



IRSEM

INSTITUT DE RECHERCHE STRATÉGIQUE
DE L'ÉCOLE MILITAIRE

Novembre 2019

LE SRI LANKA, L'INDE ET LE PAKISTAN FACE À LA *BELT AND ROAD* INITIATIVE CHINOISE

Dr Raphaëlle Khan

Chercheuse Inde-Asie du Sud

ÉTUDE – n° 71





LE SRI LANKA, L'INDE ET LE PAKISTAN FACE À LA *BELT AND ROAD INITIATIVE* CHINOISE

Dr Raphaëlle Khan

Chercheuse Inde-Asie du Sud

Pour citer cette étude

Dr Raphaëlle Khan, *Le Sri Lanka, l'Inde et le Pakistan face à la Belt and Road Initiative chinoise*, Étude n° 71, IRSEM, novembre 2019.

Dépôt légal

ISSN : 2268-3194

ISBN : 978-2-11-152706-5

DERNIÈRES ÉTUDES DE L'IRSEM

70. *Risques géopolitiques, crises et ressources naturelles. Approches transversales et apport des sciences humaines*
Sarah ADJEL, Angélique PALLE et Noémie REBIÈRE (dir.)
69. *Contemporary Society-centric Warfare: Insights from the Israeli experience*
Jonathan (Yoni) SHIMSHONI and Ariel (Eli) LEVITE
68. *Les États-Unis divisés : la démocratie américaine à l'épreuve de la présidence Trump*
Frédéric GAGNON, Frédéric HEURTEBIZE et Maud QUESSARD (dir.)
67. *Le Financement chinois dans le secteur des transports en Afrique : un risque maîtrisé*
Juliette GENEVAZ et Denis TULL
66. *L'Expérience militaire dans les médias (2008-2018). Une diversification des formes de récits*
Bénédicte CHÉRON
65. *MCO 4.0. Le potentiel des technologies de l'industrie 4.0 appliquées au maintien en condition opérationnelle (MCO) des équipements de défense*
Josselin DROFF, ICA Benoît RADEMACHER
64. *Impact des nouveaux modèles économiques industriels sur les équipements des armées*
Dr Antoine PIETRI, ICA Benoît RADEMACHER
63. *Le Rôle des armées dans la fonction « intégration » de l'État*
Barbara JANKOWSKI
62. *Le Gazoduc Nord Stream 2. Enjeux politiques et stratégiques*
Céline MARANGÉ, Angélique PALLE et Sami RAMDANI

ÉQUIPE

Directeur

Jean-Baptiste JEANGÈNE VILMER

Directeur scientifique

Jean-Vincent HOLEINDRE

Secrétaire général

CRG1 (2S) Étienne VUILLERMET

Chef du soutien à la recherche

Caroline VERSTAPPEN

Éditrice

Chantal DUKERS

Retrouvez l'IRSEM sur les réseaux sociaux :

@ <https://www.irsem.fr>



@IRSEM1



PRÉSENTATION DE L'IRSEM

Créé en 2009, l'Institut de recherche stratégique de l'École militaire (IRSEM) est un organisme extérieur de la Direction générale des relations internationales et de la stratégie (DGRIS) du ministère des Armées. Composé d'une quarantaine de personnes, civiles et militaires, sa mission principale est de renforcer la recherche française sur les questions de défense et de sécurité.

L'équipe de recherche est répartie en cinq domaines :

- Espace euratlantique - Russie - Moyen-Orient.

- Afrique - Asie.

- Armement et économie de défense, qui s'intéresse aux questions économiques liées à la défense et aux questions stratégiques résultant des développements technologiques.

- Défense et société, qui examine le lien armées-nation, l'attitude de l'opinion publique vis-à-vis des questions de défense, et la sociologie de la violence, de la guerre et des forces armées.

- Pensée stratégique, qui étudie la conduite des conflits armés à tous les niveaux (stratégique, opératif, tactique).

En plus de conduire de la recherche interne (au profit du ministère) et externe (à destination de la communauté scientifique), l'IRSEM favorise l'émergence d'une nouvelle génération de chercheurs (la « relève stratégique ») en encadrant des doctorants dans un séminaire mensuel et en octroyant des allocations doctorales et postdoctorales. Les chercheurs de l'Institut contribuent aussi à l'enseignement militaire supérieur et, au travers de leurs publications, leur participation à des colloques et leur présence dans les médias, au débat public sur les questions de défense et de sécurité.

AVERTISSEMENT : l'IRSEM a vocation à contribuer au débat public sur les questions de défense et de sécurité. Ses publications n'engagent que leurs auteurs et ne constituent en aucune manière une position officielle du ministère des Armées.

BIOGRAPHIE

Raphaëlle Khan est la chercheuse Inde-Asie du Sud à l'IRSEM. Docteur en histoire et relations internationales du King's College à Londres, elle travaille sur la politique étrangère des pays d'Asie du Sud dans une perspective à la fois historique et contemporaine. Parmi ses récentes publications, elle a co-dirigé un ouvrage collectif intitulé *Theorizing Indian Foreign Policy* (Routledge, 2017) et a contribué à un livre à paraître aux éditions Cambridge University Press, *Human Rights, Empires, and their Ends: The New History of Human Rights and Decolonization*. Elle prépare actuellement un ouvrage sur le rôle de l'Inde dans la transformation de l'ordre international au XX^e siècle, notamment à travers la contribution indienne aux débats sur le sens et la pratique de la souveraineté. Ses recherches actuelles portent également sur la politique étrangère de l'Inde comme puissance émergente dans les organisations internationales (notamment aux Nations unies). Elle a un double master en études européennes de la London School of Economics and Political Science et de Sciences Po Paris.

SOMMAIRE

RÉSUMÉ	11
INTRODUCTION	15
I. LA BRI EN ASIE DU SUD : UN PANORAMA CONTRASTÉ D'OPPORTUNITÉS ET DE DÉFIS	19
Différentes histoires, différentes réceptions de la BRI	19
De grands projets au Sri Lanka et au Pakistan	23
Le développement de critiques envers les projets de la BRI	28
II. LES DÉFIS STRATÉGIQUES POSÉS PAR LA BRI DANS LA RÉGION.....	35
Les dimensions multiples et interconnectées de la BRI	35
Les préoccupations stratégiques de la Chine.....	40
L'émergence de l'Inde comme compétiteur stratégique de la Chine dans son voisinage	44
III. NOUVELLES DYNAMIQUES RÉGIONALES ET INFLEXIONS DE LA BRI	53
La relation Inde-Chine : vers un renouveau de la coopération ?	53
La « BRI 2.0 ».....	55
CONCLUSION	59
POUR ALLER PLUS LOIN	61
REMERCIEMENTS.....	63

RÉSUMÉ

L'Inde, le Pakistan et le Sri Lanka sont directement concernés par la route maritime et la ceinture terrestre des « nouvelles routes de la soie » chinoises. Cette étude identifie les nouveaux défis stratégiques et les opportunités auxquels ces trois pays font face avec la *Belt and Road Initiative* (BRI). Comme dans d'autres régions du monde, l'enjeu pour l'Asie du Sud est d'autant plus grand qu'elle est l'un des théâtres où se manifestent clairement les dimensions multiples et interconnectées de la BRI : politique, économique et militaire. La BRI est ainsi devenue un élément incontournable de la réflexion des pays concernés sur leurs politiques étrangères. Dans ce contexte, cette région représente un laboratoire miniature des tensions engendrées par le développement de la BRI. Elle a la particularité de représenter en son sein le clivage de réponses contrastées, positives et critiques, que l'on retrouve au niveau global. En même temps, les évolutions récentes de la BRI et, au-delà, de la relation bilatérale entre les pays impliqués et la Chine, incitent à la prudence quant à une catégorisation trop binaire de ces réponses.

Cette étude reprend et développe la note interne écrite avec Jean-Baptiste Jeangène Vilmer, « Impact de la *Belt and Road Initiative* en Asie du Sud : Sri Lanka, Inde et Pakistan » (IRSEM, janvier 2019).

LA BELT AND ROAD INITIATIVE CHINOISE



INTRODUCTION

Cette étude se concentre sur l'impact de la *Belt and Road Initiative* (BRI) en Asie du Sud, plus particulièrement en Inde, au Pakistan et au Sri Lanka – trois pays centraux dans la reconfiguration géopolitique de l'Asie et de la région de l'océan Indien¹. Si la BRI doit ainsi être étudiée dans ses implications globales, le niveau d'analyse régional reste essentiel. Les régions voisines de la Chine sont en première ligne des changements géopolitiques que cette nouvelle politique chinoise entraîne – que les pays concernés soient partie prenante du projet ou y réagissent. L'Inde, le Pakistan et le Sri Lanka sont d'autant plus directement concernés par la route maritime et la ceinture terrestre des « nouvelles routes de la soie » qu'ils sont stratégiquement situés à l'intersection de ces deux routes. Or, il y a peu d'études de la BRI en Asie du Sud, comparant notamment les attitudes du Pakistan, de l'Inde et du Sri Lanka². La BRI est étudiée dans un cadre souvent plus global, alors que les pays d'Asie du Sud sont souvent étudiés séparément, en partie en raison de leur diversité. Pourtant, si ces pays sont dissemblables à bien des égards et ont chacun

1. Nous nous concentrerons donc sur deux des projets de la BRI en Asie du Sud, qui comprennent le *China-Pakistan Economic Corridor* (CPEC), le corridor économique Bangladesh-Chine-Inde-Myanmar (BCIM), le corridor trans-himalayien, et la coopération chinoise avec le Bangladesh, le Sri Lanka, et les Maldives dans le cadre de la Route maritime de la soie. Voir Antara Ghosal Singh, « China's Vision for the Belt and Road in South Asia », *The Diplomat*, 2 mars 2019.

2. Pour des exceptions récentes, voir le numéro spécial « Where the Belt Meets the Road: Security in a Contested South Asia », *Roundtable in Asia Policy*, 14:2, 2019, p. 1-41 ; Chien-peng Chung, « What are the strategic implications for South Asia of China's Maritime Silk Road initiative », *The Pacific Review*, 31:3, 2018, p. 315-332 ; et Darshana M. Baruah, « India's Answer to the Belt and Road: A Road Map for South Asia », Working Paper, Carnegie Endowment for International Peace, août 2018. L'étude de l'IFRI intitulée *China's Belt & Road and the World: Competing Forms of Globalization* analyse le cas de l'Inde (Alice Ekman (ed.), Françoise Nicolas, Céline Pajon, John Seaman, Isabelle Saint-Mézard, Sophie Boisseau du Rocher, Tatiana Kastouéva-Jean, *China's Belt & Road and the World: Competing Forms of Globalization*, IFRI, avril 2019).

une histoire spécifique avec la Chine, la BRI les place tous dans une position d'engagement envers cette politique³. Qui plus est, le type d'engagement des uns, et les conséquences qui en découlent, ont un impact direct sur l'environnement stratégique des autres. Il est donc important de les étudier dans cette configuration triangulaire.

Avec la BRI, l'Asie du Sud fait face à de nouveaux défis et voit s'ouvrir de nouvelles opportunités. Aujourd'hui, la région dans son ensemble doit répondre aux nouvelles questions stratégiques et économiques posées par la politique de la Chine. Comme en Afrique, l'enjeu pour cette région est d'autant plus grand qu'elle est l'un des théâtres où se manifestent clairement les dimensions multiples et interconnectées de la BRI : politique, économique et militaire. La BRI est devenue un élément incontournable de la réflexion des pays d'Asie du Sud sur leurs politiques étrangères. Dans ce contexte, l'Asie du Sud représente un laboratoire miniature des nombreuses tensions politiques que génère la BRI. Elle a la particularité d'illustrer régionalement le clivage des réponses positives et critiques, voire négatives, que la BRI provoque au niveau global. En même temps, les évolutions récentes de cette politique chinoise et, au-delà, de la relation bilatérale entre les pays concernés et la Chine, incitent à la prudence quant à une catégorisation trop binaire de ces réponses.

Cette étude propose d'analyser la diversité des perspectives de l'Inde, du Pakistan et du Sri Lanka en expliquant comment et pourquoi les attitudes de ces trois pays varient, voire divergent, mais aussi évoluent, et les implications stratégiques de ces attitudes. Elle se fonde sur un corpus d'articles de presse et d'articles académiques, d'études récentes de think tanks ainsi que d'entretiens réalisés lors d'un séjour de terrain en octobre-novembre

3. Pour un état des lieux sur les débats académiques que soulève la BRI et un *background* de cette politique, voir Juliette Genevaz, « Introduction : Réponses aux nouvelles routes de la soie chinoises », *Études internationales*, 49:3, 2018, p. 459-472 ; Jean-Marc F. Blanchard & Colin Flint, « The Geopolitics of China's Maritime Silk Road Initiative », *Geopolitics*, 22:2, 2017, p. 223-245.

2018. Elle donnera d'abord une vue d'ensemble des opportunités et des défis que la BRI représente pour ces pays (première partie). Elle se penchera ensuite sur les enjeux et questions stratégiques que cette initiative pose (deuxième partie), avant de discuter les dernières inflexions et évolutions de la BRI dans la région (troisième partie).

I. LA BRI EN ASIE DU SUD : UN PANORAMA CONTRASTÉ D'OPPORTUNITÉS ET DE DÉFIS

DIFFÉRENTES HISTOIRES, DIFFÉRENTES RÉCEPTIONS DE LA BRI

La diversité des situations économiques et des relations historiques de l'Inde, du Pakistan et du Sri Lanka avec la Chine (allant d'un lien fort pour le Pakistan à une longue rivalité pour l'Inde) explique qu'ils aient accueilli la BRI très différemment.

