

LES ENJEUX JURIDIQUES DES NOUVELLES ROUTES DE LA SOIE

L'initiative chinoise des Nouvelles routes de la soie lancée en 2013 a, dans un premier temps, été accueillie avec distance, froideur, et scepticisme par les puissances occidentales, le Japon et la Russie, qui n'ont pas voulu immédiatement admettre que, sous la forme étrange de partenariats peu définis, l'initiative chinoise était profondément stratégique et, lorsqu'ils l'admettaient, ont douté que la Chine ait les moyens de mettre en œuvre ce plan stratégique global et de le mener à bien.

Tous se sont réveillés, et, de manière plus ou moins élaborée, tentent aujourd'hui de développer une politique concurrentielle d'accompagnement, d'encadrement, voire de containment, selon le cas, de cette initiative¹.

De manière positive, la Commission Européenne a ainsi proposé, le 19 septembre 2018, l'adoption, par le Parlement et le Conseil Européens, d'un plan de développement² de toutes formes de connectivité entre l'Europe et l'Asie, dont le financement reste à l'étude, proposant que le développement et le financement de ces infrastructures interviennent selon les règles du jeu en vigueur au sein de l'UE, c'est-à-dire dans le respect d'un financement soutenable, du développement durable, de responsabilité sociale et environnementale, et des règles caractérisant un marché libre, ouvert, et transparent.

Et, pour l'essentiel, les caractéristiques ainsi proposées ont été retenues par les représentants des 51 pays représentés (dont la Chine) lors du douzième Asia-Europe Meeting qui s'est tenu à Bruxelles les 18 et 19 octobre 2018³.

Ce mouvement interactif est désormais à l'œuvre dans le monde entier. Il a, d'ores et déjà, pour effet majeur la prise en considération, partout dans le monde, de la nécessité de développer des politiques favorables au développement de toutes formes de connectivité, et « d'infrastructures de qualité »⁴, ces termes recouvrant le domaine le plus large : en particulier, énergie, transports, télécommunications, numérique, mais également échanges humains et culturels.

L'unité de compte des investissements évoqués est la centaine de milliards plutôt que le milliard : par exemple, et selon les estimations de l'Union Européenne (pour l'Europe), et de la Banque Asiatique de Développement (pour l'Asie), les seuls investissements relatifs au réseau trans-européen de transports (TEN-T) sont évalués à 1,5 trillion d'euros pour la période 2021-2030 tandis que l'ensemble des investissements « connectivité » pour l'Asie est estimé à 1,3 trillion d'euros par année⁵.

Toutefois, la plupart des politiques ainsi souhaitées restent aujourd'hui encore à l'état de projet, à l'exception de l'initiative chinoise qui s'est, d'ores et déjà, imposée dans la pensée des peuples, comme un élément de communication essentielle, et sur le terrain.

Cette initiative chinoise est remarquable à plus d'un titre.

Rappelons tout d'abord⁶ que cette initiative fut initialement, sous la forme réduite d'une route terrestre traversant l'Asie centrale (d'où son nom), présentée lors d'un discours du Président Xi Jinping à l'Université Nazarbaïev d'Astana (Kazakhstan) le 7 septembre 2013. Elle fut ensuite complétée, à l'occasion de divers forums internationaux, par l'évocation d'une route maritime, avant d'être consacrée comme l'un des éléments centraux⁷ de la politique chinoise lors d'une réunion du comité central du Pcc tenue en 2013, puis de donner lieu à la désignation d'un « groupe dirigeant » chargé au sein du Pcc et de l'État de mettre en œuvre ce projet.

Celui-ci fut alors amplement défini, en mars 2015, dans un important document de la Commission Nationale du Développement et de la Réforme⁸ et intégré au plan quinquennal 2016-2020 établi par ce même ministère. Il fut enfin popularisé internationalement lors du premier G20 tenu en Chine à Hangzhou, en 2016, et réévoqué à diverses reprises au sein de cette formation.

L'importance politique de cette initiative est désormais soulignée par son intégration explicite dans les statuts du Pcc à la suite d'une modification de ces statuts, intervenus lors du XIX^e Congrès du Pcc en octobre 2017⁹.

