

La Chine en Méditerranée : une présence émergente



Alice EKMAN

Février 2018

L’Ifri est, en France, le principal centre indépendant de recherche, d’information et de débat sur les grandes questions internationales. Créé en 1979 par Thierry de Montbrial, l’Ifri est une association reconnue d’utilité publique (loi de 1901). Il n’est soumis à aucune tutelle administrative, définit librement ses activités et publie régulièrement ses travaux. L’Ifri associe, au travers de ses études et de ses débats, dans une démarche interdisciplinaire, décideurs politiques et experts à l’échelle internationale.

OCP Policy Center est un *think tank* « policy oriented » qui a pour objectif, à travers des productions analytiques indépendantes, un réseau de partenaires et de chercheurs associés de premier plan et l’organisation de débats, de contribuer à fonder la connaissance et à éclairer la réflexion sur des questions économiques et de relations internationales centrales pour le futur du Maroc et plus largement pour le continent Africain. OCP Policy Center se veut être une plateforme ouverte de discussion et d’échange, un incubateur d’idées et une source proactive de propositions d’actions pour les décideurs politiques et économiques, et plus largement pour l’ensemble des parties prenantes au processus de croissance et de développement.

Les opinions exprimées dans ce texte n’engagent que la responsabilité de l’auteur.

Cette note a été réalisée dans le cadre du partenariat entre l’Institut français des relations internationales (Ifri) et l’OCP Policy Center.

ISBN : 978-2-36567-832-2

© Tous droits réservés, Ifri, 2018

Couverture : © gdefilip/Shutterstock.com

Comment citer cette publication :

Alice Ekman, « La Chine en Méditerranée : une présence émergente »,
Notes de l’Ifri, Ifri, février 2018.

Ifri

27 rue de la Procession 75740 Paris Cedex 15 – FRANCE

Tél. : +33 (0)1 40 61 60 00 – Fax : +33 (0)1 40 61 60 60

E-mail : accueil@ifri.org

Site internet : ifri.org

Auteur

Alice Ekman est chercheur, responsable des activités Chine au Centre Asie de l'Ifri. Elle est également chargée de cours sur la Chine contemporaine à Sciences Po.

Parlant le mandarin, elle conduit régulièrement des missions de terrain en Chine et en Asie de l'Est. Ses travaux portent sur la politique intérieure et extérieure de la Chine, les relations Chine-Europe/France, la péninsule coréenne, Taïwan. Elle s'intéresse également à la restructuration de la gouvernance régionale et mondiale à l'initiative de la Chine, ainsi qu'aux pratiques diplomatiques.

Elle a été chercheur invité à l'Université Tsinghua (Pékin), à la National Taiwan Normal University (Taïpei), et plus récemment à l'Asan Institute for Policy Studies (Séoul). Alice Ekman est titulaire d'un doctorat en relations internationales de Sciences Po, Paris et d'un master de la London School of Economics spécialisé sur la Chine. Elle est actuellement membre du comité européen du Council for Security Cooperation in the Asia Pacific (CSCAP).

Elle est l'auteur de *La Chine dans le Monde* (dir.), Paris, Éditions du CNRS, février 2018. Autres publications récentes : www.ifri.org/fr/a-propos/equipe/alice-ekman.

Résumé

La présence chinoise en Méditerranée fait l'objet d'interrogations croissantes au sein des diplomaties des pays du Maghreb comme d'Europe du Sud. En effet, ces cinq dernières années, la Chine décline avec un activisme croissant ses priorités nationales à l'échelle méditerranéenne. Cet activisme peut se résumer en trois axes principaux : création de forums de coopération sectorielle Chine-Europe du Sud, investissements dans les infrastructures de transport, énergétiques et de télécommunications, conduite d'exercices militaires en Méditerranée dans le cadre d'un développement global de la présence maritime chinoise.

Certes, c'est avant tout en mer de Chine orientale et occidentale, zone qui englobe plusieurs des intérêts dits « fondamentaux » du pays, que la Chine concentre ses efforts et élabore une stratégie, face à une présence américaine que Pékin considère comme illégitime. Il est difficile d'identifier à ce stade une stratégie chinoise qui s'appliquerait à l'ensemble du pourtour méditerranéen, alors que les institutions chinoises prenant part au processus de décision continuent d'approcher la région par sous-zones (Europe du Sud, Afrique du Nord, etc.).

Toutefois, le déploiement de la présence maritime chinoise en Méditerranée pose déjà un certain nombre de questions économiques : le port du Pirée est devenu un point d'entrée important des produits chinois en Europe, et les investissements chinois dans les infrastructures de transport commencent à affecter l'activité des autres *hubs* portuaires et logistiques traditionnels de la zone (Rotterdam, Anvers ou Hambourg notamment).

À terme, se pose la question des retombées géopolitiques et de sécurité des investissements chinois en Méditerranée. De plus en plus de pays méditerranéens – en particulier ceux bénéficiant d'investissements chinois massifs – pourraient être enclins à soutenir les positions chinoises dans la région et au-delà – en mer de Chine du Sud par exemple ; ou à développer la coopération maritime civile et militaire avec Pékin.

En parallèle, les nouveaux forums sous-régionaux promus par la Chine pourraient remettre en cause le cadre politique, mais aussi idéologique, défendu par l'Union européenne dans certains pays méditerranéens. Alors qu'elle mène une politique d'investissement tous azimuts depuis la crise de l'euro – multipliant les investissements dans les pays les plus touchés par

la crise –, la Chine n'hésite plus à souligner les faiblesses de Bruxelles et à se positionner en marché alternatif face à ces pays. Dans les prochaines années, il n'est pas exclu que Pékin cherche à y promouvoir plus activement un modèle de développement et de gouvernance alternatif, se positionnant en exemple, comme elle le fait déjà pour un nombre croissant de pays faisant face à des difficultés économiques. Face à cet activisme, soutenu notamment par des programmes de formation destinés aux fonctionnaires et ingénieurs et une stratégie de communication en langue locale, certains pays du pourtour méditerranéen seront plus que jamais confrontés à une question de fond, celle du mode de gestion de leurs enjeux intérieurs et *a fortiori* du choix de leur système politique.

