

LA TETE DU DRAGON :
LA PRESENCE CHINOISE EN GRECE , ENTRE BUSINESS ET POLITIQUE

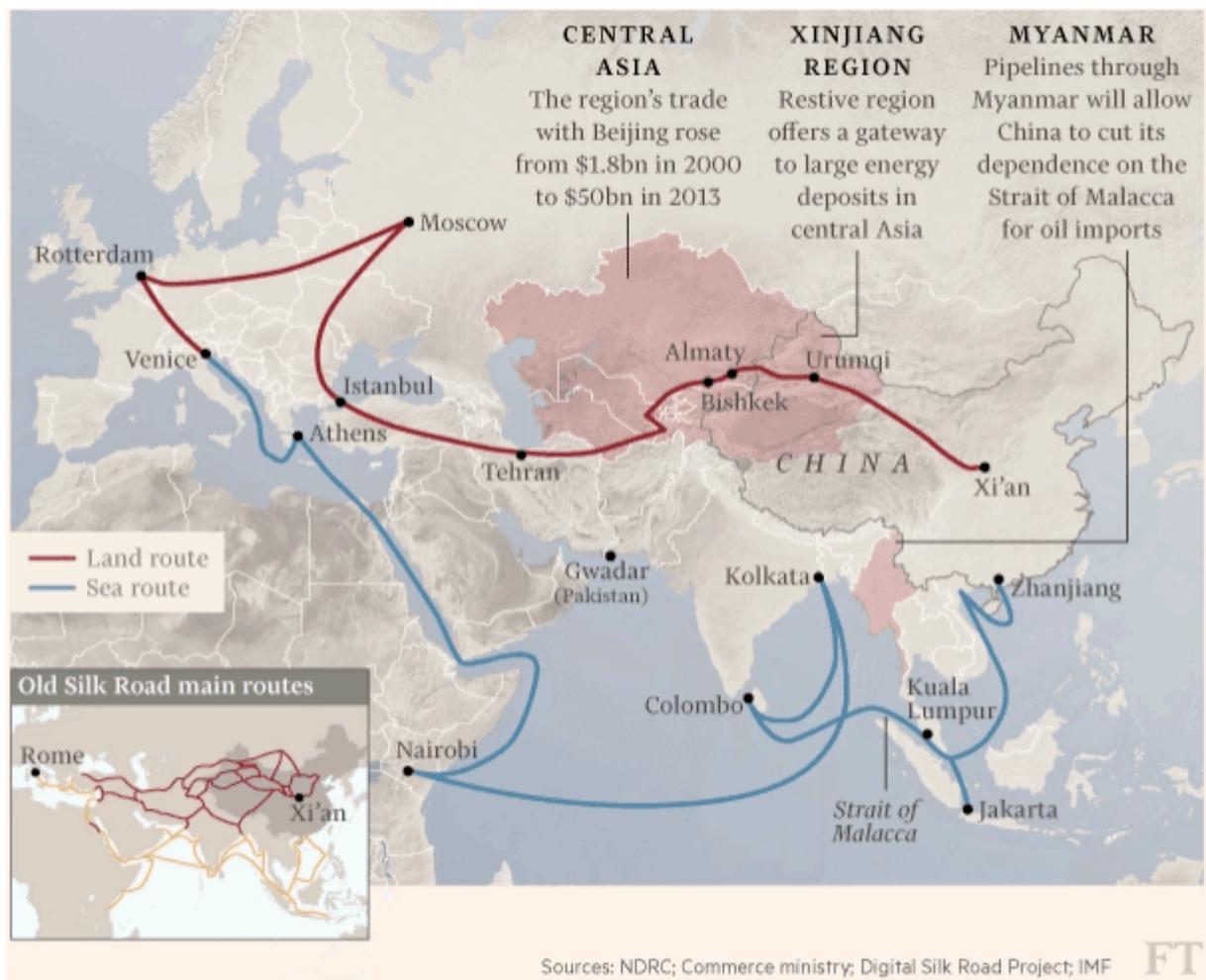
Guilhem Fabre

guilhem.fabre@univ-montp3.fr

Université Paul Valéry, Montpellier 3, IRIEC , EA 740, 34000 Montpellier,
France

1. LE CONTEXTE DE LA NOUVELLE ROUTE DE LA SOIE

L'arrivée au pouvoir de Xi Jinping a marqué une nette rupture non seulement dans la politique intérieure, mais aussi dans la politique extérieure chinoise, avec le lancement, puis l'élargissement progressif du projet « une ceinture, une route », (一帶一路)¹, abréviation de « La ceinture économique de la route de la soie, la route de la soie maritime du 21^{ème} siècle » (丝绸之路经济带, 二十一世纪海上丝绸之路). La ceinture se réfère à la voie terrestre et ferroviaire entre l'Europe et l'Asie, tandis que la route évoque la voie maritime entre la Chine, l'Asie du Sud-Est et du Sud, l'Afrique et l'Europe.



¹ En anglais, l'abréviation est OBOR, One Belt, One Road, plus tard appelée la Belt and Road Initiative (BRI). Le site gouvernemental chinois est le Belt and Road Portal : <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/index.htm>
Le site de la HSBC suit aussi l'actualité : <https://www.business.hsbc.com/en-gb/belt-and-road>

Ce projet marque la fin de la diplomatie profil bas de la Chine depuis le début des réformes de 1978, qui avait été résumée par le célèbre mot d'ordre de Deng Xiaoping, « cacher son éclat et attendre son heure » (韬光养晦). L'heure est désormais venue. Les analyses chinoises évoquent une « période d'opportunité stratégique » jusqu'à 2020, où la Chine peut profiter d'un environnement sécuritaire bienveillant pour renforcer son pouvoir global sans causer de conflit².

La ceinture économique terrestre est d'abord évoquée le 7 septembre 2013, par Xi Jinping lors d'une visite officielle au Kazakhstan, et la route maritime le mois suivant, le 3 octobre, lors d'une visite officielle en Indonésie. Le projet, désormais lancé dans toutes les enceintes internationales, et cadré le 28 mars 2015, par le document conjoint de la Commission nationale du développement et de la réforme, le Ministère des Affaires Etrangères et le Ministère du Commerce chinois³, bénéficie de financements prioritaires : la banque centrale a transféré 80 milliards de \$US vers trois grandes banques d'Etat pour financer les projets OBOR, qui sont aussi soutenus par le fonds souverain chinois avec une enveloppe Route de la Soie de 40 milliards de US \$, et par l'Asian Infrastructure Investment Bank, fondée en 2016 avec un capital de 100 milliards de US \$⁴.

En mai 2017, la tenue en Chine du « Belt and Road Forum for International Cooperation 2017 » est l'occasion d'un communiqué commun signé avec un certain nombre de chefs d'Etat, dont le premier ministre Grec, et d'un document sur la construction conjointe de la nouvelle route de la soie et la contribution chinoise⁵. Ce document montre à quel point le projet Route de la soie, notamment son volet maritime, est à géométrie variable, puisqu'une centaine de pays sont signalés comme potentiellement intéressés par le projet, y compris en Amérique Latine, où des accords sont signés. Une carte du projet OBOR, publiée sur le site gouvernemental chinois, montre en fait que, hormis l'Amérique du Nord, toutes les zones du

² « Our bulldozers, our rules : China's foreign policy could reshape a good part of the world economy », *The Economist*, July 2nd, 2016.