Ce projet est désormais à facettes multiples¹⁰ : **économique** (par le développement du commerce, notamment en provenance de Chine, et d'investissements en Chine centrale et de l'Ouest ainsi qu'en pays tiers), **politique** (ce projet est l'un des éléments du « rêve chinois », proposé au peuple chinois par Xi Jinping), **géopolitique** (par la construction d'un réseau de pays amis, éventuellement mobilisables aux fins d'une évolution des règles de gouvernance mondiale), et **culturelle**, voire idéologique, (l'un des objets étant de mieux admettre et partager un monde « aux caractéristiques chinoises »).

Malgré sa dénomination, d'inspiration historique (les anciennes et glorieuses routes de la soie), et connotée géographiquement, le projet est désormais sans limite de temps, d'espace, ou de thèmes. Il fonctionne comme un gigantesque label ouvert, pour l'heure, à tous partenaires potentiels, États ou entreprises, qui souhaitent s'en prévaloir dès lors que le thème de partenariat déjà noué ou proposé est en rapport avec une forme d'échanges¹¹ en Chine ou avec la Chine.

Les cartes géographiques proposées en Chine pour décrire ce vaste projet font apparaître des routes (maritimes)¹² et des ceintures (terrestres) traversant plus de 60 pays, rassemblant 70 % de la population mondiale, et dont les économies agrégées représentent 55 % du PIB mondial¹³.

À raison même de la plasticité du label, le répertoire des marchés d'ores et déjà conclus et l'analyse des projets en cours relèvent d'un exercice difficile. Mais, il est couramment admis que plus de 500 marchés ont d'ores et déjà été conclus, pour des montants de travaux de l'ordre de 500 milliards de dollars, et que ces marchés sont relatifs à la construction de barrages, lignes de transports d'électricité, installations de télécommunications, construction d'oléoducs et gazoducs, ports, aéroports, voies ferroviaires, transports urbains, voies numériques, parcs industriels.

Afin d'apprécier l'importance économique de cette initiative chinoise, il conviendrait en outre d'ajouter à ces données le surcroît des flux de marchandises circulant désormais sur

les nouvelles routes, particulièrement les routes ferroviaires, et d'y ajouter l'impact des flux numériques qui accompagnent également ces flux de marchandises.

Pour l'heure toutefois, il est estimé que la quasi-totalité des marchés d'infrastructures concernés sont conclus au profit d'entreprises chinoises, généralement publiques, et essentiellement financés par des banques et fonds d'investissements chinois¹⁴.

Cette domination de banques, entreprises et fonds chinois, n'enlève toutefois rien au fait que l'ensemble des marchés et projets concernés constitue, par leur importance, et leur développement probable, un fait économique majeur d'importance mondiale.

Mais, et ceci est plus important pour ce qui nous concerne, le mouvement d'hommes, de capitaux, de services, de marchandises, induit par l'initiative des Nouvelles routes de la soie, constitue un fait juridique de très grande importance dont il importe de tenter de prendre la mesure, en l'illustrant ci-après, sans souci d'exhaustivité.

Aux fins de cette illustration, retenons les quelques exemples et observations suivantes.

En premier lieu, remarquons tout d'abord que le traitement juridique du commerce avec la Chine, ou des investissements en Chine, accompagne une pratique bien établie depuis l'ouverture du marché chinois en 1978, et, de ce point de vue, l'initiative des Nouvelles routes de la soie n'emporte pas de novation particulière.

En revanche, l'offensive chinoise à destination de pays tiers qu'emporte avec elle cette initiative fait apparaître des problématiques juridiques qui, sans être toujours nouvelles, se présentent sous un jour nouveau et méritent une approche nouvelle.

Ainsi, le respect de la propriété intellectuelle est une vaste question du commerce international.

En Chine même, cette difficulté donne lieu à quelques progrès, encore jugés insuffisants, mais qui peuvent être considérés comme substantiels à la suite d'un effort conventionnel, législatif et réglementaire de la RPC et d'une amélioration du traitement administratif et juridictionnel de la matière¹⁵. Il reste qu'un mouvement d'exportation de contrefaçons d'origine chinoise persiste dans le monde entier malgré les contrôles mis en place aux frontières ou dans les ports de débarquement. Or, l'efficacité de ces contrôles peut être affaiblie par les systèmes de guichet numérique unifié qui se mettent en place à l'initiative d'opérateurs chinois dans la perspective de fluidifier et accélérer les passages aux frontières le long des routes de la soie, maritimes et terrestres.