New Delhi a ouvertement manifesté sa réticence envers l'initiative dès le premier sommet de cette dernière en mai 2017¹, où l'Inde a été le seul pays invité à ne pas envoyer de délégué. Elle n'a pas non plus participé au second sommet d'avril 2019. À New Delhi, la BRI est clairement perçue comme une initiative non seulement économique mais aussi géopolitique². Ainsi, si la première critique à l'égard du projet est que le *China-Pakistan Economic Corridor* (CPEC) passe par le Cachemire pakistanais, une région contestée et revendiquée par l'Inde, compte sans doute plus encore le fait que la BRI rend les pays de son voisinage vulnérables à l'influence chinoise, avec une certaine opacité stratégique quant aux intentions réelles de la Chine. Pour le formuler différemment, l'Inde craint de perdre de l'influence sur un voisinage qu'elle a jusque-là considéré comme son « arrière-cour ». Au-delà, au dernier sommet de l'Organisation de coopération de Shanghai à Bichkek, en juin 2019, le Premier ministre indien Narendra Modi a indirectement rappelé les autres critiques de l'Inde envers la BRI, soulignant que « le respect de la souveraineté, l'intégrité régionale, la bonne gouvernance, la transparence, la fonctionnalité et la fiabilité devraient être la base

1. Voir Ministry of External Affairs, Government of India, « [Official Spokesperson's response to a query on participation of India in OBOR/BRI Forum](#) », 13 mai 2017.

2. Entretien, ancien diplomate, octobre 2018, New Delhi.

des initiatives de connectivité³ ». À cette occasion, l'Inde a été le seul membre présent à ne pas apporter son soutien à la BRI.

Il n'existe peut-être pas de plus grand contraste avec la réponse du Sri Lanka et du Pakistan à cette initiative. Ces derniers ont développé un discours positif qui rappelle un criant besoin d'investissements auquel la BRI semble apporter une réponse partielle. Selon un rapport de la Banque asiatique de développement, le problème est plus large : l'Asie en général aura besoin d'investir à hauteur de 26 trillions de dollars d'ici 2030 pour répondre à son manque d'infrastructures, notamment dans les secteurs des transports et de l'énergie⁴. Ayant subi les dommages économiques et physiques d'une guerre civile de plus d'un quart de siècle (1983-2009), le Sri Lanka a un retard significatif en termes d'infrastructures nécessaires à son développement. Selon l'Asia Economic Institute, les coûts de la guerre ont été estimés à 200 milliards de dollars⁵. Le taux de chômage des jeunes reste en outre élevé – à hauteur de 18,5 % en 2017 pour les personnes entre 15 et 24 ans⁶ – alors que, pour la jeunesse, la fin du conflit avait nourri l'espoir d'un emploi et que le développement est indispensable pour prévenir une nouvelle insurrection⁷. Ainsi, le développement économique est la priorité de la population et du gouvernement, constituant un enjeu à la fois économique et politique.

Le Pakistan se trouve également dans une situation économique difficile. Les indicateurs montrent que le pays décroche depuis 25 ans et traverse actuellement une crise de balance des paiements. Selon un conseiller économique du Premier ministre pakistanais, ses prêts étrangers ont dépassé 90 milliards

3. Traduction de l'auteur. Ministry of External Affairs, Government of India, « [Prime Minister's intervention at the SCO Summit 2019](#) », 14 juin 2019.

4. Mentionné dans Michael Peel et Tom Mitchell, « Asia's \$26tn infrastructure gap threatens growth, ADB warns », *Financial Times*, 28 février 2017.

5. Asia Economic Institute, « [Economic Impacts of Sri Lanka's Civil War](#) », 10 décembre 2015.

6. Sri Lanka's Department of Census and Statistics, « [Sri Lanka Labour Force Survey: Annual report 2017](#) », Ministry of National Policies and Economic Affairs, p. 27.

7. Entretien, directeur d'ONG, octobre 2018, Colombo.

de dollars⁸. Avec le début de la « guerre contre le terrorisme » en 2001, le Pakistan a subi une perte économique de près de 126,8 milliards de dollars⁹ et une forte baisse des investissements directs étrangers¹⁰. Le pays a donc également besoin de financements importants. La Chine est devenue l'un de ses créanciers majeurs. Le Premier ministre pakistanais a annoncé en novembre 2018 que la Chine avait offert à son pays une aide financière. Selon un officiel pakistanais, la Chine aurait accepté de prêter 2,5 milliards de dollars au Pakistan (février 2019)¹¹ – alors que, la même année, les États-Unis ont drastiquement réduit leur aide au pays. En septembre 2019, la Chine a annoncé vouloir investir un milliard de plus dans des projets de développement¹². Dans ce contexte, l'*establishment* pakistanais voit la Chine comme un sauveur¹³.

Ces dernières années, le plus grand projet BRI au Pakistan, le *China-Pakistan Economic Corridor* (CPEC), est devenu un objet de consensus, soutenu par les grands partis politiques. On attend qu'il apporte croissance et développement. Le Pakistan est d'autant plus favorable au CPEC que la relation sino-pakistanaise se développe sur fond de déception et de ressentiment vis-à-vis des États-Unis. Après avoir été l'État en première ligne contre l'URSS puis les talibans pour les États-Unis, le Pakistan se voit désormais en première ligne de la BRI. Il espère que cette position lui sera plus profitable, à la fois économiquement et en termes de réputation – le CPEC devant véhiculer une image positive, celle d'un pays qui connecte et crée plus de positivité dans sa région, pour rompre avec le prisme sécuritaire dans lequel le Pakistan

8. « [Pakistan to get \\$6bn IMF lifeline to ease the economic crisis](#) », BBC, 13 mai 2019.

9. Selon l'Enquête économique du Pakistan (Economic Survey of Pakistan) de 2017-18, citée dans Khalif Mustafa, « [Pakistan sustains \\$126,79b loss in war on terror](#) », *The News International*, 28 avril 2018.

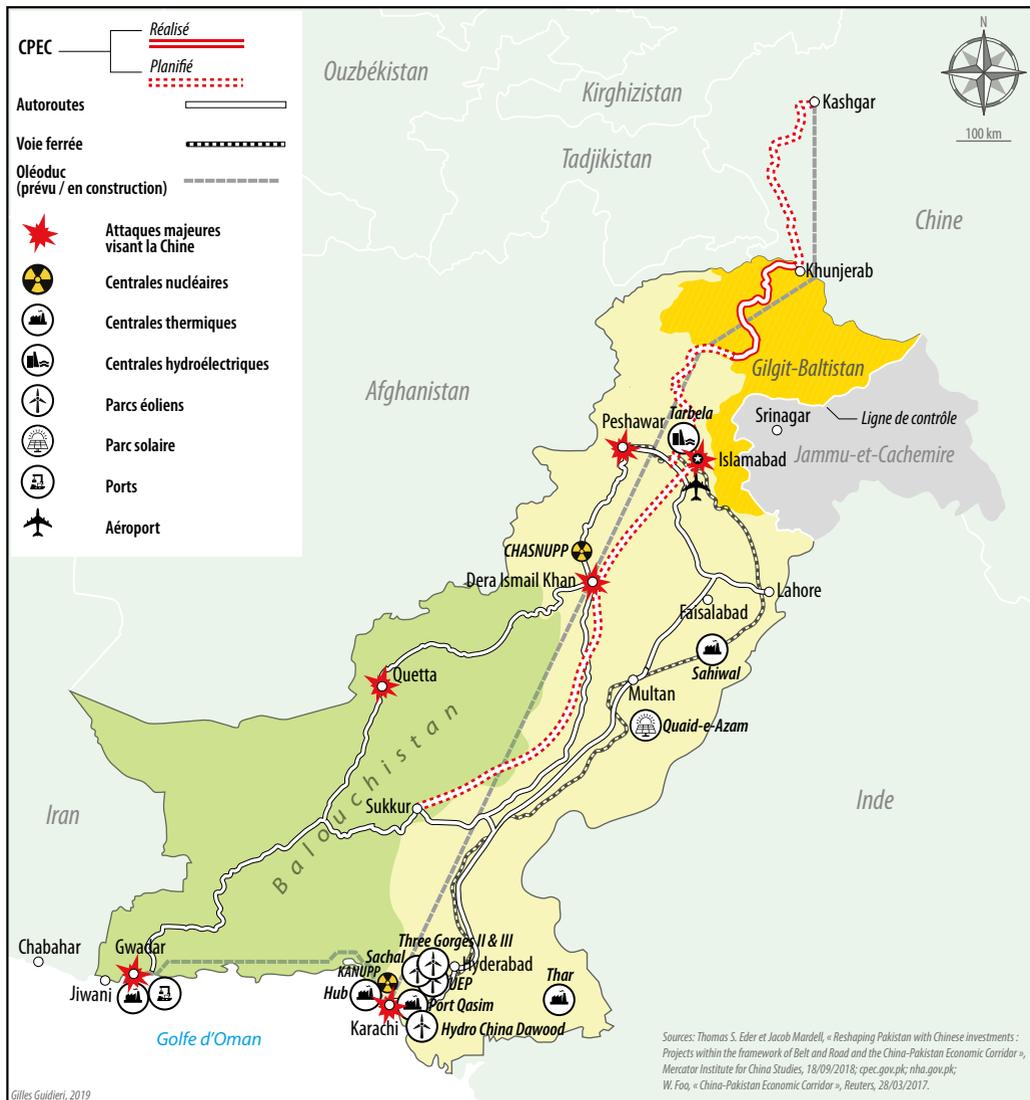
10. Entretien, ancien diplomate, octobre 2018, Islamabad.

11. Voir « [China to provide USD \\$2.5 billion loan to Pakistan to boost foreign cash reserve](#) », *The Economic Times*, 2 février 2019.

12. « [China plans to invest \\$1 bn in Pak development projects](#) », *Livemint*, 8 septembre 2019.

13. Entretien, ancien diplomate, octobre 2018, Islamabad.

LE CORRIDOR ÉCONOMIQUE CHINE-PAKISTAN



semble enfermé dans les perceptions internationales¹⁴. Ainsi, pour l'*establishment*, la BRI serait un moyen de réorienter l'image internationale du pays, et représenterait donc une opportunité tant économique que politique¹⁵. La Chine est aussi perçue comme un partenaire plus fiable que les États-Unis¹⁶. Cette perception divergente est renforcée par l'état des relations militaires avec ces deux pays : les États-Unis ont été une mauvaise expérience pour le Pakistan (l'affaire des F-16)¹⁷, alors que la Chine est aujourd'hui son premier fournisseur d'armes.

Le discours promu par les *think tanks* et les universités proches de l'État pakistanais est positif et sans nuances envers les défis actuels ou à venir du CPEC. Il consiste à souligner que : 1) « CPEC » n'est qu'un nouveau nom pour une ancienne route commerciale de la soie que de nouvelles infrastructures consolident actuellement ; 2) le CPEC est un succès. Avec lui, le Pakistan pourra connecter toute la région : le CPEC réduira le temps de transit pour le commerce mondial ; et 3) le CPEC n'est pas tourné contre un pays en particulier et n'est pas qu'un projet bilatéral. Les autres pays sont les bienvenus pour investir¹⁸.

DE GRANDS PROJETS AU SRI LANKA ET AU PAKISTAN

Les projets phares de la BRI au Sri Lanka et au Pakistan concernent pour le moment en majorité des infrastructures, dont beaucoup sont encore en cours de réalisation.

Au Sri Lanka, les deux grands projets de la BRI sont portuaires. Le premier, le port de Hambantota dans le sud du pays, a été initié en 2002 par l'ancien président Mahinda Rajapaksa

14. Entretien, directeur d'ONG, octobre 2018, Islamabad.

15. C'est aussi sans compter la dimension stratégique du renforcement de la relation sino-pakistanaise plus généralement, qui ne peut être abordée en détail ici.

16. Entretien, ancien diplomate, octobre 2018, Islamabad.

17. Sur ce sujet, voir Sebastien Roblin, « [Pakistan's Long, Controversial Love Affair with the F-16 Fighting Falcon](#) », *The National Interest* (blog), 16 mars 2019.

18. Entretien, responsables de sections de recherche (think tanks), octobre 2018, Islamabad.

(2005-2015), désireux de construire un port dans son district natal. Ce port, finalement financé et construit par la Chine, qui y aurait investi 1,12 milliard de dollars¹⁹, a ouvert en 2010. Du point de vue sri-lankais, Hambantota a l'avantage d'être près des routes maritimes principales, ce qui explique que son objectif affiché soit de concurrencer à terme les ports de Singapour, Fujairah et Salalah. Selon la compagnie d'État chinoise China Merchants Port Holdings Company Limited (CM Port), Hambantota devrait à terme faire du service portuaire et maritime ainsi que de la logistique intégrée, accueillir des industries liées aux activités portuaires, et être un incubateur d'entreprises. Il est aussi prévu qu'il ait des terminaux à conteneurs²⁰. En septembre 2019, le port a signé un accord de coopération avec le port thaïlandais de Ranong pour stimuler le commerce dans la baie du Bengale²¹.

Le second grand projet BRI, le Port City Colombo, est actuellement en construction par la compagnie d'État chinoise China Communications Construction Company Limited. Ce projet est présenté comme devant devenir une « destination résidentielle, commerciale et d'affaires en Asie du Sud²² ». Les terminaux internationaux de conteneurs de Colombo, dans lesquels la Chine aurait investi 500 millions de dollars²³, la centrale électrique de Norocholai, le Colombo Airport Expressway et le Projet de réservoir d'eau Moragahakanda sont déjà achevés²⁴.

