

---

LES NOUVELLES  
ROUTES DE LA  
SOIE CHINOISES :  
QUEL  
POSITIONNEMENT  
POUR LA TUNISIE?

*MEHDI TAJE*

---

OCTOBRE 2018



## Biographie

Mehdi Taje, est diplômé de l'Université Paris 2 Assas, de Paris V René-Descartes et du Collège de Défense de l'OTAN à Rome.

Expert en géopolitique et en méthodologies de la prospective et de l'anticipation, il enseigne ces disciplines au sein d'institutions académiques et militaires tunisiennes et étrangères. Son champ d'expertise se focalise sur la géopolitique du Maghreb, du Sahel africain et du théâtre méditerranéen et moyen-oriental. M. Taje dirige le cabinet de conseil Global Prospect Intelligence spécialisé dans l'analyse géopolitique et prospective et l'évaluation des risques et des opportunités. Il est également expert associé auprès du Centre 4S (Centre des Stratégies pour la Sécurité du Sahel Sahara), de l'ESCA (Institut de Recherche en Géopolitique et en Géoéconomie) à Rabat au Maroc et apporte son expertise auprès de gouvernements de l'espace sahélien. Il est membre du Collège des conseillers internationaux du CF2R (Centre Français de Recherche sur le Renseignement) et du bureau du Cavie Tunisie (Centre Africain de Veille et d'Intelligence Economique). Parallèlement, il a été jusqu'à mars 2012 et durant sept années expert auprès de l'Institut Tunisien des Etudes Stratégiques (ITES, Présidence de la République) et a représenté la Tunisie au sein du comité de pilotage du CEMRES (Centre euro-maghrébin de recherche et d'études stratégiques, Dialogue 5+5 au format défense). De janvier à juin 2010, M. Taje a été chargé des questions africaines et sahéliennes à l'Irsem (Institut de Recherche Stratégique de l'École Militaire de Paris). **D'octobre 2015 à octobre 2017, M. Taje a dirigé le Département Politiques Publiques, Etudes Stratégiques et Prospectives à l'Institut Tunisien des Etudes Stratégiques (ITES), Présidence de la République.**

Il a également apporté son expertise auprès de grands groupes industriels français et tunisiens. M. Taje assure régulièrement des interviews audio et télévisuelle auprès de médias maghrébins et internationaux. Enfin, il est l'auteur d'une monographie sur la géopolitique du théâtre sahélien (NDC Occasional Paper, n°19, décembre 2006), co-auteur des ouvrages « Le Maroc stratégique 2014 : ruptures et permanences d'un royaume en mouvement », « Menaces en Afrique du Nord et au Sahel et sécurité globale de l'Europe » et de nombreux articles balayant de larges champs géographiques (espace sahélien, Maghreb, Afrique, théâtre méditerranéen, terrorisme, Moyen-Orient, sécurité collective, prospective, etc.) au sein de revues françaises, tunisiennes, maghrébines, africaines et américaines. **Il est l'auteur d'un ouvrage inédit portant sur « Les nouvelles routes de la Soie et l'Afrique du Nord : quelles synergies ? ». Le projet chinois, ses ressorts avoués et non avoués, son impact sur l'Afrique, la Méditerranée et l'Europe y sont détaillées enrichies de propositions à l'attention des autorités tunisiennes visant à positionner au mieux de ses intérêts la Tunisie.**

A travers ses travaux sur le Maghreb, le Sahel, l'Afrique, la Méditerranée et le Moyen-Orient, M. Taje aspire à développer une nouvelle analyse de la conflictualité de ces espaces en s'appuyant sur l'approche systémique et géopolitique.

# Sommaire

<b>BIOGRAPHIE .....</b>	<b>1</b>
<b>SOMMAIRE.....</b>	<b>2</b>
INTRODUCTION .....	3
Un monde fragmenté, une nouvelle géopolitique .....	3
La Chine au cœur du monde : une initiative inédite .....	3
Des interrogations, des doutes.....	6
PREMIERE PARTIE.....	8
LES PAYS D'AFRIQUE DU NORD ET LE PROJET BRI .....	8
<i>Une Afrique du Nord fragmentée et non intégrée .....</i>	<i>8</i>
<i>Une Afrique du Nord convoitée et dans le périmètre du projet BRI.....</i>	<i>9</i>
DEUXIEME PARTIE .....	12
LE PROJET BRI : QUEL POSITIONNEMENT POUR LA TUNISIE .....	12
<i>Bilan sommaire de la coopération tuniso-chinoise .....</i>	<i>12</i>
<i>Propositions pour un positionnement de la Tunisie au sein du projet BRI : audace et réalisme .....</i>	<i>17</i>
CONCLUSION .....	22
<b>BIBLIOGRAPHIE .....</b>	<b>24</b>

# « Les nouvelles routes de la Soie chinoises : quel positionnement pour la Tunisie ? »

---

## Introduction

### Un monde fragmenté, une nouvelle géopolitique

Le monde d'aujourd'hui est caractérisé par une nouvelle fluidité bousculant l'ensemble des repères traditionnels. Loin de la fin de l'Histoire prônée par Fukuyama, nous assistons à une accélération de l'histoire. Ce monde en transition est marqué par une instabilité et une imprévisibilité accrues générant des risques de conflits et d'escalade élevés<sup>1</sup>. La mondialisation, de plus en plus contestée, a fait voler en éclat les « amortisseurs de chocs » qui permettaient une certaine régulation du monde. **Nous subissons de plein fouet une évolution stratégique majeure : le dérèglement du système international avec l'apparition d'ordres ou de désordres alternatifs.** Cette nouvelle réalité d'un monde en transition, d'un monde bousculé, brisé, fragmenté, voire semi-chaotique, remet en cause nos grilles d'analyse traditionnelles et génère plus d'incertitude et une multiplication-diversification des menaces et des risques.

Le conflit syrien, la guerre au Yémen, la déstructuration de la Libye, la guerre civile en Ukraine, les événements au Venezuela, la fragmentation du monde arabe (Irak, Syrie, Yémen, Libye, etc.), le ciblage de l'Iran, la poussée de fièvre en mer de Chine méridionale sont révélateurs de l'exacerbation des rivalités entre les puissances occidentales visant à maintenir les Etats-Unis en tant que moteur de la transformation du monde et les forces émergentes œuvrant à l'avènement d'un monde multipolaire (Chine, Russie, Inde, Iran, Brésil, etc.). Les rivalités s'intensifient au fur et à mesure que la concurrence s'aiguise et que les rapports économiques s'inversent : la tendance est à l'érosion du leadership américain et « la bagarre multipolaire » est engagée selon les propres termes d'Hubert Védrine. **Ces pôles de puissance portent chacun une vision du système international qu'ils entendent imposer en fonction de leurs intérêts stratégiques et de leurs propres agendas.** Ils bâtissent des projections géopolitiques d'envergure et des représentations collectives de l'avenir. Ces acteurs revendiquent « leur place au soleil »<sup>2</sup>, terminologie empruntée à la diplomatie de la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle, afin de peser sur la configuration future de l'échiquier planétaire. **Nous assistons à un retour des logiques de puissance** source d'une montée en puissance des incertitudes et des lignes de friction entre ces différents pôles. La partie d'échec est entièrement ouverte et chacun avance ses pions suivant des stratégies complexes visant l'évincement, le containment, l'encercllement et le contre encercllement de l'autre.

### La Chine au cœur du monde : une initiative inédite

Lors du XIX<sup>ème</sup> congrès du PCC, Xi Jinping rompt avec la prudence coutumière chinoise, trace des lignes rouges et fixe une orientation : la Chine doit se hisser au premier rang mondial à l'horizon 2049, année du centenaire de la RPC. Déjà, en 2010, le colonel Liu Mingfu publiait « Le rêve chinois »

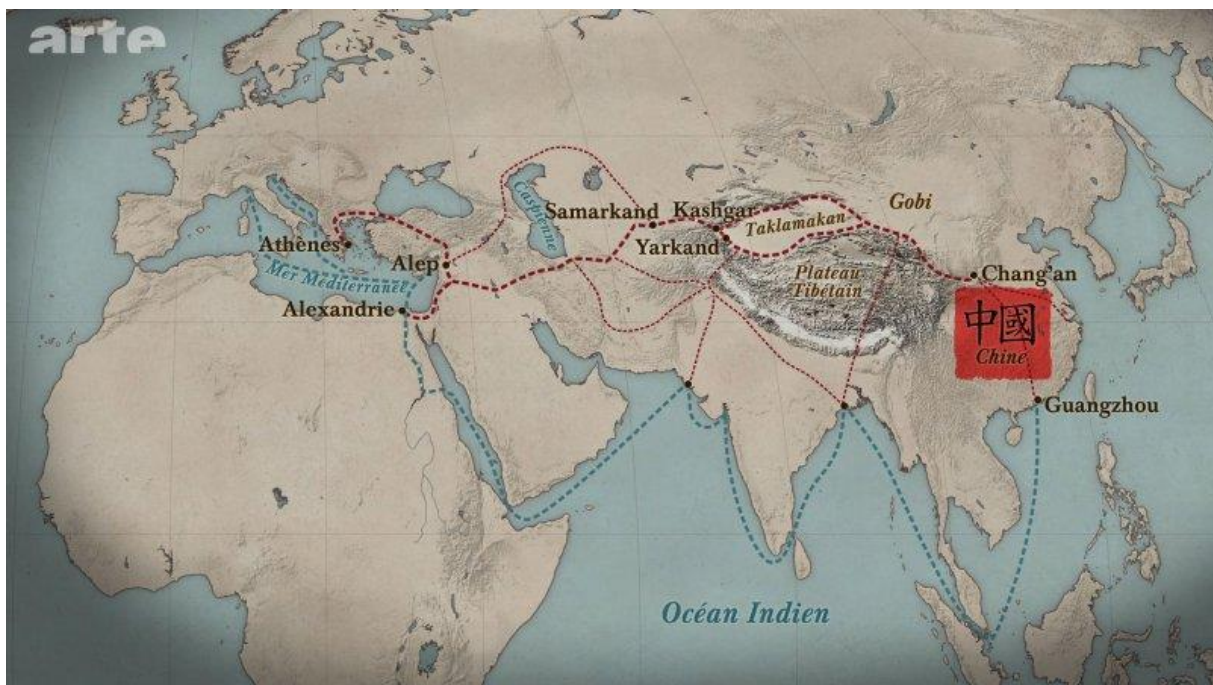
---

<sup>1</sup> Voir : La revue stratégique de défense et de sécurité nationale française rendue publique le 13 octobre 2017 visant à actualiser le Livre Blanc de 2013.

