux concernant le projet des nouvelles routes de la soie. *Open Bretagne Chine 2018* est de ce point de vue une initiative pilote qui devrait être dupliquée dans d'autres régions, françaises à ce stade. Pourquoi ne pas nommer des représentants en ce sens ? Nous attendons souvent trop de nos seuls dirigeants et ambassades. Ces dernières sont saturées ou prudentes. Nous devons dès lors également privilégier d'autres relais, ceux de la société civile. C'est ce que j'appelle la démocratie participative au service de la diplomatie réelle. ■

*ASIA FOCUS #71*

## LES ENJEUX STRATÉGIQUES DES ROUTES DE LA SOIE

**Entretien avec Emmanuel LINCOT** / Professeur à l'Institut catholique de Paris

Réalisé à l'occasion de sa participation à la première édition de l'Open Bretagne Chine sur les Nouvelles Routes de la Soie.

**Par Alexandre CORNET**/ Co-organisateur de l'événement à l'École des Affaires internationales de Sciences Po Rennes

MAI 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](mailto:courmont@iris-france.org) – [emmanuel.lincot@gmail.com](mailto: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](mailto: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](mailto:contact@iris-france.org)

@InstitutIRIS

[www.iris-france.org](http://www.iris-france.org)