Au Pakistan, un *memorandum of understanding* sur le CPEC a été signé avec la Chine en 2013. Ce projet de 62 milliards de dollars sur 30 ans recouvre la plupart des projets de la BRI au Pakistan. Il est l'un des corridors majeurs de la BRI, s'étendant

19. Correspondant spécial Inde, « [India, Japan help revive Colombo terminal project](#) », *Joc.com*, 31 mai 2019.

20. Entretien, représentant commercial, octobre 2018, Hambantota.

21. « [Sri Lanka-Hambantota Por links up with Ranong Port in Thailand](#) », *Colombo Gazette*, 16 septembre 2019.

22. Traduction de l'auteur. Site web du CHEC Port City Colombo (PVT) Ltd. <http://www.portcitycolombo.lk/about/>.

23. Correspondant spécial Inde, « [India, Japan help revive Colombo terminal project](#) », *op. cit.*

24. « [China-Sri Lanka cooperation under BRI brings tangible benefits to both sides: Chinese ambassador](#) », *Xinhua*, 19 novembre 2018.

sur une vaste superficie : 450 km d'est en ouest, et 1 600 km du nord au sud, reliant Kashgar (Xinjiang, Chine) au port de Gwadar (Pakistan)²⁵. Les zones est et ouest ont cependant différents intérêts stratégiques : l'est a des projets plus urbains, tels que des transports en commun, alors que l'ouest voit la construction de gazoducs et la mise en place de fibres optiques reliant la Chine au port de Gwadar, dans la province du Baloutchistan²⁶. Dès 2002, la Chine a été le principal investisseur pour la construction de ce port, qui est devenu le troisième port en eau profonde le plus important du Pakistan²⁷. Le management en avait été initialement confié à Singapour, en 2007, mais ce dernier n'ayant pas investi, la concession a été donnée à la Chine en 2013. COSCO et Sino-Trans y sont actifs. La zone franche, ainsi que le port, sont gérés par la China Overseas Ports Holding Company (COPHC). Gwadar est devenu un projet central du CPEC. Le Gwadar East-Bay Expressway et le Gwadar International Airport sont en construction et une Smart Port City y est prévue.

Du point de vue pakistanais, le développement de Gwadar répond à plusieurs objectifs :

- 1) améliorer la connectivité du territoire (Gwadar est à l'intersection des trois routes qui traversent tous les districts du pays) ;
- 2) alléger la pression sur le port de Karachi ;
- 3) faire de ce port un port de transbordement, utilisé comme transit par des pays étrangers sur le modèle de Singapour ; et
- 4) développer à terme le tourisme côtier.

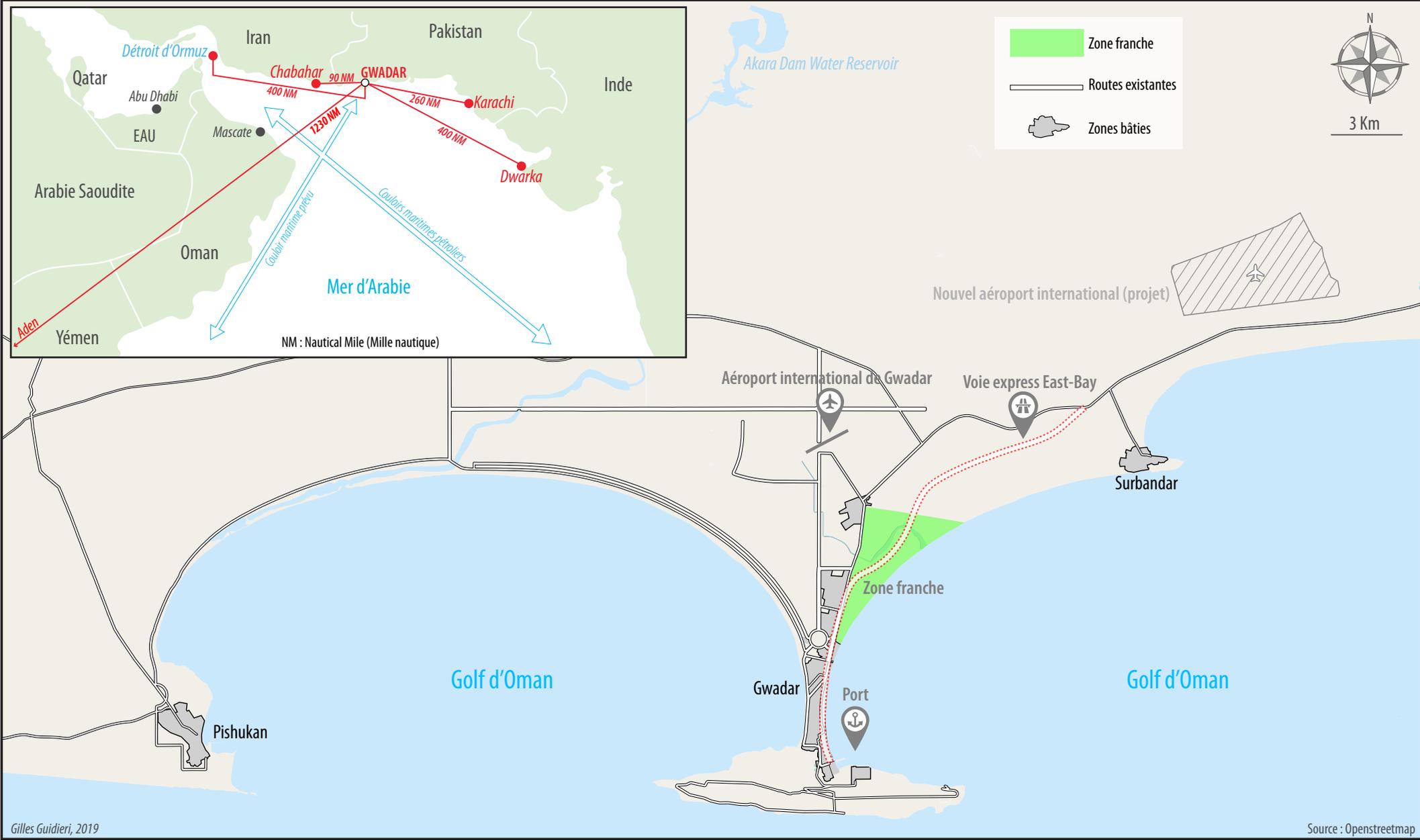
Une université proche du gouvernement estime que, d'ici 15 ans, le transport commercial de Gwadar générera 300 millions

25. Pour un aperçu des projets, voir la carte réalisée par le Mercator Institute for China Studies : https://www.merics.org/sites/default/files/2018-09/UpdateEconomic-Corridor_Web-300ppi.jpg.

26. Entretien, ambassade européenne, octobre 2018, Islamabad.

27. Portia B. Conrad, « China's access to Gwadar Port: Strategic Implications and Options for India », *Maritime Affairs: Journal of the National Maritime Foundation of India*, 13:1, 2017, p. 55-56.

PORT DE GWADAR



de dollars²⁸. Cette projection optimiste présume cependant que le rythme de construction, actuellement très lent, va s'accélérer²⁹.

La visite du Premier ministre Imran Khan en Chine début novembre 2018, puis en avril 2019, s'est soldée par la signature de plusieurs accords de coopération concernant le CPEC.

LE DÉVELOPPEMENT DE CRITIQUES ENVERS LES PROJETS DE LA BRI

Cependant, de nombreuses critiques des projets chinois au Pakistan et au Sri Lanka mettent en avant les problèmes auxquels font face ces projets. Ce sont autant de défis, en partie communs, qui interrogent l'avenir de la BRI dans ces deux pays – et l'avenir politique et économique de ces derniers.

Au Sri Lanka, des sources rapportent que l'influence chinoise s'est développée, notamment par la corruption de l'élite politique et entrepreneuriale afin de remporter des contrats³⁰. La corruption est un problème plus général de la BRI, en partie lié au manque de transparence de ses projets³¹. Mahinda Rajapaksa est soupçonné d'avoir été l'un des principaux agents de Pékin³². Hambantota en reste le symbole, même si ce projet présentait aussi un intérêt personnel pour Rajapaksa, s'agissant de son district natal. De ce point de vue, son retour comme Premier ministre le 26 octobre 2018 – un retour contesté qui a entraîné une crise constitutionnelle dans le pays – a inquiété ceux qui se méfient de l'influence chinoise. C'est notamment le cas à New Delhi. Un jugement de la Cour suprême a cependant amené Rajapaksa à

28. Entretien, universitaire, octobre 2018, Islamabad.

29. Une avancée : en septembre, la Gwadar Development Authority, présidée par le ministre du Baloutchistan, a approuvé le plan directeur de la ville de Gwadar (« City Master Plan ») avec quelques modifications. « [Resolve to complete CPEC projets on time](#) », *Dawn*, 14 septembre 2019.

30. Entretien, ancien officiel, octobre 2018, Colombo.

31. Sur ce sujet, voir l'article de Jonathan Hillman, « [1MDB probe shines uncomfortable light on China's Belt and Road](#) », *Nikkei Asian Review*, 18 janvier 2019.

32. Entretien, ancien officiel, octobre 2018, Colombo.

démissionner à la mi-décembre et le président à rétablir l'ancien Premier ministre à son poste.

Par ailleurs, les projets de la BRI ont la particularité d'être détenus en grande partie par la Chine. Le terminal international de conteneurs de Colombo est détenu à 85 % par la compagnie d'État chinoise CM Port³³. En ce qui concerne Hambantota, ce port reste controversé. En décembre 2017, le gouvernement sri-lankais a cédé le port à Pékin pour un bail de 99 ans afin de rembourser une partie de ses dettes. Dans le cadre d'une *joint-venture*, 70 % du port est chinois et 30 % sri-lankais. Ce partage reflète une division des responsabilités en faveur de la Chine : la Chine contrôle le commerce du port ; le Sri Lanka gère la sécurité (la marine sri-lankaise sécurise le port). Ainsi, Hambantota International Port Group (HIPG), la *joint-venture* entre la Sri Lanka Port Authority (SLPA) et la CM Port qui s'occupe de la partie business, est détenu à 85 % par CM Port. Hambantota International Port Services (HIPS), qui s'occupe de la sûreté et de la sécurité du port, est détenu à 51 % par la SLPA et à 49 % par HIPG.

Cependant, selon des sources sri-lankaises proches de la gestion du port, la SLPA doit apparemment donner son accord pour tout nouveau développement commercial, sur lequel il aurait un droit de veto³⁴. Les autorités sri-lankaises veulent aussi donner l'impression qu'elles gardent un contrôle sur les entrées maritimes du port, empêchant que celui-ci ne devienne trop facilement un point d'appui logistique militaire chinois. Toutefois, un officier d'état-major de la Navy rapporte que les autorités du port ont déjà refusé qu'un bâtiment de guerre sri-lankais vienne à quai dans la darse (probablement en raison de l'occupation de tous les quais par des navires marchands)³⁵.

Autre problème : bien qu'une autoroute reliant Hambantota à Matara soit en cours de construction, le port de Hambantota reste

33. Voir le site web de cette dernière : <http://www.cmport.com.hk/EnTouch/business/Infor.aspx?id=10005376>.

34. Entretien, représentant commercial, octobre 2018, Hambantota.

35. Entretien, officier d'état-major de la Navy, octobre 2018, Hambantota.

non rentable et encore sous-utilisé. Même si, selon HIPG, 300 vaisseaux y auraient fait escale en 2018 pour différents besoins³⁶, en octobre 2018 un tiers seulement du port était aménagé et dédié à l'import-export de véhicules par navires RO-RO³⁷. Une autre partie des quais disponibles accueille des bâtiments de guerre en escale. HIPG recherche de nouveaux investissements pour poursuivre l'aménagement du port et accueillir des porte-conteneurs³⁸. Il est toutefois à noter que le large projet de modernisation des ports que le gouvernement sri-lankais a annoncé fin août 2019 pour transformer le Sri Lanka en hub maritime régional inclut le port de Hambantota³⁹.

Enfin, certains analystes parlent d'un « piège de l'endettement » ou d'une « stratégie du piège de la dette » de la Chine envers le Sri Lanka. Encore une fois, il s'agit d'une critique plus généralement adressée à la Chine au sujet de ses rapports avec les pays vulnérables prenant part à la BRI. Au Sri Lanka, ce risque est exacerbé par des taux d'intérêt élevés qui rendent plus difficile le paiement de la dette. Le taux d'intérêt annuel du prêt chinois au Sri Lanka était de 6,3 % pour le port de Hambantota, soit beaucoup plus élevé que ceux proposés par d'autres organisations comme la Banque mondiale. Toutefois, des recherches académiques récentes nuancent cette crainte en montrant qu'il est difficile de prouver que les banques chinoises auraient tendance à « délibérément sur-prêter ou financer des projets déficitaires pour obtenir à la Chine des avantages stratégiques⁴⁰ ». Dans le cas du Sri Lanka, les prêts de Hambantota ne constitueraient qu'une petite partie de la dette du pays⁴¹.

36. Entretien, représentant commercial, octobre 2018, Hambantota. « [Hambantota International Port Places Sri Lanka on the World Maritime Map with stellar performance in its first year of operation](#) », HIPG, 10 janvier 2019.

37. Entretien, représentant commercial, octobre 2018, Hambantota.

38. Entretien, représentant commercial, octobre 2018, Hambantota.

39. Avec les ports de Colombo et de Trincomalee. « [Sri Lanka begins massive project to develop ports](#) », *Outlook*, 30 août 2019.

40. Traduction de l'auteur. Deborah Brautigam, « [Is China's the World's Loan Shark?](#) », *The New York Times*, 26 avril 2019.