En second lieu, l'initiative des Nouvelles routes de la soie fait et fera apparaître des phénomènes de domination technique et économique d'entreprises chinoises et le cortège de conséquences qui, d'ordinaire, accompagne cette domination.

Deux exemples, le premier classique, l'autre plus innovant, permettent d'illustrer ce propos.

Sur les nouvelles routes ferroviaires de la soie, 4000 trains ont, en 2018, circulé entre la Chine et l'Europe (en l'espèce, essentiellement l'Allemagne) chacun de ces trains portant environ 40 conteneurs, et un poids total de marchandises de l'ordre de 1000 tonnes par

train, le tout représentant d'ores et déjà 2 à 3 % des échanges commerciaux Chine / Europe, l'objectif de ces compagnies ferroviaires étant de capter 10 % de ce marché à l'horizon 2028.

Toutes ces lignes ferroviaires sont développées et exploitées par un petit nombre (pour l'heure, 6) d'entreprises publiques chinoises fortement soutenues par les autorités publiques chinoises, et notamment par les Provinces ou villes autonomes importantes (notamment : Chongqing et la Province du Henan), dont elles sont les émanations.

Les prix de ces transports sont fixés dans un rapport lointain avec leurs coûts réels, et les contrats proposés, qui nécessitent un bon maniement des incoterms, sont généralement des modèles de type commissionnaire de transport, peu sophistiqués, et insuffisants à assurer la protection des co-contractants, notamment par l'effet de clauses abusivement protectrices des intérêts de l'opérateur chinois de transport et, en l'état, difficilement modifiable, à raison de l'asymétrie existant entre donneurs d'ordres et compagnies de transports.

L'autre exemple est lié aux objectifs poursuivis par la Chine aux termes de cette initiative des Nouvelles routes de la soie. L'un de ces objectifs est l'émergence de grandes entreprises multinationales d'origine chinoise, et, pour celles qui existent déjà, le renforcement de leurs positions. Or, l'une des caractéristiques de ces grands acteurs chinois est constituée par l'ampleur et la force de l'éco-système logistique, technologique, et financier qu'ils mettent en œuvre et dont ils véhiculent l'influence hors de Chine.

Alibaba est l'exemple le plus connu de cette catégorie d'acteurs économiques.

Cette entreprise est un géant sans cesse croissant du e-commerce, mais également un acteur majeur de l'informatique dématérialisée (1^{er} acteur chinois et 4^{ème} acteur mondial du cloud computing), de la finance en ligne (via sa filiale de services financiers ANT FINANCIAL, active dans la banque en ligne, les prêts et l'assurance), et du paiement en ligne via son système Alipay qui est présent, via son application dédiée, Taobao, sur la plupart des 700 ou 800 millions de smartphones en Chine¹⁶.

Alibaba va installer prochainement, sur 300.000 m² d'entrepôts, son premier hub européen, à Liège, ville choisie à raison de la desserte assurée par deux des ports des routes maritimes de la soie, Rotterdam et Anvers, et par la voie ferroviaire Zhengzhou - Duisbourg.

Ce hub permettra le rassemblement des marchandises européennes à destination des consommateurs chinois mais surtout l'arrivée des marchandises chinoises à destination des consommateurs européens.

Or, la plateforme de ventes en ligne d'Alibaba accueille régulièrement de multiples contrefaçons¹⁷ de marques, alors même que les entreprises du luxe peuvent de moins en moins bouder cette plateforme¹⁸.

Plus encore, la logistique numérique déployée par ce genre de plateforme permet une collecte de données qui sont le carburant des activités numériques. Ces données sont stockées sur le cloud, par nature extraterritoriale, dont la structure ne facilite guère la

protection des données personnelles et professionnelles, ni le secret de la confidentialité et le secret des affaires, ni le respect des réglementations d'origine étatique.