Sommaire

INTRODUCTION	6
QUELLE STRATÉGIE CHINOISE EN MÉDITERRANÉE ?.....	7
Déclinaison méditerranéenne des priorités chinoises	7
Forums Chine-Europe du Sud.....	9
Mécanismes de coopération souples et sectoriels	11
NOUVELLES ROUTES DE LA SOIE :	
UNE PRÉSENCE MARITIME RENFORCÉE EN MÉDITERRANÉE	15
Investissements portuaires	15
Câbles sous-marins	17
Questionnements stratégiques	18
CONCLUSION	21

Introduction

Depuis l'arrivée de Xi Jinping à la tête de la présidence de la République populaire de Chine en 2013, la diplomatie chinoise est devenue plus active dans de nombreuses régions du monde. Cet activisme n'oublie pas le bassin méditerranéen : augmentation des investissements dans les marchés de la zone ; prises de participations et développement d'une dizaine de ports du pourtour méditerranéen (dont le port du Pirée, en Grèce, depuis 2008, et le port de Cherchell, en Algérie, depuis janvier 2016) ; volonté d'associer de nombreux pays au projet dit des Routes de la soie, dont les deux volets – maritime et terrestre – devraient se rejoindre à Venise, en passant notamment par la Grèce, l'Italie ou encore l'Espagne ; conduite d'exercices militaires conjoints Russie-Chine en Méditerranée orientale en mai 2015.

Les activités chinoises en Méditerranée se multiplient dans des domaines parallèles (politique, économique, militaire, etc.). Quelles sont les véritables ambitions chinoises dans la région ? Pékin a-t-il mis en place une stratégie spécifique ? Peu d'attention scientifique a été accordée à ces questions jusqu'en 2015. Cette étude apporte des éléments de réponse, en analysant principalement la présence chinoise dans les pays d'Europe du Sud depuis 2013, mais également la délimitation géographique de la zone par le gouvernement chinois et les forums sous-régionaux qu'il y organise ces dernières années, en prenant en compte l'approche d'officiels et de chercheurs chinois travaillant spécifiquement sur ces enjeux¹.

1. Cette étude s'appuie sur la conduite d'une trentaine d'entretiens avec des officiels du Parti communiste, diplomates et chercheurs chinois, à Pékin, Shanghai et Paris, entre janvier 2016 et novembre 2017 ; complété par une vingtaine d'entretiens avec des officiels et chercheurs français, italiens, espagnols et marocains, ainsi que des militaires tunisiens, entre janvier et novembre 2017. Certains éléments d'analyse de cette note ont été présentés pour la première fois dans l'article intermédiaire : A. Ekman, « La Chine en Méditerranée : un nouvel activisme », paru en décembre 2016 dans la revue *Politique étrangère*, vol. 81, n° 4, hiver 2016-2017.

Quelle stratégie chinoise en Méditerranée ?

Déclinaison méditerranéenne des priorités chinoises

La zone méditerranéenne n'est pas définie dans les mêmes termes par les acteurs chinois et européens ou nord-africains. Les acteurs chinois (officiels du Parti et des ministères, chercheurs de *think tanks* ou d'universités) emploient rarement le terme de « Méditerranée ». Ils parlent davantage d'« Europe du Sud » ou, séparément, d'« Afrique du Nord », et considèrent au quotidien des sous-zones, en fonction de la division géographique² de l'administration dont ils dépendent. Ce fort cloisonnement administratif et bureaucratique suggère que la diplomatie chinoise ne considère pas, de premier abord, le bassin méditerranéen dans son ensemble. Il est difficile dans ce contexte de parler d'une « stratégie méditerranéenne » de la diplomatie chinoise. Aucune *task-force* trans-départementale ou trans-ministérielle n'a été mise sur pied pour réfléchir à une stratégie chinoise qui s'appliquerait à l'ensemble du pourtour méditerranéen. Et jusqu'à présent, la Chine n'envisage pas la création d'un mécanisme de coopération globale pour l'ensemble de la zone. Il s'agit pour l'heure d'un mécanisme de coopération impliquant en premier lieu six pays d'Europe du Sud (Italie, Grèce, Portugal, Espagne, Chypre et Malte – *voir partie suivante*). La coopération avec le reste des pays méditerranéens – pays du Maghreb principalement – s'intègre, elle, dans le cadre d'autres mécanismes de coopération sous-régionaux créés auparavant par la Chine : le Forum on China-Africa Cooperation (FOCAC) et le China-Arab Cooperation Forum.

De manière plus générale, les initiatives chinoises de création d'un mécanisme de coopération régionale (*voir « Forums Chine-Europe du Sud » ci-dessous*) soulignent l'importance que Pékin accorde à la Méditerranée, sans forcément prouver le déploiement d'une stratégie chinoise spécifique à la zone. Depuis le début des années 2000, la Chine

2. Voir la division géographique du ministère des Affaires étrangères ou du Département international du Parti (IDCPC). Par exemple, au sein de l'IDCPC, le département « Europe de l'Ouest » (bureau n° 8) aura tendance à considérer avant tout la Méditerranée occidentale dans ses réflexions. Plus d'informations sur : www.fmprc.gov.cn et www.idcpc.org.cn.

développe des mécanismes de coopération multilatérale avec diverses régions, en complément des relations bilatérales existantes. Ces mécanismes prennent le plus souvent la forme de forums de haut niveau, créés à l'initiative de la Chine et se réunissant à rythme annuel : Forum on China-Africa Cooperation (créé en 2000), China-Arab States Cooperation Forum (2004), China-Central and Eastern European Countries Cooperation – dit « 16+1 » (2012), China-Community of Latin American and Caribbean States Forum – CELAC (2015)³. Ainsi, la création d'un forum en Méditerranée ne ferait que compléter une longue liste qui vise *in fine* à couvrir tous les continents. Comme Hu Dawei, chercheur au China Institute of International Studies (CIIS), *think tank* affilié au ministère des Affaires étrangères, le souligne : « La Chine a construit un mécanisme de coopération de base qui couvre la majeure partie du monde.⁴ »

De fait, l'impression qui domine lors d'échanges avec les chercheurs chinois travaillant actuellement à la consolidation d'un forum Chine-Europe du Sud, est que la création de forums est un but en soi, indépendamment du thème ou du contenu du forum :

« Oui, créer un forum est important. Qu'est-ce que la politique étrangère ? Des réunions internationales, c'est-à-dire des forums et sommets, les acteurs internationaux qui se rencontrent, c'est ça !⁵ »

Pour Pékin, les forums régionaux sont des outils parmi d'autres au service de la restructuration de la gouvernance mondiale, devenue plus que jamais une priorité de la diplomatie sous la présidence de Xi Jinping. La Chine ne souhaite pas seulement contribuer à la restructuration de la gouvernance mondiale, elle veut désormais la mener en multipliant les initiatives tous azimuts lui permettant de renforcer son influence à différents niveaux (intégration dans les institutions et forums existants, revigoration de certains autres – telle la Conference on Interaction and Confidence Building in Asia (CICA) –, nouvelles institutions – comme la Banque asiatique d'investissement pour les infrastructures (BAII) –, création de nouveaux forums et autres mécanismes de coopération multilatérale). Dans ses efforts de restructuration, la Chine compte notamment sur le soutien des pays européens, qui ont en majorité rejoint la BAII comme membres fondateurs.