41. Dushni Weerakoon et Sisira Jayasuriya, « [Sri Lanka's debt problem isn't made in China](#) », East Asia Forum, 28 février 2019.

Selon le FMI, en 2016, la dette extérieure (publique et privée) du pays s'élevait à 46,5 milliards de dollars alors que « le solde de la dette du Sri Lanka à la Chine dans son secteur public [...] était estimé à environ 4,6 milliards de dollars fin 2016 (5,8 % du PIB)⁴² ». En outre, la fragilité économique de l'île prend racine dans des problèmes économiques préexistants, notamment une dette de l'État élevée (estimée à environ 83 % du PIB en 2018) antérieure aux projets de la BRI, une politique fiscale non viable, des exportations faibles et une monnaie dévaluée⁴³. Il reste que la BRI renforce au moins un risque d'endettement : comme le note la Banque mondiale, des « emprunts commerciaux récents ont accru le coût et le risque du portfolio » du Sri Lanka⁴⁴. Au-delà, selon les recherches du Centre for Global Development, « le stress lié à un niveau de dette non soutenable et aux taux d'intérêt s'est aggravé dans les pays ayant contracté des emprunts dans les projets de la BRI⁴⁵ ». Enfin, il y a le problème de la dette « cachée », mis en lumière par Carmen Reinhart de l'Université de Harvard : considérant l'opacité des prêts chinois, il se pourrait qu'il y ait plus de prêts que ce qui est officiellement connu des organismes internationaux. Cela voudrait dire que les pays pourraient être plus endettés qu'on ne le pense⁴⁶.

En ce qui concerne le Pakistan, le journal anglophone *Dawn* a commencé à poser des questions et à émettre des doutes sur le CPEC. Dans les milieux d'affaires pakistanais, des voix se sont aussi élevées pour dire que la Chine inondait le marché et n'investissait pas dans les industries au Pakistan, ainsi que pour critiquer l'opacité des conditions des prêts⁴⁷.

42. Traduction de l'auteur. « IMF Country Report No. 18/175 », <https://www.imf.org/~media/Files/Publications/CR/2018/cr18175.ashx>.

43. Entretien, chercheur (think tank), octobre 2018, Colombo.

44. Traduction de l'auteur. « The World Bank in Sri Lanka », site web de la Banque mondiale.

45. Syed Munir Khasru, « [China tries to win over critics of the new Silk Road](#) », World Economic Forum, 29 mai 2019.

46. Weizhen Tan, « [China's loans to other countries are causing 'hidden' debt. That may be a problem](#) », CNBC, 11 juin 2019.

47. Entretien, ancien diplomate, octobre 2018, Islamabad.

Les principales critiques faites à la BRI au Pakistan, soit presque autant de défis à relever, sont multiples :

- Premièrement, le manque de transparence des conditions des prêts chinois. On ne connaît pas les détails des 51 protocoles d'accord de 2015. La direction générale Chine du ministère des Affaires étrangères affirme que seulement 6 % de la dette totale du pays est déteu par la Chine⁴⁸. En décembre 2018, le ministre des Finances pakistanais a annoncé avoir soumis les détails sur l'aide financière chinoise au Pakistan, alors que le pays était en discussion avec le FMI pour un potentiel plan de sauvetage – que le FMI a approuvé début juillet 2019 à hauteur de 6 milliards de dollars.
- Deuxièmement, comme au Sri Lanka, on parle d'un potentiel « piège de l'endettement » quand les prêts devront être remboursés. En mai 2019, le Pakistan a communiqué le montant de sa dette envers la Chine pendant l'exercice financier en cours : selon le ministère des Finances pakistanais, cette dette s'élèverait à 6,5 milliards de dollars, ce qui reviendrait à 75 % du total des prêts étrangers du pays pendant cette période⁴⁹. En plus de la dette contractée envers la Chine, l'État devra, dans le cadre des investissements avec garantie souveraine dans l'énergie, verser 20 % de retour sur investissement (dette souveraine)⁵⁰. Les économistes critiques du CPEC soulignent que ces risques financiers ne sont pas pris au sérieux parce que ceux qui les formulent sont vus comme soutenant un agenda américain⁵¹.
- Troisièmement, se pose le problème de l'iniquité des bénéfices : 80 % des bénéfices économiques iraient à la Chine, qui donne donc pour certains analystes pakistanais l'impression d'exploiter le Pakistan⁵². Les chiffres sont parlants : dans

48. Entretien, officiel, octobre 2018, Islamabad.

49. « [Pakistan has just taken \\$6.5 billion loan from China in April-July: report](#) », *Business Today*, 23 mai 2019.

50. Entretien, directeur d'ONG, octobre 2018, Islamabad.

51. Entretien, directeur d'ONG, octobre 2018, Islamabad.

52. Entretien, analyste, octobre 2018, Islamabad.

le port de Gwadar, c'est à hauteur de 91 % que la COPHC collectera les revenus bruts de l'exploitation des opérations dans les terminaux. Lui reviendront aussi 85 % des revenus bruts de la zone franche⁵³. Enfin, la COPHC contrôlera les opérations du port pendant 40 ans⁵⁴. Il est reproché aussi à Pékin de faire venir des travailleurs chinois et de réserver aux Pakistanais les emplois peu qualifiés. Selon le Centre for Global Development, 89 % des entrepreneurs de la BRI seraient des compagnies chinoises d'État⁵⁵. Selon la Planning Commission du Pakistan, environ 8 000 travailleurs chinois travailleraient sur les projets du CPEC⁵⁶. D'autres estimations donnent le chiffre de 10 000⁵⁷.

- Quatrièmement, des critiques ont souligné l'inégalité territoriale du déploiement des projets qui sont beaucoup plus nombreux à l'est qu'à l'ouest du pays.
- Cinquièmement, se posent les questions de la viabilité à long terme de ces projets, de leur coût environnemental, notamment à cause des projets de production d'énergie au charbon, et du coût culturel du CPEC.

La région du Balouchistan a ses problèmes spécifiques, qui s'ajoutent à ceux mentionnés ci-dessus. Du point de vue de la population locale, la hausse du prix des terrains autour de Gwadar est un défi. D'après un ancien diplomate pakistanais, des entreprises immobilières ont acheté les terrains appartenant aux locaux pour une bouchée de pain (35 roupies le pied carré,

53. « [Pakistan's Gwadar port leased to Chinese company for 40 years](#) », *Indian Express*, 20 avril 2017.

54. Gurmeet Kanwal, « [Pakistan: Between China and the US](#) », *China-US Focus*, 22 août 2018.

55. John Hurley, Scott Morris et Gailyn Portelance, « [Examining the Debt Implications of the Belt and Road Initiative from a Policy Perspective](#) », Policy Paper 121, Centre for Global Development, mars 2018.

56. « [CPEC projects create over 30,000 jobs: Officials](#) », Associated Press of Pakistan Corporation, 6 juin 2017.

57. Helen Blackwell, « [Pakistan refocuses on counter-terrorism to protect Chins's investments](#) », Analyse, IISS, 19 septembre 2019.

soit 2,36 € le m²) et tentent de les revendre aux Chinois pour 14 fois le prix (500 roupies le pied carré, soit 34,32 € le m²), en utilisant des locaux comme intermédiaires. Les terrains autour de Gwadar ont quasiment atteint les prix d'Islamabad et sont devenus inaccessibles à la population locale⁵⁸. Cela n'est pas dans l'intérêt du gouvernement pakistanais, déjà en difficulté au Baloutchistan.

Du point de vue du développement du CPEC, le fait que le port de Gwadar soit sous-utilisé et inachevé constitue un problème majeur. Seuls 3 quais sont réalisés, et le fond doit encore être creusé⁵⁹. Les Chinois reconnaissent que le développement du port « prendra du temps », sans fixer de date (même si sur un panneau présentant le « port achevé » aux visiteurs du chantier c'est l'année 2055 qui est mentionnée). En raison de la construction lente de la zone franche de Gwadar, et donc d'un volume d'import-export trop faible dans le port, COSCO Shipping Lines a mis fin en septembre à ses services de ligne par conteneur entre Karachi et Gwadar⁶⁰.

II. LES DÉFIS STRATÉGIQUES POSÉS PAR LA BRI DANS LA RÉGION

Au-delà de problèmes internes au développement des projets chinois au Pakistan et au Sri Lanka, la mise en place de la BRI cristallise nombre de questions stratégiques pour les pays concernés, leurs voisins et les puissances régionales. En miroir, le développement de la BRI suscite aussi de nouvelles préoccupations stratégiques pour la Chine.

LES DIMENSIONS MULTIPLES ET INTERCONNECTÉES DE LA BRI

Le risque d'un « piège de l'endettement » a une dimension stratégique facile à identifier. L'endettement pourrait contraindre les pays concernés à céder à la Chine ce qu'elle voudra en échange de l'effacement ou de la réduction d'une créance – par exemple, le contrôle d'infrastructures stratégiques. Ce risque s'accroît à mesure que les pays empruntent à la Chine. Or, après les attaques terroristes d'avril 2019 au Sri Lanka, le ministère des Finances sri-lankais a annoncé que le pays espérait obtenir un prêt de presque un milliard de dollars de la Banque asiatique d'investissement pour les infrastructures (BAII) pour les secteurs de l'énergie et des infrastructures routières. Selon les chiffres officiels, le Sri Lanka devrait rembourser 5,9 milliards de dollars d'intérêt sur ses prêts étrangers en 2019, ce qui lui sera difficile¹. Cette même année, le pays prévoit de lever 2,72 milliards de dollars de dette sur les marchés pour rembourser ses prêts². Il aurait besoin de 1 à 2,15 milliards de dollars par an pour honorer ses titres de créances³. Comme souligné plus haut, le Pakistan est également

58. Entretien, ancien diplomate, octobre 2018, Islamabad.

59. Entretien, analyste, octobre 2018, Islamabad.

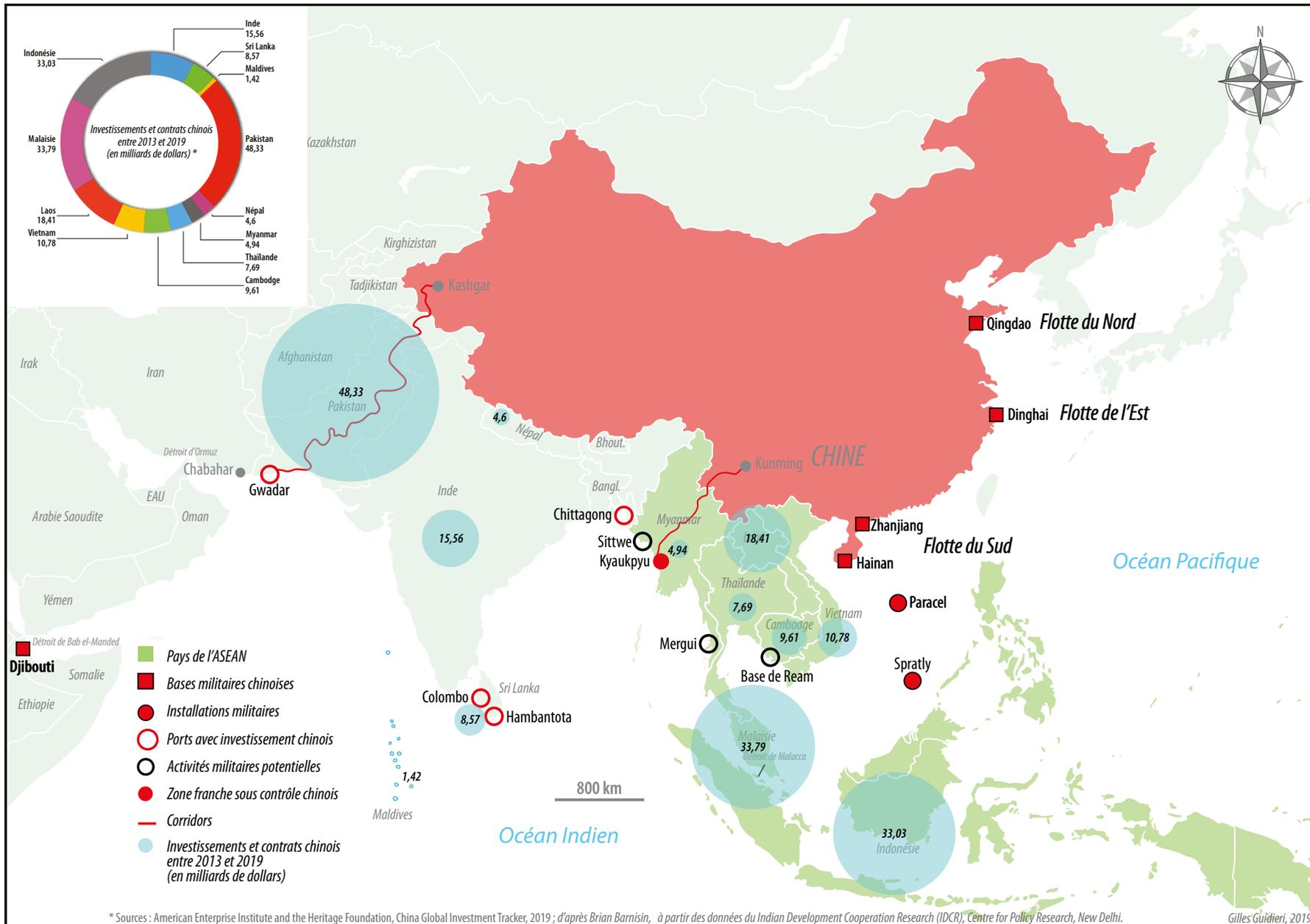
60. Dipanjan Roy Chaudhury, « [China-Pakistan Gwadar Port runs into rough weather](#) », *The Economic Times*, 10 septembre 2019.

