

DIPLOMATIE

DIPLOMATIE

AFFAIRES STRATÉGIQUES ET RELATIONS INTERNATIONALES

DÉCEMBRE 2022

NUMÉRO SPÉCIAL

COVID, GUERRE EN UKRAINE,
TENSIONS ÉNERGÉTIQUES ET SPECTRE DE CRISE ALIMENTAIRE

Colloque international

QUELLE SÉCURITÉ POUR LES FRONTIÈRES SUD DE L'EUROPE ?

Organisé par



En partenariat avec



Nouvelles routes de la soie et ports d'Europe du Sud : Pékin, nouvelle Rome dans sa *Mare Nostrum* ?

Quel est le point commun entre Marseille-Fos, Le Pirée, Valence, Marsaxlokk, Vado et Bilbao ? En plus d'être des villes sud-européennes traditionnellement liées à la Méditerranée, le port que chacune abrite est en partie, voire majoritairement contrôlé par des entreprises d'État ressortissantes de la République populaire de Chine (RPC) et spécialisées dans le transport maritime et la manutention portuaire : COSCO et CMG.

Quel est le point commun entre Marseille-Fos, Le Pirée, Valence, Marsaxlokk, Vado et Bilbao ? En plus d'être des villes sud-européennes traditionnellement liées à la Méditerranée, le port que chacune abrite est en partie, voire majoritairement contrôlé par des entreprises d'État ressortissantes de la République populaire de Chine (RPC) et spécialisées dans le transport maritime et la manutention portuaire : COSCO et CMG.

Cette réalité est le fruit d'une stratégie de mailage méthodique qu'un simple chiffre reflète mieux que toute autre donnée : entre 2007 et 2019, la part des terminaux portuaires européens à conteneurs sous le contrôle d'entreprises d'État chinoises a explosé, passant de moins de 1 % à 10 %. De la Méditerranée à la côte Atlantique ; de la Manche à la mer du Nord, sans oublier les visées en mer Baltique, les près de 100 000 kilomètres de côtes du continent se voient alors exposés à une menace de taille, alors que 74 % des importations arrivent par les ports. Cela conduit évidemment à toute une réflexion autour de la dépendance européenne croissante vis-à-vis d'acteurs discrètement ou directement contrôlés par Pékin. De même, il est question d'actualiser la place contemporaine des ports au sein des relations internationales, étant au cœur de la stratégie locale de sinisation des voies de la mondialisation.

Brève recontextualisation des priorités géopolitiques de Pékin

La présence croissante des acteurs économiques chinois en Euroméditerranée est avant tout le fruit d'une conjoncture mondiale favorable. Cette tendance est en effet favorisée depuis l'avènement de la vague néolibérale à partir des années 1980, et a bouleversé en profondeur la division internationale du travail. L'un des symptômes les plus éloquentes en fut probablement le tournant opéré par Deng Xiaoping, qui choisit de briser l'autarcie économique de la République populaire de Chine (RPC) pour embrasser un modèle économique exportateur ouvrant les bras aux délocalisations. Depuis lors, l'une des principales clés de compréhension de la politique étrangère de la RPC s'incarne dans le contrôle des flux entrants et sortants de son territoire.

D'une part, le gouvernement central doit être proactif dans la gestion des flux entrants en RPC. Il doit donc établir un cadre réunissant perpétuellement les conditions permettant aux industries chinoises de produire. L'approvisionnement en matières premières pour alimenter ces zones industrielles est un enjeu de sécurité nationale.

D'autre part, le gouvernement central doit être proactif dans la gestion des flux sortants de la RPC. Tout comme ses industries, il est guidé par l'impératif d'un acheminement rapide et à moindre coût des biens manufacturés, depuis

l'« atelier du monde » jusqu'à l'étranger. C'est là un deuxième enjeu de sécurité nationale.

Par conséquent, l'interventionnisme des dirigeants chinois au-delà de leurs frontières épouse en de nombreux points les enseignements de l'historien naval Julian Corbett, en ce sens qu'il aspire à la sécurisation d'un maximum de lignes de communication maritimes (SLOC) stratégiques, puisque l'immense majorité du commerce mondial — 80 à 90 % — transite aujourd'hui par les mers. De l'usine chinoise où le produit est fabriqué jusqu'à ce qu'il soit acheté par le consommateur étranger, le Parti communiste chinois (PCC) désire ainsi influencer, voire diriger, un maximum d'étapes. La RPC a donc fait de la maîtrise des SLOC une priorité de sa politique étrangère en lançant en 1999 la Go Out Policy, érigeant lentement l'entreprise — publique comme privée — comme clé de voûte de l'internationalisation de la présence chinoise. Par un exode minutieusement organisé, la sortie des entreprises chinoises n'a pas rimé avec un affranchissement intégral du regard intrusif du gouvernement central, mais s'est au contraire dirigée vers des secteurs rémunérateurs économiquement et politiquement.