3. À cette liste pourraient être ajoutés les mécanismes de coopération que la Chine a établis avec l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est (ASEAN) en 1996 et l'UE en 1998.

4. « China Has Built-Up an Initial Cooperation Framework that Covers Major Parts of the World », *Analysis of the Group Cooperation Diplomacy of China, with Discussion of China-CEEC Cooperation*, CIIS, novembre-décembre 2015.

5. Entretien, chercheur du CIIS, table-ronde annuel CIIS-IFRI, Pékin, juin 2016.

De manière générale, la politique étrangère chinoise fonctionne par concepts et priorités de référence, édictés par le gouvernement central (« top-level design » – *dingceng sheji*) et qu'elle décline et applique ensuite à un maximum de régions et de situations. Cette approche, renforcée sous la présidence de Xi Jinping, doit être pleinement prise en compte dans l'analyse de l'activisme chinois en Méditerranée. Pour la Chine, il s'agit moins de développer une stratégie spécifique à la zone que d'utiliser cette zone pour l'internationalisation et le développement de ses priorités.

Forums Chine-Europe du Sud

La question d'une stratégie chinoise en Méditerranée se pose plus précisément depuis que le gouvernement chinois ambitionne de créer de nouveaux mécanismes de coopération multilatérale en Europe du Sud. Depuis 2013, la Chine a en effet lancé plusieurs initiatives en ce sens. À Rome, en février 2013, Pékin a organisé pour la première fois une conférence réunissant des représentants des ministères de l'Agriculture (dont plusieurs ministres) de six pays d'Europe du Sud (Italie, Espagne, Portugal, Grèce, Chypre, Malte) et de Chine, dans le but de renforcer la coopération agricole entre les participants⁶.

En novembre 2015 à Xiamen (dans le sud-est de la Chine), l'Administration océanique d'État et le ministère des Affaires étrangères chinois ont organisé une autre rencontre avec ces six mêmes pays d'Europe du Sud, portant cette fois sur la coopération maritime. Cette rencontre – la première de ce type, intitulée « Forum of Marine Cooperation between China and South European Countries » – a réuni des officiels de haut niveau⁷ et des experts des questions maritimes. À l'issue de ce forum, et progressivement au cours des trois dernières années, la Chine a développé avec la Grèce, l'Italie, l'Espagne, le Portugal, Chypre et Malte⁸ des partenariats de « coopération maritime globale » incluant la construction ou le développement de ports, de parcs industriels aux alentours, de réseaux de transports, de tourisme et de pêche⁹.

6. Communiqué officiel du ministère des Affaires étrangères sur cet événement : « Vice Premier Hui Liangyu Attends Roundtable Conference on Agriculture Cooperation between China and Six Southern European Countries », 14 février 2013, disponible sur : www.chinese-embassy.org.uk.

7. Présence de certains ministres et vice-ministres européens chargés des questions maritimes.

8. Ainsi, à l'issue du forum, Malte a donné son accord pour la mise en place avec la Chine d'un mécanisme intergouvernemental dédié à la coopération maritime bilatérale. « Malta, China to Set-Up Inter-governmental Structure to Promote Maritime Sector », *Malta Today*, 9 novembre 2015, disponible sur : www.maltatoday.com.mt.

9. Comme le souligne Wang Hong, le directeur de l'administration océanique d'État chinoise, cité par l'agence de presse d'État Xinhua, « China Boosts Maritime Co-op with Southern Europe », le 8 novembre 2015, disponible sur : <http://news.xinhuanet.com>.

Si la Chine souhaite renforcer rapidement la coopération en matière de développement maritime avec les pays d'Europe du Sud, c'est en premier lieu parce qu'elle cherche à développer le pan maritime (*21st-Century Maritime Silk Road*) de son plan des Nouvelles routes de la soie (*One Belt, One Road*). La coopération entre la Chine et ces pays européens – et en premier lieu la Grèce – constituerait « l'extension européenne » de la route maritime, selon les officiels chinois¹⁰. L'objectif, selon le jargon officiel¹¹, est de créer un « passage économique bleu Chine – océan Indien – Afrique – mer Méditerranée ».

Jusqu'à présent, la Grèce est de loin le pays avec lequel la Chine a poussé le plus loin les projets de coopération maritime¹², notamment au cours de l'année 2015, déclarée « année de coopération maritime Grèce-Chine¹³ ». Mais Pékin cherche désormais à renforcer ce type de coopération avec d'autres pays du bassin méditerranéen, et en premier lieu avec les cinq autres pays qu'elle a réunis lors du forum de novembre 2015, avec l'aide d'Athènes, qui a déjà officiellement déclaré son soutien à ce projet, et que les communications officielles chinoises n'hésitent pas à présenter comme le « représentant des six pays d'Europe du Sud¹⁴ ». Le projet des Nouvelles routes de la soie lui-même est conçu par les autorités chinoises comme un *work-in-progress* qui ne cesse d'évoluer, et qui peut à terme englober tous les pays du monde¹⁵ – et donc, potentiellement, tous les pays de la Méditerranée.

10. *Ibid.*

11. Version officielle en anglais, extraite du plan d'action concernant la dimension maritime des Nouvelles routes de la soie, publié en juin 2017 : « Ocean cooperation will focus on building the China-Indian Ocean-Africa-Mediterranean Sea Blue Economic Passage, by linking the China-Indochina Peninsula Economic Corridor, running westward from the South China Sea to the Indian Ocean, and connecting the China-Pakistan Economic Corridor (CPEC) and the Bangladesh-China-India-Myanmar Economic Corridor (BCIM-EC).

12. « China and Greece have closely worked on maritime infrastructure building, technology, transportation, ship-building, tourism and culture, Wang said, adding the two sides complement each other on maritime development. » [« La Chine et la Grèce ont travaillé étroitement sur la construction d'infrastructures maritimes, la technologie, les transports, la construction navale, le tourisme et la culture », a dit M. Wang, ajoutant que les deux parties se complètent sur le développement maritime. »], *Ibid.*

13. Xinhua, « China, Greece Agree to Promote Ties, Deepen Cooperation », 28 mars 2015, disponible sur : <http://english.gov.cn>.