1. « Sri Lanka in talks with China for \$ 1 b loan », *Daily FT*, 22 juin 2019.

2. « Sri Lanka plans to raise up to 480 billion rupees (\$2.72 billion) in additional debt this year to finance the government's repayment obligations via local and foreign markets », cité dans « Sri Lanka to raise up to \$2.72 bln to meet debt payments through 2029 », Reuters, 20 juin 2019.

3. *Ibid.*

PRÉSENCE DE LA CHINE EN ASIE



* Sources : American Enterprise Institute and the Heritage Foundation, China Global Investment Tracker, 2019 ; d'après Brian Barnisin, à partir des données du Indian Development Cooperation Research (IDCR), Centre for Policy Research, New Delhi.

fortement endetté, tout comme d'autres pays d'Asie du Sud tels que les Maldives. Cette situation économique crée une vulnérabilité exploitable politiquement.

L'autre problème stratégique majeur de la BRI est le fait que certaines de ses infrastructures portuaires, dont Hambantota et Gwadar, pourraient avoir un double usage civil et militaire, dans la mesure où elles pourraient être à l'avenir converties en bases navales militaires. C'est ce que craignent notamment des analystes indiens⁴. Selon le discours officiel, du côté pakistanais et sri-lankais comme du côté chinois, les intentions chinoises sont strictement commerciales. Le fait que Hambantota et Gwadar sont pour l'instant – et pourraient le rester – de mauvais investissements pourrait toutefois être l'indice d'une intention stratégique. Et cela, d'autant plus facilement que, comme l'a noté l'analyste Charles Edel, ces ports se trouvent stratégiquement situés dans l'océan Indien pour la marine chinoise⁵ (Gwadar est aussi stratégiquement positionné sur la côte de la mer d'Arabie), que ce soit dans l'optique de sécuriser les voies maritimes, de projeter leur puissance, de rendre plus difficile aux États-Unis l'accès à des régions clés, ou de donner à l'Inde l'impression d'être encerclée⁶.

Quoi qu'il en soit, Pékin pourrait conserver des ports comme options militarisables le moment venu, si le contexte régional évoluait. L'ambiguïté créée par cette possibilité pourrait déjà être un objectif en soi. Cette idée semble confortée par un rapport du Pentagone paru cette année, qui avance que la Chine voudrait établir des bases militaires pour sécuriser la BRI⁷. Rappelons aussi que la Chine a établi sa première base militaire à l'étranger

4. Voir par exemple Abhijit Singh, « [Pakistan's Naval Transformation: Dangerous Delusions, Soaring Ambitions](#) », *War on the Rocks*, 7 décembre 2016.

5. Kinling Lo, « [A Chinese flag flies over Sri Lanka as China extends its reach into India's backyard](#) », *South China Morning Post*, 5 janvier 2018.

6. Traduction de l'auteur. Charles Edel, « [Hiding in plain sight: Chinese expansion in Southeast Asia](#) », *War on the Rocks*, 9 mai 2019.

7. Department of Defense, USA, « [Annual Report to Congress: Military and Security Developments Involving the People's Republic of China 2019](#) », Office of the Secretary of Defense, mai 2019.

à Djibouti récemment (en 2017)⁸ et qu'en juillet 2019, le *Wall Street Journal* rapportait qu'elle aurait signé un accord secret avec le Cambodge au printemps afin d'utiliser la base navale de Ream pour une durée de 30 ans⁹.

Ce risque stratégique doit s'appréhender dans le contexte de l'évolution de la politique chinoise dans le domaine militaire. Depuis quelques années, la Chine est entrée dans un processus de modernisation de son armement et de ses forces armées¹⁰. Elle développe une stratégie dans l'océan Indien à dimension militaire. Son *Livre blanc sur la Défense* de 2012 affirme ainsi que l'Armée populaire de libération (APL) a pour mission de protéger les lignes de communication maritimes stratégiques, de protéger les intérêts et droits maritimes de la Chine, et de défendre les intérêts chinois à l'étranger¹¹. En 2015, le Livre blanc *China's Military Strategy* promeut les mêmes idées. Il présente la protection de « la sécurité des intérêts chinois à l'étranger » comme étant l'une des « tâches stratégiques » de l'APL. Il affirme aussi l'ambition de faire de la Chine une puissance maritime. Dans cette perspective, il est prévu que la marine « [construise] une structure de force de combat marine combinée, multifonctionnelle et efficace¹² ». Cette stratégie indique clairement que la Chine entend trouver une nouvelle place et un nouveau rôle dans l'océan Indien, ce qui pose une nouvelle équation stratégique pour les autres puissances régionales, dont l'Inde.

8. Merci à Damien Carrière d'avoir remarqué que c'est aussi le port en face duquel doivent passer les cargaisons chinoises en direction de l'Europe, du moins jusqu'à ce que le passage du Nord-Est soit complètement libre de glaces.

9. Jeremy Page, Gordon Lubold et Rob Taylor, « Deal for naval outpost in Cambodia furthers China's quest for military network », *The Wall Street Journal*, 22 juillet 2019.

10. À propos de cette modernisation, voir Department of Defense, USA, « [Annual Report to Congress: Military and Security Developments Involving the People's Republic of China 2019](#) », *op. cit.*, ainsi que les travaux de Juliette Genevaz.

11. Information Office of the State Council, « [The People's Republic of China, White Paper 2012](#) », avril 2013

12. Traduction de l'auteur : « a combined, multi-functional and efficient marine combat force structure » (« [China's Military Strategy](#) », 2015).

LES PRÉOCCUPATIONS STRATÉGIQUES DE LA CHINE

Bien que la BRI participe globalement à une nouvelle affirmation de la puissance chinoise sur la scène internationale, son développement répond aussi à des objectifs politiques et économiques spécifiques, notamment :

- développer et intégrer la province du Xinjiang en la reliant à un corridor économique qui va jusqu'au port de Gwadar (ce qui sera techniquement difficile) ;
- permettre aux entreprises d'État d'atteindre de nouveaux marchés et de faire des bénéfices ;
- trouver de nouveaux débouchés pour ses surplus de réserve de change et ses excédents de production ;
- sécuriser ses lignes de communication maritimes vitales pour son économie.

Gwadar pourrait aussi fournir une alternative maritime à la Chine en cas de conflit en mer de Chine méridionale. Cependant, la Chine rencontre plusieurs obstacles dans la mise en œuvre concrète de la BRI :

- l'instabilité politique et la violence terroriste ;
- la question de la viabilité des projets et du risque financier lié à l'endettement ;
- et de nouvelles réactions négatives de certains États face à son initiative.

Ces difficultés sont manifestes en Asie du Sud. En effet, la Chine fait face à des problèmes de sécurité qui compromettent le succès de ses projets au Pakistan¹³, notamment dans l'ouest du pays, où ils compliquent le développement de Gwadar, et plus généralement du CPEC. Dans la province du Baloutchistan, où se trouve Gwadar, des mouvements séparatistes s'opposent au CPEC en utilisant la violence (via des attentats). L'Armée de libération du Baloutchistan (ALB) opère dans cette région qui, représentant seulement 5 % de la population, constitue 44 % du

13. Notons également le problème d'instabilité politique et le risque terroriste en Afghanistan, qui veut faire partie de la BRI (il a signé un *memorandum of understanding* sur la BRI en 2018), ainsi que le problème du crime organisé transnational qui affecte les pays partenaires de la BRI.

territoire national. Dans les régions du Khyber Pakhtunkhwa et des *Federally Administered Tribal Areas*, des groupes islamistes attaquent également des travailleurs chinois. La Chine s'inquiète aussi du rôle joué, dans les troubles de la zone frontalière entre l'Afghanistan et le Pakistan, par le Parti islamiste du Turkestan qui lutte pour l'indépendance du Xinjiang¹⁴. Les chiffres officiels et des analyses indiquent que la sécurité du Baloutchistan s'est améliorée¹⁵, même si une étude soutient que les attaques contre les nationaux chinois ou les projets du CPEC ont augmenté depuis 2015¹⁶. Selon certaines estimations, les attentats auraient coûté la vie à 44 ouvriers travaillant sur le corridor sino-pakistanaï, et en auraient blessé plus de 100 entre 2014 et 2016¹⁷. Plus récemment, en août 2018, des travailleurs chinois ont été blessés dans une attaque au Baloutchistan. L'attaque du consulat de Chine à Karachi le 23 novembre 2018 par l'ALB et un attentat à Gwadar en mai 2019 ont fait respectivement 4 et 5 morts.

La question de la sécurité des travailleurs chinois deviendra d'autant plus centrale que leur nombre va croissant. Il y aurait plus de 30 000 nationaux chinois au Pakistan¹⁸, et au moins 71 000 Chinois y auraient séjourné en 2016¹⁹. Pour leur protection, le Pakistan a créé en 2016 une division spéciale de sécurité (Special Security Division) forte de 15 000 hommes²⁰. La même année, la marine a mis en place une unité spéciale, la « Task force 88 », pour protéger le port de

14. Pour une étude sur les risques de sécurité pour les Chinois au Pakistan, voir Jawad Syed, « Terrorising the Belt and Road: A critical analysis of security threats to Chinese nationals and businesses in Pakistan », LUMS Working Paper: CPMI/2017/11/2, Lahore University of Management Sciences, novembre 2017.

15. Entretien, officiel, octobre 2018, Islamabad. Ali Dayan Hasan, « [Balochistan: Caught in the Fragility Trap](#) », United States Institute of Peace, 27 juin 2016.

16. J. Syed, « Terrorising the Belt and Road », *op. cit.*, p. 26.

17. Syed Raza Hassan, « [Attacks have killed 44 Pakistanis working on China corridor since 2014](#) », Reuters, 8 septembre 2016.

18. Selon l'ambassade de Chine à Islamabad. Asad Hashim, « [Pakistan: A slice of China in Islamabad](#) », Al Jazeera, 3 septembre 2017.

19. « [Thousands of Chinese nationals arriving in Pakistan](#) », Reuters, 28 août 2017.

20. AFP, « Pakistan deploys 15,000-strong force for Chinese security », *Dawn*, 25 juin 2017.

Gwadar et les voies maritimes alentour, mais son commandement resterait sans moyens. En tout, environ 50 000 hommes protégeraient le CPEC. De son côté, la Chine utilise des sociétés privées de sécurité pour assurer la sécurité de ses travailleurs au Pakistan. La plupart sont pakistanaises²¹, mais certaines sont constituées de vétérans de l'Armée populaire de libération²². La Chine a également recours aux services d'Erik Prince, le fondateur de Blackwater, qui propose des formations à Pékin pour sécuriser les projets de la BRI à travers la compagnie Frontier Services Group (FSG)²³. L'armée pakistanaise et des Chinois se divisent ainsi le travail : les premiers assurent la sécurité des routes, les seconds celle des projets²⁴. Depuis plusieurs années, la Chine mène aussi des pourparlers avec des leaders séparatistes baloutches pour sécuriser le CPEC²⁵. Au-delà, le succès de Gwadar dépendra de son appropriation locale au Baloutchistan. Avec le PTI (Pakistan Tehreek-e-Insaf) au pouvoir, les chances de faire accepter le projet aux populations indigènes et baloutches sont plus élevées.

À ces problèmes sécuritaires s'ajoutent les questions de plus en plus importantes de la viabilité financière de ces projets et des risques liés à l'endettement. Ce second problème concerne le Pakistan, comme vu précédemment, mais aussi la Chine qui n'a pas intérêt à long terme à accumuler des projets qui ne rapportent pas et dont les prêts ne sont pas remboursés. Or, il n'est pas toujours facile pour

21. Filippo Boni, « Protecting the Belt and Road Initiative: China's Cooperation with Pakistan to Secure CPEC », *Asia Policy*, 26:2, 2019, p. 9. Cet article offre plus largement une vue d'ensemble de la coopération sécuritaire Chine-Pakistan pour protéger le CPEC.

22. La compagnie Huaxin Zhongan Security Services a été établie par des vétérans de l'APL et fournit des escortes maritimes aux vaisseaux commerciaux chinois. Minnie Chan, « Why a private US military firm is of value to China's belt and road mission », *South China Morning Post*, 15 juillet 2018.

23. FSG possède une partie de l'International Security Defense College de Pékin, qui assure des formations en matière de sécurité. Sur ce sujet, voir aussi : « [Erik Prince company to build training centre in China's Xinjiang](#) », Reuters, 31 janvier 2019.

24. Entretien, analyste, octobre 2018, Islamabad.

25. Farhan Bokhari et Kiran Stacey, « [China woos Pakistan militants to secure Belt and Road projects](#) », *Financial Times*, 19 février 2018.

la Chine d'identifier les projets qui seront rentables²⁶. Le Pakistan est considéré comme étant dans une « situation à haut risque politique et économique²⁷ ». Le risque de perte financière qu'une telle situation implique inquiète les investisseurs chinois²⁸. Or, le risque financier que pose la BRI devient de plus en plus important pour la Chine dans un contexte où la dette chinoise augmente, avec, par conséquent, des risques accrus de crise financière et de ralentissement économique²⁹. Les prêts chinois à l'étranger ont ainsi assez fortement baissé en 2018 en partie à cause d'une aversion au risque³⁰. Par ailleurs, les risques de non-viabilité des projets chinois découlent aussi des lourdeurs administratives des pays partenaires. Ainsi, COSCO Shipping Lines a blâmé le mauvais fonctionnement des douanes pakistanaises et des politiques pakistanaises inadéquates, qui expliqueraient en partie sa décision de stopper ses services de ligne par conteneur entre les ports de Karachi et de Gwadar³¹.