³ <https://baike.baidu.com/item/推动共建丝绸之路经济带和21世纪海上丝绸之路的愿景与行动/17010381> (Promote the construction of the Silk Road Economic Belt and the vision and action of the maritime Silk Road in twenty-first Century)

⁴ Ibidem, *The Economist*, July 2nd, 2016.

⁵ <http://www.beltandroadforum.org/english/n100/2017/0516/c22-423.html>
http://www.xinhuanet.com/politics/2017-05/10/c_1120951928.htm
(Xinhua, 10-5-17)

monde sont potentiellement concernées^{6 7}. L'espace est même inclus comme dernière frontière, avec le lancement pendant l'été 2018 du projet « Route spatiale de la soie » qui vise à augmenter le développement économique de la Belt and Road Initiative (BRI) en fournissant avec *Beidou* des services de communication, d'imagerie et de diffusion par satellites, concurrençant à l'horizon 2020 le GPS américain, géré par l'US Air Force, le système Galileo européen et le système russe GLONASS⁸.

China's Expanding Belt

President Xi Jinping's Belt and Road Initiative covers all but Canada, Japan and the U.S.

■ Signatories to BRI agreements ■ Potential BRI areas ■ Arctic Circle ■ Not included



Source: Belt & Road Portal, State Council Information Office, National Development and Reform Commission, Ministry of Commerce

Bloomberg

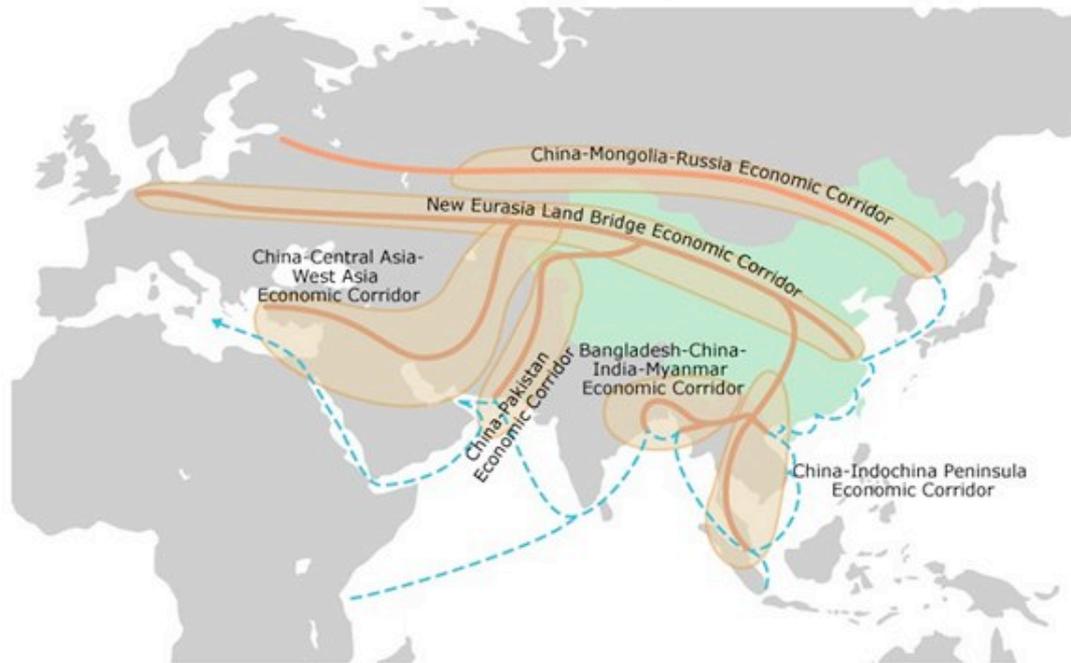
⁶ Carte ci-après publiée dans Bloomberg, tirée du site officiel de la BRI.

⁸ Ian Hutchinson, « Belt and Road : The final frontier », *China Business Review*, August 10, 2018 : <http://www.chinabusinessreview.com/belt-and-road-the-final-frontier/>; BBC : 20 sept. 2018 : <https://www.bbc.com/news/technology-45471959>



Source, Cryopolitics, *The Maritime Executive*, 2017/ 07/ 03.

The Belt and Road Initiative: Six Economic Corridors Spanning Asia, Europe and Africa



1) The New Eurasia Land Bridge Economic Corridor

L'ensemble du projet de la route de la soie, sur terre ou maritime, concerne pour l'instant 65 pays d'Asie d'Europe et d'Afrique, représentant 29 % du PIB mondial. Il s'agit essentiellement de faciliter le commerce, l'investissement et les échanges culturels dans cet ensemble. L'impact s'est déjà fait sentir puisque le commerce entre la Chine et les pays signataires a atteint 1,1 trillion de US \$ en 2017, soit 15 percent de plus que l'année précédente⁹.

Les motivations chinoises sont autant d'ordre géopolitique, renforcer la présence et l'influence de la Chine au niveau mondial, que géoéconomique : désenclaver tout l'Ouest chinois moins développé (Xinjiang, Gansu, Tibet, Sichuan, Yunnan), diversifier ses approvisionnements énergétiques (gaz et pétrole), en Asie centrale et en Russie, exporter les compétences chinoises en matière d'infrastructures routières, ferroviaires et énergétiques, en créant de multiples corridors d'échanges (Chine-Pakistan ; Yunnan-

⁹ Cf. le site OBOR de la HSBC : <https://www.business.hsbc.com/en-gb/belt-and-road>

Singapour) ; recycler les surcapacités industrielles chinoises dans les secteurs de l'acier et du ciment et exporter les standards d'innovation chinois, non seulement dans l'industrie ferroviaire et l'énergie, mais aussi dans les télécommunications, avec des sociétés en pointe comme Huawei ou ZTE, permettant d'influencer à terme, en liaison avec les majors du BAT (Baidu, Alibaba, Tencent), l'internet, le e-commerce et l'ensemble des services liés.

Si la route terrestre de la soie a été largement discutée¹⁰ et médiatisée, avec notamment le lancement de la ligne ferroviaire Chongqing-Duisbourg, où environ 80 % des trains venant de Chine font leur premier arrêt en Europe¹¹ l'attention s'est focalisée jusqu'à présent sur la nouveauté de la voie terrestre, en analysant son impact sur l'Asie centrale¹², et en négligeant quelque peu la voie maritime. Or la voie maritime, qui part des côtes chinoises et aboutit à Athènes et Venise, est essentielle pour plusieurs raisons.

¹⁰ Cf. notamment : Richard Ghiasy & Jiayi Zhou, *The silk road economic belt : Considering security implications and EU-China cooperation prospects*, Stockholm International Peace Research Institute and Friedrich Ebert Stiftung, 2017, 76 p ; Simeon Djankov & Sean Miner , *China's belt and road initiative : motives, scope, and challenges* Peterson Institute for International Economics, Washington, march 2016, 34 p. ; Christopher K. Johnson, *President Xi Jinping's belt and road initiative : A practical Assessment of the Chinese Communist Party's roadmap for global resurgence*, Center for Strategic and International Studies, Washington, march 2016, 25 p. ; Alessia Amighini (Editor), *China's Belt and Road : A game changer ?*, ISPI (Italian Institute for International Policy Studies), Milano, 2017, 148 p. ; Nadege Rolland, *China's Eurasian Century ? Political and Strategic Implications of the Belt and Road Initiative*, The National Bureau of Asian Research, 2017 ; China-Britain Business Council, *One Belt One Road : A role for UK companies in developing China's new initiative*, London, 2015, 28 p. Jack Farthy *et al.* « One belt one road : a ribbon of rail, road and energy projects to help increase trade » *Financial Times*, September 14, 2016 : <https://ig.ft.com/sites/special-reports/one-belt-one-road/>

¹¹ Philip Oltermann, « Germany's China's city : How Duisburg became became Xi Jinping's Gateway to Europe », *The Guardian*, 1 August 2018 : <https://www.theguardian.com/cities/2018/aug/01/germanys-china-city-duisburg-became-xi-jinping-gateway-europe>

¹² Cf. notamment, Marlene Laruelle, Editor, *China's belt and road initiative and its impact in central Asia*, Washington, George Washington University Central Asia Program, 2018, 169 p.