14. Voir la déclaration de l'ambassade de Chine en Grèce, 6 février 2016, disponible sur : <http://gr.china-embassy.org>.

15. Après avoir initialement annoncé, en 2013-2014, qu'une soixantaine de pays concernés par les Nouvelles routes de la soie, les autorités chinoises parlent désormais, depuis janvier 2017, d'une « centaine de pays et organisations internationales », et ce chiffre est susceptible d'évoluer. Sur le caractère évolutif des Nouvelles routes de la soie, voir A. Ekman, « A Flexible Implementation Process », in « Three Years of China's New Silk Roads: From Words to (Re)action? », *Études de l'Ifri*, Ifri, February 2017, www.ifri.org.

Au-delà de la coopération maritime et agricole au sens strict, Pékin a pour ambition, avec la création de ces forums sectoriels, de poser les bases d'une coopération économique et politique renforcée avec ces six pays. C'est ce qui transparait de la synthèse du forum établie par le ministère des Affaires étrangères chinois, qui souligne clairement que l'objectif est de « renforcer la coopération Chine-Europe du Sud en termes concrets dans tous les domaines, y compris maritime, et d'enrichir le partenariat stratégique Chine-UE¹⁶ ». De même, l'impression qui domine les échanges avec des officiels chinois ayant contribué à l'élaboration de ces forums, est que les domaines de coopération sectorielle sont nombreux et interchangeables :

« Oui, cela concerne la coopération maritime, mais pas seulement, nous pouvons envisager une coopération renforcée dans tous les domaines, l'agriculture, les transports, les nouvelles technologies, ou d'autres domaines importants pour les deux parties.¹⁷ »

Si la Chine cherche à renforcer sa coopération agricole et maritime avec les pays d'Europe du Sud, ces initiatives sectorielles ne constituent que des points d'entrée en vue de la consolidation d'un mécanisme de coopération multilatérale créé par la Chine. Elles ont vocation à faciliter la création d'un mécanisme global, difficile à mettre sur pied sans ces étapes préalables.

Mécanismes de coopération souples et sectoriels

Face aux réticences de plusieurs gouvernements des pays concernés (l'Italie, notamment) et de Bruxelles devant la possible institutionnalisation de tels mécanismes de coopération – qui n'incluent ni l'UE ni l'ensemble des pays du pourtour méditerranéen –, il semble que diplomates et chercheurs chinois¹⁸ s'orientent vers la multiplication et la consolidation de mécanismes de coopération souples, spécialisés, en y

16. Site du ministère des Affaires étrangères chinoises, 8 novembre 2015, voir sur : www.fmprc.gov.cn.

17. Entretien avec des diplomates chinois, octobre 2016, confirmé par des discussions informelles au cours de l'année 2017.

18. Au moins deux équipes de recherche ont travaillé sur le sujet ces dernières années (2014-2016), à la demande des ministères et du Parti, en vue de formuler des recommandations précises. On notera, au nombre des équipes rencontrées dans le cadre de cette étude, celle du département des études européennes du China Institute of International Studies (CIIS, *think tank* affilié au ministère des Affaires étrangères), et celle du bureau n° 8 (« Western European Affairs ») de l'International Department of the Central Committee of the Communist Party of China (IDCPC). Séminaire fermé IDCPC – Ifri, Paris, avril 2016.

associant de plus en plus des représentants du monde de l'entreprise et de la société civile (universités, *think tanks*, ONG) – souvent plus faciles à associer que les représentants des gouvernements¹⁹.

La création d'une institution formelle – ou d'un mécanisme semi-institutionnalisé sur le modèle du « 16+1 », forum annuel créé à l'initiative de Pékin en 2012 et qui regroupe la Chine et 16 pays d'Europe centrale et orientale (parmi ces derniers, des pays membres et des pays non-membres de l'UE) – n'est plus envisagée à court terme par les diplomates et chercheurs chinois, même si ce format demeure pour eux une source d'inspiration intéressante pour affiner et ajuster leurs nouvelles initiatives vers l'Europe du Sud.

En 2017, les gouvernements d'Europe du Sud (Italie, Espagne, notamment) ont affirmé clairement leur refus de participer à un mécanisme de coopération formel qui serait créé par la Chine²⁰. Les autorités chinoises sont bien conscientes de ces réticences, mais n'abandonnent pas leurs objectifs de développement de mécanismes de coopération sous-régionaux en Europe, que ce soit en Europe du Sud ou en Europe du Nord (projet de création d'un forum avec les pays nordiques²¹). Pour contourner les réticences gouvernementales, la diplomatie chinoise mise de plus en plus sur des forums régionaux sectoriels et informels²². Sans aucun doute, les autorités chinoises continueront à développer des plateformes de coopération multilatérale en Europe du Sud/Afrique Nord d'une manière ou d'une autre, avec souplesse, en se concentrant sur certains secteurs (télécommunications, maritime, économie verte, notamment) ou certains types d'acteur en particulier (entreprises, représentants de ports, centres de recherche, etc.).

Il est difficile de savoir pourquoi la Chine a spécifiquement choisi ces six pays d'Europe du Sud, excluant notamment la France. La raison principale semble être liée à l'idée de l'instauration d'un « nouveau type de relations entre grandes puissances » (*xinxing daguo guanxi*), concept de référence de la politique étrangère chinoise actuelle. Ce concept façonne le processus de sélection par la Chine des pays potentiellement concernés par

19. Entretiens avec des chercheurs et officiels chinois, 2015-2016. Séminaire fermé IDCPC – Ifri, Paris, avril 2016.

20. Entretiens et échanges informels avec des diplomates italiens et espagnols, janvier-novembre 2017

21. Entretiens avec des officiels et chercheurs chinois, du CIIS notamment, en 2017.

22. Entretiens avec des officiels et chercheurs chinois, du CIIS notamment, en 2017. Les documents officiels les plus récents appellent dans leur vaste majorité à renforcer ce type de coopération dans toutes les régions, et en premier lieu dans le secteur maritime, tel que le plan d'action concernant la dimension maritime des nouvelles routes de la soie, publié en juin 2017 (« engage in all-dimensional and broad-scoped maritime cooperation and build open and inclusive cooperation platforms »).

les initiatives de coopération sous-régionale. En Europe comme dans d'autres zones, la priorité pour Pékin n'est pas d'intégrer les pays les plus influents à ses nouveaux mécanismes de coopération – avec eux, la Chine consolide en priorité les mécanismes de coopération bilatérale. Pékin vise davantage les pays considérés comme « plus petits » qui, regroupés, peuvent désormais constituer des interlocuteurs d'un poids suffisant face à une Chine désormais « grande puissance ».