Réseau portuaire euroméditerranéen et IDE chinois : un eldorado tout aussi convoité que son hinterland

Avec la numérisation des activités commerciales

à l'aube du XXI^e siècle, les chaînes logistiques chinoises qui souhaitent — on l'imagine — conserver la première place mondiale, doivent apparaître toujours plus agiles, face à une demande de plus en plus exigeante. Dans cet esprit de maintien de leur rang, les géants du transport maritime et armateurs chinois ont opéré, voire exacerbé la lente restructuration déjà en œuvre des entreprises d'État impliquées dans le commerce maritime. En effet, ces dernières années, on constate une diversification plus importante des entreprises œuvrant dans le commerce maritime, ces dernières se déployant désormais au-delà du transport stricto sensu. Les infrastructures portuaires en sont les cibles principales, offrant un retour sur investissement prévisible et stable que n'offre pas le transport maritime, dépendant — entre autres — des cours du pétrole. L'ancien président-directeur général de COSCO, Xu Lirong, estimait en 2016 que le retour sur investissement pouvait à minima être compris entre 8 et 10 %, tout en aidant la RPC à ouvrir de nouveaux canaux stratégiques. Par ce faire, les entreprises d'État chinoises aspirent à contrôler au maximum les flux des exportations en partance des ports de Shanghai, de Tianjin, de Ningbo et de Zhoushan. L'objectif est d'assurer une connectivité fluide au moyen de schémas multimodaux irriguant les grands pôles démographiques — donc les grands marchés — tout en réduisant les coûts liés au transport. De fait, nous comprenons quel regard est jeté par les entreprises et autorités chinoises sur le Vieux Continent et son espace portuaire : celui de la conclusion géographique de la longue chaîne commerciale eurasiatique, qui abrite un gigantesque marché de consommation : l'Union européenne (UE). Dans ce contexte, deux variables majeures sont ardemment recherchées par les grands armateurs : la possibilité, pour les ports mondiaux, d'accueillir des porte-conteneurs aux tailles toujours plus importantes ; la rapidité des services de déchargement. Si l'on s'intéresse justement à l'espace portuaire euroméditerranéen, ce dernier s'est correctement adapté à ces variables, puisqu'il a subi d'importantes réformes politiques, économiques, scientifiques et techniques en ce sens. L'on pense, par exemple, à la mise en adéquation graduelle des terminaux à l'accueil des générations successives de porte-conteneurs — des navires de la 3^e génération

des années 1980, dite Panamax, jusqu'à ceux de l'actuelle 6^e génération, dite Porte-conteneurs très larges. La bonne adaptation du réseau portuaire euroméditerranéen à ces normes — notamment les centres de chargement côtiers en eau profonde comme Algésiras en Espagne ; Marseille-Fos en France ; Gioia Tauro en Italie ; Rijeka en Croatie ; ou, bien sûr, Le Pirée en Grèce — eut pour conséquence majeure une hausse de son attractivité et des investissements directs à l'étranger (IDE), en particulier asiatiques. Pensons aux investissements de PSA (Singapour), de Hutchison Port Holdings (Hong Kong) ou bien sûr de COSCO et CMG (RPC). En moins de deux décennies, donc, la route commerciale Méditerranée-Suez-océan Indien-Malacca-mer de Chine méridionale-Détroit de Taïwan est devenue la plus importante au monde. En témoigne d'ailleurs l'explosion des exportations chinoises empruntant cette route pour gagner l'Europe, de 33 milliards de biens en 1999 à 338 milliards en 2016. Et c'est bien logique. Guilhem Fabre, directeur de recherche au CNRS à l'unité spécialisée sur la France méditerranéenne, relate qu'un conteneur chargé à Shanghai coûte 100 dollars américains de moins si son port d'arrivée est méditerranéen, par rapport à un port nord-européen. Il ajoute que la durée de transport serait réduite d'une semaine alors que l'économie pour un porte-conteneurs pourrait aller jusqu'à deux millions de dollars.

