BREVE MARINE N°281

LA « ROUTE DE LA SOIE » CHINOISE AU MOYEN-ORIENT

Projet de développement économique et commercial qui s'étend sur plusieurs régions du monde, la *Belt and Road initiative* chinoise a été lancée en 2013, il y a donc 10 ans. Dans ce cadre, la Chine a su se hisser au Moyen-Orient au rang d'un des principaux partenaires économique et commercial, profitant aussi du retrait progressif des Etats-Unis dans les affaires régionales. Véritable zone pivot, le Moyen-Orient est aujourd'hui une aire stratégique majeure pour la Chine confrontée à un sensible ralentissement économique.

L'intérêt principal du Moyen-Orient est lié aux ressources énergétiques qui justifient pour une large part sa stratégie régionale. Sa coopération avec les pays de la région repose sur la logique, au moins en apparence, du « gagnant-gagnant » pour chaque partenaire. La Chine s'implante donc dans la région par le biais d'accords et de partenariats intégrés au projet dit des « Nouvelles Routes de la Soie » (*Belt and road initiative*).

LA CONCENTRATION DES INVESTISSEMENTS MARITIMES CHINOIS AU MOYEN-ORIENT

De l'anglais « *The 21st Centuary Maritime Silk Road* », la Nouvelle Route Maritime de la Soie, repose en grande partie sur l'axe Chine-Malacca-Suez. Dès 2013, la Chine ambitionne de connecter les différents pays inclus sur ce tracé. Le Moyen-Orient se trouve donc au cœur de la stratégie chinoise qui entend renforcer la coopération et les partenariats sur les plans énergétique, économique et maritime avec les pays concernés. Trois domaines sont privilégiés : la connectivité maritime, le renforcement de l'économie maritime et industrielle et le développement d'une collaboration sur les cultures maritimes communes entre la Chine et se partenaires.

In fine, pour la Chine, la Route Maritime de la Soie est surtout motivée par la nécessaire pérennité de l'approvisionnement énergétique et en matières premières de son économie.

LA DIPLOMATIE CHINOISE DU PARTENARIAT : « INVESTISSEMENTS CONTRE APPROVISIONNEMENT ÉNERGÉTIQUE »

Au Moyen-Orient, elle s'implante par des investissements, des projets d'infrastructures et par des échanges commerciaux croissants. Le projet de la BRI avec le Moyen-Orient conduit ainsi la Chine à développer une véritable « diplomatie du partenariat », les infrastructures créées agissant comme autant de têtes de ponts économiques.

Principal fournisseur de pétrole et partenaire commercial de la Chine au Moyen-Orient, l'Arabie Saoudite participe au projet de la BRI en accueillant sur son territoire d'importants investissements réalisés par les entreprises chinoises qui permettent d'ouvrir le pays à de nouveaux secteurs économiques. En contrepartie, l'Arabie Saoudite fournit à la Chine les ressources énergétiques nécessaires au maintien de son activité économique.

L'Iran, autre partenaire privilégié, permet à la Chine de s'impliquer davantage dans le contrôle du détroit d'Ormuz, maillon essentiel dans la sécurisation des voies maritimes pour la BRI. Tout comme l'Arabie Saoudite, l'Iran exporte une partie importante de ses ressources énergétiques, en échange de biens manufacturés. En dépit des pressions américaines, la Chine poursuit l'implantation d'entreprises et d'infrastructures de transports et contribue ainsi au développement de l'économie iranienne.

Les Emirats arabes unis sont le troisième partenaire énergétique privilégié de la Chine dans la région avec pour objectif principal le développement des ports de Jebel Ali et de Khalifa, véritables plaques tournantes moyenne-orientales. A travers les routes maritimes et par le biais de ces deux points d'ancrage maritime, la Chine exporte des produits textiles, électroniques et industriels pour le marché de consommation émirati et en contrepartie, Abou Dabi exporte ses ressources pétrolières.

LA CRÉATION DE PARTENARIATS POUR SÉCURISER LES VOIES MARITIMES ET LES PASSAGES STRATÉGIQUES DE LA RÉGION

Le canal de Suez permet à la Chine un accès direct à la Méditerranée. L'Egypte est donc un partenaire important pour la Nouvelle Route Maritime de la Soie et Port-Saïd prend une place prépondérante dans ce projet. La coopération bilatérale repose sur la délocalisation d'entreprises chinoises, concrétisée par l'implantation d'une zone industrielle et d'un *hub* commercial.

Tout comme l'Egypte, Israël se révèle aussi être un atout précieux pour la Chine au Moyen-Orient avec des échanges économiques croissants. Un tiers des investissements de haute technologie est réalisé par la Chine, qui implante sur le territoire israélien de nombreuses entreprises (Huawei, Xiaomi) tout en investissant dans les infrastructures de transport terrestre. Sur le plan maritime, la Chine investit massivement dans les ports d'Ashdod et d'Haïfa, avec pour objectif les marchés de consommation européens et nord-africains.

Le dernier acteur régional avec lequel la Chine développe un partenariat est Djibouti. Bénéficiant d'une situation privilégiée, il est un élément clé dans la stratégie chinoise et justifie des investissements massifs et une coopération économique et militaire étroite. Djibouti permet à la Chine de contribuer à la sécurisation su détroit de Bab-el-Mandeb. La première base militaire chinoise à l'étranger y a été implantée en 2016.