La Chine use de ce genre de « diplomatie de coopération groupée »²³ dans un souci d'équilibre et d'efficacité : gain de temps lors des visites de Xi Jinping dans les zones concernées, sommets conjoints, déclarations conjointes, etc. Cet élément d'explication est cohérent avec le goût prononcé de la diplomatie chinoise pour la classification et la hiérarchisation des pays les uns par rapport aux autres²⁴, et partiellement confirmé par les officiels et chercheurs chinois²⁵.

Ainsi la diplomatie chinoise n'a-t-elle initialement pas envisagé d'intégrer la France comme membre potentiel du mécanisme de coopération qu'elle entendait créer en Méditerranée, tout comme elle n'a pas envisagé l'Allemagne ou la Grande-Bretagne comme membres d'autres mécanismes de coopération sous-régionale créés ou prévus en Europe (« 16+1 », mécanisme de coopération des pays d'Europe du Nord²⁶).

Toutefois, la diplomatie chinoise demeure flexible et n'exclut pas l'intégration de la France dans les forums Chine-Europe du Sud qu'elle compte organiser à l'avenir – éventuellement même sur le sol français²⁷. La diplomatie chinoise cherchera probablement à la fois à utiliser l'expérience et l'influence de la France et de la Grèce en matière de coopération méditerranéenne au bénéfice de son propre mécanisme de coopération dans la zone. La Grèce, déjà membre des forums Chine-Europe du Sud maritime et agricole organisés précédemment par Pékin, semble être un partenaire acquis pour la diplomatie chinoise, qui cherchera sans doute à créer des synergies (voire à combiner, dans la mesure du possible) entre

23. Sur ce sujet, voir H. Dawei, « Analysis of the Group Cooperation Diplomacy of China, With Discussion of China-CEEC Cooperation », *China International Studies*, novembre-décembre 2015.

24. À ce sujet, voir la synthèse de P. Wood et M. G. Brazil, « Updated: China's Foreign Policy », 18 septembre 2016, disponible sur : www.p-wood.co.

25. Même si le discours officiel n'est pas aussi explicite, cette approche transparaît fréquemment dans les échanges avec les chercheurs chinois affiliés à des institutions officielles et chargés de l'élaboration théorique de la politique étrangère du pays, et notamment de la mise en application du concept « new type of major power relationship ». Échanges avec plusieurs directeurs et chercheurs du CICIR, de l'IDCPC et de l'École du Parti au cours de l'année 2016, Pékin et Paris.

26. Ce mécanisme n'a pas été créé, mais une réflexion a été engagée en Chine à ce sujet. Toutefois, il s'agit pour l'instant d'une réflexion secondaire par rapport à celle sur la création d'un mécanisme en Europe du Sud.

27. Échanges informels, Pékin, automne 2016.

son mécanisme et le format grec du « sommet des pays méditerranéens de l'UE²⁸ ». Comme pour les Routes de la soie, la diplomatie publique chinoise soulignera probablement la « complémentarité » entre l'initiative chinoise et celles de même nature lancées précédemment par les pays méditerranéens.

Pour les pays du pourtour méditerranéen, que ce soit d'Europe du Sud ou du Maghreb, la question d'une participation – et des conditions de cette participation – à des forums régionaux à l'initiative de la Chine se posera avec plus d'insistance dans les prochains mois et années, alors que les acteurs de la région (gouvernement, mais aussi représentants des entreprises, de la société civile, etc.) seront probablement invités par leurs partenaires chinois à participer à ce type de rencontres en 2018-2019.

28. « Cela va faciliter notre travail », considérait un officiel chinois interrogé sur le sujet en octobre 2016, qui ajoutait : « C'est comme avec l'ASEAN, ça pourra servir de base pour notre coopération : comme pour l'ASEAN + 1-2-3, on pourra faire 7+1. » [...] « Ça sera encore plus efficace que le "16+1", parce qu'il y aura déjà une base solide ! On pourra profiter de l'occasion du sommet existant pour faire encore mieux. »

Nouvelles routes de la soie : une présence maritime renforcée

À l'évidence, le regain d'intérêt de la diplomatie chinoise pour le pourtour méditerranéen s'explique par sa volonté de développer la Route de la soie maritime dans la zone, depuis le lancement du concept fin 2013. Les mécanismes de coopération multilatérale Chine-Europe du Sud créés par Pékin seraient d'abord un laboratoire pour l'élaboration et la mise en application du projet chinois à l'échelle sud-européenne. À l'avenir, il est probable que la Chine mette plus formellement les Nouvelles routes de la soie à l'agenda des forums Chine-Europe du Sud²⁹, tout comme elle l'a déjà mis à l'agenda des forums « 16+1 » en Europe centrale et orientale³⁰. C'est aussi pour cette raison que Pékin ne souhaite pas seulement *via* ce forum développer la coopération maritime, mais aussi les réseaux logistiques³¹, de transport et de télécommunications au sens large – tel qu'envisagé dans le plan d'action des Routes de la soie publié en mars 2015³².

Investissements portuaires

De plus en plus, la Chine investit massivement dans les ports de la zone méditerranéenne, comme elle le fait dans d'autres zones du monde. Ces dernières années, des compagnies chinoises (comme COSCO) ont notamment investi dans les ports du Pirée, en Grèce ; de Cherchell³³ en Algérie ; de Port-Saïd et Alexandrie en Égypte ; des ports d'Ashdod et de Haïfa en Israël ; du terminal Kumport du port Ambarli d'Istanbul ; et des ports de Savone, Trieste, Gênes et Naples en Italie. La Chine a aussi exprimé un intérêt pour plusieurs ports au Portugal³⁴ et sa volonté de créer

29. Déjà, les autorités chinoises ont organisé un forum d'envergure sur les Routes de la soie à Madrid en 2015 : le « Silk Road Forum 2015 » a réuni plus de 300 participants, dont des officiels chinois et sud-européens (principalement espagnols).

30. Les Nouvelles routes de la soie étaient le thème principal du 4^e sommet « 16+1 » de Suzhou en novembre 2015.

31. Incluant la construction à l'étranger de zones industrielles spéciales, sur le modèle de celles existant sur le territoire chinois.

32. « Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road », publié par la National Development and Reform Commission (NDRC) et autres institutions publiques chinoises le 28 mars 2015, disponible sur : <http://en.ndrc.gov.cn>.

33. Xinhua, « China, Algeria to Build Mega Sea Port », 18 janvier 2016, disponible sur : <http://news.xinhuanet.com>.

34. C. Lin, « China Drops Anchor in Mediterranean Ports », Merics Blog, 25 mai 2016, disponible sur : <https://blog.merics.org>.

une « ville industrielle » adossée au port de Tanger³⁵. Ces investissements sont de différente nature : dans certains cas, les compagnies chinoises ont acquis des parts des infrastructures portuaires dans leur ensemble (cas du Pirée, avec la reprise du port commercial), ou dans certains terminaux spécifiques (cas de Savonne ou Port-Saïd), et dans d'autres, elles y investissent dans la gestion. Par exemple, depuis juin 2013, China Merchants détient 49 % de l'opérateur portuaire Terminal Link, filiale du groupe CMA CGM, chargé de développer, concevoir, construire et opérer des terminaux (14 au total, dont 4 dans des ports méditerranéens).³⁶

Quoi qu'il en soit, l'approche « tous azimuts » semble être à l'œuvre. La Chine envisage une politique d'investissement qui peut potentiellement concerner tous les ports de la région, y compris dans des ports qui se trouvent à proximité. Ainsi, la Chine n'exclut pas d'investir dans des ports en Tunisie³⁷ ou en France³⁸, après avoir déjà investi dans des ports en Algérie et en Italie, par exemple. Si ces investissements relèvent de la vie des entreprises maritimes et ne sont pas propres à la Chine, l'activisme des acteurs économiques chinois en Méditerranée est soutenu par un discours officiel flexible sur les Nouvelles routes de la soie – rappelant que tous les ports et pays peuvent être intégrés à l'« initiative » chinoise s'ils le souhaitent – et s'insère dans une politique plus large d'investissements chinois dans les ports du monde, en place depuis l'arrivée de Xi Jinping à la présidence de la République populaire de Chine (mars 2013) et dont la mise en application s'accélère fortement ces deux dernières années.

35. Ce projet se concrétise actuellement. D'après le groupe chinois Haite, promoteur de l'opération réalisée avec la banque marocaine BMCE Bank, il s'agirait d'investir 10 milliards de dollars sur dix ans, dans un parc industriel de 20 000 hectares dans la région de Tanger-Tétouan-Al Hoceïma. www.haitegroup.com

Au Maroc, outre ce projet à Tanger, la Chine envisage également d'investir dans le développement d'une ligne ferroviaire Marrakech-Agadir – projet actuellement en discussion. Échanges avec des chercheurs marocains, février 2018.

36. D'après le site internet du groupe CMA-CGM, Terminal Link est actionnaire dans 14 terminaux dans le monde, dont 4 dans des ports de la Méditerranée (Marseille, Malte, Tanger et Casablanca). Plus d'informations sur : www.cma-cgm.fr.

37. Projet de réalisation d'un « pôle économique du port de Zarzis », en coopération avec des entreprises chinoises – sur proposition initiale des autorités chinoises au gouvernement tunisien. Entretiens et échanges informels, Tunis, mars 2017.

Certains acteurs tunisiens recommandent également d'impliquer des investisseurs chinois dans la réalisation du port en eaux profondes d'Enfidha. Recommandation formulée dans une étude élaborée par l'Institut arabe des d'entreprise (IACE) et présentée en juillet 2017 lors de la 5^e édition du « Tunis Forum 2017 ».

38. Investissements et chantier en cours pour la réalisation du projet « MIF68 » dans le secteur textile (centre de grossistes, majoritairement chinois) sur les hauteurs de Marseille. Parallèlement à ces investissements, se pose actuellement la question du rôle que pourrait jouer le port de Marseille dans le cadre du projet chinois des nouvelles routes de la soie. Échanges avec des membres de la direction du Grand port maritime de Marseille et participation au MEDports forum à Marseille le 7-8 février 2018.

Le montant des investissements chinois dans les ports étrangers a doublé entre 2015 et 2016³⁹.

Le gouvernement chinois finance également des connexions ferroviaires à grande vitesse entre le port du Pirée, Belgrade et Budapest, projet qui demeure loin d'être achevé mais, s'il l'était, devrait réduire significativement les temps de transport de fret du canal de Suez – dont l'élargissement en 2015 a permis d'augmenter le trafic entre la mer Rouge et la Méditerranée – à l'Europe occidentale. De plus en plus, la Chine cherche à bénéficier de nouveaux escales et tarifs dans un nombre croissant de terminaux mais aussi à renforcer les synergies entre ses différents investissements pour constituer *in fine* un réseau logistique cohérent et autonome : la marchandise acheminée dans les ports peut être stockée et exploitée dans les parcs/pôles économiques construits par les entreprises chinoises, ou être acheminée vers d'autres destinations grâce aux lignes de fret nouvellement créées ou réactivées dans le cadre des Nouvelles routes de la soie.

Câbles sous-marins

Parallèlement aux investissements dans les infrastructures de transports, la Chine investit de plus en plus dans un autre type d'infrastructure : les câbles sous-marins. Ces investissements, jusqu'à présent relativement peu connus et analysés, ne concernent pas uniquement le bassin méditerranéen et s'accroissent rapidement dans le cadre des Nouvelles routes de la soie, dont le plan d'action publié en mars 2015 mentionne explicitement les télécommunications, et notamment des câbles sous-marins, comme un secteur prioritaire pour les investissements à venir⁴⁰. Le plan d'action concernant plus spécifiquement la dimension maritime des Nouvelles routes de la soie, publié en juin 2017, insiste également sur cette priorité⁴¹.

39. Passant de 9,97 milliards de dollars en 2015 à 20,1 en 2016, selon des estimations du *Financial Times* et de Grison Peak, une banque d'investissement basée à Londres. Cf. J. Kyngé, « Chinese Purchases of Overseas Ports Top \$20bn in Past Year », *Financial Times*, 16 juillet 2017. À noter que ces estimations pourraient être réévaluées, puisqu'elles ne prennent en compte, pour l'année 2016, que la période janvier-juin, et n'incluent pas les projets d'investissement en cours de négociation. Elles témoignent toutefois de l'augmentation particulière rapide des investissements chinois dans les infrastructures portuaires sur cette période.

40. « Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road », *op. cit.*

41. Le plan indique ainsi : « Chinese enterprises will be guided to participate in the construction and operation of ports. Projects for the planning and construction of submarine cables will be jointly advanced to improve connectivity in international communications. » in « Vision for Maritime Cooperation under the Belt and Road Initiative », State Council of the PRC, 20 juin 2017, disponible sur : <http://english.gov.cn>.

En Méditerranée, l'équipementier chinois Huawei Marine Networks, spécialisé dans la pose, l'entretien et l'amélioration des câbles sous-marins, joue un rôle relativement mineur. D'autres entreprises, tel que le Alcatel Submarine Network (ASN), y ont investi plus tôt et sont davantage présentes. Toutefois, depuis 2008, Huawei Marine Networks multiplie les investissements pour rattraper son retard : elle a notamment développé le câble « Hannibal », reliant la Tunisie à l'Italie⁴² en 2009, un autre reliant la Libye à la Grèce à partir de 2010⁴³. Dans les prochaines années, la compétition entre les différents équipementiers se renforcera très probablement en Méditerranée et dans le monde, alors que près de 300 câbles sous-marins sont aujourd'hui actifs sur la planète⁴⁴, que ce secteur est encore en plein développement, et que la quasi-totalité des échanges électroniques intercontinentaux transite désormais par ces artères.

Questionnements stratégiques

Les investissements chinois dans les infrastructures du bassin méditerranéen sont proportionnels à l'importance du marché européen pour la Chine. L'Union européenne (UE) est le premier partenaire commercial de la Chine. Réduire les temps et coûts de transports maritimes permet de maintenir les importations chinoises à un niveau compétitif sur le marché européen – alors que plus de 80 % du commerce entre la Chine et l'UE se fait par voie maritime⁴⁵.

Mais ces investissements suscitent également, compte tenu de leur nature et de leur accélération ces dernières années, des inquiétudes de nature stratégique. Les investissements dans les câbles sous-marins ou les ports de la région, et notamment l'acquisition de certains, rendent possible le développement d'activités non commerciales, telles que l'accueil de forces militaires ou la collecte du renseignement. Ils posent également des questions en termes d'indépendance stratégique : certaines entreprises chinoises ont désormais, techniquement, les capacités de limiter l'accès à

42. Communiqué de presse de Huawei Marine, 10 décembre 2009 : « Huawei Marine Successfully Delivers Hannibal Submarine Cable System », disponible sur : www.huaweimarine.com.

43. Communiqué de presse de Huawei Marine, 28 octobre 2010 : « Huawei Marine Awarded LITC Turnkey Supply Contract to Bridge North Africa and Europe », disponible sur : www.huaweimarine.com. Ce câble est opérationnel depuis 2013 ; plus d'informations sur : www.huaweimarine.com.

44. Pour une carte actualisée des câbles sous-marins dans le monde (financée d'ailleurs par Huawei Marine Networks), voir www.submarinecablemap.com. Voir aussi à ce sujet P. Manière, « Télécoms : pourquoi le chinois Huawei veut grandir dans les câbles sous-marins », *La Tribune*, 22 décembre 2016, disponible sur : www.latribune.fr.

45. E. Sellier, « China's Mediterranean Odyssey », *The Diplomat*, 19 avril 2016, disponible sur : <http://thediplomat.com>.

certains ports de la Méditerranée, ou à certains câbles sous-marins (et donc l'accès à internet) dans le cas où elles – ou l'État chinois – le souhaiteraient.

Ces préoccupations sont d'autant plus fortes qu'une grande partie des investissements chinois sont réalisés par des entreprises d'État, et que les entreprises privées se doivent également d'entretenir des liens étroits avec l'État compte tenu de la nature du système politique et économique chinois actuel, et ce, alors que Xi Jinping encourage de plus en plus les acteurs économiques au « patriotisme ». De manière générale, les capacités de coordination de l'État chinois se sont renforcées depuis l'arrivée de Xi Jinping à la présidence, qui compte sur le soutien de l'ensemble des acteurs du pays pour la mise en œuvre de la politique intérieure et extérieure du pays.

En parallèle, l'activisme chinois suscite de nouveaux questionnements concernant l'établissement à terme de nouveaux standards et normes maritimes, alors que la Chine l'encourage de plus en plus dans ces documents officiels – y compris dans le plan d'action de juin 2017. La diplomatie publique chinoise suscite également de nouveaux questionnements quant à l'émergence d'une nouvelle lecture du droit de la mer, que les représentants chinois défendent lors de leur participation aux forums maritimes et de sécurité, notamment depuis l'arbitrage de Cour permanente d'arbitrage (CPA) de La Haye de juillet 2016 relatif aux différends en mer de Chine du Sud, que Pékin considère illégitime.

De manière plus générale, la question d'une stratégie chinoise en Méditerranée se pose plus expressément depuis deux ans, alors que Chine et Russie ont mené en mai 2015 d'importants exercices militaires conjoints, pendant dix jours, en Méditerranée orientale. Pour la marine chinoise, il s'agissait d'une première dans les eaux de la Méditerranée, qui compte parmi les plus encombrées du monde en termes de présence militaire navale. La Chine a peu communiqué sur le sujet⁴⁶, mais plusieurs éléments d'interprétation peuvent être avancés. Globalement, la Chine multiplie les exercices dans un maximum de zones, et avec le maximum de pays, dans le but d'apprendre et de professionnaliser ses troupes, et en premier lieu sa marine, alors qu'elle espère rattraper son retard en la matière et devenir une « puissance maritime » (*haiyang qiangguo*) – comme l'a annoncé Xi Jinping dès le début de son mandat. Cet objectif, ainsi que la conduite d'un nombre croissant d'exercices conjoints, est clairement souligné et encouragé dans le *Livre blanc sur la stratégie militaire chinoise* de mai 2015, publié par le Bureau de l'information du Conseil des Affaires

46. Hormis quelques courtes dépêches Xinhua soulignant que l'exercice ne visait en aucun cas des tiers : Xinhua, « China, Russia Launch Joint Naval Drills », 11 mai 2015, disponible sur : <http://news.xinhuanet.com>.

d'État. Il convient également d'interpréter cette coopération sino-russe dans un contexte plus large de « renvoi d'ascenseur⁴⁷ » dans des eaux que chacun considère comme stratégiques. Les deux pays conduisent des exercices militaires ensemble chaque année depuis 2012. En septembre 2016, la Russie et la Chine ont conduit des exercices en mer de Chine du Sud⁴⁸, un peu plus d'un an après les exercices en Méditerranée. Plus récemment, en juillet 2017, la Russie et la Chine ont également conduit des exercices conjoints en mer baltique⁴⁹.