Enfin, dernier problème à considérer : depuis l'année dernière, plusieurs États sont devenus plus critiques envers la BRI. Certains ont voulu renégocier ou annuler des projets. Au Sri Lanka, après avoir perdu les élections, Rajapaksa s'est opposé au bail de Hambantota et le gouvernement voudrait renégocier certains projets ; au Pakistan, Imran Khan veut renégocier certains des projets du CPEC³² ; la Sierra Leone a annulé un pro-

26. « [What is China's belt and road initiative?](#) », *The Economist*, 15 mai 2017.

27. Traduction de l'auteur. Global Edge, [Pakistan: Risk Assessment](#).

28. Tereza Kobelkova, « China Balances Uncertain Gains with Potentially Big Payoffs in Belt and Road Initiative », *Asia Pacific Bulletin*, n° 398, 27 septembre 2017, p. 1-2.

29. Gabriel Wildau et Don Wienland, « [China debt load reaches record high as risk to economy mounts](#) », *Financial Times*, 24 avril 2016.

30. Tom Rafferty, cité dans W. Tan, « China's loans to other countries are causing 'hidden' debt. That may be a problem », *op. cit.* Pour en savoir plus sur les raisons pour lesquelles la Chine pourrait se retrouver face à plusieurs nouveaux défis à cause de la BRI, voir Yasheng Huang, « [Can the Belt and Road become a trap for China?](#) », *Project Syndicate*, 22 mai 2019.

31. Dipanjan Roy Chaudhury, « China-Pakistan Gwadar Port runs into rough weather », *The Economic Times*, 10 septembre 2019.

32. Selon le journal pakistanais *Dawn*, le gouvernement pakistanais veut résilier le projet d'une centrale électrique chinoise d'1,6 milliard de dollars. Il a aussi annulé le financement chinois du barrage de Diamer-Basha.

jet d'aéroport ; la Birmanie a aussi renégocié un projet de port en 2018 ; la Malaisie de Mahathir Mohamad a résilié des projets d'infrastructure négociés avec le Premier ministre sortant Najib Razak (tout en revenant en partie sur sa décision en avril 2019). Aux Maldives, où le président pro-chinois Abdullah Yameen a perdu les élections de novembre 2018 contre Ibrahim Mohamed Solih, le nouveau gouvernement a réexaminé des projets signés par son prédécesseur. Selon le ministre des Finances, ils étaient plus coûteux que ce que la Chine avait initialement proposé – ce qui aurait contribué à endetter davantage le pays³³. Dans ce contexte de remise en cause relative, les pays de la région font de la diversification de leur financement une priorité, pour diluer le poids de la Chine et jouer sur les rivalités régionales, notamment avec l'Inde³⁴.

L'ÉMERGENCE DE L'INDE COMME COMPÉTITEUR STRATÉGIQUE DE LA CHINE DANS SON VOISINAGE

L'Inde, quant à elle, s'est positionnée comme compétiteur stratégique de la Chine dans cet espace de voisinage. Aspirant à une position dominante dans la région de l'océan Indien, elle perçoit la BRI comme un moyen pour la Chine d'y augmenter son influence. Cette rivalité, nourrie par l'inquiétude devant une influence chinoise grandissante, pousse le gouvernement de Narendra Modi à conduire une politique régionale plus active dans les domaines économique, politique et militaire. Celle-ci est en grande partie une réponse à l'annonce de la BRI, qui peut être vue comme un marqueur de l'échec de la politique d'engagement indienne menée par les prédécesseurs de Modi³⁵. Ayant compris que la Chine allait jouer un plus grand rôle dans la région de l'océan Indien et qu'elle ne pourrait pas contenir son grand

33. Sanjeev Miglani, « [Maldives says China is building projects at inflated prices](#) », Reuters, 26 novembre 2018.

34. Entretien, ancien diplomate, octobre 2018, New Delhi.

35. Voir Pramit Pal Chaudhuri, « New Delhi at Sea: The China Factor in the Indian Ocean Policy of the Modi and Singh Governments », *Asia Policy*, n° 22, 2016, p. 27.

voisin, l'Inde est cependant plus soucieuse de préserver sa propre sécurité que d'empêcher la présence chinoise dans cet espace³⁶.

Le pays est en train de réorienter sa politique étrangère : New Delhi conçoit désormais l'Indo-Pacifique, et non plus seulement l'océan Indien, comme son espace stratégique et son champ d'action³⁷. Cette réorientation va de pair avec un renforcement des relations avec d'autres puissances régionales, notamment les États-Unis, le Japon, la France et l'Australie. Ainsi, en janvier 2015, l'Inde et les États-Unis de Barack Obama ont publié une vision stratégique conjointe sur l'Asie-Pacifique et la région de l'océan Indien³⁸. Au *Shangri-La Dialogue* de juin 2018, Modi a ensuite présenté la vision indienne de l'Indo-Pacifique – « libre, ouvert et inclusif ». Consciente que, seule, elle ne fait pas le poids, l'Inde répond par le partenariat avec d'autres puissances régionales. Les rapprochements tardent toutefois à se concrétiser.

Au niveau économique, l'Inde essaie de proposer une alternative aux financements et projets de connectivité chinois. Consciente qu'elle ne peut pas rivaliser financièrement avec la Chine, elle propose des prêts bonifiés et des lignes de crédit, et forge des partenariats. Selon son budget 2018-2019, son aide au développement et ses prêts aux pays d'Asie du Sud seront notablement en hausse en 2019-2020 (à hauteur d'environ 915 millions de dollars) – avec une hausse nette pour l'île Maurice et les Maldives³⁹. N'ayant pas les ressources pour faire une BRI alternative, l'Inde s'efforce de créer de nouvelles options pour les pays concernés, poussant ainsi à un rééquilibrage régional.

Au Sri Lanka, l'Inde est en compétition ouverte avec la Chine, comme en témoigne sa négociation actuelle avec le Sri Lanka pour gérer l'aéroport international Mattala Rajapaksa, situé à

36. Entretien, chercheur (think tank), octobre 2018, New Delhi.

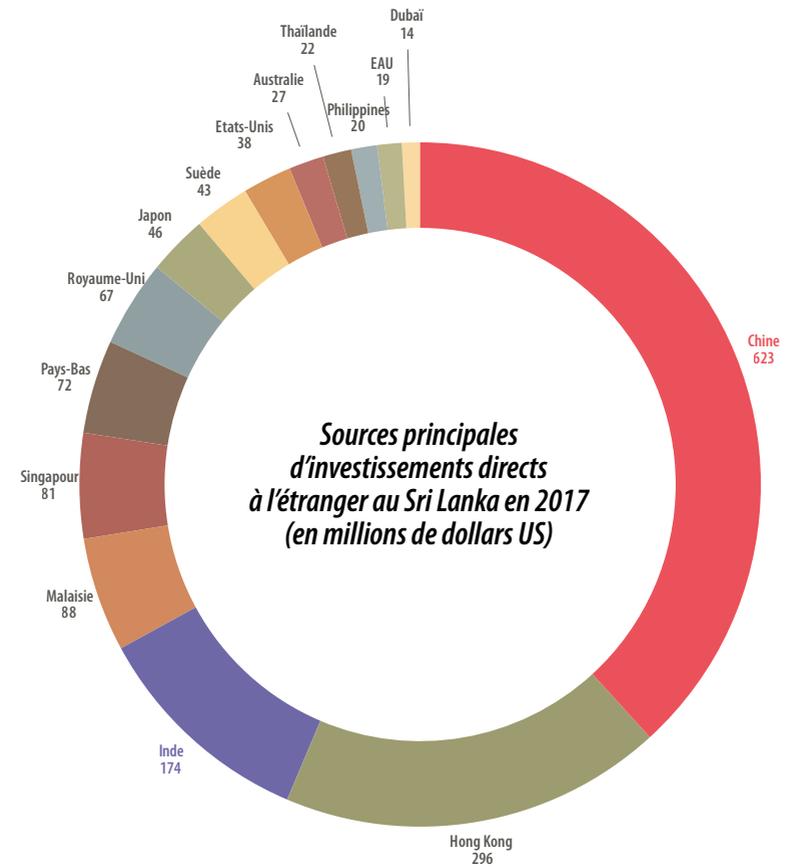
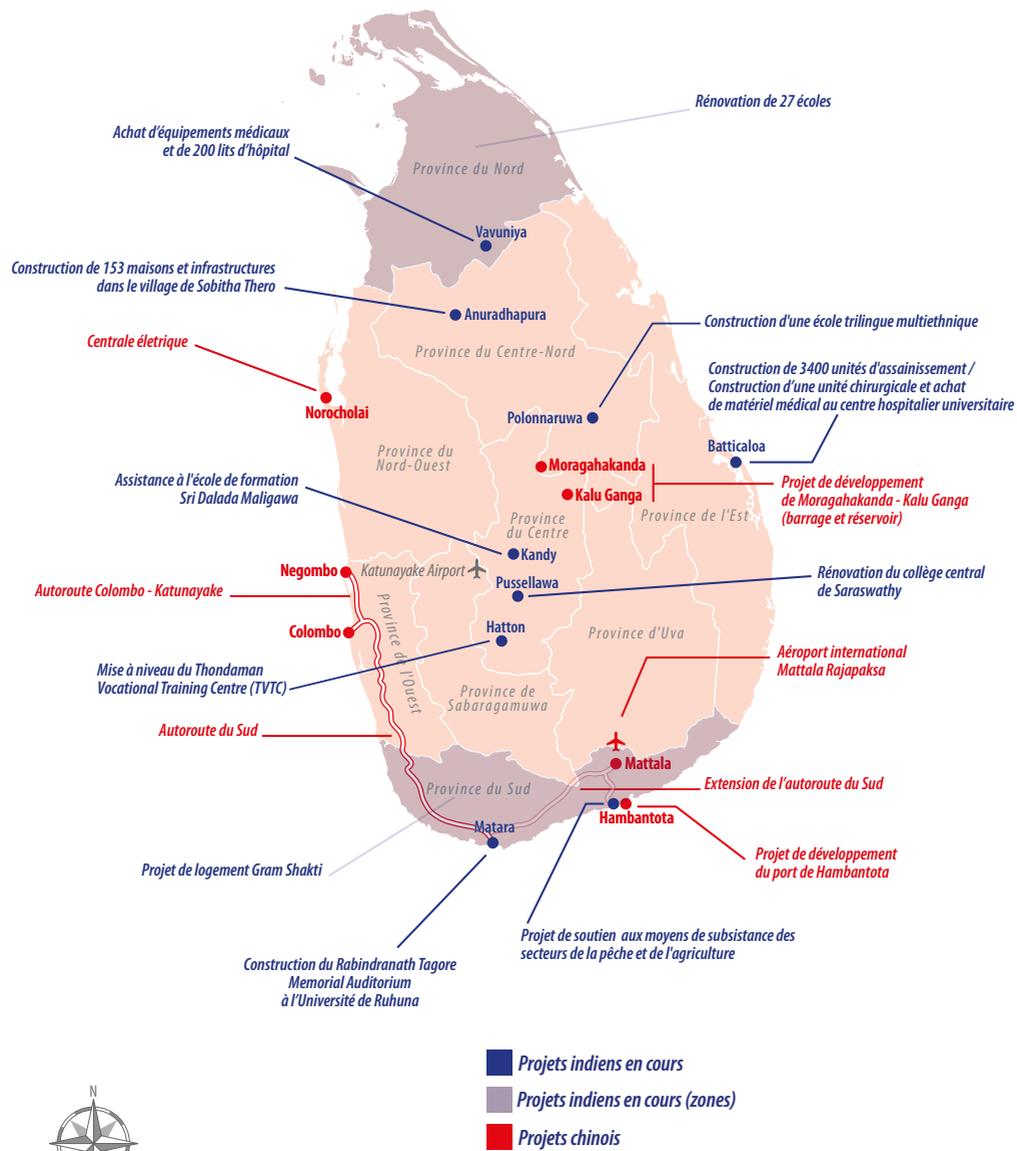
37. Sur cette politique, voir Mélissa Levaillant, « Le facteur chinois dans la définition de la politique indienne en Indo-Pacifique », *Études internationales*, 49:3, 2018, p. 547-567.

38. *U.S.-India Joint Strategic Vision for the Asia-Pacific and Indian Ocean Region*, White House, Office of the Press Secretary, 25 janvier 2015.

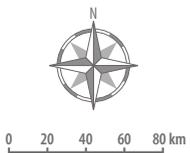
39. Devirupa Mitra, « [Six charts to make sense of India's budget for foreign policy](#) », *The Wire*, 6 juillet 2019.

RIVALITÉS INDE-CHINE AU SRI LANKA

Projets chinois et indiens au Sri Lanka



Source : Rapport annuel 2017, Board of Investment, du Sri Lanka.



40 km du port de Hambantota. À la suite de discussions avec l'Inde en juillet 2018, le Sri Lanka a officialisé l'annonce d'une *joint-venture* entre l'Airport and Aviation Services of Sri Lanka Ltd et la Airports Authority of India, avec 70 % de participation pour l'Inde, en mars 2019⁴⁰. Les intentions de l'Inde au sujet de l'utilisation de cet aéroport encore vide ne sont pas claires. L'Inde tente aussi d'empêcher la Chine de développer des projets au nord de l'île, où il y a une population tamoule, et où New Delhi a investi (notamment dans des projets ferroviaires).

