

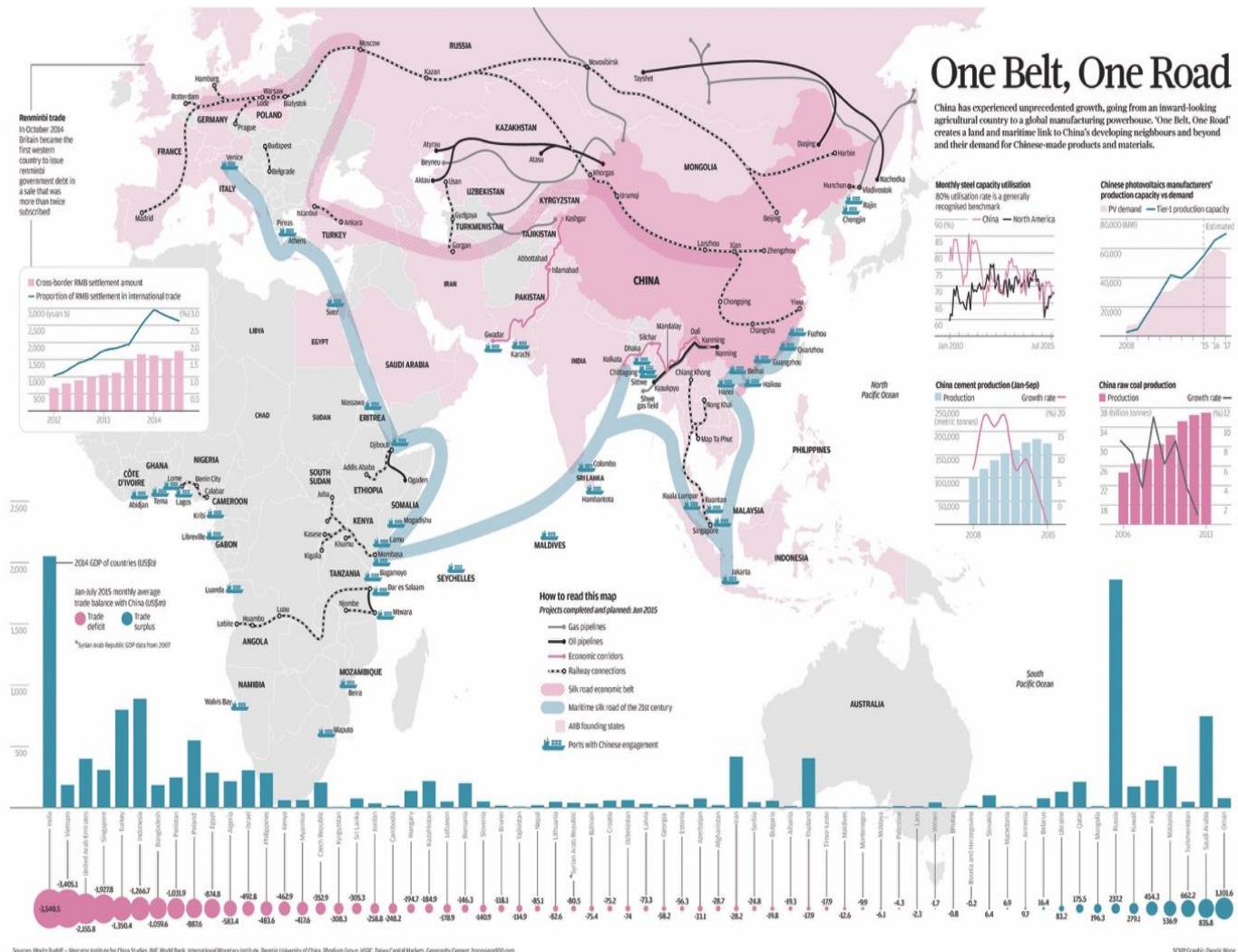
« One Belt, One Road ». Il s'agit de profiter des ressources immenses en investissant massivement pour désenclaver certaines régions de cet immense territoire afin de proposer de nouvelles routes commerciales avec la péninsule indochinoise, le sud de l'Asie et l'Inde, l'Europe de l'est... Pékin a donc entamé de vastes travaux et aménagements : aménagements (ou prises de contrôle) de ports sur toute la planète, des milliers de kilomètres de chemin de fer, développement de gazoducs en Asie centrale. A ce propos, 220 milliards ont déjà été investis en 2016 et 2017 afin de déployer 2200 kilomètres de voies ferrées vers l'Ouest, au Kazakhstan, au Népal et au Tibet. Pour ce qui est du développement des ports à l'échelle du globe, c'est la fameuse stratégie du « collier de perles », c'est-à-dire une prise d'intérêts, et de contrôle, dans des ports stratégiques, comme l'avaient déjà fait l'empire britannique avec ses comptoirs maritimes le long de la route des Indes. Ainsi, de Suez à Bagamoyo, une nouvelle route commerciale s'est ouverte à la Chine avec les espaces ouest-africains, qu'elle a déjà pénétrés de réseaux de voies ferrées sans précédents. Il faut noter que l'on retrouve des ports à participation chinoise bien plus au sud de la façade ouest africaine, jusqu'à Maputo au sud du Mozambique.



[Zoom sur la route maritime ouest africaine de la soie.](#)

Au total, les investissements nécessaires d'ici 2049 (année qui marquera le 100<sup>ème</sup> anniversaire de la République populaire de Chine) sont estimés à deux fois le PIB annuel de la Chine (12 300 milliards de dollars en 2017).

