

« Pour la France, les nouvelles routes de la soie : simple label économique ou nouvel ordre mondial ? Rapport d'information »,

Commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées, n° 520, Sénat, 2018

Que sont ces « nouvelles routes de la soie », lancées en 2013 par la Chine sous l'appellation *One Belt One Road* (OBOR), devenue à présent *Belt and Road Initiative* (BRI) ? Ce projet géoéconomique ne concerne rien moins que 70% de la population, 75% des ressources énergétiques et 55% du PIB de la planète... L'appréhender dans la globalité, notamment pour des esprits cartésiens n'est pas chose aisée : le flou en est constitutif et il s'avère en perpétuel devenir. Lors de leur séjour en Chine, les sénateurs notent avoir à son sujet « entendu tout et son contraire ».

Fondé sur l'accession de la Chine au rang de seconde puissance, économique et militaire, mondiale, il est objet d'un narratif puissant, il y a peu inscrit dans la charte du Parti. Instrument géoéconomique protéiforme et changeant, au service duquel est le *soft power* chinois, il présente à la fois des risques systémiques, notamment financiers, et des opportunités. Il se concrétise en cinq piliers : coordination des politiques publiques de développement, développement massivement financé des connexions d'infrastructures, du commerce international, de la libre circulation des capitaux et celui enfin de la compréhension entre les peuples. La mise en place de ces nouvelles routes s'effectue de façon dynamique à partir d'objectifs intérieurs – la stabilité de la République populaire – et internationaux – la remise en cause d'une mondialisation dominée par l'Occident, à l'aide d'un « bilatéralisme de masse ». Déclinées en corridors stratégiques, ces nouvelles routes sont aussi aériennes, spatiales, cybernétiques, polaires, juridiques... Elles recèlent de multiples fragilités, liées à la géographie, l'économie et la politique et enregistrent déjà quelques échecs. Pour les mauvaises langues, OBOR – à l'origine réponse au Partenariat transpacifique d'Obama excluant la Chine - signifierait « *Our Bulldozers, Our Rules* » : Japon, Inde, Australie avancent quant à eux des projets alternatifs, tandis que l'opposition des populations à certains projets en a entraîné le gel ou l'abandon. Bien que les relations entre la Chine et une Union européenne, fort divisée sur la BRI, soient tendues, des synergies sont recherchées avec l'initiative chinoise ; les sénateurs considèrent toutefois la position européenne « pas immédiatement lisible »...

Au final, les nouvelles routes de la soie apparaissent comme un instrument de développement, intérieur et extérieur, de la Chine, un réseau d'infrastructures vecteur de croissance mondiale, la déclinaison d'une vision géopolitique, affirmant une volonté de puissance et celle d'un « desserrement » occidental du pays.

La Chine demeure structurellement notre premier déficit commercial bilatéral (34 milliards € en 2017) : le Président de la République a exprimé un soutien conditionnel aux nouvelles routes. Le rapport sénatorial souhaite que la France y joue un rôle moteur, avec lucidité et dynamisme ; ses recommandations en appellent à une approche sans naïveté ni agressivité, dans un cadre européen garantissant la réciprocité de l'ouverture du marché chinois aux entreprises et investissements étrangers. Bien documenté, le rapport sénatorial reprend largement le discours de Xian d'Emmanuel Macron et prodigue force conseils ponctuels à défaut d'une vision politique globale – il est vrai que l'initiative chinoise est aussi miroir du déclassé économique français -. Comme le demande en commission un sénateur : il faut évidemment monter dans le train des nouvelles routes de la soie, mais dans quel wagon et pour combien de temps ?