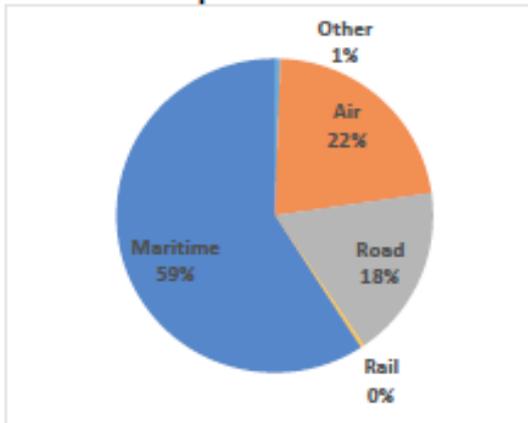
New Silk Road: Chongqing-Xinjiang-Europe International Railway



En premier lieu, toute puissance globale s'est historiquement construite sur les mers, sur le plan du commerce comme sur celui de la défense. En second lieu, la part dominante du fret chinois transite par voie maritime (59 %), le fret aérien (22 %) et la route (18 %). Les voies ferrées sont en position très minoritaire (moins de 1 %), contrairement à ce qui existe en Europe (70 % du fret par route, 19% par voie maritime et 8 % par voie ferrée)¹³. La prépondérance du commerce maritime est encore plus importante entre l'Europe et la Chine, en terme de valeur aussi bien que de volume. Le fret aérien vient en seconde position, surtout en terme de valeur, et le rail n'occupe que la dernière place, derrière le transport routier.

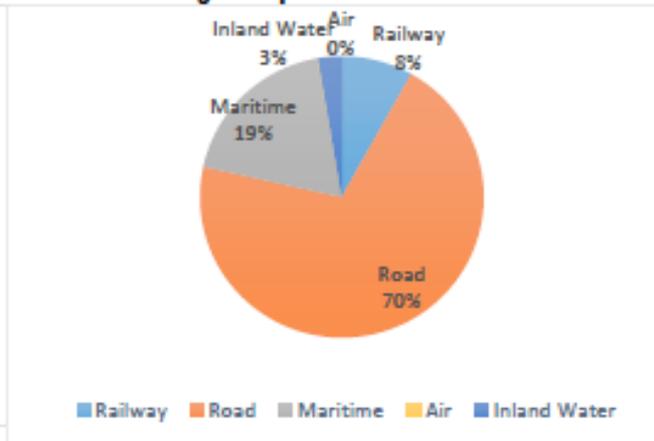
¹³ Alice Garcia Hererro & Jinawei Xu, *China's Belt and Road initiative : Can Europe expect trade gains ?* Bruegel, Working Paper Issue 5, Bruxelles, 2016, 19 p.

Figure 3: Share of Chinese trade by transportation mode



Source: China Customs data.

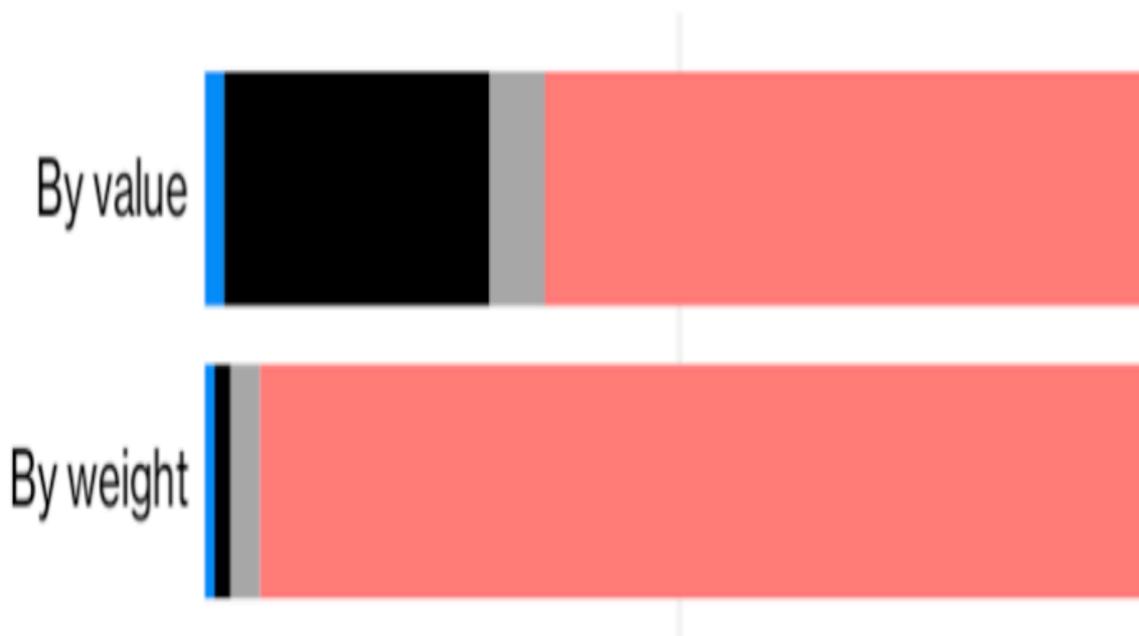
Figure 4: Share of EU's trade by transportation mode



Source: Eurostat transport database, <http://ec.europa.eu/eurostat/web/transport/data/database>. Note: We calculate the freight share of goods for each transportation mode.

The overwhelming majority of China's trade with Europe is by sea and air. Overland routes don't cut it