<sup>2</sup> Michel Foucher, « La bataille des cartes : analyse critique des visions du monde », François Bourin Editeur, 2013.

et révélait les dessous de la stratégie intitulée « le marathon de cent ans ». **La Chine, empire du milieu, aspire à renouer avec sa centralité géopolitique. Elle s'en donne les moyens sereinement.** C'est dans ce contexte qu'il convient de replacer le projet des nouvelles routes de la soie (Belt and Road Initiative, BRI) appelé à reconfigurer les équilibres géopolitiques et géoéconomiques à l'échelle planétaire. A l'automne 2013, depuis Astana, le président Xi Jinping lance le projet, ressuscitant les anciennes routes de la soie reliant l'Asie à l'Europe en passant par l'Asie Centrale, le Moyen-Orient et la Méditerranée. **C'est le retour de l'Eurasie, des puissances continentales face aux puissances maritimes.**

Le concept se réfère aux anciennes Routes de la Soie, vieilles de plus de deux millénaires, ayant marqué l'histoire de l'humanité en tant que voie de fécondation mutuelle des civilisations eurasiatiques et africaines, voie de riches échanges commerciaux et de transmission féconde de connaissances et d'avancées technologiques. Cette voie, trait d'union entre l'Orient et l'Occident, a su surmonter les barrières physiques de la géographie entre les trois continents, barrières qui demeurent encore aujourd'hui une donnée fondamentale de la géopolitique de l'« île-monde » au sens d'Halford John Mackinder. Elle a également transcendé les barrières culturelles et identitaires entre les peuples concernés sans pour autant gommer les spécificités identitaires et des minorités. « La réalité de ce vieil axe de communication, ancré dans une géographie singulière, semble de nouveau surgir de l'histoire »<sup>3</sup>. En effet, l'ancienne route de la Soie avait périclité principalement du fait de l'essor de la navigation maritime : la caravelle remplaçait le chameau. Pierre Biarnès répond : « le chameau est bien en train de commencer à prendre sa revanche, même si ce n'est pas exactement de la façon qu'on avait imaginée à Washington »<sup>4</sup>.



5

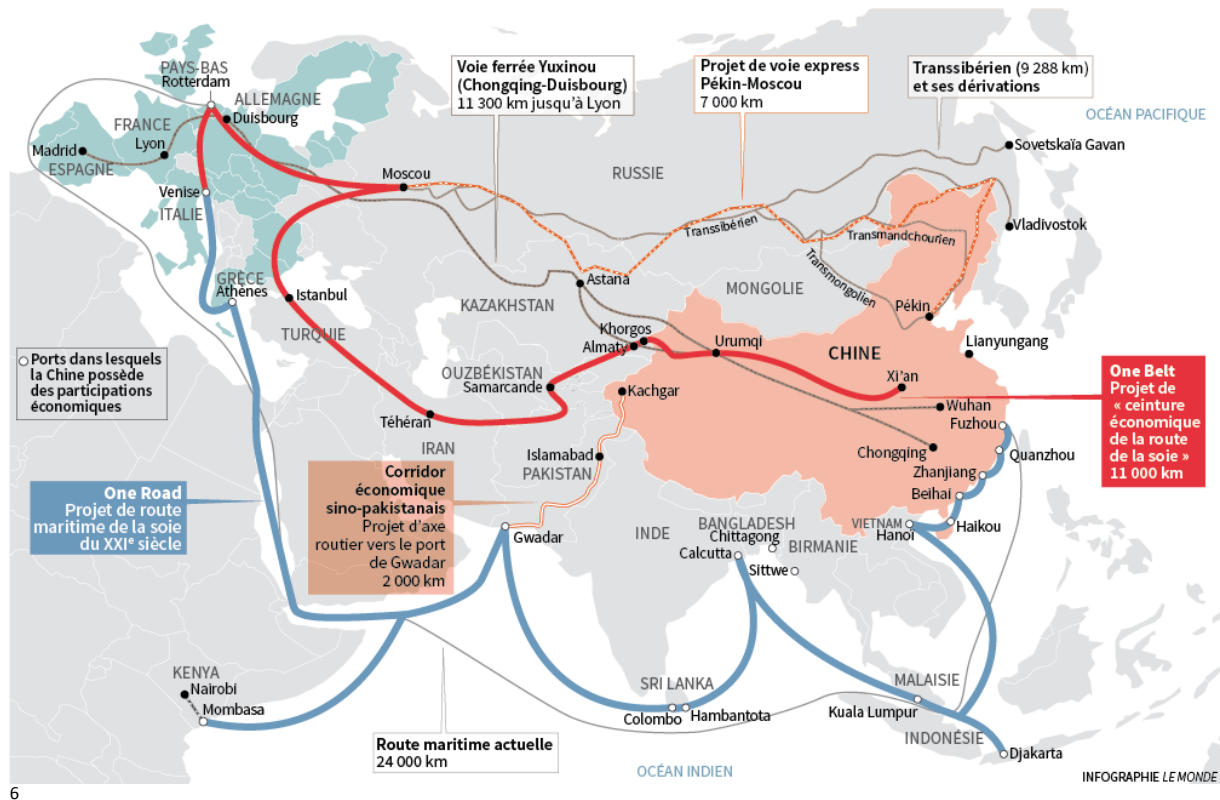
Ainsi, infrastructure stratégique d'envergure, le projet OBOR (One Belt, One Road) renommé les 14 et 15 mai 2017 BRI (Belt and Road Initiative) à l'occasion du premier sommet « Routes de la soie du XXI<sup>ème</sup> siècle », aspire à relier, par des voies routières, ferroviaires, numériques, maritimes, de gazoducs, d'oléoducs, de ports, etc. l'Asie, l'Europe, la Méditerranée et l'Afrique, tout en s'étendant à l'Océanie, à l'Amérique Latine et à l'Arctique. A l'issue du sommet, une déclaration

<sup>3</sup> CLES, « Du chameau au pipeline », Jean-François Fiorina, N°137, 26 juin 2014, p.1.

<sup>4</sup> CLES, « Du chameau au pipeline », Jean-François Fiorina, N°137, 26 juin 2014, p.2.

<sup>5</sup> Illustration ancienne route de la Soie. Source : <http://ddc.arte.tv/karten/664>

commune a été signée par 30 pays et 270 accords de coopération ont été paraphés. Ce projet d'infrastructures pharaoniques évalué à 1000 milliards de dollars implique près de 65 pays regroupant 4,5 milliards d'habitants (70 % de la population mondiale) et représentant environ 55 % du PIB mondial et 75 % des réserves énergétiques de la planète. Il est à l'origine de la création en 2014 de la BAI (Banque Asiatique d'Investissement pour les Infrastructures) dotée de 100 milliards de dollars et comptant 55 pays actionnaires. Suivant le concept chinois de « Hu Lian Hu Tang » (relier des fils de soie et se mettre en mouvement), le paradigme dominant est fondé sur le principe de connectivité. **Deux routes principales structurent le projet** : une route terrestre reliant la Chine à l'Europe en passant par le Kazakhstan, l'Iran, la Turquie, la Russie, etc. et une route maritime passant par l'Océan Indien, la mer Rouge, le canal de Suez pour aboutir en Méditerranée, plus précisément à Venise, point de départ des expéditions de Marco Polo.



Afin de garantir la longévité du projet et de marquer un engagement sans faille, il est inscrit dans les statuts du Parti Communiste Chinois (PCC) par les délégués présents lors du XIX<sup>ème</sup> Congrès tenu du 18 au 24 octobre 2017. Dès lors, il ne s'agit plus simplement d'une initiative du gouvernement chinois ou du président Xi Jinping mais d'une initiative institutionnalisée portée par le parti communiste dans son ensemble : « devenu la volonté du parti, le projet BRI se voit accorder une garantie institutionnelle avec toutes les ressources nécessaires puisqu'il s'inscrit désormais dans ses statuts approuvés par les délégués de ses 89 millions de membres »<sup>7</sup>.

Au regard de ces développements, l'intérêt suscité se comprend aisément par l'envergure inédite du projet, le très long terme dans lequel il s'inscrit et les divers intérêts en jeu. **L'envergure est géographique, économique et financière, technologique, culturelle avec une dimension**

<sup>6</sup> Source Le Monde : [http://abonnes.lemonde.fr/international/article/2017/08/04/les-routes-de-la-soie-horizon-chinois-du-xxie-siecle\\_5168690\\_3210.html](http://abonnes.lemonde.fr/international/article/2017/08/04/les-routes-de-la-soie-horizon-chinois-du-xxie-siecle_5168690_3210.html)

<sup>7</sup> Lettre « la Chine hors les Murs », N°20, 22 novembre 2017.

**géopolitique incontestable, quoique tue ou du moins relativisée par les autorités chinoises. Une dimension géopolitique<sup>8</sup> source d'interrogations pour les uns et d'appréhensions pour les autres.**

Cinq ans après l'annonce de l'initiative, cet intérêt s'est accru au regard de l'élan pris dans sa concrétisation favorisée par le repli des Etats-Unis et la remise en question du multilatéralisme et du libre-échange par le président Trump, symbolisés par le retrait remarqué des Etats-Unis du Traité Transpacifique de Libre-Echange (TPP) fin janvier 2017. La guerre économique amorcée par le président Trump à l'égard de la Chine et les taxes imposées à un certain nombre de produits chinois s'inscrivent dans cette logique.

**Dans ce contexte, l'Initiative « Ceinture et Route » de la Chine est appelée à reconfigurer la géopolitique mondiale, les équilibres de force et ainsi marquer le XXI<sup>ème</sup> siècle.** Les pays d'Afrique du Nord sont concernés à plusieurs titres. En premier lieu parce qu'elle représente, à bien des égards, une opportunité historique ouverte à tous les pays sans exclusive. Dans un second temps, leur appartenance à l'Afrique les positionne non seulement en tant que destinataires mais également en tant que candidats à intégrer les chaînes de valeurs à créer, d'autant plus que le continent recèle un potentiel de développement considérable. Un récent rapport de la Banque Mondiale indique, qu'en 2017, sur les dix pays connaissant les plus forts taux de croissance dans le monde, six sont africains, dont deux occupent les deux premières places de ce classement.<sup>9</sup> Dans le même ordre d'idées, leur situation géographique sur les rivages sud de la Méditerranée les positionne directement au contact de la Route maritime de la Soie vers l'Europe, destination finale de l'initiative avec laquelle ils sont voisins et partenaires historiques.

### **Des interrogations, des doutes.....**

Quelles sont les visions élaborées par les différents pays d'Afrique du Nord ? Comment se positionnent-ils vis-à-vis de ce projet appelé à reconfigurer les équilibres géopolitiques en Méditerranée, au Moyen-Orient et en Afrique du Nord ? Comment positionner au mieux la Tunisie, pays au cœur de la Méditerranée, afin qu'elle tire le meilleur parti de ce projet ? **Le présent document, complémentaire d'une étude globale plus approfondie, a pour objet de proposer des éléments de réponse à ces interrogations.**

**Les postures des différents pays d'Afrique du Nord vis-à-vis de l'Initiative BRI se sont révélées marquées par une forte différenciation, allant de l'adhésion pour le Maroc et l'Égypte, à une certaine frilosité de l'Algérie, partenaire pourtant central de la Chine, en passant par un relatif attentisme de la Tunisie.** Quant à la Libye, en dépit de sa situation chaotique, des accords sur de grands projets chinois en Cyrénaïque sont signalés. L'initiative chinoise, alors qu'elle est favorable à la création de synergies et promeut la coopération régionale, risque néanmoins d'amplifier la concurrence entre les cinq pays, au regard des réalités volatiles et mouvantes de cette région marquée par une exacerbation des rivalités.

**En définitive, le positionnement d'un Etat par rapport au projet BRI est conditionné par ses prédispositions à y adhérer.** Ces prédispositions dépendent étroitement de facteurs géographiques, des orientations nationales en matière économique et de l'existence de relations économiques étroites avec l'Europe et l'Afrique s'appuyant sur de solides infrastructures de transport. Il n'y a pas, a priori, d'autres prérequis politiques que celui de la volonté d'adhérer.