L'exemple le plus illustratif de ce phénomène concerne le port grec du Pirée, dont deux terminaux ont été concédés à COSCO. Ce dernier représente un étendard alléchant du savoir-faire des entreprises d'État chinoises à l'étranger, malgré les efforts importants déployés pour étouffer les critiques. On se rappelle le cas de l'entreprise HP, qui a choisi de transférer une grande partie de ses activités de distribution de Rotterdam vers Le Pirée en mars 2013. Dans cet élan, on se souvient aussi que d'autres grandes entreprises avaient suivi le pas, de Huawei à Samsung Electronics, en passant par Ikea et LG. À l'instar de Henning Vöpel, directeur de l'Institut d'économie

• Petit glossaire maritime

Armateur : Propriétaire d'un navire qui l'arme pour son exploitation propre ou pour l'affréter.
EVP : Équivalent vingt pieds, unité de mesure pour exprimer une capacité de transport. La plupart des conteneurs sont de 20 pieds (33,2 m³) ou 40 pieds (67,6 m³).
1 EVP = 20 pieds ; 2 EVP = 40 pieds...
Fret : Montant total du prix du transport maritime.

Mille marin : Unité de mesure maritime, 1 mille marin (NM) = 1 852 mètres.
Nœud : Unité de vitesse du navire (nombre de milles parcourus en une heure).
TPL : Tonnage port en lourd, capacité de transport en tonnes d'un navire.

• Évolution des porte-conteneurs



1^{re} GÉNÉRATION / 1970
Capacité moyenne : 1 000 à 2 500 EVP
Longueur moyenne : 200 mètres
Largeur moyenne : 20 mètres
TPL : 30 000 / Vitesse : 21 nœuds



PANAMAX / 1980
Capacité moyenne : 4 000 EVP
Longueur : 290 mètres
Largeur : 32 mètres
TPL : 50 000 / Vitesse : 24-26 nœuds

Les armateurs s'affranchissent de la norme Panamax (dimensions maximums pour rentrer dans les écluses du canal de Panama)



POST-PANAMAX / 1988
Capacité moyenne : 5 000 EVP
Longueur : 285 mètres
Largeur : 40 mètres
TPL : 70 000 / Vitesse : 24-26 nœuds



EMMA MAERSK / 2006
Capacité moyenne : 15 000 EVP
Longueur : 397 mètres
Largeur : 56 mètres
TPL : 157 000 / Vitesse : 26,3 nœuds



TRIPLE E MAERSK / 2013
Capacité moyenne : 18 000 EVP
Longueur : 400 mètres
Largeur : 59 mètres
TPL : 197 000 / Vitesse : 23 nœuds

ULTRA LARGE CONTAINER SHIP (ULCS) / 2019 (Si l'on mettait tous les conteneurs bout à bout, cela représenterait une chaîne d'environ 123 kilomètres de long)
Capacité moyenne : 22 000 EVP
Longueur : 400 mètres
Largeur moyenne : 61 mètres
TPL moyen : 225 000
Vitesse : 23 nœuds



Sources : Antoine Frémont, Porte-conteneurs : une croissance sans fin ?, Transports, infrastructures et mobilité, 2019 ; CMA CGM et Delmas, Glossaire du transport maritime

La représentation de la taille des porte-conteneurs n'est donnée qu'à titre indicatif

LE TRANSPORT DE CONTENEURS

Carte n° 65, 2021 © Arsenio Capel

internationale de Hambourg, certains commentateurs notent un désir du PCC de déplacer le cœur des échanges en Europe autour de l'épicentre grec, de la Northern Range vers une Méditerranée entourée de Gibraltar et Suez. Nous notons en tout cas que la dynamique entamée depuis le milieu des années 1990 via les 5e et 6e élargissements de l'UE — de 15 États membres en 1995 à 27 actuellement — semble poursuivre la fragilisation du cœur économique traditionnel de l'Europe des Six, au profit d'autres centres économiques, dont l'Europe méridionale.

Enfin, tout analyste désireux de comprendre globalement la présence chinoise en Europe doit éviter le fatal écueil d'emprisonner son regard autour du seul espace portuaire sud-européen, voire européen *eo ipso*. Bien au-delà en effet, il faut comprendre que, du fait de l'intermodalité du commerce mondial, les ports euroméditerranéens ne sont, en réalité, que les portes d'entrée du continent. Ils ne sont qu'un élément du foreland (« avant-pays ») s'inscrivant au sein d'un large réseau d'infrastructures portuaires, routières, ferroviaires et aériennes servant ensuite à accéder à l'hinterland (« arrière-pays »). Dans l'UE, ce réseau porte le nom de « réseau transeuropéen de transport (RTE-T) », et se subdivise en cinq couloirs. En conséquence, nous comprenons par exemple que les investissements de COSCO dans le port du Pirée lui ouvrent le couloir Orient/Est-Méditerranée, et l'accès à la « Banane bleue », cette mégapole européenne allant de Liverpool jusqu'à Milan. Ceux dans le port de Valence permettent quant à eux d'accéder à la « Banane dorée », cette sous-région européenne peuplée et dynamique s'étendant de Carthagène à Gênes, le long de la rive méditerranéenne. Ou encore, les investissements de CGM dans le port de Marseille-Fos lui ouvrent le couloir mer du Nord-Méditerranée, pour ainsi toucher tous les marchés de l'est français, jusqu'aux ports de Zeebrugge, Amsterdam et Rotterdam.