L'Inde et le Japon se sont aussi engagés à développer un terminal du port de Colombo, le East Container Terminal. Le partenariat a été annoncé en mai 2019 et un mémorandum de coopération a été signé pour la construction ; le projet coûterait entre 500 et 700 millions de dollars et serait financé par un prêt à taux bonifié japonais sur 40 ans⁴¹. Selon la Sri Lanka Ports Authority (SLPA), 51 % de la Terminal Operations Company qui gèrera le terminal seront détenus par le Sri Lanka⁴². La SLPA gardera quant à elle la propriété du Terminal⁴³. Selon des journalistes indiens, cet accord « positionne l'Inde et le Japon comme une contre-présence à la Chine au Sri Lanka⁴⁴ ». L'Inde et le Japon ont négocié pour développer un terminal GNL (gaz naturel liquéfié) dans le port de Colombo et une unité flottante de stockage et de regazéification⁴⁵.

40. Voir Ian Marlow et Anusha Ondaatjie, « [Sri Lanka Hopes India Will Take Stake in Airport With No Flights](#) », *Bloomberg*, 6 juillet 2018 ; Abdullah Shahnawaz, « India likely to get 70 percent stake to airlift Mattala », *The Sunday Times* (Sri Lanka), 27 janvier 2019.

41. Selon une source rapportée par Reuters. Shihar Aneez, « [Sri Lanka in talks with India, Japan to build container terminal in Colombo](#) », Reuters, 24 mai 2019 ; Meera Srinivasan, « [Sri Lanka, Japan, India sign deal to develop East Container Terminal at Colombo Port](#) », *The Hindu*, 28 mai 2019.

42. « [Sri Lanka to retain 51 pc stake in new Terminal Operations East Container Terminal: SLPA](#) », *Lanka Business Online*, 27 mai 2017.

43. M. Srinivasan, « Sri Lanka, Japan, India sign deal to develop East Container Terminal at Colombo Port », *op. cit.*

44. Traduction de l'auteur. Indrani Bagchi, « [Eye on China: India, Japan may run Colombo port](#) », *Times of India*, 22 mai 2019.

45. *Ibid.*

Par ailleurs, l'Inde s'intéresse au port de Trincomalee, connu pour être l'un des meilleurs ports naturels en eau profonde au monde. Le Japon et l'Inde planifieraient de développer une zone économique autour de Trincomalee avec l'objectif de moderniser le port. L'Inde a déjà rénové des réservoirs de sa ferme pétrolière⁴⁶.

Au-delà, Modi accorde une attention particulière au voisinage immédiat avec sa politique de *Neighbourhood First* : il se rend fréquemment au Népal, au Bangladesh, au Bhoutan et au Sri Lanka (en 2015, il était le premier chef d'État indien à s'y rendre depuis 28 ans). L'objectif est de montrer que l'Inde ne tient pas ces pays pour acquis. Suivant cette politique, c'est au Sri Lanka et aux Maldives que Modi a fait un arrêt en juin 2019, pour son premier voyage à l'étranger après sa réélection. Selon le secrétaire aux Affaires étrangères indien, Vijay Gokhale, ce choix de pays « souligne l'accent continu mis par le gouvernement sur sa politique de *Neighbourhood First*⁴⁷ ». L'Inde joue aussi la carte du rapprochement civilisationnel bouddhiste pour raccrocher ses voisins à une grande famille indienne, une approche particulièrement promue sous Modi. Elle met en avant des liens culturels, en contraste avec la Chine dont l'approche est plus transactionnelle. Un exemple en est le projet Mausam, lancé en 2014.

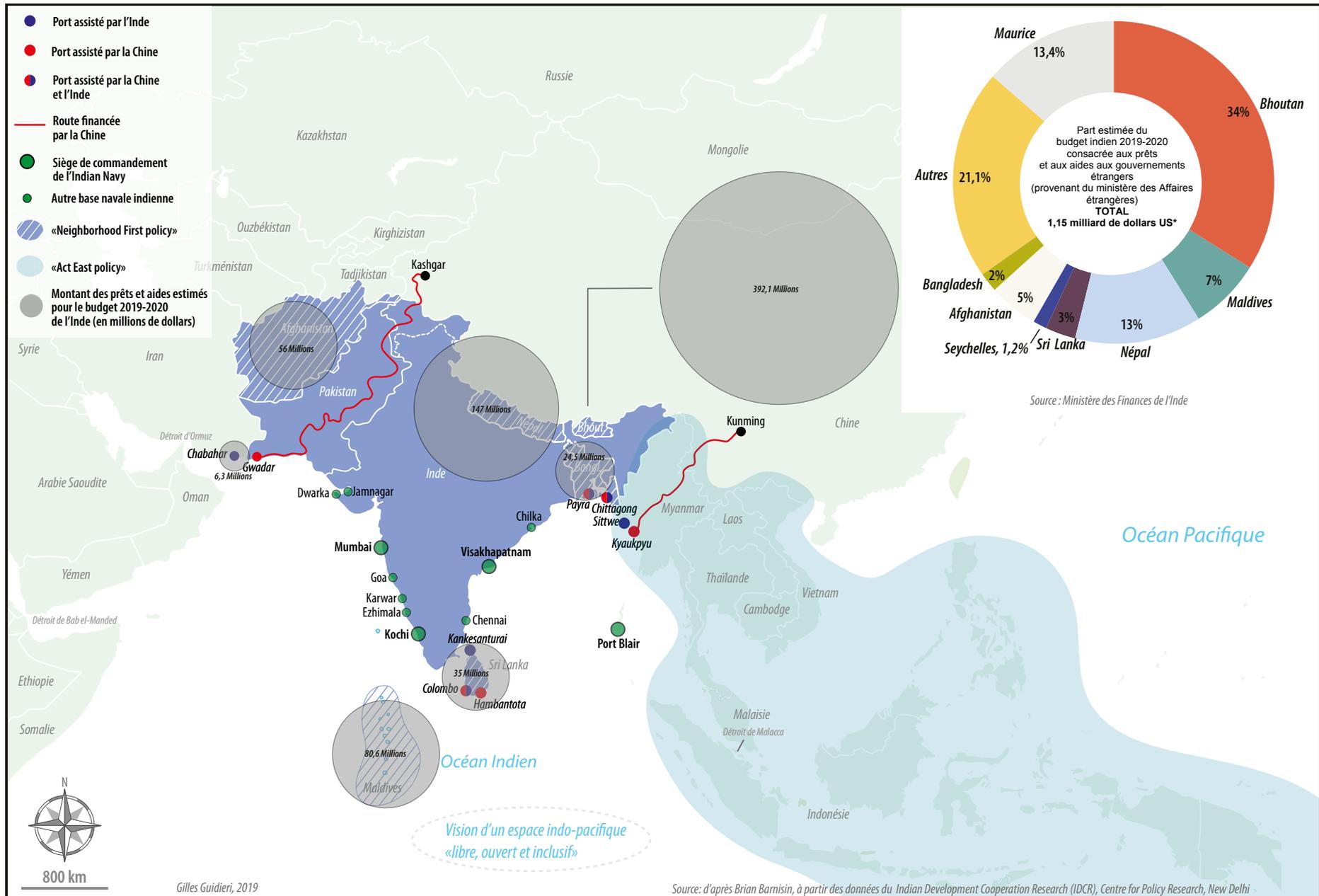
Cependant, si l'Inde a développé avec succès des relations de sécurité avec les États insulaires de l'océan Indien⁴⁸, sa réponse ne constitue pas un contrepoids décisif à l'influence croissante de la Chine dans la région, que ce soit politiquement ou économiquement. Tout d'abord, contrairement à la Chine, l'image de l'Inde souffre encore d'un passif d'ingérence dans son voisinage.

46. Nitin A. Gokhale, « [With India's quiet support, U.S., Japan eye Trincomalee foothold](#) », *Strategic News International*, 24 janvier 2019.

47. Traduction de l'auteur. Cité dans « [Modi woos Sri Lanka, Maldives as India fends off Chinese influence](#) », *Deutsche Welle*, 9 juin 2019.

48. Sur ce sujet, voir David Brewster, « An Indian Ocean dilemma: Sino-Indian rivalry and China's strategic vulnerability in the Indian Ocean », *Journal of the Indian Ocean Region*, 11:1, 2015, p. 48-59 ; Christian Wagner, « India's Bilateral Security Relationship in South Asia », *Strategic Analysis*, 42:1, 2018, p. 15-28.

STRATÉGIE INDIENNE DANS SA RÉGION



Ensuite, à New Delhi, on reconnaît volontiers avoir « deux ou trois générations de retard par rapport à la Chine⁴⁹ ». La plupart du temps, la Chine parvient à saboter les projets indiens parce qu'elle est plus rapide et a les poches plus profondes⁵⁰. L'Inde a non seulement beaucoup moins de moyens financiers que la Chine, mais elle est lente à mettre en place une approche cohérente des projets de connectivité régionaux et à concrétiser ses partenariats⁵¹. D'une manière générale, l'Inde n'a pas les moyens de sa politique et son influence est en train de diminuer dans son voisinage immédiat⁵².

Dans ce contexte, le Sri Lanka est ambivalent entre le besoin du soutien financier et en infrastructures que la BRI lui apporte, et l'inquiétude de la domination chinoise. Il cherche à ne pas sortir perdant de la compétition stratégique croissante que se livrent, sur son sol, l'Inde et la Chine. Important pour les deux pays, percevant la Chine comme un choix économique et l'Inde comme une réalité géographique, le Sri Lanka voudrait contrôler sa dépendance envers la première en la contrebalançant par sa relation avec la seconde. Cependant, d'une part, il y a des risques à jouer l'un contre l'autre et à se retrouver ainsi entre le marteau et l'enclume ; d'autre part, la compétition sino-indienne reste asymétrique – le Sri Lanka sait que l'Inde n'a pas les moyens de contrebalancer la Chine⁵³. Au ministère des Affaires étrangères, on tente d'échapper aux problèmes du sous-continent indien en regardant vers le sud : le Sri Lanka est présenté comme une nation insulaire, un acteur de l'océan Indien, éloigné des problèmes himalayens et voué à avoir de bonnes relations avec tous⁵⁴.

49. Entretien, ancien diplomate, octobre 2018, New Delhi.

50. Même si, selon un rapport du ministère des Affaires étrangères indien, l'Inde fait partie des quatre premiers investisseurs au Sri Lanka.

51. Darshana Baruah, « [India's Answer to the Belt and Road: A Road Map for South Asia](#) », Carnegie India, 21 août 2018.

52. M. Levaillant, « Le facteur chinois dans la définition de la politique indienne en Indo-Pacifique », *op. cit.*, p. 555.

53. Entretien, directeur de think tank, octobre 2018, Colombo.

54. Entretien, officiel, octobre 2018, Colombo.

III. NOUVELLES DYNAMIQUES RÉGIONALES ET INFLEXIONS DE LA BRI

Si les pays d'Asie du Sud se positionnent très différemment vis-à-vis de la BRI, plusieurs dynamiques en développement modifient le cadre dans lequel doivent être pensées ces relations : en particulier, la relation Inde-Chine semble évoluer vers plus de coopération et le projet de la BRI lui-même est en évolution.

LA RELATION INDE-CHINE : VERS UN RENOUVEAU DE LA COOPÉRATION ?

Depuis leur existence comme États modernes, l'Inde et la Chine entretiennent des relations de coopération et de compétition, d'intérêts convergents et de tensions, notamment frontalières. À cet égard, 2017 a été une année particulièrement tendue dans les relations sino-indiennes, en partie en raison de la crise du Doklam. Toutefois, depuis le sommet de Wuhan en avril 2018, le discours indien sur la Chine s'est nuancé, comme l'illustre l'intervention de Modi au *Shangri-La Dialogue* de juin 2018. Il prend notamment certaines distances avec une perspective américaine plus binaire de l'Indo-Pacifique. Ce changement a été jugé conjoncturel par certains analystes – une approche tactique et électoraliste en vue des élections générales du printemps 2019. La dispute frontalière, avec des incidents fréquents sur une large zone (de la taille de l'Italie), est une préoccupation majeure et l'incident de Doklam a laissé des traces. Le sommet de Wuhan a permis de développer la communication stratégique entre les deux pays. L'Inde a formulé ses intérêts de base et ses lignes rouges. De nouveaux mécanismes et de nouvelles mesures de restauration de confiance ont été mis en place.

Au-delà, cette évolution semble s'inscrire dans la trajectoire d'une amélioration des relations sino-indiennes qui s'illustre de plusieurs manières. L'Inde participe à des initiatives qui sont maintenant dans la BRI mais qui lui préexistaient. Les deux pays

coopèrent dans le projet de corridor économique Bangladesh-Chine-Inde-Myanmar (BCIM). L'Inde développe aussi ses relations bilatérales avec la Chine, qui investit de plus en plus sur son territoire. Leur coopération va croissant, par exemple en Afghanistan où, depuis l'an dernier, les deux pays forment conjointement des diplomates afghans. L'Inde est membre fondateur de la BAII¹, où elle est le deuxième plus grand contributeur, et un membre permanent de l'Organisation de coopération de Shanghai depuis 2017. Dans une certaine mesure, la Chine et l'Inde ont ainsi décidé de travailler ensemble pour combler le besoin de financement et de connectivité dans la région. Au-delà, la communauté stratégique indienne aurait commencé à reconsidérer l'attitude indienne envers la BRI. Participant à cette conversation, un analyste reconnu estime que le « dégel » opéré depuis le sommet de Wuhan « offre aux deux pays l'opportunité de raccorder leurs visions de connectivité et d'engager un dialogue avec moins de préjugés dans lequel les intérêts communs peuvent être perçus plus objectivement² ».