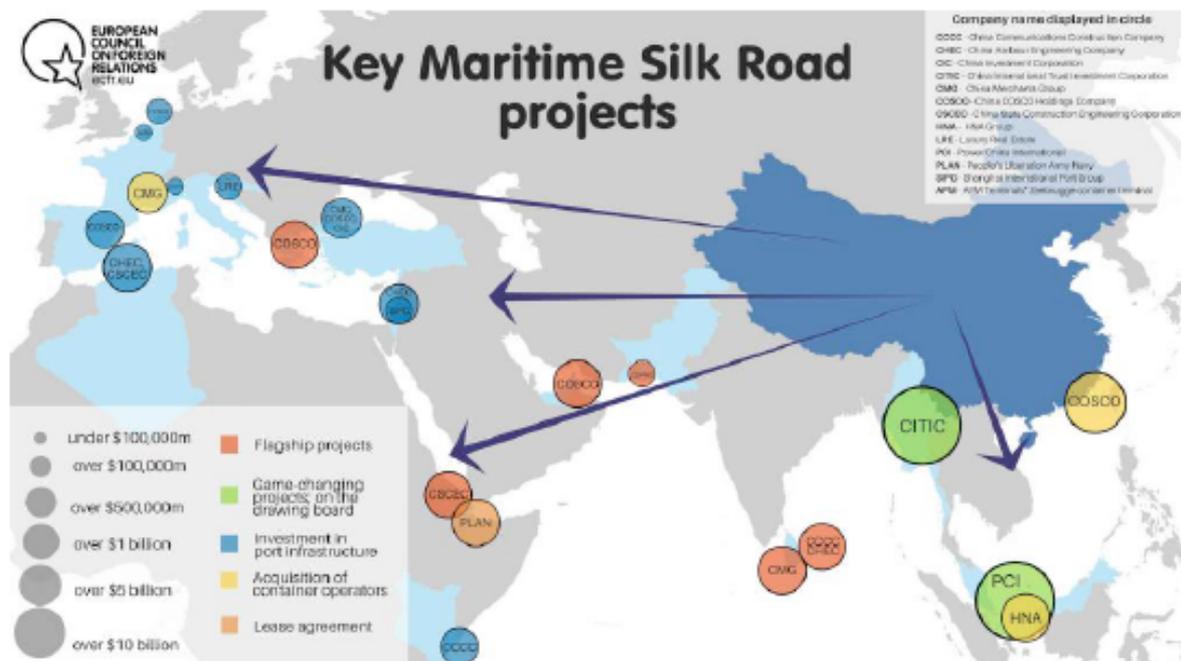
■ Rail
 ■ Air
 ■ Road
 ■ Sea



Source : Données 2016, Center for Strategic and International Studies

En troisième lieu, la stratégie chinoise, telle qu'elle est définie dans la « Vision pour une coopération maritime dans le cadre de l'initiative une ceinture une route »¹⁴ couvre potentiellement l'ensemble des mers du globe, y compris l'Océan Arctique.

Enfin, à la différence de nombre de projets de la ceinture terrestre, au Kazakhstan ou en Croatie, qui sont encore au stade de la planification, Pékin a déjà investi massivement dans des projets de construction portuaire, de l'Asie du Sud-Est à la Méditerranée¹⁵.



Source : Duchatel & Duplaix, *Blue China*, ecf.eu

¹⁴ Xinhua, June 20, 2017 : « Vision for maritime cooperation under the Belt and Road initiative », http://www.xinhuanet.com/english/2017-06/20/c_136380414.htm ; Kristin Huang « Will the Arctic be the next stop on China's new Silk Road », *South China Morning Post*, May 24, 2017 : <https://www.scmp.com/news/china/diplomacy-defence/article/2095078/will-arctic-be-next-stop-chinas-new-silk-road>

¹⁵ Bernhard Zand, « China's high seas ambitions », *Spiegel Online*, 17/07/2018 ; Duchatel & Duplaix, « Blue China », rapport cité.

2. L'EVOLUTION DES INVESTISSEMENTS ET DES PRET CHINOIS EST LIEE A LA CRISE DE LA DETTE

L'exemple de la Grèce est assez illustratif des enjeux et des problèmes que soulèvent la nouvelle Route de la soie maritime en Méditerranée et en Europe. L'évolution des rapports sino-grecs, et des investissements chinois est en effet indissociable du contexte de la crise de la dette grecque et des plans d'austérité imposés par les bailleurs de fonds de l'Union Européenne.

Du point de vue de la Chine, premier exportateur mondial et numéro un de la construction navale, la Grèce a une position particulière, dans la mesure où sa marine marchande est au premier rang mondial. En 2015, les armateurs grecs contrôlaient 16 % de la flotte mondiale de vraquiers et porte-conteneurs, et environ un quart des pétroliers géants. La flotte marchande grecque assure une large part des importations chinoises de pétrole, qui ont dépassé celle des USA, et plus de la moitié du commerce chinois de matières premières. La construction navale est un champ de coopération privilégié, dans la mesure où les commandes grecques dans les chantiers navals chinois, s'élevaient à 495 navires (2014), soit 10 % des commandes mondiales¹⁶.

A la fin 2017, le volume total des investissements directs étrangers (IDE) chinois en Grèce est de l'ordre de 1,2 milliards d'euros, selon le Rhodium Group et le Mercator Institute for China Studies, des chiffres assez proches du Ministère chinois du commerce extérieur (MOFCOM : 1,1 milliards d'euros en juin 2017) ou de l'ambassade chinoise en Grèce (1,4 milliards en octobre 2017). Mais si l'on intègre certains prêts bancaires, qui rendent mieux compte de l'influence chinoise, le stock des IDE chinois dépasserait en 2017 les 4 milliards d'euros selon une étude commandée par l'EBRD¹⁷. Ceci placerait donc la Chine à la deuxième place des

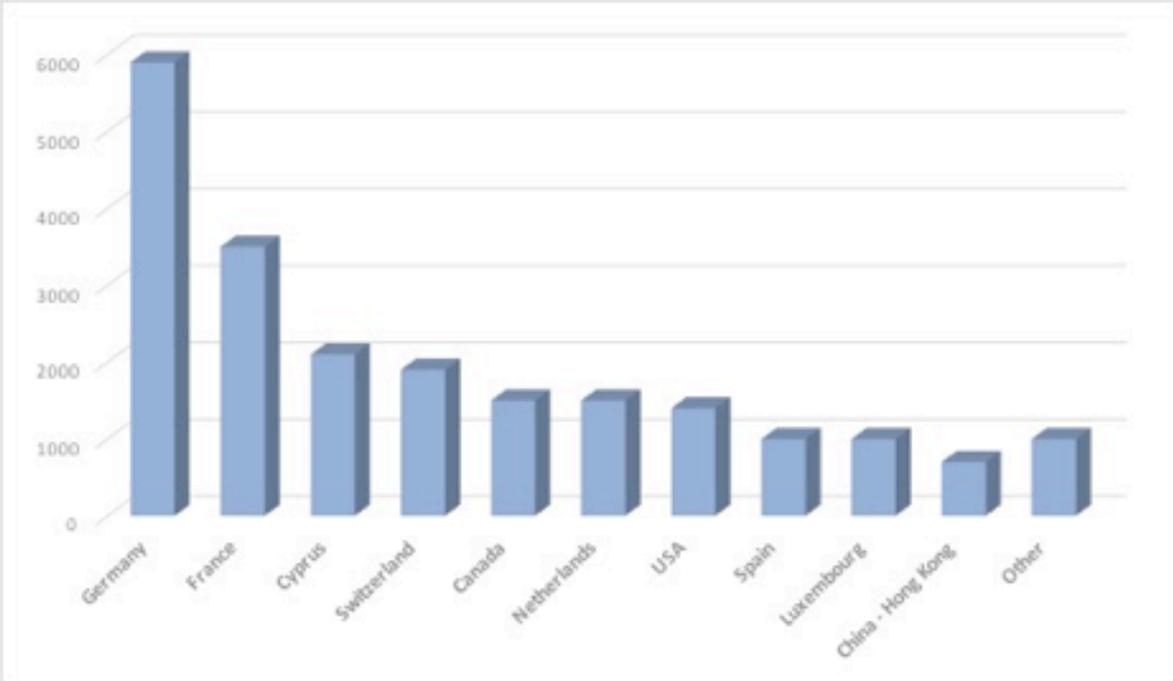
¹⁶ Plamen Tonchev, « Greece and China : Discovering each other at last ? », p.37, in Miko Uatori *et al.* (Ed.) *Mapping China EU relations, A bottom-up approach*, European Think Tank Network on China (ETNC), October 2015.