En troisième lieu, au cours des quarante dernières années, et aux fins de son développement, la Chine a fréquemment procédé par cercles concentriques, créant et privilégiant certaines zones de développement (zones économiques spéciales, zones de développement économique et technique, zones franches, villes côtières ouvertes, régions frontalières, etc), édictant en faveur des entreprises décidant de s'y implanter, des mesures (juridiques, fiscales, douanières) particulières puis réduisant ou accentuant le périmètre de ces zones en considération de l'insuccès ou du succès des mesures ainsi définies.

La Chine internationalise ce modèle de développement en créant, le long des routes de la soie, des zones « de coopération économiques et commerciales à l'étranger »¹⁹.

L'organisation de ces zones à l'étranger repose sur une logique inversée de l'organisation des zones économiques spéciales en Chine. Elle sont créées par des sociétés holdings chinoises qui en assurent la maîtrise et ont pour objet, en accord avec le pays d'accueil concerné, de « construire un nid pour accueillir le phénix », c'est-à-dire d'accueillir dans un cocon protecteur des entreprises chinoises désireuses d'investir à l'étranger, les entreprises accréditées bénéficiant alors de conditions juridiques, fiscales, douanières favorables et pouvant bénéficier d'aides financières des autorités chinoises, sous forme de subventions ou de prêts bonifiés.

En 2017, une statistique du MOFCOM dénombrait 4364 entreprises chinoises, accueillies au sein de 99 zones et ayant investi, dans les 44 pays d'accueil, environ 30 milliards de dollars.

La plupart de ces zones sont situées en Asie, et en Afrique, mais deux d'entre-elles sont implantées en Hongrie, au sein de l'UE. Il fut également question de telles zones en Algérie, au Maroc (près de Tanger Med), et même en France (en Moselle et à Châteauroux), sans que tels projets aient abouti.

D'un point de vue juridique, les zones d'ores et déjà créées tendent à constituer des zones juridiques franches, dans lesquelles les rapports entre les entreprises chinoises sont influencés par le droit et les usages chinois, plus que par la réglementation en vigueur du pays d'accueil, ce qui ne peut être sans conséquence soit dans les rapports entre ces entreprises et l'État d'accueil, soit dans les rapports entre ces entreprises et les entreprises tierces pouvant être impliquées dans des opérations de commerce ou d'investissements.

En quatrième lieu, le projet des Nouvelles routes de la soie vise en particulier à la construction puis à la gestion d'infrastructures, quelquefois de dimension technique et financière importante, et dont la vie relève du long, voire très long (30-40 ans) terme.

Le traitement juridique de tels projets d'infrastructures pose les questions classiques de définition et de mise en œuvre de contrats très techniques, coûteux, fréquemment multipartites, et de longue durée, ce qui nécessite de revisiter les matières bien connues, de l'encadrement des financements nécessaires, de la gestion de l'imprévision et de la

force majeure, des garanties d'exécution, des clauses de renégociation contractuelle, des conventions de règlement des différends, etc.

Mais, dans le contexte des Nouvelles routes de la soie, où les entreprises européennes peuvent se trouver en coopération technique ou juridique, ou en concours, avec des entreprises chinoises, ces projets posent la question de la qualité des conditions de passation de marchés, et en particulier, la question principale de la transparence et de la régularité des appels d'offres des marchés publics d'infrastructures.

L'expérience tend à montrer que l'exigence de transparence, qui, s'agissant des conditions de passation de marchés inspirés par l'idée d'un partenariat gagnant – gagnant, devrait être satisfaite, l'est en réalité rarement.

Des entreprises de l'UE en font l'expérience en Afrique où elles sont fréquemment supplantées par des entreprises chinoises largement subventionnées par leurs autorités et qui sont en position d'offrir des commissionnements et des financements aidés, et quelquefois peu orthodoxes.

Des entreprises de l'UE en ont également fait l'expérience à propos du marché public de la construction du pont de Pelješac en Croatie, subventionné à hauteur de 85 % (soit 337 millions d'euros) de son coût. Un consortium mené par l'entreprise publique chinoise China Road and Bridge Corporation a emporté ce marché aux dépens d'entreprises européennes. L'offre de ce consortium chinois a été jugée « économiquement, la plus favorable », d'environ 20 %, ce dont les observateurs se sont étonnés s'agissant de travaux de BTP pour lesquels les coûts entrants sont par nature conformes aux prix mondiaux.