Nous nous sommes efforcés de nous appuyer sur des sources primaires, des documents officiels rendus publics et des publications académiques et scientifiques de *think tanks* de diverses régions du

---

<sup>8</sup> Voir à ce sujet : Tanguy STRUYE DE SWIELANDE, « La Chine et ses objectifs géopolitiques à l'aube de 2049 », Diploweb.com, septembre 2017, consultable au lien suivant : <https://www.diploweb.com/La-Chine-et-ses-objectifs-geopolitiques-a-l-aube-de-2049.html>

<sup>9</sup> Global Economic Prospects 2018. The World Bank.

monde. Les publications des médias sont également incontournables étant donnée l'évolution rapide et continue du projet. Toutefois, nous avons tenu compte, autant que faire se peut, de la différence entre communication, information et désinformation. La prudence a guidé notre recherche. **Celle-ci n'aspire nullement à saisir l'ensemble des contours et ressorts définissant ce projet, trop vaste et en perpétuel mouvement au gré des ajustements opérés par Pékin et des stratégies ou contre-stratégies des acteurs influents de l'échiquier eurasiatique et planétaire.**



## Première Partie

### Les pays d'Afrique du Nord et le projet BRI

**L'Afrique du Nord, espace à la charnière de l'Afrique, de l'Europe, du Moyen-Orient et de l'Asie, occupe une place centrale dans le projet BRI.** Ce théâtre, à la date du mois de juillet 2017, représente un marché non intégré à fort potentiel de développement de 170 millions d'habitants.

Existe-t-il, pour autant, une entité géopolitique nord-africaine ? La réponse à cette interrogation tendrait vers la négative. Dans le cadre d'une mondialisation-régionalisation, certes remise en question mais dessinant les équilibres géoéconomiques à l'échelle planétaire, en dépit de leur proximité aussi bien géographique que culturelle, **les pays d'Afrique du Nord avancent en rang dispersé selon une logique en silos.** Les uns et les autres rivalisent suivant une trajectoire verticale, regardant au nord vers l'UE et au sud vers l'Afrique. L'Egypte penche vers le Moyen-Orient et la vallée du Nil alors que la Libye, la Tunisie, l'Algérie et le Maroc s'inscrivent dans une entité maghrébine (UMA : Union du Maghreb Arabe) paralysée principalement par la rivalité de puissance entre l'Algérie et le Maroc.

#### Une Afrique du Nord fragmentée et non intégrée

En effet, l'enlèvement du projet de Grand Maghreb, entravé par des ambitions géopolitiques inconciliables et des conflits non surmontés, ouvre la voie à d'autres acteurs décidés à peser sur les équilibres stratégiques du théâtre maghrébin : forte présence des Etats-Unis avec des projets empiétant sur le champ d'influence traditionnel des pays européens de l'arc latin ; percée géopolitique de la Chine avec pour objectif de se positionner en acteur significatif en Méditerranée ; et retour affirmé de la Russie. **A terme, une redéfinition de la carte des influences et des ambitions au Maghreb est à prévoir. Nul doute que le projet BRI y contribuera.**

**Le Maghreb se posant en non acteur dans sa propre région** laisse flotter la conviction que les pays concernés se perçoivent comme la périphérie d'un centre qui se situe hors d'eux-mêmes et dont ils attendent la stratégie organisatrice, qu'il s'agisse de l'Europe, des Etats-Unis, de l'Afrique, du monde arabe ou de toute autre entité. **La menace, dans ce contexte, est la dilapidation du Maghreb dans son essence géopolitique,** c'est-à-dire la régression de l'entité politique et historique en simple contiguïté géographique dont la régulation géopolitique est subordonnée à l'initiative des puissances extérieures. **La centralité maghrébine est aujourd'hui menacée.**

Le trait dominant du Maghreb est que, sans être en guerre, il n'est pas en paix. Sur un fond de rivalité stratégique entre l'Algérie et le Maroc, des conflits interétatiques et intra étatiques ainsi que l'impact de l'extrémisme islamique entraînent une militarisation persistante et un état d'alerte antiterroriste permanent. La persistance du conflit saharien, les séquelles de la guerre civile algérienne, les disparités relativement au processus de transition démocratique et les revendications ethniques, créent un climat d'instabilité, sans déterminer à ce jour ni un règlement négocié entre les parties ni un compromis ménagé dans un cadre maghrébin ou arabe. **Travaillé par ces forces centrifuges, cet espace ne parvient pas à trouver son point d'équilibre.**

En effet, les visions des pays maghrébins sont dispersées et marquées par des tensions intérieures, des problèmes de stabilité, de modernité et de voisinage : **ils ne se perçoivent pas à travers un ensemble régional stabilisé et demeurent otages de rivalités et de conflits gelés, larvés ou potentiels non encore surmontés.** Une véritable myopie relativement aux menaces stratégiques globales caractérise les politiques de ces Etats. Prisonniers des schémas du passé, ils ne parviennent pas à s'élever à une vision commune et globale des enjeux sécuritaires. **Chaque pays, en fonction de**

ses intérêts stratégiques, joue son propre jeu : les trajectoires stratégiques ne se complètent pas, elles se croisent, voire se neutralisent.

**Ainsi, s'écartant de toute forme d'intégration économique et stratégique, chacun des cinq pays a rallié ou cherche à rallier un autre ensemble régional africain afin d'en tirer le meilleur parti au détriment du voisin.** L'Égypte et la Libye sont membres du Marché Commun de l'Afrique Australe et Orientale (COMESA), zone de libre-échange créée en 1994 et regroupant 625 millions d'habitants. L'adhésion de la Tunisie a été officialisée le 18 juillet 2018. L'adhésion du Maroc à la Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) créée en 1975, la plus dynamique et intégrée des régions africaines, a été reportée au cours de l'année 2018, dans l'attente des résultats de l'étude d'impact. La Tunisie vise à terme le même statut et obtient, le 20 novembre 2017, le statut de membre observateur au sein de l'organisation ouest-africaine. Le Maroc a signé, en juin 2017, une convention de prise de participation dans la Banque de Développement des États de l'Afrique Centrale BDEAC. Quant à l'Algérie, elle a opté pour un rapprochement avec la Communauté Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale (CEMAC), créée en 1994, à laquelle la relie la nouvelle route transsaharienne Alger-Lagos. **Avec ce projet de route transsaharienne, dont l'achèvement est annoncé au cours de l'année 2018, l'Afrique du Nord se retrouvera dans une position plus confortable et attractive afin d'assurer le relais vers les marchés africains dans l'optique de la BRI et au-delà.**

## Une Afrique du Nord convoitée et dans le périmètre du projet BRI

**A l'instar de leur dimension africaine, les pays d'Afrique du Nord sont également dans le périmètre initial de la BRI en tant que pays méditerranéens et sont particulièrement concernés par l'axe maritime de l'initiative chinoise** dont la destination finale est l'Europe du Sud. En effet, le transport maritime, le raccourcissement des distances, les investissements dans les infrastructures de transport, énergétiques et de télécommunications, la création de forums de coopération sectorielle, la prise de contrôle de ports stratégiques dans le sillage de la logique du collier de perle chinois, etc. caractérisent la stratégie chinoise en Méditerranée. **La diplomatie chinoise segmente la Méditerranée et ne la perçoit pas en un ensemble homogène** : l'Afrique du Nord est intégrée dans le cadre des forums Chine-Afrique (FOCAC) et le China-Arab Cooperation Forum tandis que l'Europe du Sud fait l'objet d'une attention particulière. A ce titre, un mécanisme de coopération implique, prioritairement, six pays : Italie, Grèce, Portugal, Espagne, Chypre et Malte<sup>10</sup>. Via l'organisation de divers forums avec ces pays portant sur l'agriculture, la coopération maritime globale, etc. Pékin pose les jalons indispensables à la matérialisation de la composante maritime de la route de la Soie en Méditerranée.

Comme le souligne Alice Ekman, « **la coopération entre la Chine et ces pays européens, en premier lieu la Grèce, constituerait l'extension européenne de la route maritime selon les officiels chinois. L'objectif, selon le jargon officiel, est de créer un passage économique bleu Chine-Océan Indien-Afrique-Méditerranée** »<sup>11</sup>. Néanmoins, face à la réticence de ces pays, le cadre de coopération demeure informel. En effet, la prise de contrôle de ports stratégiques et l'investissement dans des câbles sous-marins offrent à Pékin un levier militaire via l'accueil de navires de la marine chinoise et des capacités de recueil de renseignement. La capacité pour Pékin d'évacuer, en cas de crise majeure, ses ressortissants est également significativement renforcée. Enfin, la présence accrue de la marine chinoise en Méditerranée permet à la Chine de peser sur les équilibres de force structurant ce théâtre, d'influer sur des crises, à l'instar de la guerre en Syrie, et de potentiellement dissuader toute déstabilisation militaire d'un Etat par des acteurs occidentaux hostiles aux intérêts chinois. « La

<sup>10</sup> Pour aller plus loin, voir : « La Chine en Méditerranée : une présence émergente », Alice Ekman, IFRI-OCP, Notes de l'IFRI, février 2018, p.7.

<sup>11</sup> « La Chine en Méditerranée : une présence émergente », Alice Ekman, IFRI-OCP, Notes de l'IFRI, février 2018, p.10.

Chine apparaît de plus en plus aux yeux de certains pays du bassin méditerranéen comme une source d'opportunité et une puissance alternative aux puissances traditionnellement installées dans la région »<sup>12</sup>. Ainsi, à l'égard des pays méditerranéens les plus vulnérables, Pékin se présente, en mettant en relief les contraintes et les lacunes des cadres de coopération avec l'UE, en alternative via la promotion d'un modèle d'investissement et de développement économique plus attractif et adapté aux intérêts de ces pays.

**Dans le cadre d'un renforcement du trafic commercial entre les deux pôles chinois et européen, finalité du projet BRI, les économies de la rive sud doivent s'insérer dans les chaînes de valeurs chinoises et européennes. Une complémentarité des besoins et des visions rapproche la Chine et les pays d'Afrique du Nord : Pékin aspire à sécuriser ses besoins en pétrole et en gaz tout en conquérant de nouveaux marchés pour résorber sa surproduction tandis que les pays d'Afrique du Nord enregistrent un besoin croissant en infrastructures et en investissements afin de soutenir leur croissance et leur développement économique. En 2016, le marché de la construction et des infrastructures en Afrique du Nord est évalué à 9 milliards de dollars. A titre illustratif, les réformes initiées en Tunisie et en Egypte afin de désenclaver les régions intérieures marginalisées alimentent un besoin croissant en infrastructures, créant ainsi une fenêtre d'opportunités pour Pékin.**

Dans ce contexte, relativement aux infrastructures portuaires jalonnant la rive sud de la Méditerranée, trois projets étaient en compétition au début des années 2000 : celui de Tanger Med au Maroc, celui de Cherchell en Algérie et celui en eaux profondes prévu à Enfidha en Tunisie. Les travaux quant à la réalisation du port de **Cherchell** n'ont pas encore été entamés à la date de la rédaction de cette étude.<sup>13</sup> **Néanmoins, dans le cadre de la vision chinoise pour la Méditerranée et le projet BRI, ce port est appelé à s'ériger en hub majeur de la projection économique chinoise.** Comme le souligne Abigaël Vassalier, « *this is a project worth 3.3 billion dollars whose aim is to build a key distribution centre for the Mediterranean Sea with a capacity of 6.5 million containers and 30 million tons of bulk cargo per year* »<sup>14</sup>. **Début juillet 2018, le ministre des finances algérien, Abderrahmane Raouya, révélait que l'Algérie acceptait un prêt bancaire de 3,3 milliards de dollars auprès de Pékin pour permettre le démarrage des travaux. Ces derniers seront réalisés par la China State Construction Corporation devant livrer la grande mosquée d'Alger à la fin de l'année 2018 et la China Harbour Engineering Company**<sup>15</sup>. Le port en eaux profondes d'Enfidha en Tunisie est encore au stade de projet. Quant au Maroc, proactif, il a précédé l'initiative chinoise. Tanger Med, en activité depuis dix ans, est classé au 16<sup>ème</sup> rang mondial par la CNUCED. Une deuxième tranche, en construction depuis deux ans, triplera sa capacité actuelle qui passera de 3 à 9 millions de conteneurs traités.