Enfin et surtout, Pékin est conscient qu'il doit désormais être capable d'évacuer ses ressortissants présents dans les zones à risques, y compris en Méditerranée, de manière plus autonome et plus rapide qu'auparavant. En 2011, lors de la crise libyenne, la Chine avait dû évacuer à la hâte ses ressortissants du pays : plus de 35 000, chiffre qui avait été largement sous-évalué par les autorités chinoises au début de la crise. Elle n'aurait pu le faire sans l'aide de pays européens, et en premier lieu de la Grèce, pays par lequel a dû transiter la majeure partie des évacués⁵⁰. En mars 2015, la Chine a également dû évacuer rapidement près de 600 ressortissants du Yémen. Et elle pourrait encore avoir à le faire demain dans d'autres pays du pourtour méditerranéen, compte tenu du nombre élevé d'ouvriers chinois qui s'y trouvent. Depuis ces événements, la marine chinoise est consciente qu'elle doit renforcer sa présence dans la région afin d'être en mesure de procéder à de nouvelles évacuations⁵¹. Dans ce contexte, et alors que la Chine a inauguré une base militaire à Djibouti en 2017, il est probable que les autorités chinoises envisagent à terme l'ouverture d'une base dans le bassin méditerranéen.

47. Plusieurs échanges avec des *think tanks* chinois confirment cette hypothèse. Il s'agit assurément de « d'entraide » (*huxiang bangzhu*) entre la Chine et la Russie, selon un cadre du CICIR (entretien, octobre 2016).

48. Exercices d'une durée de 8 jours « Joint-Sea 2016 » – les plus importants conduits jusqu'à présent entre les deux marines d'après Liang Yang, porte-parole de la marine chinoise. Il s'agissait du 5^e exercice conjoint entre marines russe et chinoise depuis 2012, toutes régions confondues. Voir G. Wildau, « China and Russia Launch Joint Naval Drills in South China Sea », *Financial Times*, 13 septembre 2016.

49. « China in Baltic Navy Drill with Russia », BBC, 21 juillet 2017, disponible sur : www.bbc.com.

50. C. Lin, « China Drops Anchor in Mediterranean Ports », *op. cit.*

51. E. Wishnick, « Russia and China Go Sailing », *Foreign Affairs*, 26 mai 2015, disponible sur : www.foreignaffairs.com.

Conclusion

C'est avant tout en mer de Chine orientale et occidentale, zone qui concentre plusieurs des intérêts dits « fondamentaux » du pays, que la Chine concentre ses efforts et élabore une stratégie, face à une présence américaine que Pékin considère comme illégitime. En Méditerranée, la compétition sino-américaine est moins frontale, et Pékin se positionne plutôt en retrait vis-à-vis des crises de la région (crise migratoire, crise syrienne, lutte contre Daech).

Toutefois, du fait de ses capacités d'investissement et de son activisme diplomatique, la Chine restructure l'équilibre des forces présentes dans la région, et apparaît de plus en plus aux yeux de certains pays du bassin méditerranéen comme une source d'opportunité, et une puissance alternative aux puissances traditionnellement installées dans la région. Ainsi, certains pays du Maghreb considèrent la Chine comme un levier de négociation intéressant face aux propositions de différentes entreprises étrangères, et d'autres comme un contrepoids potentiellement intéressant de l'influence française.

La Chine décline avec un activisme croissant ses priorités nationales à l'échelle méditerranéenne, en premier lieu avec le renforcement de ses capacités maritimes, civiles comme militaires. Le déploiement de la présence maritime chinoise en Méditerranée pose un certain nombre de questions économiques : le port du Pirée est devenu un important point d'entrée des produits chinois en Europe, et les investissements chinois dans les infrastructures de transport commencent à affecter l'activité des autres *hubs* portuaires et logistiques traditionnels de la zone⁵².

À terme, ces investissements combinés à une présence accrue de la marine chinoise en Méditerranée pourraient générer des retombées géopolitiques et de sécurité plus significatives. De plus en plus de pays méditerranéens pourraient être enclins à soutenir les positions chinoises dans la région et au-delà⁵³ – en mer de Chine du Sud par exemple ;

52. Par exemple, certaines entreprises internationales ont déplacé leurs principaux points de distribution en Europe – ainsi Hewlett Packard, de Rotterdam vers le Pirée.

53. Voir notamment F.-P. van der Putten, « Greece: Piraeus and the Maritime Silk Road », Clingendael Report, *Piraeus and the Geopolitical Relevance of China's New Silk Road for Southeast Europe and Turkey*, novembre 2016.

à développer la coopération maritime civile et militaire avec Pékin ; et les capacités de surveillance chinoises dans la zone pourraient se renforcer.

Parallèlement, la Chine développe de nouveaux forums et mécanismes de coopération multilatéraux en Méditerranée, cherchant à rattraper son retard d'influence par rapport à d'autres pays déjà bien établis dans la région et ayant précédemment développé – ou tenté de développer – des mécanismes similaires. Cette nouvelle influence chinoise pourrait remettre en cause le cadre politique, mais aussi idéologique⁵⁴, promu par l'UE dans certains pays méditerranéens. Alors qu'elle mène une politique d'investissement tous azimuts depuis la crise de l'euro – multipliant les investissements dans les pays les plus touchés par la crise –, la Chine n'hésite plus à souligner les faiblesses de Bruxelles et à se positionner en marché alternatif face à certains pays européens. Dans les prochaines années, il n'est pas exclu que Pékin cherche à concurrencer les programmes de relance et d'aide de l'UE au profit des pays d'Europe du Sud et d'Afrique du Nord, et à y promouvoir plus activement un modèle de développement et de gouvernance alternatif, se positionnant en exemple, comme elle le fait déjà pour un nombre croissant de pays faisant face à des difficultés économiques.

54. Ainsi la Chine promeut-elle actuellement un « dialogue de civilisation Chine-Europe » – par exemple lors d'une conférence organisée par le Parti communiste chinois à Athènes en octobre dernier : « China-Europe Forum Opens in Athens for Better East-West Cultural Understanding », Xinhua, 4 octobre 2016, disponible sur : www.chinadaily.com.cn.



ifri

institut français
des relations
internationales