La question s'est alors posée de savoir si cette entreprise publique chinoise n'a pu être mieux-disante qu'à raison d'une structure floue de son financement pouvant être éventuellement considérée comme assimilable à une aide d'État, cette aide étant permise à une entreprise chinoise tandis qu'elle est interdite à une entreprise européenne.

Cet épisode est important dans la mesure où, en matière de marché public intra-européen, surtout lorsqu'un tel marché est, comme en l'espèce, largement subventionné par l'UE, cet épisode est la première manifestation des effets nuisibles de l'asymétrie juridique susceptible d'exister entre entreprises européennes et entreprises chinoises.

Cet épisode attire également l'attention sur le déséquilibre persistant entre une attitude européenne largement ouverte aux investissements chinois et une attitude chinoise, à tout le moins plus restrictive.²⁰

En cinquième lieu, depuis 30 ans, la Chine se préoccupe de la définition de ses propres normes dont la prolifération est jugée anarchique par l'OMC à la fois pour ordonner sur son territoire une hiérarchie de ces normes techniques, mais également et surtout pour en assurer la maîtrise internationale.

La Chine a créé à cette fin, en 2001, un organe administratif spécifique, la Standardization Administration of China (« SAC ») qui est internationalement très active, soit au sein des instances internationales de normalisation, soit dans la coopération avec ses homologues occidentaux²¹.

L'étude²² présentée par l'IFRI en octobre 2018 sur l'initiative des Nouvelles routes de la soie attire l'attention sur les projets des autorités chinoises ayant pour objet l'internationalisation de 1000 normes chinoises dans les domaines de connectivité couverts par les Nouvelles routes de la soie.

Cette même étude attire également l'attention sur deux exemples significatifs de diffusion des normes chinoises : l'une dans le domaine ferroviaire des trains à grande vitesse de la Chine²³ dont l'organisation est fondée sur 254 standards dont 84 % sont d'origine chinoise, l'exportation de ces trains devant emporter l'exportation de ces standards ; l'autre, dans le domaine des réseaux électriques à très haute tension dont la Chine maîtrise les standards techniques et où la Chine, par l'intermédiaire de plusieurs de ses grandes entreprises publiques (notamment China Three Gorges et State Grid Corporation of China) prend des positions significatives. Ces entreprises ont d'ores et déjà pris des participations dans les réseaux portugais, italien, et grec, échouant toutefois à faire de même en Allemagne et Belgique²⁴.

Or, on sait que la maîtrise des normes techniques d'un secteur est l'un des instruments de maîtrise des marchés et des contrats qui les accompagnent²⁵.

En sixième lieu, La Chine a une parfaite connaissance du fait que promouvoir l'action de ses entreprises publiques et privées le long des routes de la soie présente, pour ces entreprises, un risque financier compte tenu de l'importance des marchés concernés, et une incertitude juridique compte tenu de la faiblesse du corpus juridique des États concernés, de la diversité de leurs traditions juridiques (droit continental, common law, droit islamique, système hybrides), et de la faiblesse du système conventionnel concerné, certains des pays tiers concernés n'ayant signé ni la convention de New-York de 1958 sur la reconnaissance et l'exécution des sentences arbitrales étrangères, ni la Convention de Washington de 1965 pour le règlement des différends relatifs aux investissements entre États et ressortissants d'autres États, ni, avec la Chine, un quelconque traité bilatéral d'entraide judiciaire ou d'investissement²⁶.

De manière plus générale, la Chine a conscience du fait que son système juridictionnel étatique ou arbitral, par ses réticences à traiter convenablement l'extranéité et à admettre de manière plus ouverte les décisions juridictionnelles étrangères, le droit étranger, et les juristes étrangers, n'est pas à la hauteur de l'offensive de partenariat ouvert représentée par l'initiative des Nouvelles routes de la soie.