http://www.iai.it/sites/default/files/2015_etnc_report.pdf

¹⁷ Plamen Tonchev et Polyxemi Davarinou, *Chinese Investment in Greece and the Big Picture of Sino-Greek Relations*, Institute of International Economic Relations, Dec. 2017, p.14 ; Jens Bastian, « The potential for growth through Chinese infrastructure investments in Central and South Eastern Europe along the Balkan Silk Road », EBRD, Athen and London, July 2017 : <https://www.ebrd.com/news/2017/what-chinas-belt-and-road-initiative-means-for-the-western-balkans.html>

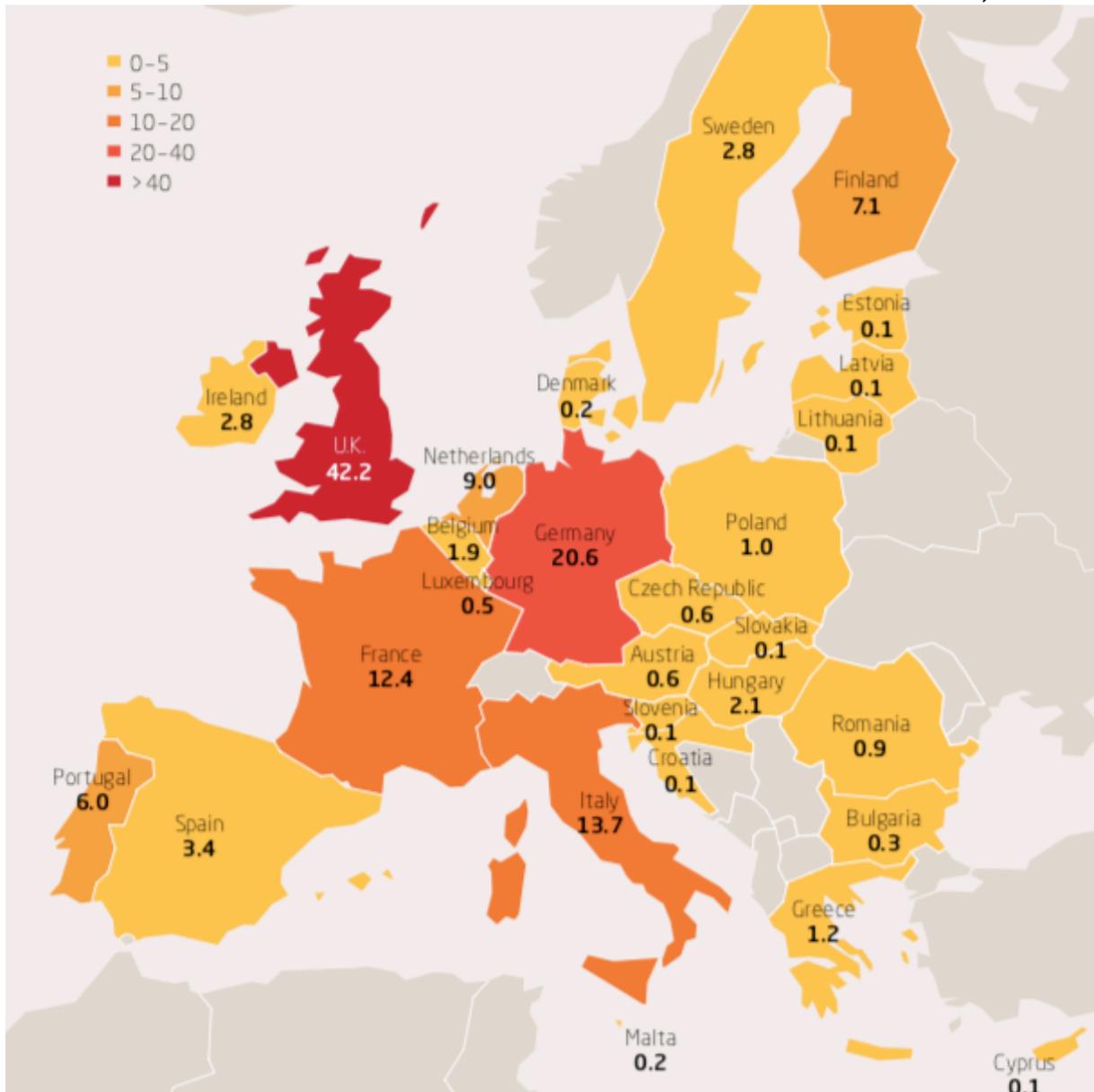
investisseurs étrangers en Grèce, entre l'Allemagne et la France, au lieu d'être à la dernière place du « top ten », si l'on s'en tient aux données de la Banque de Grèce :

Net FDI inflows by country of origin of capital during the period 2007-2017 (in million Euros)



2016, 2017: Provisional Data
Total value: 20,497 million Euros
Source: Bank of Greece

STOCKS DES INVESTISSEMENTS CHINOIS EN EUROPE, 2017



Source : Thilo Hanemann, Rhodium Group, & Mikko Huotari, Mercator Institute for China Studies, *EU-China FDI: Working towards reciprocity in investment relations*, May 2018.

Dans cette hypothèse, les investissements chinois en Grèce se rapprocheraient de ce ceux effectués au Portugal à la fin 2017. Mais indépendamment de leur volume, ce qui est le plus intéressant, dans le cas de la Grèce, est à la fois le lien étroit de ces investissements avec la crise de la dette et leur caractère stratégique.

En octobre 2009, un an après le début de la crise mondiale démarrée aux Etats-Unis, George Papandreou, le leader du Parti socialiste grec, remporte les élections législatives et révèle que la comptabilité publique grecque a été falsifiée (sur les conseils de la Banque d'affaire Goldman Sachs) et que le

déficit n'est pas de 6% mais de 12,7 % du PIB. La note de la Grèce chute immédiatement sur les marchés financiers internationaux, et les taux d'intérêts sur emprunts d'Etat s'envolent.

En avril 2010, la dette publique atteignant 35 milliards d'euros (150 % du PIB) et la politique mise en œuvre étant inopérante, la Grèce obtient une première aide de 110 milliards d'euros de l'U.E et du FMI sur 3 ans, en contrepartie de mesures d'austérité drastiques : augmentation de la TVA à 23 %, gel du salaire des fonctionnaires, hausse des impôts, privatisations d'entreprises publiques, etc.

En octobre 2011, l'économie et les finances grecques continuent de se détériorer devant ce plan contra cyclique, avec une récession qui représente -9,1 du PIB (Eurostat). Une deuxième tranche de prêt de 130 milliards d'euros est engagée par la zone euro, sur la base d'un effacement de 50 % de la dette contractée auprès des banques privées, en échange de mesures financières encore plus strictes. Papandreou est contraint à démissionner le mois suivant. Il est remplacé par Lucas Papademos, un économiste de la BCE qui assure l'interim, et met en place le plan de rigueur souhaité, avec une réduction du salaire minimum de 876 à 683 euros par mois et de 12 % des retraites. Le pays propose de réduire son endettement de 160 à 120 % du PIB d'ici 2020, le défaut de paiement est évité.