Investir dans le pan occidental de la Route maritime de la soie pour devenir une puissance amphibie

Rétrospectivement, on peut considérer la concession des terminaux II et III du Pirée à COSCO en 2008 pour 36 ans comme la première pierre d'un édifice géopolitique : la portion occidentale des nouvelles routes de la soie (Belt and Road Initiative, BRI en anglais). En effet, la Méditerranée est au cœur géographique d'un réseau portuaire allant des Amériques à l'Asie du Sud-est. Dans cette configuration et du point de

vue chinois, elle serait, nous l'avons dit, l'aboutissement occidental d'une chaîne portuaire globale, de la côte est chinoise — Ningbo, Shanghai, Quanzhou, etc. —, en passant par Kyaukpyu en Birmanie, Hambantota au Sri Lanka, Gwadar au Pakistan, ou encore Djibouti.

Dominer sur et sous les mers est donc un gage de puissance, dont la négligence au XIX^e siècle a participé au déclin chinois après la mise en œuvre de la diplomatie de la canonnière contre elle. Les deux congrès du PCC, depuis l'arrivée au pouvoir de Xi Jinping, marquent justement la prise de conscience chinoise à cet égard. Si le XVIII^e congrès a été l'occasion de hisser la « construction d'un pays maritime fort » au rang inédit d'objectif national, le XIX^e s'est lui ouvert avec un rappel de l'importance des politiques maritimes pour la prospérité de la RPC. L'importance croissante de la présence chinoise au sein de l'espace portuaire sud-européen intervient donc dans un cadre où de nombreuses sphères sociales contrôlées par le PCC (éducation, armée, divertissements, etc.) martèlent constamment et depuis des décennies au peuple chinois le « siècle d'humiliation » qu'a été le XIX^e siècle. Ce narratif est couplé à celui d'une revanche symbolique, d'un « rajeunissement national » construit en opposition aux « bourreaux occidentaux ». Du mouvement d'autorenforcement des guerres de l'opium jusqu'à la fondation de la RPC, en passant par la révolution républicaine de Sun Yat-sen, cette humiliation serait l'aspiration originelle de la politique extérieure chinoise. Depuis 1949, les dirigeants du PCC ont en effet continuellement présenté leurs efforts comme motivés à restaurer la Chine à une place prééminente dans le monde, perdue avec le déclin de la dynastie Qing. Après Mao Zedong, où la Chine « s'est levée et a recouvré sa souveraineté » ; après Deng Xiaoping et ses successeurs, où la stratégie nationale consistait à « s'enrichir en faisant profil bas » ; l'heure est désormais à l'ère Xi Jinping, où la RPC cherche « le pouvoir et l'influence sur la scène internationale ». Nous comprenons alors pourquoi parmi les 14 principes composant la « Pensée de Xi » — le fil rouge de la politique intérieure et extérieure chinoise — figure celui de « communauté de destin pour l'humanité ».

La présence croissante des entreprises d'État chinoises dans les ports euroméditerranéens peut alors être appréhendée dans le grand ensemble des communautés de destin, dont la BRI serait l'un des principaux bras armés. La Route maritime de la soie, comme la BRI plus largement, reflète cette « initiative » chinoise présentée

comme vertueuse et au service des peuples du monde. Il est possible de l'inscrire dans une vision stratégique sur le temps long, dans le sillon des enseignements de Gengis Khan couplés à ceux de Zheng He, dont l'impact déteint encore sur la conduite des affaires chinoises, en témoigne la double hélice terrestre-maritime du projet. Les influences historiques, voire les narratifs nationaux, occupent en effet une place de choix dans la compréhension de l'action des dirigeants chinois, afin d'adapter leurs intérêts à la configuration actuelle du commerce mondial — massivement maritime.

Réactions européennes : entre adhésion ostentatoire, fidélité atlantiste relative et craintes d'une militarisation des ports

Que dit donc la mise en œuvre d'un tel dispositif par la RPC de la vulnérabilité et de la fragmentation du processus décisionnel européen, dans le cadre de l'UE comme dans celui des États souverains ? De même, en quoi la course aux capitaux chinois, menée par certaines entreprises privées européennes, participe-t-elle à conforter la présence chinoise, en tant qu'alternative aux insuffisances des gouvernants ? Nous l'aurons compris, l'immersion de COSCO et CMG au sein des ports euroméditerranéens, dans le cadre de la BRI, clive.