Depuis quelques mois, la Chine s'efforce dès lors de combler cette lacune en ayant à l'esprit le fait que, sans cela, elle ne peut prétendre être une puissance juridique réellement normative, ni prétendre à modeler de nouvelles formes de gouvernance mondiale.

À cette fin, diverses mesures ont été mises en œuvre.

En 2015, la Cour Suprême de Chine, qui n'est pas une Cour de Cassation²⁷ mais qui règne néanmoins sur l'organisation juridique et judiciaire de la Chine, a adopté deux documents importants en liaison avec certaines des problématiques juridiques et judiciaires des routes de la soie.

En janvier 2018, lors du 19^e Plénum du Comité Central du Pcc, la Commission centrale pour l'approfondissement des réformes a approuvé la création d'un organisme en mesure de gérer les différends liés aux marchés des Nouvelles routes de la soie.

Et le 28 juin 2018, la Cour Suprême de Chine a annoncé la création immédiate de deux Chambres spécialisées du commerce international ayant pour objet le règlement des différends les plus importants en lien avec les routes de la soie²⁸.

Préalablement, la China International Economic and Trade Arbitration Commission (CIETAC), qui est l'instance la plus ancienne et la plus importante de Chine en matière d'arbitrage commercial international, a adopté, en septembre 2017, un nouveau règlement d'arbitrage international en matière d'investissement.

Et, parallèlement, la Cour Suprême de Chine a créé auprès d'elle-même un bureau ayant pour objet l'assistance aux juridictions de rang qui lui sont inférieures (notamment les Cours Supérieures des Provinces et villes autonomes de Chine) dans le traitement des litiges à caractère international et l'exécution des sentences et jugements étrangers.

L'Asian Infrastructure Investment Bank (« AIIB ») créée par la Chine pour financer des projets d'infrastructure, et qui est la première institution financière internationale ayant son siège en Chine²⁹, a publié, en septembre 2018, la première édition du AIIB Yearbook of International Law³⁰. Cette première édition est consacrée à une présentation des bonnes pratiques de gouvernance dans les institutions financières internationales, et, par ricochet, à l'AIIB. Les futures éditions devant intervenir à l'automne de chaque année seront consacrées à d'autres matières du droit international.

Par ailleurs, l'AIIB organise des débats et rencontres en matière de résolution des litiges.

Enfin, différents think tank, à Pékin et Hong Kong, se sont donnés pour tâche de contribuer à la création d'un cadre juridique pour l'initiative des routes de la soie, en particulier en matière de règlement des litiges³¹.

La Chine se dote ainsi des moyens intellectuels et organisationnels qui peuvent lui permettre de participer, comme elle le souhaite, à la définition de nouvelles règles du jeu de la mondialisation. L'enjeu est notoire même si, pour réussir, la Chine devra convaincre, par des actes, de sa volonté de laisser évoluer son système juridictionnel vers plus de transparence de son fonctionnement, plus de respect du contradictoire, et vers plus d'indépendance des juges.

CONCLUSION

Que conclure, sinon au caractère massif des enjeux juridiques des Nouvelles routes de la soie et, pour y faire face, à la nécessité d'un dialogue juridique le long des Nouvelles routes de la soie, en particulier entre l'Union Européenne et la Chine, mais également avec les pays tiers.

L'initiative chinoise, par sa nouveauté, sa plasticité, son esprit partenarial non dénué d'hégémonisme, son ampleur, oblige à observer avec un œil neuf certains aspects du droit du commerce international et des investissements, en particulier lorsque ceux-ci

concernent les champs nouveaux du droit : l'économie verte et le développement durable ; la protection et le partage des données ; de manière générale, les innovations numériques et leurs conséquences.

Au demeurant, ces champs nouveaux du droit échappent à la stricte souveraineté des droits nationaux.

Les normes et concepts qui les organisent, s'ils empruntent au langage du droit, sont caractéristiques de cette « décomposition de l'ordre juridique autocentré » décrite par Mireille Delmas-Marty et dont elle a montré qu'elle « atteint à la fois les normes, les formes et les dogmes »³².

Leur définition sera le fruit du dialogue nécessaire dont la perspective est d'ailleurs prévue, au titre des échanges humains et culturels, tant par la Commission Nationale (chinoise) du Développement et de la Réforme³³ que par la Commission Européenne³⁴.