**La connectivité est au cœur du projet BRI.** Ainsi, il n'est pas surprenant que les deux pays d'Afrique du Nord ayant formellement adhéré soient les mieux classés suivant deux indicateurs de connectivité, à savoir l'indice de connectivité des transports maritimes réguliers et l'indice de performance logistique.

**L'Indice de connectivité des transports maritimes réguliers (LSCI)** est établi à partir des cinq éléments rendant compte de la mise en service de porte-conteneurs par des compagnies de transport maritime régulier dans les ports d'escale d'un pays. Il s'agit du nombre de navires, de leur

---

<sup>12</sup> « La Chine en Méditerranée : une présence émergente », Alice Ekman, IFRI-OCP, Notes de l'IFRI, février 2018, p.21.

<sup>13</sup> « Algérie : le port de Cherchell attend toujours son premier coup de pioche », Remy Darras, Jeune Afrique, 2 novembre 2017, consultable au lien suivant : <http://www.jeuneafrique.com/mag/485172/economie/algerie-le-port-de-cherchell-attend-toujours-son-premier-coup-de-pioche/>

<sup>14</sup> «China and the Mediterranean : open for business ?», China Analysis, European Council On Foreign Relations, june 2017, p.8.

<sup>15</sup> « Algérie et Maroc, deux visions de l'opportunité asiatique », Julien Clément et El Mehdi Berrada, Jeune Afrique, N°3007, 26 août-1 septembre 2018, p.48.

capacité totale de charge de conteneurs, du nombre de compagnies assurant les services de transport en exploitant leurs propres navires, du nombre de services fournis et de la taille (en EVP) du plus grand navire mis en service.

Le tableau ci-dessous, représentant la variation de l'indice pour les cinq pays d'Afrique du Nord entre 2004 et 2017, est éloquent. Il convient de signaler que la Tunisie est classée en dernière position, derrière l'Algérie et la Libye. La percée du Maroc est significative.

Tableau 1 Indice de connectivité des transports maritimes

Pays de l'Afrique Du Nord	2004	2017	Variation
Maroc	9.4	67.0	+57
Egypte	42.9	54.6	+11.7
Libye	5.3	14.6	+9.3
Algérie	10.0	7.3	-2.7
Tunisie	8.8	6.6	-2.2

Source des données : CNUCED- UNCTADSTAT

[http://unctadstat.unctad.org/wds/TableView/tableView.aspx?ReportId=92&IF\\_Language=fra](http://unctadstat.unctad.org/wds/TableView/tableView.aspx?ReportId=92&IF_Language=fra)

L'indice de performance logistique (LPI) compare quant à lui 160 pays suivant six facteurs : la capacité à suivre et à retrouver les envois ; la compétence et la qualité des services logistiques ; l'efficacité du processus de dédouanement ; la facilité d'obtention de prix compétitifs sur les expéditions ; la fréquence à laquelle les expéditions atteignent leur destinataire dans les délais fixés et la qualité de l'infrastructure commerciale et des transports.

Tableau 2 Indice de Performance Logistique

Pays de l'Afrique Du Nord	2014 max100
Maroc	70
Egypte	66
Algérie	47
Tunisie	41
Libye	38
<b>Moyenne Afrique du nord</b>	<b>52</b>

Source des données : Observatoire de la Compétitivité Durable <https://competitivite.ferdi.fr/indicateurs/indice-de-performance-logistique>

**Au regard de ces éléments, le positionnement d'un Etat à l'égard du projet BRI est conditionné par divers facteurs ou prédispositions.** Ces prédispositions peuvent être résumées en ces termes : une position géographique plus ou moins favorable, la convergence plus ou moins forte entre les orientations nationales en matière économique et les objectifs de l'initiative, l'existence d'une orientation et d'une vision stratégique à l'égard de l'Europe et de l'Afrique s'appuyant sur de solides infrastructures de transport et un degré de connectivité des transports maritimes significatif. Il n'y a pas, à priori, d'autre prérequis politique que celui de la volonté d'adhérer. Compte tenu de l'importance de la dimension géopolitique volontairement éclipsée, une convergence stratégique s'avère importante. L'existence préalable d'une expérience de coopération économique avec la Chine, même étroite, n'est pas déterminante.

## Deuxième Partie

### Le projet BRI : quel positionnement pour la Tunisie ?

Au VIII<sup>ème</sup> siècle avant J-C, Carthage, qui régnait sur la mer Méditerranée, entretenait déjà des relations commerciales avec la Chine. Ainsi, les relations entre la Tunisie et Pékin sont caractérisées par une riche histoire s'inscrivant dans les relations étroites entre le monde arabo-musulman et la Chine lors de l'antique route de la Soie. Dans le cadre de cette partie, il ne s'agit nullement de dresser le bilan exhaustif des relations tuniso-chinoises mais **d'esquisser les contours d'une relation renforcée entre la Tunisie et la Chine et de formuler des orientations stratégiques visant à insérer la Tunisie au sein du projet BRI.**

Aujourd'hui, la transition démocratique tunisienne est à la croisée des chemins. Depuis 7 ans, la Tunisie a marqué une percée décisive matérialisée par l'adoption d'une constitution consensuelle et la tenue d'élections démocratiques avant la fin de l'année 2014. La tenue et le bon déroulement des élections municipales en mai 2018 ont jeté les bases d'une démocratie locale et d'une décentralisation à construire tout en reconfigurant la scène politique nationale. Encore fragiles sur le plan intérieur, ces acquis sont directement menacés par des lignes de fracture et de vulnérabilité conjuguées à un environnement géopolitique en restructuration amplifiant ces vulnérabilités intérieures. **La Tunisie, îlot démocratique, se distingue dans sa région.**

La transition est gravement menacée par une économie fortement fragilisée, générant des troubles sociaux en mesure de déstabiliser le pays et de porter atteinte à son intégrité territoriale. Les lignes de fractures intérieures sont susceptibles d'être exploitées opportunément par des acteurs intérieurs et extérieurs poursuivant des agendas politiques, criminels, mafieux et terroristes aspirant à l'échec de la transition démocratique tunisienne.

### Bilan sommaire de la coopération tuniso-chinoise

**La Tunisie, à la croisée de l'Afrique, de l'Europe et du Moyen-Orient, est idéalement située au cœur de la Méditerranée,** contrôlant le canal de Sicile assurant la transition entre la Méditerranée Occidentale et la Méditerranée Orientale. Par voie de conséquence, elle occupe une position stratégique devant être valorisée dans le cadre d'une profonde restructuration des rapports de force à l'échelle planétaire et régionale.

Plus globalement, dans un monde fragmenté, dérégulé sur le plan stratégique, chaotique, caractérisé par un retour des logiques de puissance générant une forte incertitude et une montée des tensions, y compris dans notre voisinage, la Tunisie est appelée à développer une diplomatie plus audacieuse en mesure de tirer le meilleur parti des reconfigurations en cours, de saisir les opportunités et de contrer les menaces. **Fondée sur le réalisme et le pragmatisme, il s'agira de veiller à la conceptualisation d'une politique étrangère axée sur la défense des intérêts stratégiques nationaux.** Cette diplomatie tunisienne devra favoriser l'anticipation des ruptures et permettre souplesse et agilité face à un contexte en évolution perpétuelle.

Suivant les recommandations de l'étude prospective menée par l'ITES (Institut Tunisien des Etudes Stratégiques), « La Tunisie en 2025 : un Etat émergent, résilient et réconcilié avec lui-même »<sup>16</sup>, **la Tunisie démocratique et moderniste**, ayant le statut de partenaire privilégié avec l'Union Européenne, **devra œuvrer à s'ériger « en plateforme de production et d'innovation, véritable EuromedValley et Nearshore européen des industries et des services à forte valeur ajoutée ».** Cette orientation devra être valorisée auprès de la Chine dans le cadre du projet BRI.

**En matière d'infrastructures et de logistique, les indicateurs clefs, à savoir l'indice de connectivité du transport maritime régulier et l'indice de performance logistique (voir tableaux 1 et 2 plus haut) révèlent une faible connectivité du pays :** « l'infrastructure et les services de base ont historiquement soutenu la croissance de l'économie tunisienne et largement participé à attirer les investisseurs, mais l'impact de leur contribution tend à diminuer. Le pays est confronté à l'accroissement de la pression concurrentielle de pays qui ont largement amélioré leurs réseaux d'infrastructures, tandis que ceux de la Tunisie ont vu leur qualité se détériorer sous le poids des difficultés politiques, économiques et sociales des dernières années.<sup>17</sup> ». Il convient toutefois de noter que le projet du Port en Eaux Profondes (PEP) et d'une zone d'activités économiques et logistiques s'étendant sur 1000 hectares à Enfidha a été récemment réactivé<sup>18</sup>.

**En prenant en compte l'ensemble de ces éléments et la montée en puissance de la Chine à l'échelle mondiale et régionale, la Tunisie devra s'atteler à renforcer ses relations avec l'Asie et plus précisément avec Pékin.** La diplomatie tunisienne devra cultiver la multipolarité et développer une diplomatie économique offensive et agressive en mesure de doper ses échanges économiques tout en captant les investissements dans des conditions politiques et financières avantageuses, sauvegardant sa souveraineté nationale. En effet, en dépit de sa singularité et de sa spécificité dans la région du fait de son engagement sur la voie démocratique, Tunis n'a pas bénéficié d'un statut particulier à la hauteur de l'enjeu historique de la part de l'UE. A ce stade, **le partenariat avec l'UE n'est pas en mesure d'offrir l'élan décisif apte à permettre à la Tunisie d'assurer sa sécurité, de relancer durablement son économie et d'assurer sur le long terme son ancrage démocratique.**

Néanmoins, paradoxalement, en poussant plus en avant son intégration à l'Europe, notamment via une avancée sur le dossier de l'Aleca, la Tunisie renforcera sa marge de manœuvre et son attractivité à l'égard des partenaires clefs asiatiques, notamment la Chine, dans le cadre de relations triangulaires. Avec le déplacement du centre de gravité des rapports de puissance vers l'Asie-Pacifique, **la Tunisie devra penser et conceptualiser une « grande stratégie » à l'égard de cette région, plus particulièrement à l'égard de la Chine.** A cette fin, un Observatoire de l'Asie, impliquant secteur public, opérateurs privés et universitaires devra être institué avec un objectif prioritaire en termes stratégiques : comment se distinguer de nos concurrents et répondre aux intérêts majeurs de la Chine, du Japon et de la Corée du Sud. Cet impératif passe par une étude et une connaissance fine de « cet autre » en s'affranchissant de notre grille de lecture traditionnelle.