De son côté, en mai 2019, la Chine a fait des concessions diplomatiques. Elle a levé ses objections aux Nations unies à l'inscription du chef du groupe terroriste pakistanais Jaish-e-Mohammed sur la liste des terroristes internationaux, et donc à la prise de sanctions – ce que l'Inde demandait depuis longtemps. Sur le long terme, la Chine semble penser que le potentiel des relations sino-indiennes est assez grand pour avoir raison à terme des objections de l'Inde. En août 2018, le ministère adjoint des Affaires étrangères chinois affirmait ainsi que l'Inde était le « partenaire naturel » de la Chine dans la BRI³. Cette attitude

1. La Banque asiatique d'investissement pour les infrastructures a été proposée par la Chine en 2013 et a commencé à fonctionner en 2016.

2. Zorawar Daulet Singh, « Rethinking India's Approach to China's Belt and Road Initiative », LIV:26-27, *Economic & Political Weekly*, 29 juin 2019, p. 10. Sur les débats de la communauté stratégique quant à la réponse à donner à la BRI et ses implications stratégiques, voir Zhu Li, « The Maritime Silk Road and India: The Challenge of Overcoming Cognitive Divergence », *Asia Policy*, n° 22, 2016, p. 22-23.

3. Rapporté par Atul Aneja, « [China ready to wait for India's BRI participation](#) », *The Hindu*, 15 avril 2019.

de la Chine, qui cherche à avoir de bonnes relations avec l'Inde, pourrait en partie s'expliquer par les tensions sino-américaines actuelles⁴. Ces évolutions manifestent également le rôle possible de l'interdépendance économique pour assurer la paix dans la région de l'océan Indien.

LA « BRI 2.0 »

Le second Forum Belt and Road pour la coopération internationale d'avril 2019 marque aussi une transformation notable du discours chinois sur la BRI. La Chine a répondu aux craintes principales soulevées par la BRI, notamment en fournissant une liste de propositions (*deliverables*) qui incluent un cadre de viabilité de la dette (*Debt Sustainability Framework*) permettant d'« améliorer conjointement la capacité de gestion de la dette avec les pays participants à la BRI et promouvoir un financement pérenne ainsi qu'une croissance durable et inclusive⁵ » et des initiatives vertes⁶. Le discours introductif de Xi Jinping a souligné les mêmes idées⁷, et le communiqué final du forum affirme que la coopération au sein de la BRI sera « ouverte, verte et propre... elle adhérera à de hauts standards et poursuivra un développement centré sur les gens et durable⁸ ». Au-delà du désir d'améliorer l'image du projet, cette inflexion peut aussi s'expliquer par la volonté d'assurer

4. Minhaz Merchant, « [China's Charm Offensive with Modi](#) », *The New Indian Express*, 31 mai 2019.

5. Traduction de l'auteur. « [List of Deliverables of the Second Belt and Road Forum for International Cooperation](#) », The Second Belt and Road Forum for International Cooperation, 27 avril 2019.

6. Ravi Bhoothalingam, « [India and China's Belt and Road Initiative: A Turning Point?](#) », *The Wire*, 10 mai 2019.

7. Xi affirme par exemple que « *Building high-quality, sustainable, risk-resistant, reasonably priced, and inclusive infrastructure will help countries to fully utilise their resource endowments* » (cité dans Brenda Goh et Cate Cadell, « [China's Xi says Belt and Road must be green, sustainable](#) », Reuters, 26 avril 2019).

8. Traduction de l'auteur. « [Belt and Road Cooperation: Shaping a Brighter Shared Future](#) », Joint Communiqué of the Leaders' Roundtable of the 2nd Belt and Road Forum for International Cooperation, Pékin, Chine, 27 avril 2019.

que les projets de la BRI soient aussi plus rentables à l'avenir pour les entreprises chinoises.

Le désir de faire évoluer l'initiative vient aussi des pays participants. À cet égard, le Pakistan est un cas intéressant. Selon des officiels pakistanais, lors de sa visite à Pékin en novembre 2018, Imran Khan attendait ainsi de Pékin un certain nombre d'avantages, au-delà de nouveaux prêts⁹ :

- Un transfert de technologie : établir des chaînes de valeur globales pour transférer la technologie chinoise dans les zones économiques spéciales.
- Un meilleur accès au marché chinois grâce à des droits de douane plus favorables aux exportations pakistanaises. Le Pakistan voudrait faire plus d'exportations à valeur ajoutée vers la Chine en rendant le traité de libre-échange plus ambitieux, avec plus de lignes tarifaires incluses. À l'heure actuelle, il existe un fort déséquilibre commercial entre la Chine et le Pakistan. Islamabad pourrait exporter des produits alimentaires transformés et se lier à la chaîne de valeur chinoise.
- Des investissements au-delà des projets d'infrastructures et d'énergie, notamment dans l'industrie et l'agriculture, pour se concentrer sur des projets plus centrés sur la population¹⁰.
- Une augmentation de l'emploi des travailleurs pakistanais dans les projets CPEC. Cette demande s'inscrit dans un contexte où la population active du Pakistan a augmenté au cours des vingt dernières années et où cette population jeune a besoin d'emplois. La Banque asiatique de développement établit un lien direct entre la création d'emplois pour cette population active et la réduction de la pauvreté dans le pays¹¹.

9. Entretien, officiel, octobre 2018, Islamabad.

10. Sur ce point, voir Saeed Shah, « [Pakistan pushes China to realign goals in its Belt-and Road Initiative](#) », *The Wall Street Journal*, 12 septembre 2018.

11. L'âge médian de la population est de 22 ans ; la proportion de la population en âge de travailler a augmenté pour atteindre 61,7 % de la population en 2013. Voir « [Economic Analysis \(Summary\)](#) », Country partnership strategy: Pakistan, 2015-2019, Banque asiatique de développement.

Lors de cette rencontre sino-pakistanaise, la Chine aurait accepté de développer des projets dans la partie ouest du pays – répondant ainsi aux critiques formulées contre la concentration des projets à l'est¹². Lors de la seconde visite officielle de Khan à Pékin, en avril 2019, ce dernier a souligné l'extension du CPEC dans les domaines de l'agriculture, du développement industriel et dans des projets encourageant le développement socio-économique du pays, ce qui correspond à ses demandes et à l'amorce de la seconde phase du CPEC¹³. Au niveau commercial, la seconde phase d'un accord de libre-échange entre la Chine et le Pakistan serait, selon l'ambassadeur de Chine au Pakistan, en cours de finalisation pour octobre 2019, ce qui devrait augmenter l'accès pakistanais au marché chinois¹⁴.

12. « [China-Pakistan sign host of deals under CPEC during PM Imran Khan's visit](#) », *The Economic Times*, 28 avril 2019.

13. Site officiel du ministère des Affaires étrangères, Gouvernement du Pakistan. Voir aussi Sanaullah Khan, « [PM Imran reaches Beijing for second official visit of China](#) », *Dawn*, 25 avril 2019.

14. « China plans to invest \$1 bn in Pak development projects », *Livemint*, 8 septembre 2019.

CONCLUSION

Aujourd'hui, même si la BRI fait face à plusieurs défis, les derniers développements indiquent que la Chine continue à étendre ses capacités économiques et stratégiques à travers l'océan Indien.

Dans le contexte où l'Asie du Sud a un besoin important d'infrastructures, la BRI apparaît comme une opportunité économique pour des pays comme le Sri Lanka et le Pakistan, devenus des points d'ancrage de cette initiative. En tout état de cause, en ce qui concerne le Pakistan, tant que ses difficultés économiques subsisteront et qu'il n'aura pas d'alternative, les relations déjà fortes avec la Chine seront amenées à se renforcer davantage. Le Sri Lanka, lui, comme les autres petits États insulaires de l'océan Indien, continuera à jouer l'équilibre entre l'Inde et la Chine.

De par ses implications stratégiques, la BRI contribue fortement à faire de cet espace le nouveau grand théâtre de la rivalité régionale entre l'Inde et la Chine, qui elle-même façonne la recomposition géopolitique de l'Asie du Sud. Cependant, en réponse à la BRI, les initiatives actuelles de l'Inde, en relation avec d'autres puissances régionales, paraissent encore insuffisantes et fragmentées. Économiquement, elles ne sont pas de vraies alternatives à la BRI pour les pays concernés et, stratégiquement, elles ne semblent pas effectivement contrebalancer l'influence croissante de la Chine. L'Inde et ses partenaires semblent encore loin d'avoir élaboré une solide stratégie opérationnelle.

Cependant, comme cette analyse a essayé de le montrer, les tensions et dilemmes auxquels l'Inde, le Pakistan et le Sri Lanka sont confrontés avec le développement de la BRI sont complexes et ne créent pas deux camps absolument distincts. Au-delà de la construction d'une stratégie indo-pacifique, il sera ainsi autant intéressant de voir à l'avenir comment les dynamiques de coopération entre l'Inde et la Chine, et le phénomène d'interdépendance économique dans la région, transformeront notre compréhension de ce qui se passe en Asie du Sud, en relation avec la BRI.

POUR ALLER PLUS LOIN

- ASCENSÃO Fernando, FAHRIG Lenore, CLEVENGER Anthony P., CORLETT Richard T., JAEGER Jochen A.G., LAURANCE William F. & PEREIRA Henrique M., « Environmental challenges for the Belt and Road Initiative », *Nature Sustainability*, vol. 1, 15 mai 2018, p. 206-209.
- BASRUR Rajesh, KUTTY Sumitha Narayanan (eds.), *India and Japan: Assessing the strategic partnership*, Basingstoke, Hampshire, Palgrave Macmillan, 2018, 124 p.
- BOUNAT Ulrich, « Entre Iran et Pakistan, une région à risque : le Balouchistan », *Asia Focus* #57, Programme Asie, IRIS, janvier 2018, 22 p.
- BREWSTER David, *India's ocean: the story of India's bid for regional leadership*, London/New York, Routledge, 2014, 244 p.
- CHUNG Chien-peng, « What are the strategic implications for South Asia of China's Maritime Silk Road initiative », *The Pacific Review*, 31:3, 2018, p. 315-332.
- CLARKE Michael, SMALL Andrew, PANT Harsh V., PASSI Ritika, PEYROUSE Sébastien, SINGH ROY Meena, KASSENOVA Nargis et YU Hong, « China's Belt and Road Initiative: Views from Along the Silk Road », *Asia Policy*, n° 24, 20 juillet 2017, p. 65-122.
- GRARE Frédéric, *India Turns East: International Engagement and US-China Rivalry*, Oxford, Oxford University Press, 2017, 280 p.
- MOHAN C. Raja, *Samudra Manthan: Sino-Indian Rivalry in the Indo-Pacific*, Washington D.C., Carnegie Endowment for International Peace, 2012, 360 p.
- MUKHERJEE Rohan & YAZAKI Anthony (eds.), *Poised for partnership: deepening India-Japan relations in the Asian century*, New Delhi, Oxford University Press, 2016, 304 p.
- PAJON Céline & SAINT-MÉZARD Isabelle, « The Japan-India economic partnership: A politically driven process », Note de l'IFRI, *Asie Visions*, n° 100, 17 septembre 2018, 35 p.
- PANDA Jagannath P., « The Asia-Africa Growth Corridor: An India-Japan Arch in the Making? », *Focus Asia Perspective & Analysis*, n° 21, Institute for Security and Development Policy, 21 août 2017, 11 p.
- ROY-CHAUDHURY Rahul, « India's Perspective towards China in Their Shared South Asian Neighbourhood: Cooperation versus Competition », *Contemporary Politics*, 24:1, 19 décembre 2017, p. 98-112.
- SCOBELL Andrew, LIN Bonny, SHATZ Howard J., JOHNSON Michael, HANAUER Larry, CHASE Michael S., STUTH CEVALLOS Astrid, RASMUSSEN Ivan W., CHAN Arthur, STRONG Aaron, WARNER Eric & MA Logan, *At the Dawn of Belt and Road: China in the Developing World*, Santa Monica, Rand Corporation, 2018, 360 p.

TKANKACHAN Shahana, « Japan's 'Free and Open Indo-Pacific Strategy': reality before the rhetoric? », *Maritime Affairs: Journal of the National Maritime Foundation of India*, 13:2, 2017, p. 84-91.

REMERCIEMENTS

L'auteur remercie Damien Carrière, Juliette Genevaz, Jean-Vincent Holeindre, Hugo Meijer et Benoît de Tréglodé pour leurs relectures, ainsi que Pascaline Fournier pour son aide lors de la finalisation de cette étude et de sa bibliographie.

LE SRI LANKA, L'INDE ET LE PAKISTAN FACE À LA BELT AND ROAD INITIATIVE CHINOISE

Dr Raphaëlle Khan

L'Inde, le Pakistan et le Sri Lanka sont directement concernés par la route maritime et la ceinture terrestre des « nouvelles routes de la soie » chinoises. Cette étude identifie les nouveaux défis stratégiques et les opportunités auxquels ces trois pays font face avec la Belt and Road Initiative (BRI). Comme dans d'autres régions du monde, l'enjeu pour l'Asie du Sud est d'autant plus grand qu'elle est l'un des théâtres où se manifestent clairement les dimensions multiples et interconnectées de la BRI : politique, économique et militaire. La BRI est ainsi devenue un élément incontournable de la réflexion des pays concernés sur leurs politiques intérieures et étrangères. Dans ce contexte, cette région représente un laboratoire miniature des tensions engendrées par le développement de la BRI. Elle a la particularité de représenter en son sein un clivage de réponses contrastées, positives et critiques, que l'on retrouve au niveau global. En même temps, les évolutions récentes de la BRI et, au-delà, de la relation bilatérale entre les pays impliqués et la Chine, incitent à la prudence quant à une catégorisation trop binaire de ces réponses.