Les projets de connectivité Europe-Asie, chinoise et européenne, appellent ainsi la création d'une **plateforme de connectivité juridique** permettant aux juristes chinois, européens, et autres, de définir ensemble les mots susceptibles d'encadrer une nouvelle phase de la mondialisation « aux caractéristiques communes ».



Robert Guillaumond est avocat au barreau de Paris, co-fondateur du cabinet ADAMAS (www.adamas-lawfirm.com) et créateur, en 1992, des bureaux d'ADAMAS en Chine dont il fut, pendant de nombreuses années, l'animateur principal.

Robert Guillaumond assume, à l'heure actuelle, la présidence de l'Association Franco-Chinoise pour le Droit Économique.

NOTES

¹ Sur cette initiative, et en particulier sa dénomination, voir : A. Ekman (Dir.) « La France face aux Nouvelles routes de la soie chinoises », octobre 2018 (disponible sur www.IFRI.org) (en particulier, p. 135).

² « Connecting Europe and Asia. Building blocks for an E.U. Strategy » - European Commission, 19 septembre 2018 (<https://eeas.europa.eu>).

³ " To ensure better connectivity between Europe and Asia they also stressed the importance of developing and strengthening transport systems and infrastructure that are environmentally, socially and fiscally sustainable, financially viable, affordable and accessible and are in accordance with relevant international standards." Chair's Statement – Asia-Europe Meeting – ASEM 12 – Brussels 2018.

⁴ Expression définie par le projet japonais de Partenariat pour des infrastructures de qualité (mai 2015 – disponible sur www.mofa.go.jp).

⁵ « Connecting Europe and Asia. Building blocks for an E.U. Strategy » - European Commission, 19 septembre 2018 (<https://eeas.europa.eu>).

⁶ Voir Michel Foucher – « L’Euro-Asie selon Pékin » - Revue de politique étrangère (disponible sur www.cairn.info/revue-politique-etrangere).

Voir également Ph. Du Fresnay – « La Nouvelle route de la soie : initiative économique ou alternative géopolitique ? » - RDAI - n° 6, 2016.

⁷ Les autorités publiques chinoises évoquent généralement le fait que l’initiative des Nouvelles routes de la soie est l’une des trois stratégies à l’œuvre, les deux autres ayant pour objet le développement de la « ceinture économique du Yangtsé », et le développement de la « zone intégrée Beijing, Tianjin, Hebei ».

⁸ Disponible sur www.fmprc.gov.cn.

⁹ Selon le texte adopté, le Pcc « travaille à promouvoir la construction du projet la Ceinture et la route en observant le principe de « consultations réciproques, engagement commun, et partage des fruits » www.french.xinhuanet.com.

¹⁰ Voir D. de Villepin : « Stratégie d’influence et affirmation de la puissance chinoise » - Revue Défense Nationale, juillet 2018 (disponible sur www.geostrategie.fr).

¹¹ La plasticité du projet peut être illustrée par les trois exemples suivants :

- pour tenter de mieux imposer la partie de l’immense projet (Bangladesh, Chine, Inde, Birmanie) constituée par la création d’un corridor économique reliant Kunming (Yunnan) au Nord-Est de l’Inde, la Chine intègre désormais ce projet au sein de BRI alors que ce projet a été initié il y a plus de 20 années (Voir A. Ekman – précité, p.90) ;
- parmi les grands projets chinois structurant cette initiative, la mise en place de routes ferroviaires, permettant d’exporter vers l’Europe les marchandises chinoises, est essentielle : or, la plupart de ces routes ferroviaires ont été initiées avant 2013 : par exemple, la grande voie ferroviaire de la compagnie chinoise ZIH allant de Zhengzhou à Hambourg et Munich a été créée (par diverses entreprises publiques du Henan), en 2011, et a sans doute servi à modeler l’initiative des Nouvelles routes de la soie ;
- Djibouti a pour principale ressource sa position géostratégique dans le Golfe d’Aden ; elle l’exploite à des fins militaires (bases française, américaine et chinoise) mais également commerciales en rêvant à la création d’un « Singapour de l’Afrique de l’Est » pour laquelle elle a explicitement sollicité le label BRI afin de faciliter les très importants investissements de la très grande compagnie d’État, China Merchants (Voir Thierry Pairault : « La Chine Merchants à Djibouti » - Revue Espace Géographique et Société Marocaine, 24-25 novembre 2018 – disponible sur [www.https://pairault.fr/sinaf/index.php/15-references/1465-la-china-merchants-a-djibouti-de-la-route-maritime-a-la-route-numerique-de-la-soie](https://pairault.fr/sinaf/index.php/15-references/1465-la-china-merchants-a-djibouti-de-la-route-maritime-a-la-route-numerique-de-la-soie)).