**Relativement à la coopération avec la Chine, divers projets sont en cours de réalisation.** A titre non exhaustif, il convient de mentionner : le projet du Groupe Chimique Tunisien (GCT) à Mdhila-Gafsa pour un montant de 360 millions de dinars, un hôpital universitaire à Sfax pour un montant de 120 millions de dinars, la rénovation de la maison des jeunes d'El Menzah 6 pour un montant de 10 millions de dinars, l'éclairage des principaux ports tunisiens via l'énergie solaire, la construction de 5 hôpitaux dans le Nord-Ouest du pays, la construction d'un centre culturel à Ben Arous, la signature,

<sup>16</sup> Cette étude est consultable au lien suivant : <http://www.ites.tn/a-propos/la-tunisie-en-2025/>

<sup>17</sup> L'investissement en faveur de la montée en gamme de la Tunisie dans les chaînes de valeur mondiales-Version préliminaire (novembre 2014)-Division de l'Investissement de l'OCDE

<sup>18</sup> « Grands chantiers: Le projet du port en eau profonde d'Enfidha réactivé », Webmanager center, 28 janvier 2018, <https://www.webmanagercenter.com/2018/01/28/415379/grands-chantiers-le-projet-du-port-en-eau-profonde-denfidha-reactive/>

le 6 février 2018, d'un accord de partenariat pour l'édification d'une Académie Diplomatique<sup>19</sup> avec un don de 72 millions de dinars, etc. Dans le cadre de la coopération sino-arabe, il convient de souligner l'ouverture à l'étranger, en avril 2018, du premier centre chinois BeiDou de navigation par satellite basé à Tunis. Sur le plan de la coopération militaire, Pékin a appuyé la Tunisie dans le cadre de la lutte contre le terrorisme islamiste, préoccupation commune.

La 5<sup>ème</sup> édition du Forum « Tunisie-Chine : un partenariat pour l'avenir », organisée par l'Institut Arabe des Chefs d'Entreprises (IACE) à Tunis le 7 juillet 2017, a été consacrée à identifier des pistes de collaboration visant à renforcer les relations entre la Tunisie et la Chine. Le portail chinois du projet BRI s'en est fait l'écho sous le titre « la Tunisie peut trouver sa place sur la Ceinture et la Route »<sup>20</sup>. A cette occasion, trois conventions englobant une enveloppe de plus de 1.200 millions de dinars ont été signées, respectivement entre l'ICBC (Industrial and Commercial Bank of China) et le Groupe LOUKIL, l'ICBC et AMEN BANK et HUWAEI et SIAME (Société Industrielle d'Appareillage et de Matériels Electriques).

Toujours en juillet 2017, le ministre tunisien des Affaires étrangères a effectué une visite officielle en Chine au cours de laquelle il a renouvelé l'appui de la Tunisie au projet BRI tout en assurant la participation tunisienne aux projets s'inscrivant dans cette initiative<sup>21</sup>. Lors de la réunion de la 9<sup>ème</sup> commission mixte tuniso-chinoise tenue à Tunis en février 2018, plusieurs accords dans les domaines du tourisme et de l'investissement dans les infrastructures et sur la création de l'Académie Diplomatique mentionnée plus haut ont été signés. L'objectif de 30.000 touristes chinois visitant la Tunisie au cours de l'année 2018 a été fixé. Une coopération est également évoquée dans le cadre des NTIC. Au début du mois de février 2018, une délégation d'hommes d'affaires chinois s'est montrée intéressée par des projets d'investissement en Tunisie et a effectué une visite sur le site du pôle économique de Zarzis s'étendant sur une superficie de 1000 hectares<sup>22</sup>. Pourtant, en dépit d'une hausse des IDE chinois enregistrés par l'Agence de Promotion de l'Investissement Extérieur tunisienne qui ont crû de 57% entre 2015 et 2016 pour atteindre 2,2 milliards de dinars (762,5 millions d'euros), la part chinoise au sein du total des IDE n'en demeure pas moins marginale en comparaison avec d'autres pays. Enfin, la Tunisie connaît un déficit commercial historique vis-à-vis de la Chine représentant, en 2017, 27,5% du déficit global du pays, soit une hausse de 15,8% par rapport à l'année 2016. La Tunisie importe principalement des biens d'équipement, dont 80% ont un contenu technologique moyen ou élevé<sup>23</sup>. Elle exporte des produits Medium-Tech et Resource Based.

**Par ailleurs, selon PK Semler, un véritable grand jeu est en cours pour une prise de contrôle du port de Bizerte jugé hautement stratégique car idéalement situé au cœur de la Méditerranée, le long d'un câble stratégique sous-marin de fibre optique reliant les Etats-Unis, l'Europe, le Moyen-Orient et l'Asie.** Dans le sillage de Djibouti, du Pirée et d'autres ports, il acquiert ainsi pour Pékin une centralité militaire, économique et stratégique quant au contrôle des flux de données transitant vers l'Asie. Dans ce contexte, Bizerte est convoité par Pékin et Washington, tous deux aspirant à s'y positionner afin d'en assurer le développement et la modernisation. Capitol Intelligence aurait eu accès à une lettre d'intention formulée par Yuanda Commercial Financial Investment Group formulant une offre chinoise visant à ériger Bizerte aux standards de port de troisième génération. Le troisième acteur, la France, ancienne puissance coloniale évincée de Bizerte, aspire à contrecarrer

---

<sup>19</sup> Cette académie est destinée à former les futurs diplomates tunisiens et des diplomates africains. Elle devrait être opérationnelle en 2020.

<sup>20</sup> <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/qwyw/rdxw/19079.htm>

<sup>21</sup> « Nouvelles mesures pour attirer les investisseurs de la Chine : Vers un million de touristes chinois d'ici 2020 », Le Diplomate, 7 septembre 2017, <https://www.lediplomate.tn/nouvelles-mesures-attirer-investisseurs-de-chine-vers-million-de-touristes-chinois-dici-2020/>

<sup>22</sup> « Tunisie : Les Chinois s'intéressent au projet du pôle économique de Zarzis », Webdo, 1er février 2018, <http://www.webdo.tn/2018/02/01/tunisie-chinois-sinteressent-projet-pole-economique-de-zarzis/>

<sup>23</sup> Pour aller plus loin, voir : « Tunisie-Chine : un partenariat d'avenir », Rapport de Travail, Tunis Forum 2017, IACE, 7 juillet 2017, consultable au lien suivant : <http://www.iace.tn/wp-content/uploads/2017/07/RapportdetravailTF2017.pdf>

toute montée en puissance de ce port qui menacerait son hub commercial, Marseille. Enfin, contrôler Bizerte, c'est contrôler les flux de données entre l'Europe et l'Asie dans un contexte mondial où l'acquisition du renseignement stratégique constitue une priorité de sécurité nationale. Paris et Washington ne peuvent dès lors tolérer une prise de contrôle de ce port par Pékin<sup>24</sup>.

**Lors du sommet Chine-Afrique tenu les 3 et 4 septembre 2018 à Pékin, les ambitions affichées lors du discours prononcé par le président chinois Xi Jinping, l'enveloppe de 60 milliards de dollars de financements alloués sous différents formats, la présence inédite et remarquée de 53 chefs de gouvernement ou chefs d'Etat sur 54 témoignent de la singularité, de l'étroitesse et de l'accroissement des relations entre la Chine et l'Afrique dans le cadre d'une exacerbation des rivalités à l'échelle du continent.** Comme le souligne Xi Jinping dans son discours, *« nous respectons l'Afrique, nous aimons l'Afrique et nous soutenons l'Afrique. Nous poursuivons toujours la pratique des "cinq non" dans nos relations avec l'Afrique, à savoir : ne pas s'ingérer dans la recherche par les pays africains d'une voie de développement adaptée à leurs conditions nationales, ne pas s'immiscer dans les affaires intérieures africaines, ne pas imposer notre volonté à l'Afrique, ne pas assortir nos aides à l'Afrique de condition politique quelconque et ne pas poursuivre des intérêts politiques égoïstes dans notre coopération en matière d'investissement et de financement avec l'Afrique. Nous espérons que les autres pays pourront aussi se conformer à ce principe des "cinq non" dans le traitement des affaires liées à l'Afrique ».*

**Huit orientations stratégiques** axées sur la promotion de l'industrie, l'interconnexion des infrastructures, la facilitation du commerce, le développement vert, le renforcement des capacités, la santé, les échanges humains et culturels et la paix et la sécurité fixent le cadre et insufflent un nouvel élan à la relation stratégique Chine-Afrique.

**Avons-nous élaboré une stratégie à l'égard de la Chine et du projet BRI répondant aux besoins de notre économie et de notre population afin d'en tirer le meilleur parti à court terme par des initiatives visant la relance de la croissance et de l'économie nationale et à long terme par notre insertion en tant qu'Etat pivot à la croisée de l'Asie, de l'Europe et de l'Afrique ?** En dépit de la rencontre symbolique entre le Chef du Gouvernement Youssef Chahed et le président chinois Xi Jinping, au regard des contrats signés par la délégation tunisienne présente au sommet Chine-Afrique, il est permis d'en douter. A titre indicatif, 2 mémorandums d'entente ont été signés : études techniques et économiques de préféabilité portant sur le pont de Djerba, la voie ferrée Gabès-Zarzis-Médenine et l'extension de la zone économique de Zarzis et installation d'une unité de montage de véhicules MG à destination de l'Europe et de l'Afrique dans le cadre d'un partenariat entre le groupe tunisien Meninx et le groupe chinois SAIC. **Certes, il s'agit d'avancées demeurant néanmoins ponctuelles et éparses car n'obéissant pas à une vision claire et globale combinant court et moyen terme.** La politique des « one shot » est sans lendemains. A titre comparatif, le Gabon a obtenu de bénéficier d'une enveloppe de 200 millions de yuans, soit environ 16 milliards de francs CFA au titre d'aide sans contrepartie devant être consacrée au financement d'équipements militaires et de projets économiques à définir ultérieurement par les deux parties.

**Le 11 juillet 2018, la Tunisie et la Chine signait lors du 8<sup>ème</sup> Forum sino-arabe tenu à Pékin un Memorandum of understanding (MoU) marquant son adhésion au projet BRI (Belt and Road Initiative). Il ne s'agit que d'une première étape, le contenu et les modalités restant à définir par les deux parties. Dans son sillage, lors du sommet Chine-Afrique tenu les 3 et 4 septembre 2018 à Pékin, l'Algérie signe également un Memorandum of understanding marquant son adhésion au projet BRI.** A cette occasion, le premier ministre algérien Ahmed Ouyahia précise : « l'adhésion de l'Algérie à l'initiative chinoise apportera une densité plus forte à notre coopération et à notre partenariat avec la Chine, comme le laissent entrevoir déjà nos projets communs majeurs du port

---

<sup>24</sup> Pour aller plus loin, lire : « Great Game struggle for control of strategic port », PK Semler, Capitol Intelligence, 13 mars 2018, consultable au lien suivant : <http://www.atimes.com/great-game-struggle-control-strategic-tunisian-port/>



centre de Cherchell et du complexe de phosphate intégré ». Ce dernier projet vise l'exploitation des gisements de phosphate de Tébessa avec un investissement estimé à 6 milliards de dollars. Trois projets de partenariats industriels conclus entre des entreprises algériennes et chinoises dans les domaines des véhicules utilitaires, de la production de terminaux électroniques de paiement et dans l'industrie du marbre méritent d'être mentionnés. Selon certains experts algériens, « l'Algérie n'a jamais caché son intérêt pour la proposition chinoise des routes de la Soie qui lui permettra, non seulement de renforcer sa position de hub entre l'Europe et l'Afrique mais également d'accroître le maillage de ses grandes infrastructures (route transsaharienne, autoroute Est-Ouest, autoroute des Hauts-plateaux, nouvelles voies ferrées, nouveaux ports, etc.) qui lui permettront d'atteindre tous les pays du Maghreb et certains pays du Sahel »<sup>25</sup>. Le 19 septembre 2018, le think tank algérien CARE (Cercle d'action et de réflexion autour de l'entreprise) consacrait une journée de travail à l'identification de projets structurants pouvant être intégrés dans le cadre du projet BRI : afin de rentabiliser la route transsaharienne Alger-Lagos, construction d'une ZES dans le sud du pays ; dans le même ordre d'idées, construction d'une voie ferrée Alger-Tamanrasset-Lagos afin de favoriser les futurs débouchés africains du port de Cherchell, une fois ce dernier opérationnel ; la Chine ayant déjà investi plus de 40 milliards de dollars dans ce domaine à l'échelle planétaire, financements chinois permettant la matérialisation du projet algérien des énergies renouvelables (plan de 2011 ne marquant aucune avancée), notamment quant à l'énergie solaire ; assistance à la réalisation du programme des semences performantes ; développement de services de transport maritime et de cabotage, etc. Enfin, dans le cadre d'un courrier adressé par le Président Bouteflika à son homologue chinois Xi Jinping pour la célébration du 69<sup>ème</sup> anniversaire de la fondation de la République Populaire de Chine, le premier écrit : « je suis très optimiste quant aux perspectives ouvertes à nos deux pays dans le domaine du partenariat et de l'investissement avec notre construction commune de la « Ceinture et la Route », notamment dans les domaines vitaux tels que l'industrie, l'agriculture, le tourisme et la technologie »<sup>26</sup>.