En juin 2012, Samaras devient premier ministre d'une coalition droite-gauche, la deuxième tranche d'aide de 130 milliards d'euros est débloquée en contrepartie d'un nouveau budget d'austérité. La dette publique atteint 170 % du PIB, mais la récession s'amenuise (-7,3 du PIB en 2012, -3,2 % en 2013, -0,7 % en 2014, - 0,3 en 2015) et le pays peut se refinancer sur les marchés financiers en 2014. En janvier 2015, Alexis Tsipras est nommé premier ministre. Issu de Syriza, une coalition de la gauche radicale, il a été élu sur la promesse de renégocier les accords de la Grèce avec ses bailleurs de fonds qui ont plongé le pays dans la plus grave crise qu'il ait connu depuis la seconde guerre mondiale : le chômage atteint 25 % de la population active, 45 % chez les jeunes, la récession a touché la moitié des commerces qui ont du mettre la clé sous la porte, les coupes de salaire, de retraites, et de dépenses publiques ont provoqué une crise humanitaire dans un pays où les aides sociales sont pratiquement inexistantes.

Les négociations avec l'U.E et les créanciers aboutissent à un plan d'aide dont les conditions sont soumises à un référendum fin juin 2015 (61 % de NON), mais alors qu'on évoque de plus en plus le risque de « Grexit » la renégociation de la dette lors d'un sommet de chefs d'Etat européen le 13 juillet 2015, débouche sur le principe d'un troisième plan d'aide de 86 milliards d'euros, en échange d'un retournement de la politique de Syriza,

d'une réforme des retraites allongeant la durée des cotisations, et du lancement d'une politique de privatisation massive des actifs publics sous l'égide de la Hellenic Republic Asset Development Fund (HRADF), accompagnant plus d'une centaine de mesures de rigueur officiellement intitulées « programme d'ajustement macro-économique »¹⁸.

C'est dans ce contexte politique et social très instable et ce climat extrêmement tendu avec l'Union Européenne et les bailleurs de fonds que se développe petit à petit un partenariat Sino Grec. Au début de la crise de la dette, la Chine, sollicitée par le Premier Ministre George Papandreou, ancien président de l'internationale socialiste, a investi 6 milliards d'Euros dans la dette publique grecque. Cinq ans plus tard au début 2015, le Premier Ministre Alexis Tsipras s'attendait à ce que la Chine s'engage sur un prêt important pour alléger la dette publique, mais il n'obtint de Pékin, qu'un achat très prudent de 100 million de US\$ de bons du trésor¹⁹.

La crise de la dette et la réponse très rude des bailleurs de fonds européens ont pour effet de diminuer massivement l'épargne et l'investissement (taux d'épargne net des ménages et formation brute de capital fixe, 2008-2015 : chiffres OCDE 2017). Dans un contexte de chute très importante du prix des actifs, privés ou publics, l'investissement étranger prend le relais, en bénéficiant de cette opportunité d'affaires sans précédent. Les actifs publics sont les premiers concernés par les politiques de privatisation, devant le déficit abyssal. C'est dans ce contexte de grande vulnérabilité de l'économie et de la société grecque qu'interviennent les IDE

¹⁸ Calliopi Traganides, « Le partenariat stratégique sino-grec dans le cadre de la Route de la soie maritime du 21 ème siècle », Mémoire de master 1, Etudes chinoises, sous la direction de Gilles Guiheux, Université Paris Diderot, 2018. p.56-59. Plamen Tonchev, Rapport cité, 2017, p.27.

¹⁹ George N. Tzogopoulos, <http://chinaandgreece.com/china-bought-greek-sovereign-bonds-worth-6bn-euros-beginning-crisis/>; Plamen Tonchev, *op.cit.*, 2017, p.49.

chinois.

Profil statistique par pays : Grèce 2017

	Unités	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Production et revenu									
PIB par habitant	USD PPA courants	30 856	30 396	28 203	26 141	25 284	26 121	26 454	26 289
Revenu national brut (RNB) par habitant	USD PPA courants	29 937	29 722	27 625	25 427	25 452	26 090	26 512	26 379
Revenu disponible des ménages	Croissance annuelle %	0.8 e	0.6 e	-10.5 e	-10.6 e	-9.8 e	-7.6 e	0.1 e	-3.0 e
Croissance économique									
Croissance du PIB réel	Croissance annuelle %	-0.3 e	-4.3 e	-5.5 e	-9.1 e	-7.3 e	-3.2 e	0.4 e	-0.2 e
Taux d'épargne net des ménages	%	-3.8 e	-1.1 e	-6.9 e	-8.9 e	-10.9 e	-16.1 e	-15.3 e	-19.3 e
Formation brute de capital fixe	Croissance annuelle %	-7.2 e	-13.9 e	-19.3 e	-20.5 e	-23.5 e	-8.4 e	-4.6 e	-0.2 e

Source : OCDE : https://www.oecd-ilibrary.org/economics/profil-statistique-par-pays-grece-2017-1_csp-grc-table-2017-1-fr

3. « LA TETE DU DRAGON » ou L'INVESTISSEMENT CHINOIS PHARE DANS LE PORT DU PIREE.

En 2009, en dépit de l'opposition très forte des syndicats de dockers et d'une partie importante de la classe politique grecque, la compagnie COSCO, troisième transporteur maritime mondial (après APM Maersk et Mediteranean Shg Co.) obtient à la suite de longues négociations, la gestion des terminaux II et III du port de conteneur du Pirée, le quai I restant géré par la compagnie d'Etat, Piraeus Port Authority (PPA) pour un paiement initial de 50 millions d'euros, et des investissements importants visant à augmenter les capacités du port.



Source : Manifestation anti-privatisation du Pirée, Calliopi Tragranides, mémoire cité.

China's new silk roads

Transport infrastructures



En 2016, dans le nouveau contexte du programme de privatisation accéléré imposé par les bailleurs de fonds européens, COSCO signe un accord qui lui donne 51 % des parts du PPA, pour 280,5 millions d'euros, et à terme 16 % de plus de parts d'ici 2021, si COSCO investit 350 million d'euros dans le port d'ici cette date et verse un complément de 88 million d'euros.

Le but de COSCO est dans un premier temps de transformer le port du Pirée en tête de pont du commerce chinois vers l'Europe du Sud et de l'Est, et en plate-forme de transbordement vers les autres ports de la Méditerranée orientale, et dans un deuxième temps depuis 2016, en port d'attache de l'industrie des croisières en Méditerranée, capable d'accueillir 14 navires de croisières à la fois, dont quatre géants, et plusieurs millions de touristes par an. COSCO envisage aussi des docks de réparation navale pour des navires jaugeant plus de 80.000 tonnes²⁰.

²⁰ Plamen Tonchev, *op.cit.* 2017, p.16-17.; Frans-Paul van der Putten, « Chinese Investment in the Port of Piraeus, Greece: The Relevance for the EU and the Netherlands », Clingendael, Netherland Institute of International Relations, February 2014 ; Harilaos N.Psarafitis & Athanasios A. Pallis, « Concession of the Piraeus container terminal: turbulent times and the quest for competitiveness », *Maritime Policy &*

La taille des porte-conteneurs de plus en plus grande crée en effet une demande de transbordement pour des navires plus réduits. L'intérêt de la Méditerranée pour le transport maritime global s'est accentué avec l'élargissement du Canal de Suez en 2015, qui a permis de doubler la circulation des navires sur 72 de ses 193 km avec l'élargissement de 37 km de voie initiale et le creusement d'une nouvelle voie sur 35 km. La réduction du temps de traversée est de 20 à 11h dans un sens et de 8 à 3h dans l'autre, et l'on s'attend à un doublement du trafic entre 2015 et 2024. Ces travaux s'inscrivaient eux même dans contexte de décuplement des exportations chinoise vers l'U.E, de 33 à 338 milliards entre 1999 et 2016. La Méditerranée représenterait environ 35 % des flux maritimes de conteneurs chinois vers l'Europe²¹, et cette tendance a toute chance de s'accroître en fonction des économies de transports réalisées. Un conteneur chargé à Shanghai coûte environ 100 \$ de moins s'il est destiné à un port de Méditerranée par rapport à un port d'Europe du Nord²², le temps de transport est réduit d'une semaine, et l'économie pour un porte conteneur est estimée au moins à 2 millions de US\$²³.