¹² Voir Mathieu Duchâtel and Alexandre Sheldon-Duplaix : “Blue China : Navigating the Maritime Silk Road to Europe, April 2018 (disponible sur www.ecfr.eu).

¹³ Les cartes et les chiffres varient. Les chiffres cités ici figurent dans le rapport d’information n° 520 (2017-2018) du Sénat Français.

¹⁴ Voir à ce propos European business in China – Position Paper 2018/2019, p. 20 (www.eurochamber.com.cn).

¹⁵ Voir European business in China – Position Paper 2018/2019 – précité, p. 16.

¹⁶ Alibaba détient également le système de messagerie Weibo et Youku, le Youtube chinois.

¹⁷ <https://euipo.europa.eu/ohimportal/fr>.

¹⁸ D. Chapuis – « Les géants chinois de l’e-commerce veulent séduire les griffes de luxe » - Les Echos, 12 novembre 2018.

¹⁹ Thierry Pairault – « De pseudo ZES le long des Nouvelles routes de la soie : les zones de coopération économique et commerciale à l’étranger », Juillet 2018 ([https:// pairault.fr.sinaf/index.php/15-références/1371](https://pairault.fr/sinaf/index.php/15-references/1371)).

²⁰ Voir François Godement et Abgaël Vasselín – *La Chine à nos portes* – Odile Jacob, 2018.

²¹ À l’occasion de la visite d’État du Président Macron en Chine, en janvier 2018, un accord de coopération a été signé par la SAC avec l’AFNOR.

²² Voir ce rapport (p. 34 à 38) : www.IFRI.org.

²³ Le réseau de trains à grande vitesse de Chine, d’environ 18.000 kms, est le plus important du monde.

²⁴ Nabil Wakim – « La Chine achète l'Europe de l'énergie » - Le Monde, 30 août 2018. Cet auteur signale que l'énergie est, derrière la chimie, le 2^{ème} secteur industriel le plus prisé par la Chine qui y a investi, en dix ans, près de 30 milliards d'euros.

²⁵ Thierry Pairault : « L'Afrique est le principal champ de bataille contre les normes occidentales » in « La Chine en Afrique vue par elle-même » - 2017 <halshs-01599699>.

²⁶ Voir Malik R. Dahlan : « Dimensions of the New Belt and Road international order : an analysis of the Emerging Legal Norms and a conceptualization of the Regulation of Disputes ».
Voir également ci-après les articles des professeurs LI Bin et Walid Ben Hamida.

²⁷ Voir R. Guillaumond, LU Jianping et LI Bin : Droit Chinois des Affaires – Larcier, 2013 – p. 330 s.

²⁸ Voir LI Bin – précité.

²⁹ L'AiIB est une institution internationale et non une banque chinoise. Une soixantaine d'États, dont la France, plusieurs États européens et la Chine, en sont membres, la Chine détenant une participation minoritaire en capital (29,6 %), mais disposant d'une minorité de blocage (26 % des droits de vote) pour certaines décisions d'une importance particulière.

³⁰ Disponible sur aiib.org.

³¹ Les plus notoires sont :

- à Pékin, le Center for China and globalization : <http://en.ccg.org.cn>.
- à Hong Kong, l'Académie internationale de la ceinture et de la route (IABR) : <http://interbeltandroad.org>.

³² Mireille Delmas-Marty : « Où va le droit ? » - La Semaine Juridique – Edition générale, 2014, n° 14.

³³ Voir note 8 ci-dessus.

³⁴ Voir note 2 ci-dessus.