Il est opportun de noter que Pékin ne se contente pas d'une politique axée sur le commerce international. La Chine sait pertinemment qu'elle doit protéger ses intérêts partout à l'étranger : création de groupes privés de sécurités que l'on retrouve sur toutes les installations d'exploitations chinoises, recherche du contrôle des réseaux de câbles sous-marins reliant les continents entre eux, mise en place d'un marché de la data avec Huawei et China mobile.



[www.sloveniatimes.com/win-win-cooperation-along-the-one-belt-one-road](http://www.sloveniatimes.com/win-win-cooperation-along-the-one-belt-one-road)

## [Carte interactive du projet « Belt and Road » chinois.](#)

### Des ambitions économiques à l'accroissement de puissance

Il est évident que c'est ici une manière pour la Chine d'affirmer, d'exhiber et d'organiser sa puissance. Il est ici question de la création d'une carte mondiale des échanges que les chinois veulent rendre incontournable, obligatoire. Le commerce mondial, et tout ce que cela implique politiquement, doit s'organiser autour de la Chine. Aux yeux de Pékin, les anciennes puissances européennes et l'empire américain sont en déclin, et elle entend bien l'accélérer et organiser le « nouveau monde ». Pour preuve, en 2014, la Chine créait un concurrent au FMI au travers d'une banque asiatique d'investissement pour les infrastructures. Si les États-Unis ont bien tenté d'empêcher le projet de voir le jour en organisant des boycotts internationaux, le FMI « made in China » compte aujourd'hui 84 membres, dont la Russie, la

Turquie, mais aussi le Royaume-Uni, l'Allemagne ou...la France. Un autre intérêt de ces nouvelles routes de la soie est celui de la sécurisation énergétique de la Chine. En effet, Pékin souhaite diversifier ses approvisionnements et l'Asie centrale représente alors un intérêt majeur qui lui permettrait de se détacher des pays du Golfe et de la Russie en matière d'approvisionnements énergétiques. En solidifiant les accords de coopération, déjà en place, avec le Bangladesh, la Birmanie ou le Sri Lanka, la Chine s'assure également de la sécurité de ses nouveaux canaux d'approvisionnement. Il y a donc plus qu'une volonté commerciale, mais bien une volonté politique. Qui n'a pas compris que le commerce, l'industrie et même l'économie en Chine est au service de la politique chinoise ne peut comprendre la stratégie de l'Empire du milieu. Recherche de relais de croissance en dehors du territoire national, exportation du *soft power* chinois, proposition d'un modèle de développement alternatif au modèle occidental, il s'agit pour la Chine d'acquiescer une hégémonie régionale et une place de leader mondial, tout simplement.

### **Le rapport du Sénat français**

Le 12 juin 2018 dernier, le Sénat présentait un [rapport d'information](#) de la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées à ce propos. Intitulé « Pour la France, les nouvelles routes de la soie : simple label économique ou nouvel ordre mondial ? », le rapport cerne donc relativement bien l'enjeu de la stratégie chinoise, d'une ampleur sans précédent. Le rapport appelle à un certain nombre de recommandations. Sur le plan géopolitique, la France « doit s'intégrer officiellement dans le processus » et a un « rôle moteur à jour dans le développement de la relation entre la Chine et l'Union européenne ». C'est sans comprendre la vision chinoise de l'Union européenne si cette dernière venait à perdurer. L'objectif le plus rationnel de la Chine étant de maintenir sous perfusion l'UE afin de la « vassaliser ». En revanche, le rapport met lucidement en avant la « politique de puissance » de la Chine à laquelle participent les nouvelles routes de la soie. La commission appelle donc à une concertation entre les pays membres de l'Union européenne « afin que la cohérence communautaire ne soit pas prise en défaut et que les membres de l'Union veillent tous ensemble à défendre leurs intérêts communs à l'occasion de chaque rencontre avec la Chine ». Enfin, sur le terrain géopolitique, le rapport rappelle que la France a des relations étroites avec chaque puissance riveraine de la zone indopacifique, et qu'à ce titre, elle « ne doit se désintéresser ni du corridor de la croissance Asie-Afrique porté par l'Inde et le Japon, ni des discussions du groupe Quad comprenant l'Australie, les États-Unis, l'Inde et le Japon ». En matière économique, le Sénat ne croit pas en la rentabilité de tous les projets chinois et parle de « rationalité économique aléatoire ». Il recommande pourtant de « développer l'intelligence économique afin de connaître les projets d'implantations d'entreprises chinoises dans le cadre des nouvelles routes de la soie », de « favoriser le déploiement des entreprises françaises sur le territoire chinois », et de « mieux sensibiliser les collectivités territoriales aux problématiques de protection des investissements stratégiques ou sensibles ». Enfin, à l'échelle communautaire, le rapport appelle à « soutenir l'action de l'Union européenne en vue d'obtenir un accord global sur les investissements, la réciprocité de l'ouverture du marché chinois, la protection de la propriété intellectuelle et un accord sur les indications géographiques, si importante pour l'économie de nos territoires ».

Enfin, il s'agirait de ne pas oublier d'évaluer systématiquement sur place les nouvelles réalisations tangibles des nouvelles routes de la soie comme ce fut le cas au Pakistan où le groupe de travail de la commission sénatoriale s'est rendu. En Afrique, et notamment à Djibouti, la France se doit d'asseoir une politique active, qui passe par la promotion de la

francophonie, l'éducation et la (les) formation(s). De même, en Arctique, la France doit assurer une présence de qualité et se placer en tant qu'État indispensable à toute action sur ce territoire. Cela passe par une coopération avec le Danemark, seul pays membre de l'UE, du Conseil, et riverain de la Méditerranée arctique. Enfin, la France ne doit pas oublier qu'elle est leader de l'industrie aéronautique et elle doit prendre en compte les récents développement des nouvelles routes de la soie dans le domaine spatial.

Ronan Wanlin