Mais l'intérêt de la Méditerranée ne se réduit pas à ce corridor maritime entre la Chine et l'Europe. Les porte-conteneurs géants sur le trajet entre la Chine et la côte Est des Etats-Unis empruntent de plus en plus le canal de Suez, le canal de Panama n'étant pas adapté, en dépit de ses travaux d'élargissement, à la taille considérable de ces navires. On assiste donc à un basculement de la route transpacifique vers la route méditerranéenne et transatlantique pour le trafic de conteneurs entre l'Asie et la côte est de l'Amérique du Nord. En 2014, la capacité de conteneur d'Asie vers la côte nord-américaine à travers le canal de Suez a dépassé pour la première fois celle du canal de Panama²⁴.

Management : The flagship journal of international shipping and port research, 2012, 39 :1, 27-43.

²¹ Thierry Pairault, « La route maritime de la soie et les terminaux portuaires en Méditerranée », *Monde chinois*, à paraître, 2018.

²² Mathie Duchatel, « Blue China », article cité, p.10.

²³ John Psaropoulos « Greece's pivot toward China », *The New Athenian*, Saturday, 29 July 2017 : <http://www.thenewathenian.com/2017/07/greeces-pivot-toward-china.html>

²⁴ Frans-Paul van der Putten, Minke Meijnders, « China, Europe and the Maritime Silk Road », Clingendael, Netherlands Institute of International Relations, March 2015, p.29.

La Méditerranée a ainsi attiré, indépendamment de COSCO, plusieurs grandes compagnies chinoises de transport maritime, qui ont acquis la gestion de terminaux portuaires²⁵. Mais le port du Pirée, acquis en majorité par COSCO constitue un projet phare à plus d'un titre. D'abord parce que COSCO a introduit les équipements les plus modernes, permettant une relance très importante de la productivité du travail, dans un port où le salaire des dockers atteignait des dimensions rentières en 2004, avec plus de 140.000 euros par an pour 325 à 335 jours ouvrés²⁶.... En second lieu parce que COSCO est lui-même un des principaux acteurs du transport maritime Chine-Europe et à ce titre un utilisateur privilégié du port, entraînant dans son sillage K-Line, Hanjin et Yang Ming, ses partenaires de la Green Alliance, et les autres géants du transport maritime, comme APM-Maersk et CMA-CGM. Enfin parce que COSCO a su attirer des compagnies des compagnies internationales importantes, comme Hewlett-Packard, qui ont relocalisé une partie importante de leurs activités de distribution de Rotterdam au Pirée, sans parler des projets de multinationales comme Huawei, ZTE, Lenovo, Dell, IKEA et LG²⁷.



²⁵ Thierry Pairault, article cité, 2018.

²⁶ Harilaos N. Psaraftis & Athanasios A. Pallis, article cité, note 19.

²⁷ Frans-Paul van der Putten, Rapport cité (2014), p.16-17.

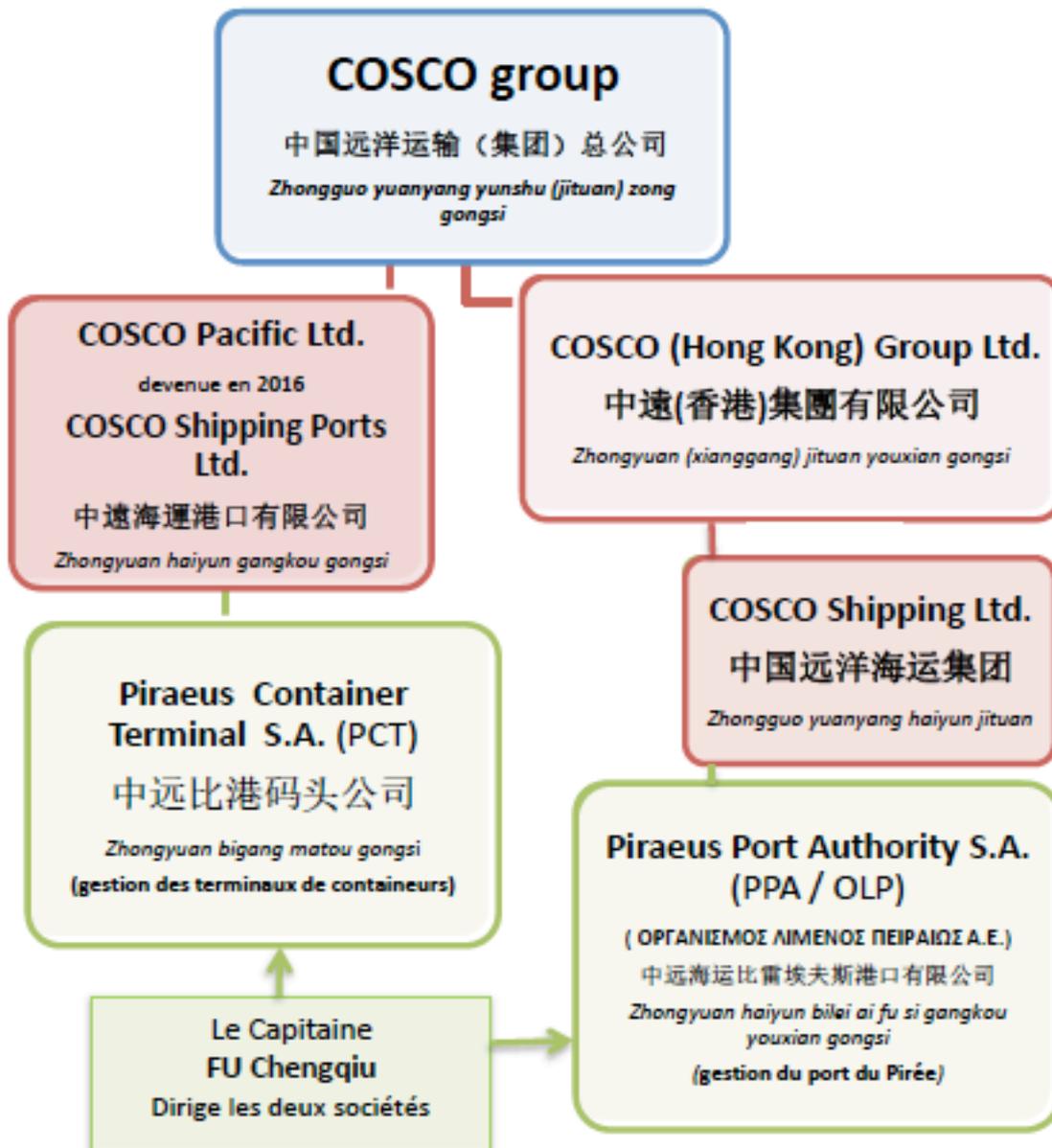
Source : Calliopi Traganides, Mémoire cité, Université Paris Diderot, 2017



Pirée : PIERS II et PIERS III







Les résultats sont là, alors qu’au début des années 2010, le transbordement de conteneurs était supérieur au Pirée dans la plupart des ports méditerranéens concurrents (Port Said et Damietta en Egypte), Algeciras et Valence en Espagne, Gioia Tauro en Italie, Tanger au Maroc, Malte et finalement Ambarli en Turquie, dès 2013, le port du Pirée se place en troisième position du trafic de conteneur en Méditerranée, derrière Algeciras et Valence, et devant Port Said, et à la 41^{ème} place au niveau mondial²⁸. L’ambition affichée de COSCO est de monter à un trafic de 7

²⁸ Frans-Paul van der Putten, Rapport cité, 2014, p.14, et World Shipping Council : Top 50 Containers Ports : <http://www.worldshipping.org/about-the-industry/global-trade/top-50-world-container-ports>

million de conteneurs Equivalent Vingt Pieds (EPV) d'ici 2022, en faisant du Pirée le 5ème port d'Europe, avec des investissements annoncés de l'ordre de 5 milliards d'US \$ dans les prochaines années, dont une bonne partie sera consacrée à des hôtels et à des centres commerciaux au sein du port²⁹.