La première réaction est symbolisée par la bonne réception de l'arrivée des entreprises chinoises vers l'Europe et l'Euroméditerranée. Ce bon accueil est porté par deux acteurs. D'un côté, les entreprises privées européennes ont pu percevoir les vertus des IDE chinois, vus comme une solide alternative au délaissement des États et de l'UE constaté lors de la crise des dettes souveraines. Mais aussi, la tiédeur, voire l'opposition des gouvernants européens à cette importante manne financière a pu paradoxalement pousser de grands fleurons européens dans les bras chinois. Le cas archétypal est celui du refus de la fusion entre l'Allemand Siemens et le Français Alstom par la Commission de l'UE. En plus d'ouvrir le continent au géant chinois CRCC — numéro un mondial du secteur ferroviaire —, l'entreprise allemande a, dès cet instant, profondément accru son intérêt pour la BRI, aidant par exemple à la tenue d'un « forum BRI des entreprises ». D'un autre côté, l'« autre Europe » dont parlait Jacques Rupnik éprouve elle aussi une attraction à l'égard de la présence chinoise, la RPC ayant appris à transformer les frustrations à l'égard de l'UE en avantage, à son profit.

Par le tissage de relations bilatérales ou par la mise en place d'une « diplomatie des forums régionaux », de plus en plus d'États méridionaux et PECO franchissent le Rubicon en signant des mémorandums d'entente (MoU) avec la RPC, et invitent de facto la BRI sur leur sol. Car, se constituer en bloc de pays pour discuter avec la RPC, c'est espérer s'octroyer une place géopolitique que l'UE n'offre pas. Pensons par exemple au format « 16+1 », qui permet à 16 États européens — dont 11 membres de l'UE — d'échanger avec Pékin, en toute autonomie vis-à-vis de Bruxelles, sur des problématiques spécialement liées à l'Europe méridionale, centrale et orientale.

Quoique l'Europe et les États euroméditerranéens puissent avoir un intérêt commercial certain à maintenir la RPC dans le giron de ses proches partenaires, un deuxième type de réaction s'observe pour autant, plus empreint de prudence et de mesure. Cette Europe, constituée des États les plus atlantistes/européistes et l'UE, développe les mêmes craintes pour le projet BRI dans

son ensemble et apparaît consciente de l'ombre portée éventuelle des investissements. Entre l'alignement sur le discours alarmiste porté par les dirigeants américains depuis la présidence Obama, le piège de la dette et la peur de l'avènement de conglomérats chinois hégémoniques en mesure de dicter unilatéralement les termes des échanges, il a fallu un certain temps aux élites européennes afin de mesurer les limites de leur croyance quasi religieuse dans le libre-échange. Même, l'éventualité que cette influence économique soit annonciatrice de pressions politiques ou d'une militarisation des ports reste un sujet préoccupant. On se souvient du gouvernement grec refusant de soutenir la proposition de l'UE d'apporter la liberté de navigation dans la mer de Chine méridionale, de peur que les investissements chinois ne s'amenuisent. On peut également comprendre les motivations ayant entraîné la mise en place d'un mécanisme — encore insuffisant — de filtrage des IDE au sein de l'UE, lorsque l'on observe la mutation des ports du « collier de

perles », dans la portion indo-pacifique de la BRI maritime. Car les Européens semblent de plus en plus saisir que la nature realpolitik du regard des gouvernants chinois place les ports en tant que relais de protection militaire œuvrant à la sécurisation des SLOC. Pour l'heure, nous rappelons toutefois que les ports d'Europe du Sud ne sont pas au cœur — voire seulement des acteurs — de la politique navale de la RPC. L'Euroméditerranée reste encore aujourd'hui ce lac otanien, et la guerre russo-ukrainienne de 2022 n'a fait que renforcer le déploiement du parapluie de l'OTAN, dans un contexte où le directeur de recherche à l'Institut de relations internationales et stratégiques (IRIS), Jean de Glinasty, juge que « la plupart des États membres [de l'UE] se sont estimés satisfaits de confier leur sécurité et leur politique étrangère aux États-Unis. » Toutefois, les États atlantistes et l'UE n'ont pas une réaction opposée par essence à toute coopération sino-européenne, et sous couvert de réciprocité, sont enclins à des accords de projet à projet. ● Hugo GONZALEZ

L'ASIE, ACTEUR INCONTOURNABLE DES MERS