Dans le contexte d'émergence d'un monde polycentrique, d'un éventuel collègue des puissances ou d'une bipolarité revisitée, la Tunisie, tout en sauvegardant sa relation stratégique à l'Europe et aux Etats-Unis, devra veiller à se positionner au mieux au sein de cette nouvelle équation géopolitique en se distinguant de son voisinage. **Il s'agit, dans le cadre d'une stratégie progressive de diversification, de tirer avantage, sur les plans sécuritaire et économique, de cette nouvelle architecture des puissances en gestation.** Ainsi, sans heurter la garantie de sécurité occidentale, il conviendra d'élargir le spectre de coopération de la Tunisie à l'échelle planétaire en privilégiant la défense de l'intérêt national. **En cultivant la multipolarité, une intégration sagement conceptualisée et pensée au sein du projet BRI élargira notre marge de manœuvre et de négociation avec nos partenaires traditionnels, UE et Etats-Unis mais également le Japon, la Corée du Sud, etc.**

**Dans ce contexte, deux conclusions liminaires s'imposent :**

**1. Les différentes orientations adoptées à l'égard de la Chine ne constituent pas une stratégie au service d'une vision et d'un projet global.** Compte tenu de cette absence de cohérence, en se référant aux relations établies par le Maroc, l'Egypte et l'Algérie, la Tunisie accuse un retard préjudiciable qu'il convient de surmonter. Les relations ne s'inscrivent pas dans un cadre général à l'instar des accords de partenariat stratégique conclus par les autres pays d'Afrique du nord. Or, l'adhésion formelle au projet BRI passe par un accord cadre éminemment politique. Elle résulte d'une forte volonté politique portée par les chefs d'Etat et les rencontres au sommet revêtent, semble-t-il, une importance particulière ;

---

<sup>25</sup> « L'Algérie et la route de la Soie : un saut qualitatif pour le développement », Chems Eddine Chitour, Reseauinternational, 6 octobre 2018, consultable au lien suivant : <https://reseauinternational.net/algerie-et-la-route-de-la-soie-un-saut-qualitatif-pour-le-developpement/>

<sup>26</sup> « Relations algéro-chinoises : sur la route des grandes ambitions », Brahim Takheroubt, L'Expression, 2 octobre 2018, consultable au lien suivant : <http://www.lexpressiondz.com/actualite/301056-sur-la-route-des-grandes-ambitions.html>

2. L'adhésion aussi bien du Maroc que de l'Égypte découle, certes, d'une volonté politique forte mais également de leur attractivité du fait de leur capacité à valoriser leurs atouts à l'égard du projet BRI. Pour la Tunisie, les performances insuffisantes en matière de connectivité, de logistique et d'infrastructures constituent de sérieux handicaps pour la montée en gamme dans les chaînes de valeur mondiales (CVM) et par conséquent pour une valorisation et optimisation de son adhésion au projet BRI : « ces aspects sont particulièrement importants pour la Tunisie, marché de taille limitée, dont la stratégie d'attraction des IDE doit prendre en compte l'accès aux grands marchés étrangers à proximité. La performance des infrastructures physiques et des services qui y sont attachés est également un élément clé de l'intégration des entreprises aux CVM, permettant de connecter les producteurs aux marchés et de faciliter le commerce et l'investissement. Parmi eux, les services auxiliaires du transport et du commerce représentent presque un quart de toute la valeur ajoutée domestique des services dans les exportations manufacturières tunisiennes »<sup>27</sup>.

## Propositions pour un positionnement de la Tunisie au sein du projet BRI : audace et réalisme

Dans ce cadre, il convient d'identifier quelques pistes en mesure d'insuffler un nouvel élan aux relations tuniso-chinoises et de permettre, dans les meilleures conditions, l'insertion de la Tunisie au sein du projet BRI. Nous nous limiterons volontairement à des recommandations générales esquissant les contours d'une vision appelée à être conceptualisée puis déclinée en plan d'action par secteurs (Infrastructures, diplomatie, économie, finance, innovation et technologie, culture, etc.). Ces recommandations ne constituent que des hypothèses et interrogations ayant pour vocation de soulever un débat et d'alimenter une réflexion plus approfondie quant à leur faisabilité.

Pistes de réflexion dont il conviendra d'examiner l'opportunité et la faisabilité :

- Constituer une commission interministérielle en charge d'évaluer les avantages et les inconvénients de l'insertion de la Tunisie au sein du projet BRI, les avantages comparatifs du pays le distinguant des pays du voisinage et la consistance à donner au mémorandum d'entente signé le 11 juillet 2018 afin de déboucher sur une réelle relation win-win à court et à moyen terme. La prudence, le pragmatisme, le réalisme et l'habileté doivent guider la démarche tunisienne. L'exemple du port d'Hambantota au Sri Lanka est emblématique. Empêtrées dans une crise financière et se retrouvant dans l'incapacité d'honorer leurs dettes, les autorités sri-lankaises ont été contraintes de céder ce port à la Chine pour une concession de 99 ans. C'était probablement l'objectif final recherché par Pékin dès le début. Comme le souligne Emmanuel Lincot, « nombre de spécialistes à partir des théories de Joseph Nye y voient l'illustration parfaite de ce qu'ils appellent le « **Sharp power** » ; une stratégie insidieuse que Chinois et Russes auraient en partage, et ayant recours à un spectre très large de moyens coercitifs visant à neutraliser l'adversaire. Cela ne nous interdit en rien la coopération et la négociation avec la Chine. Toutefois, celle-ci doit être mesurée et accompagnée d'une vigilance sans faille »<sup>28</sup> ;

Cette cellule, constituée de spécialistes aguerris de la Chine, devra identifier les axes prioritaires à mettre en œuvre à court terme afin d'attirer les investissements chinois dans le cadre de ce projet en renforçant l'attractivité de la Tunisie. Il s'agit également d'insuffler de

---

<sup>27</sup> L'investissement en faveur de la montée en gamme de la Tunisie dans les chaînes de valeur mondiales. *Op. Cit.*

<sup>28</sup> « Les enjeux stratégiques des routes de la Soie », Entretien avec Emmanuel Lincot, Programme Asie, Asia Focus N°71, IRIS, mai 2018, p.7.

la cohérence aux politiques publiques à l'égard de la Chine et d'assurer une coordination de l'action gouvernementale en évitant la dispersion des efforts et les « doublons » ;

- Organiser une visite d'Etat en Chine du Président de la République ou du Chef du Gouvernement dans les plus brefs délais ;
- **Développer et valoriser le concept géopolitique de « Voisinage maghrébin de la Tunisie » : Tunisie-Algérie-Libye. Espace d'influence historique de la Tunisie depuis l'époque romaine, Tunis a toujours conceptualisé une stratégie d'influence fondée sur un soft power singulier à l'égard de ce voisinage stratégique. Tunis pourrait soutenir, via cette pesanteur historique, les projets chinois à l'égard de cet espace ;**
- **Examiner l'opportunité de se positionner en porte d'entrée de la Chine vers la Libye.** Dans le cadre de la future reconstruction du pays et de l'aspiration de Pékin à retrouver une influence en Libye, des joint-ventures entre entreprises tunisiennes et chinoises pourraient-elles être établies ? La Tunisie offrirait sa connaissance du terrain et ses liens avec les personnalités, tribus et clans libyens influents. Les « réseaux » tunisiens devront être mis à contribution. La construction par la Chine d'une ZES (Zone Economique Spéciale) dans le sud du pays, non loin de la frontière libyenne, irait en ce sens ;
- **Plus globalement, la Tunisie, au cœur de la Méditerranée, voisine de la Libye et de l'Algérie riches en ressources énergétiques et stratégiques, s'érige en plateforme idéale de projection vers ces pays et la profondeur sahélienne.** Ce positionnement stratégique doit être valorisé auprès de Pékin dans le cadre d'une rivalité croissante avec les puissances occidentales. Sans heurter la garantie de sécurité occidentale, il s'agira, pour Tunis, d'élever son potentiel de négociation et d'amplifier sa marge de manœuvre. Dans ce cadre, il conviendra de partir des besoins exprimés par Pékin et de négocier au mieux des intérêts de la Tunisie en incluant les besoins de la Chine dans **des « package de négociation »** tenant compte prioritairement de nos intérêts stratégiques et économiques à court et moyen terme. A titre illustratif, si Pékin convoite le port de Zarzis, il s'agira pour les autorités tunisiennes d'élever les enchères et d'inclure dans le développement de ce port d'autres investissements ciblant des projets prioritaires pour la Tunisie. En effet, en contrepartie de Zarzis convoité en tant que porte d'entrée de Pékin vers la Libye, la partie tunisienne pourrait négocier Zarzis en incluant dans le package une modernisation du terminal à conteneur de Radès et le financement du port d'Enfidha en tant que porte d'entrée de la Tunisie répondant aux standards du XXI<sup>ème</sup> siècle en termes de connectivité. Une voie ferrée reliant ce port à Zarzis et à sa ZES devrait être envisagée. La realpolitik et le pragmatisme devront guider la démarche tunisienne ;
- **Le volet culturel doit être valorisé avec échanges universitaires, touristiques, culturels, rencontres entre chefs d'entreprises, apprentissage du Mandarin, etc.** Les chefs d'entreprises tunisiens doivent être sensibilisés à la culture et à la pensée stratégique chinoise afin de surmonter les barrières culturelles et de négocier au mieux avec la partie chinoise. La future ouverture, avant la fin de l'année 2018, d'un Institut Confucius à Tunis à l'université de Carthage va en ce sens. La méconnaissance de la Chine par les acteurs de la scène tunisienne doit être surmontée. Les décideurs publics et les élites économiques et politiques gagneraient à mettre en place de manière urgente un Think Tank axé sur l'Asie dans sa globalité. Le centre de gravité du monde s'est irrémédiablement déplacé vers l'Asie-pacifique : pouvons-nous demeurer en marge de cette dynamique structurante ? Une stratégie globale et cohérente à l'égard de ce théâtre doit être formalisée. **Il n'en demeure pas moins que le projet chinois BRI devra être abordé lucidement et sereinement par les**