LES DÉFIS ET LES LIMITES DE L'IMPLANTATION CHINOISE AU MOYEN-ORIENT

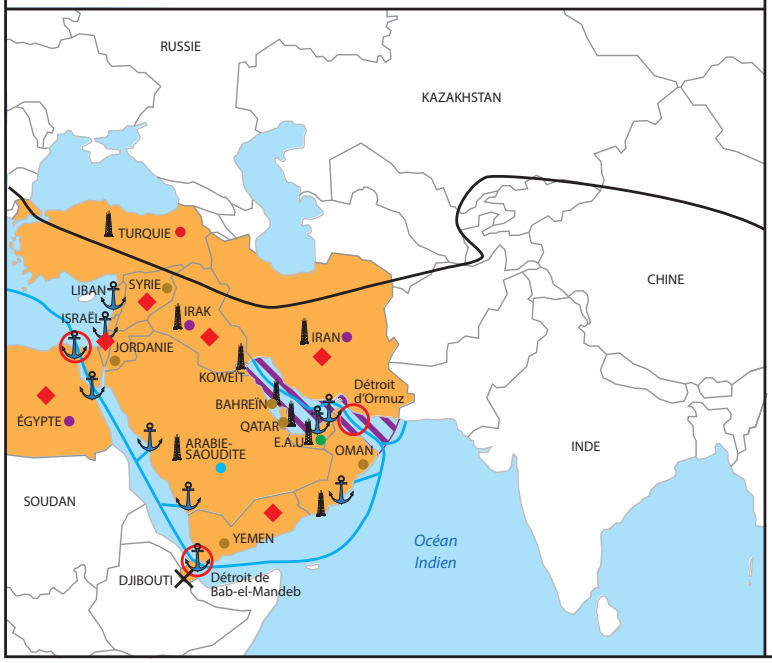
Cette implantation est le fruit d'une volonté de coopération inter-régionale qui s'articule autour des ressources énergétiques et d'un accès privilégié aux espaces maritimes. Dans la logique du « gagnant-gagnant », la réalisation de la BRI assure aux Etats engagés des investissements et des ressources financières, et à la Chine une garantie pour ses approvisionnements énergétiques.

Toutefois, la stabilité politique de ces zones se révèle être un critère indispensable pour mener de façon viable ces projets d'infrastructures et les échanges commerciaux. Une perturbation des routes maritimes ou des zones portuaires serait très dommageable pour l'économie chinoise, or le Moyen-Orient connait régulièrement des tensions ou des crises politiques difficilement contrôlables.

Sur le plan économique, en dépit des investissements réalisés et des promesses de développement induites par ceux-ci, les différents programmes de construction engagés dans les pays partenaires n'avancent pas aussi vite qu'escompté initialement, notamment depuis la pandémie de la Covid-19. L'isolement chinois pendant près de deux ans, combiné à de nombreux scandales et aux dommages écologiques liés au développement de la BRI sur les espaces naturels, ont exposé la Chine à de virulentes critiques sur la scène internationale.

De plus, la BRI est de plus en plus accusée d'être un projet « impérialiste » voire « néocolonialiste », qui lie les Etats partenaires par des conditions léonines. La Chine est depuis 2019 contrainte de proposer une nouvelle version de ses projets, sous le format « BRI 2.0 ». L'objectif de cette nouvelle version est de montrer les bénéfices apportés, tout en y ajoutant un levier écologique qui est aujourd'hui indispensable pour toute gestion de projet.

LA BRI CHINOISE AU MOYEN-ORIENT



- **Sphère d'influence chinoise au Moyen-Orient**
  - Pays ayant pris part à la BRI
  - Points de passage stratégiques
- **Un espace géographique aux ressources naturelles convoitées**
  - Principaux fournisseurs de pétrole et de gaz à la Chine
  - D'importantes ressources en hydrocarbures disponibles
- **Investissements massifs chinois**
  - Infrastructures portuaires financées par la Chine
  - Investissements et constructions chinois entre 2005 et 2021
    - Entre 40 et 50 milliards de dollars
    - Entre 30 et 40 milliards de dollars
    - Entre 20 et 30 milliards de dollars
    - Entre 10 et 20 milliards de dollars
    - Entre 0 et 10 milliards de dollars
- **Région en proie à un fort développement d'axes maritimes et routiers pour la BRI**
  - Route terrestre majeure pour la BRI
  - Route maritime majeure pour la BRI
- **Un région sous tensions**
  - Conflits majeurs depuis 2014
  - Base militaire à Djibouti pour la lutte contre la piraterie

MarineNationale©Patrick Gau - CESM

LE « PROJET DU SIÈCLE »

Lancé sous l'initiative de XI Jinping en 2013, le projet des « nouvelles routes de la soie » (*Belt and Road Initiative*) vise à relier économiquement la Chine au continent européen. Pour ce faire, il intègre de nombreux espaces tels que l'Asie Centrale, le Moyen-Orient, les côtes africaines ou encore l'océan Indien. Surnommé le « projet du siècle » ce vaste réseau de corridors maritimes, routiers et ferroviaires a pour objectif final de créer une « nouvelle génération » de comptoirs transnationaux. En une décennie, il est devenu un maillon central dans la politique économique chinoise sur la scène internationale. Il implique plus de 68 pays qui représentent 4,4 milliards d'habitants et près de 40% du PIB de la planète. Toutefois, les ralentissements économiques subis par la Chine à sa sortie de crise de la Covid-19 ont en Europe mis le doute à un pays. L'Italie s'est retirée en septembre dernier du projet, jugeant officiellement un retour sur investissement trop faible. En effet, les investissements promis par Pékin dans les ports de Trieste et de Gênes n'auraient à ce jour que très peu augmenté le volume d'exportations italiennes vers la Chine. Tandis qu'en sens inverse, les exportations chinoises vers l'Italie auraient quant à elle été multipliées par deux.