**autorités tunisiennes, évaluer les attentes chinoises, peser le pour et le contre, négocier au mieux de nos intérêts stratégiques et économiques, etc.** De rares spécialistes dans notre pays sont en mesure de répondre à ces enjeux. Ils doivent être mobilisés. En d'autres termes, la connaissance de la Chine constitue le point zéro de toute stratégie à l'égard de ce pays et plus globalement à l'égard de l'espace asiatique. **Apprendre à travailler avec les Chinois et les Asiatiques en cernant leur pensée stratégique s'érige en impératif ;**

- Dans le même ordre d'idée, afin de tester la recevabilité de nos initiatives et orientations stratégiques à l'égard de la Chine, **une pépinière d'experts tunisiens sur la Chine et plus globalement l'Asie devra être progressivement constituée. En ce sens, la coopération universitaire devra être significativement renforcée avec l'inscription de doctorants tunisiens au sein des plus grandes universités chinoises, l'ouverture de MOOC (Massive Open online Courses) tuniso-chinois, etc.**
- Intensifier et multiplier à tous les niveaux les rencontres et les échanges avec les autorités chinoises et les acteurs chinois dans leur globalité ;
- Dans le sillage des élections municipales de mai 2018 actant l'ancrage d'une démocratie locale en Tunisie, il serait opportun d'initier, sur le modèle français d'Open Bretagne Chine 2018, **des jumelages entre villes et régions tunisiennes et chinoises insufflant un nouvel élan à la coopération entre la Tunisie et la Chine en surmontant les frilosités gouvernementales.** Comme le souligne Emmanuel Lincot, « nous attendons souvent trop de nos seuls dirigeants et ambassades. Ces dernières sont saturées ou prudentes. **Nous devons dès lors également privilégier d'autres relais, ceux de la société civile.** C'est ce que j'appelle la démocratie participative au service de la diplomatie réelle »<sup>29</sup> ;
- **Examiner la possibilité et l'opportunité d'axer la coopération avec la Chine sur des secteurs à haute valeur ajoutée s'inscrivant dans le cadre de la révolution numérique et digitale.** La partie tunisienne pourrait réfléchir aux modalités élevant son attractivité afin d'être en mesure de proposer aux autorités chinoises de **financer en Tunisie, dans le cadre de la « future route de la Soie digitale ou Digital Silk Road », des incubateurs de start-ups irradiant vers le Maghreb et l'Afrique. La stratégie « Made in China 2025 »** vise à ériger la Chine en superpuissance scientifique et technologique, leader des secteurs qui façonneront le paysage industriel de demain. Des avancées spectaculaires sont déjà enregistrées par Pékin, notamment dans le domaine de l'intelligence artificielle. La guerre commerciale initiée par les Etats-Unis vise en réalité à porter atteinte à cette dynamique susceptible de très rapidement relativiser l'avancée occidentale. **Notre capital de sympathie et la haute qualification de nos ingénieurs doivent être valorisés à l'égard de notre profondeur historique sahélienne dans le cadre d'une relation triangulaire avec Pékin ;**
- **Plus globalement, il conviendrait de valoriser notre positionnement à l'égard de l'Afrique auprès de Pékin.** L'Europe étant la cible de la Chine (60% des investissements chinois à l'étranger contre 25% pour les Etats-Unis et 15 % ciblant l'Asie et l'Afrique), le marché à conquérir et l'Afrique les ressources convoitées ou le réservoir de ressources, la Tunisie, au cœur de l'Afrique du Nord et de la Méditerranée, pourrait œuvrer à s'ériger en **plateforme de services de soutien pour Pékin** qui aura de plus en plus besoin de partenaires fiables ;

---

<sup>29</sup> « Les enjeux stratégiques des routes de la Soie », Entretien avec Emmanuel Lincot, Programme Asie, Asia Focus N°71, IRIS, mai 2018, p.12.

- **Examiner les modalités d'implication de la Chine dans la réalisation des grands projets et des infrastructures routières, ferroviaires et maritimes visant à désenclaver les régions intérieures et à accroître l'indice de connectivité de la Tunisie, tout en relançant l'économie du pays.** Il conviendra de sélectionner et de prioriser des projets s'inscrivant dans une vision combinant les attentes et urgences du court terme et les pesanteurs du long terme en évitant tout risque de surendettement ;
- **Profiter de l'expertise de la Chine dans la gestion et le développement économique de ses régions périphériques afin de conceptualiser un nouveau modèle de développement économique de nos régions frontalières vulnérables, exposées au crime organisé transnational et représentant une menace à la sécurité nationale ;**
- **Capitaliser sur l'expérience chinoise dans le domaine de l'industrialisation des zones rurales** en s'appuyant sur les entreprises créées par les institutions locales. En effet, quant au développement local et régional, **la Chine a innové en adoptant une politique de création d'entreprises de bourgs et de cantons (township and village enterprises)<sup>30</sup> ;**
- **Serait-il concevable et réalisable de construire, en partenariat avec la Chine, des centrales solaires d'envergure dans le Sahara tunisien alimentant en électricité verte le marché intérieur mais également les pays d'Europe du Sud, l'Allemagne et surtout les pays de la bande sahélo-saharienne.** Tunis s'érigerait ainsi en hub ou **Etat pivot d'énergie solaire** tourné vers l'Europe et l'Afrique tout en assurant sa sécurité énergétique en diminuant sa dépendance à l'égard du gaz algérien ;
- **A plus long terme, il conviendrait d'œuvrer à ériger la Tunisie en plateforme de production et d'innovation, véritable EuromedValley et Nearshore européen des industries et des services à forte valeur ajoutée. Est-ce réalisable ? A quelles conditions ?** Compte tenu de l'impact de la révolution numérique et digitale en cours, Tunis devrait œuvrer à se positionner **en Pivot digital et numérique à la croisée de l'Asie, de l'Europe et de l'Afrique.** La même stratégie devrait être appliquée à l'égard des secteurs bancaire et financier : Tunis, **Pivot digital et financier régional à la croisée de la Chine et de l'Afrique.** Ainsi, elle se distinguerait des autres pays d'Afrique du Nord ;
- **Afin de renforcer l'attractivité du site Tunisie, Tunis devrait réfléchir aux modalités de son insertion au sein du projet BRI suivant une vision à long terme, valorisant sa position géographique au centre d'une verticale Europe-Maghreb et Afrique. A ce stade d'évolution du projet BRI, il est possible de formuler une ou deux hypothèses de travail appelées à être développées ultérieurement en examinant leur faisabilité et leur intérêt auprès de Pékin :**
  - 1- La Tunisie, au cœur de la Méditerranée, devra renforcer ses relations avec l'Italie, terminus de la route maritime de la Soie et d'ores et déjà connectée au corridor Balkanique reliant Le Pirée et Athènes en Grèce à Budapest en Hongrie, au cœur de l'Europe. Début octobre 2018, sous l'influence de Michele Geraci, professeur de finance sicilien proche de Matteo Salvini, Secrétaire Fédéral de la Ligue du Nord et ministre de l'intérieur du gouvernement Conte, les autorités italiennes annoncent leur volonté d'être le premier pays du G7 à signer un mémorandum d'entente avec la Chine afin d'intégrer

---

<sup>30</sup> Dani Rodrik (2009) One Economics Many Recipes. Globalization, Institutions, And Economic Growth, Princeton University Press, Princeton and Oxford, p. 353.

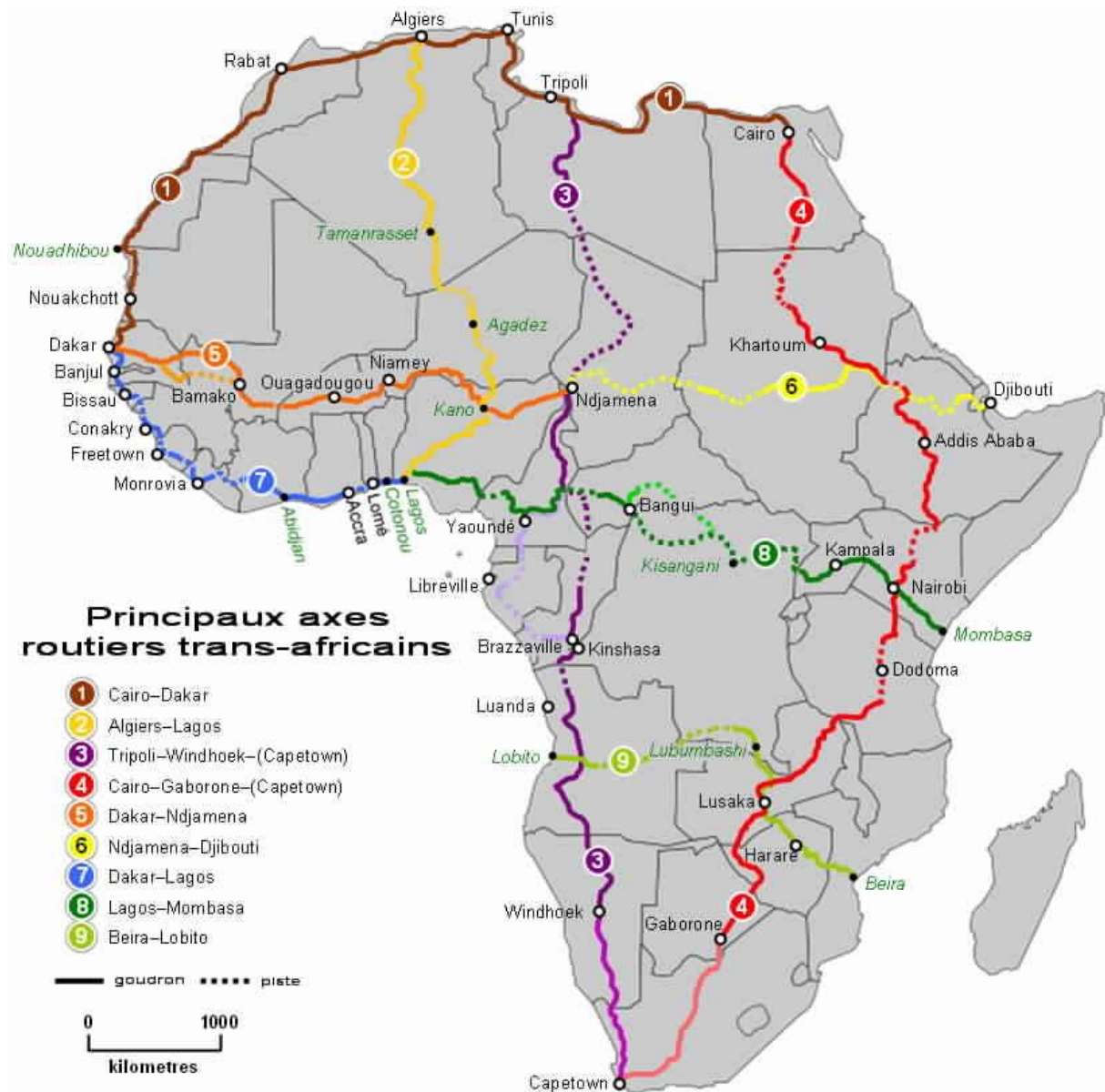
le projet BRI<sup>31</sup>. Conjointement avec la Libye (entité tuniso-italo-libyenne), la Tunisie se positionnera en Etat pivot établissant la jonction entre les pays d'Europe du Sud et balkaniques privilégiés par le projet BRI, à l'instar de l'Italie, et la route sahélienne de la Soie reliant l'Ethiopie ou le Soudan au Cameroun-Nigéria. Une route similaire vise à relier le Sénégal à Djibouti. La jonction s'établira depuis une route terrestre reliant la Tunisie à N'Djamena au Tchad en passant par le territoire libyen (cette route, à l'état de projet, constitue un tronçon de la route Tripoli-Le Cap s'étendant sur 10.808 Km). Cette route de la soie sahélienne pouvant être connectée aux différentes infrastructures d'Afrique de l'Est, la Tunisie permettrait la jonction entre l'Europe du Sud et l'Afrique de l'Est suivant une route terrestre africaine et la voie maritime transitant par le Canal de Suez. L'adhésion de la Tunisie à la COMESA en juillet 2018 élève l'attractivité du site Tunisie. La ligne maritime reliant le port de Radès à Qingdao en Chine pourrait constituer le premier jalon : « en réaction au lancement de cette nouvelle ligne, le Directeur du commerce extérieur au ministère tunisien du Commerce, Khaled Ben Abdallah, pense que la rentabilité de pareille ligne pourrait générer une plateforme commerciale triangulaire reliant la Chine, l'Afrique de l'Est et la Tunisie, d'où l'impératif d'une exploitation optimale de cette ligne maritime »<sup>32</sup>.

- 2- **Dans le cadre d'une autre vision, au regard de l'avancée notable de la route transsaharienne algérienne**, dans l'éventualité de la mise en œuvre, dans le cadre de BRI, d'une ZES dans le sud de l'Algérie et d'une voie ferrée reliant le port de Cherchell à Lagos, Tunis gagnerait à se connecter à cette verticale rejoignant elle-même depuis l'Algérie la transversale horizontale visant à relier le Nigéria à l'Ethiopie ou l'Océan Atlantique et l'Afrique de l'Ouest à l'Afrique de l'Est et l'Océan Indien.

---

<sup>31</sup> « Le gouvernement populiste italien rêve d'ouvrir grandes les portes à la Chine », Philippe Escande, Le Monde, 5 Octobre 2018, consultable au lien suivant : [https://abonnes.lemonde.fr/economie/article/2018/10/05/le-gouvernement-populiste-italien-reve-d-ouvrir-grandes-les-portes-a-la-chine\\_5365047\\_3234.html](https://abonnes.lemonde.fr/economie/article/2018/10/05/le-gouvernement-populiste-italien-reve-d-ouvrir-grandes-les-portes-a-la-chine_5365047_3234.html)

<sup>32</sup> « Tunisie-Chine : la ligne maritime entre Radès et Qingdao rééquilibrerait les échanges commerciaux », Amel BelHadj Ali, Webmanagercenter, 4 décembre 2017, consultable au lien suivant : <https://www.webmanagercenter.com/2017/12/04/413294/tunisie-chine-la-ligne-maritime-entre-rades-et-qingdao-reequilibrerait-les-echanges-commerciaux/>



33

## Conclusion

Projet d'envergure planétaire aspirant à relier l'Asie, l'Europe et l'Afrique via un réseau multimodal d'infrastructures, le projet BRI n'est pas définitivement arrêté et est appelé à connaître de nombreux ajustements. **Les ressorts qui justifient ce projet d'envergure planétaire sont multiples, avoués et non avoués. Néanmoins, au-delà des visées économiques mises en avant par Pékin, l'objectif central poursuivi semble bien d'ordre politique et géopolitique** : à l'image de la Chine antique, Pékin aspire à renforcer son influence sur son voisinage, les « marches de l'empire », première étape lui permettant, dans un second temps, d'assurer et de progressivement sécuriser sa montée en puissance à l'échelle planétaire, notamment au sein des espaces eurasiatique, méditerranéen et africain. **Face à une Amérique sur le déclin et une Europe affaiblie, la Chine impose sereinement sa vision d'une mondialisation renouvelée combinant habilement soft et hard power. Elle promeut**

<sup>33</sup> Source : [https://fr.wikipedia.org/wiki/R%C3%A9seau\\_des\\_routes\\_transafricaines](https://fr.wikipedia.org/wiki/R%C3%A9seau_des_routes_transafricaines)

**une nouvelle gouvernance mondiale valorisant la marque et le label Chine.** Ainsi, derrière la projection de puissance économique, principalement matérialisée par la construction de vastes infrastructures, se dissimulent des ambitions géopolitiques et une projection de puissance impériale. La montée en puissance de la composante immatérielle doit également être prise en compte : le projet BRI est loin de se limiter aux infrastructures : « on note ces dernières années une expansion de la dimension immatérielle du projet chinois. Outre les projets matériellement localisables (routes, voies ferrées, ports, aéroports, câbles sous-marins, etc.), la Chine promeut, via BRI, la coopération immatérielle (normes et standards, projets numériques, financiers, culturels, médiatiques, etc.) »<sup>34</sup>. Comme le souligne Emmanuel Lincot, « est à l'œuvre à travers les nouvelles routes de la soie un projet de société : **rendre à la Chine son rang de grande puissance internationale. En cela, les nouvelles routes de la soie constituent un projet d'affirmation de puissance. Qualifions-la de « néo-impériale »** dans le sens où la Chine veut clairement balayer du revers de la main l'humiliante parenthèse de ce siècle traumatisant qui, depuis les guerres de l'opium jusqu'à l'avènement du régime communiste, avait entraîné le pays dans un déclin mortel. Dans cet esprit, tenter de réduire au mieux la dépendance énergétique et agro-alimentaire donne aussi du sens au projet chinois des nouvelles routes de la soie »<sup>35</sup>.

**A ce stade, les postures des différents pays d'Afrique du Nord vis-à-vis de l'Initiative BRI se sont révélées marquées par une forte différenciation, allant de l'adhésion pour le Maroc et l'Égypte, à une certaine frilosité de l'Algérie, partenaire pourtant central de la Chine, en passant par un relatif attentisme de la Tunisie.**

En levant modestement le voile sur les contours de ce projet appelé à reconfigurer les rapports de puissance à l'échelle planétaire, ce policy paper invite décideurs politiques et économiques, chefs d'entreprise, universitaires, société civile, etc. à plonger dans les profondeurs de sa complexité, à évaluer les avantages et les inconvénients, les lacunes et les obstacles susceptibles de l'entraver et à en suivre les développements futurs. Le projet BRI soulève de nombreuses interrogations et de nombreux attraits. Néanmoins, la Tunisie ne peut demeurer en marge de cette dynamique structurelle. La prudence, le réalisme, l'habileté et le pragmatisme devront guider la démarche tunisienne afin d'insérer au mieux la Tunisie, de donner du contenu au mémorandum d'entente signé et lui permettre d'en tirer le meilleur parti. En ce sens, des propositions concrètes, dont la faisabilité et l'opportunité devront être examinées ultérieurement, ont été formulées par l'auteur<sup>36</sup>.

Tunis, le 16 Octobre 2018

---

<sup>34</sup> « La France face aux nouvelles routes de la Soie chinoises », Sous la direction d'Alice Ekman, IFRI, Octobre 2018, consultable au lien suivant : [https://www.ifri.org/sites/default/files/atoms/files/ekman\\_ifri\\_france\\_routes\\_soie\\_2018.pdf](https://www.ifri.org/sites/default/files/atoms/files/ekman_ifri_france_routes_soie_2018.pdf)

<sup>35</sup> « Les enjeux stratégiques des routes de la Soie », Entretien avec Emmanuel Lincot, Programme Asie, Asia Focus N°71, IRIS, mai 2018, p.2.

<sup>36</sup> Initialement un Policy Paper commandé par la Kas représentation Sud Méditerranée, cette étude est entièrement actualisée et enrichie de nouvelles orientations stratégiques à l'attention du décideur tunisien. Elle est publiée avec son aimable autorisation.



## BIBLIOGRAPHIE

- « Algérie : le port de Cherchell attend toujours son premier coup de pioche », Remy Darras, Jeune Afrique, 2 novembre 2017, consultable au lien suivant : <http://www.jeuneafrique.com/mag/485172/economie/algerie-le-port-de-cherchell-attend-toujours-son-premier-coup-de-pioche/>
- « China and the Mediterranean: open for business? », China Analysis, European Council On Foreign Relations, June 2017, p.8.
- « Grands chantiers: Le projet du port en eau profonde d'Enfidha réactivé », Webmanager center, 28 janvier 2018, <https://www.webmanagercenter.com/2018/01/28/415379/grands-chantiers-le-projet-du-port-en-eau-profonde-denfidha-reactive/>
- « Great Game struggle for control of strategic port », PK Semler, Capitol Intelligence, 13 mars 2018, consultable au lien suivant : <http://www.atimes.com/great-game-struggle-control-strategic-tunisian-port/>
- « La Chine en Méditerranée : une présence émergente », Alice Ekman, IFRI-OCP, Notes de l'IFRI, février 2018.
- « Les enjeux stratégiques des routes de la Soie », Entretien avec Emmanuel Lincot, Programme Asie, Asia Focus N°71, IRIS, mai 2018.
- « Nouvelles mesures pour attirer les investisseurs de la Chine : Vers un million de touristes chinois d'ici 2020 », Le Diplomate, 7 septembre 2017, <https://www.lediplomate.tn/nouvelles-mesures-attirer-investisseurs-de-chine-vers-million-de-touristes-chinois-dici-2020/>
- « Tunisie : Les Chinois s'intéressent au projet du pôle économique de Zarzis », Webdo, 1er février 2018, <http://www.webdo.tn/2018/02/01/tunisie-chinois-sinteressent-projet-pole-economique-de-zarzis/>
- « Tunisie-Chine : la ligne maritime entre Radès et Qingdao rééquilibrerait les échanges commerciaux », Amel BelHadj Ali, Webmanagercenter, 4 décembre 2017, consultable au lien suivant : <https://www.webmanagercenter.com/2017/12/04/413294/tunisie-chine-la-ligne-maritime-entre-rades-et-qingdao-reequilibrerait-les-echanges-commerciaux/>
- « Tunisie-Chine : un partenariat d'avenir », Rapport de Travail, Tunis Forum 2017, IACE, 7 juillet 2017, consultable au lien suivant : <http://www.iace.tn/wp-content/uploads/2017/07/RapportdetravailTF2017.pdf>
- CLES, « Du chameau au pipeline », Jean-François Fiorina, N°137, 26 juin 2014, p.1.

- Etude Tunisie en 2025 : <http://www.ites.tn/a-propos/la-tunisie-en-2025/>
- Global Economic Prospects 2018. The World Bank.
- L'investissement en faveur de la montée en gamme de la Tunisie dans les chaînes de valeur mondiales-Version préliminaire (novembre 2014)-Division de l'Investissement de l'OCDE
- Lettre « la Chine hors les Murs », N°20, 22 novembre 2017.
- Michel Foucher, « La bataille des cartes : analyse critique des visions du monde », François Bourin Editeur, 2013.
- Tanguy STRUYE DE SWIELANDE, « La Chine et ses objectifs géopolitiques à l'aube de 2049 », Diploweb.com, septembre 2017, consultable au lien suivant : <https://www.diploweb.com/La-Chine-et-ses-objectifs-geopolitiques-a-l-aube-de-2049.html>