Indépendamment de l'augmentation du trafic maritime et de l'utilisation du Pirée comme plate-forme (hub) de transbordement des porte-conteneurs géants vers des plus petits navires en route pour le Sud et l'Est de la Méditerranée, le choix de la Grèce visait à créer un corridor de transport terrestre entre la Méditerranée et l'Europe centrale, permettant de réduire les coûts de transports, notamment avec la liaison ferroviaire Budapest-Belgrade-Athènes. Ce projet n'est mené à bien que dans son tronçon Budapest-Belgrade, les Chinois ayant reculé au moment de la privatisation des chemins de fers grecs TRAINOSE, intervenue en pleine crise des migrants.



Le forum sur la « Belt and Road Initiative », organisé à Pékin en Mai 2017, en présence de nombreux chefs d'Etat et premiers ministres, a été l'occasion de relancer la coopération dans le cadre de la BRI, notamment

²⁹ Plamen Tonchev, Rapport cité, 2017, p.17-18. Et 24.

dans les Balkans³⁰. Au delà des Balkans, « la tête de pont » du Pirée s'inscrit dans une stratégie de coopération chinoise avec l'ensemble des Etats d'Europe centrale, intitulée 16 + 1, visant à lier à terme la Mer Baltique, la Mer Noire et la Méditerranée³¹. Les partenaires les plus motivés de la Chine sont la Serbie, non membre de l'U.E, et La Hongrie.



4. LES AUTRES SECTEURS D'INVESTISSEMENT CHINOIS : ENERGIE, TELECOMMUNICATIONS, IMMOBILIER, TOURISME

³⁰ Jens Bastian, Rapport cité 2017.

³¹ « China's investment in influence : the future of 16 +1 cooperation », *China News Analysis*, ECFR, December 2016.

Indépendamment de l'acquisition du port du Pirée, les investissements chinois ont visé des secteurs stratégiques, comme l'énergie et les télécommunications. Le second IDE chinois le plus important est l'acquisition, pour 320 million d'Euros, de 24 % des parts du principal opérateur de transmission d'électricité, Independent Power Transmission Operator ou ADMIE en Grec, par la China State Grid International Development Ltd, la plus grande compagnie mondiale de transmission et de distribution d'électricité. IPTO/ADMIE était avant cet accord, la propriété d'une entreprise publique grecque, la Public Power Corporation, qui gère un réseau de 11.000 km de cables à haute tension à travers le pays. A terme, le projet Euro Asia Interconnector, vise à créer uen autoroute de l'énergie de 1.500 km entre Israel et la Grèce, via Chypre et la Crète.

Dans le domaine des énergies renouvelables, plusieurs entreprises chinoises ont investi dans le parc photovoltaïque (Sky Solar Holdings Ltd, Yangtze Solar Power Investment Ltd, China New Era Group Corporation, Solar Power Hellas). Shenhua Renewables a acquis 75 % des parts de quatre parcs éoliens développés par le groupe grec Copelouzos. Les partenariats entre cette alliance et la Public Power Corporation (PPC) pourraient atteindre 3 milliards d'euros dans les années à venir.

Dans le secteur particulièrement stratégique des télécommunications, Huawei fournit de l'équipement de télécoms, des téléphones mobiles, et investi dans la création de centres de R&D, tandis que ZTE tout en fournissant des équipements, propose aussi des services de téléphonie, une gestion du big data, et se positionne par rapport au développement du prochain réseau 5 G. Enfin Pacific Century CyberWorks (PCCW), une filiale de Hongkong Telecom, se situe sur le même créneau que ZTE, tout en montrant son intérêt dans la construction d'une infrastructure internet haut débit en liaison avec la Telecommunication Organisation of Greece (OTE)³².

Dans le secteur de l'immobilier, où le prix des actifs a baissé de 42 % entre le pic de 2008 et 2017, le groupe Fosun participe à hauteur de 200 millions d'euros au consortium Grec pour le développement de l'ancien aéroport d'Hellenikon, un projet de 6,2 millions de m2 avec 3,5 km de cotes. 850 citoyens chinois ont investi dans des propriétés d'en moyenne 550.000 à 600.000 euros pour bénéficier du Golden Visa programme, qui leur donne un droit de résidence automatique. Enfin les perspectives du tourisme chinois en Grèce sont très prometteuses, avec la création de deux lignes aériennes directes entre la Chine et Athènes avec Air China et China Eastern

³² Plamen Tonchev, rapport cité, 2017, p. 17-19, et 50.

Airlines, amenant les masses de touristes attendus dans les navires de croisière basés au Pirée, en partance pour la mer Egée, la Méditerranée et la côte adriatique.

La plupart des investissements chinois sont le fait d'entreprises d'Etat supervisées par le pouvoir politique, et bénéficient des lignes de crédit prioritaires de la China Development Bank, qui collabore étroitement avec la banque centrale de Grèce et le Hellenic Republic Asset Development Fund chargé des privatisations³³. Les visites successives du Premier Ministre chinois et du Président Xi Jinping en Grèce en 2014, montrent l'intérêt des plus hautes autorités pour ce pays en tant que tête de pont des IDE chinois. On assiste bien à la mise en place d'une ambitieuse politique d'investissement couvrant trois secteurs décisifs (port, énergie, télécommunications). Cette présence est certes utile à la Grèce dans le cadre de la baisse générale des investissements intérieurs, mais elle s'accompagne d'un déséquilibre important des échanges et plus subtilement d'une politique d'influence politique, dont les contours se préciseront au fil du temps.

5. DE L'ASSYMETRIE ECONOMIQUE AUX DIVIDENDES POLITIQUES

L'assymétrie économique entre la Chine et la Grèce est inscrite dès le début des rapports entre les deux pays. Avec une population d'une dizaine de million d'habitants et un PIB de 268 milliards de US \$ en parité de pouvoir d'achat, la Grèce est comparable à une seule municipalité chinoise, comme Hangzhou :

³³ Plamen Tonchev, rapport cité 2017, p. 20-26, 40.

	Grèce	Grèce en % du	
		Europe-CEI	Monde
Population (milliers)	10 771	1,18	0,14
PIB aux prix courants (millions de \$ courants)	192 691	0,95	0,25
PIB PPA (millions de \$ constants PPA)	268 427	1,01	0,24
PIB par tête (\$ courants)	17 891	80,44	175,23
PIB par tête en PPA (\$ & prix constants)	24 922	85,42	165,60
Commerce (millions de dollars courants)			
Exportations de biens	27 811	0,45	0,18
Exportations de services	27 754	1,20	0,59

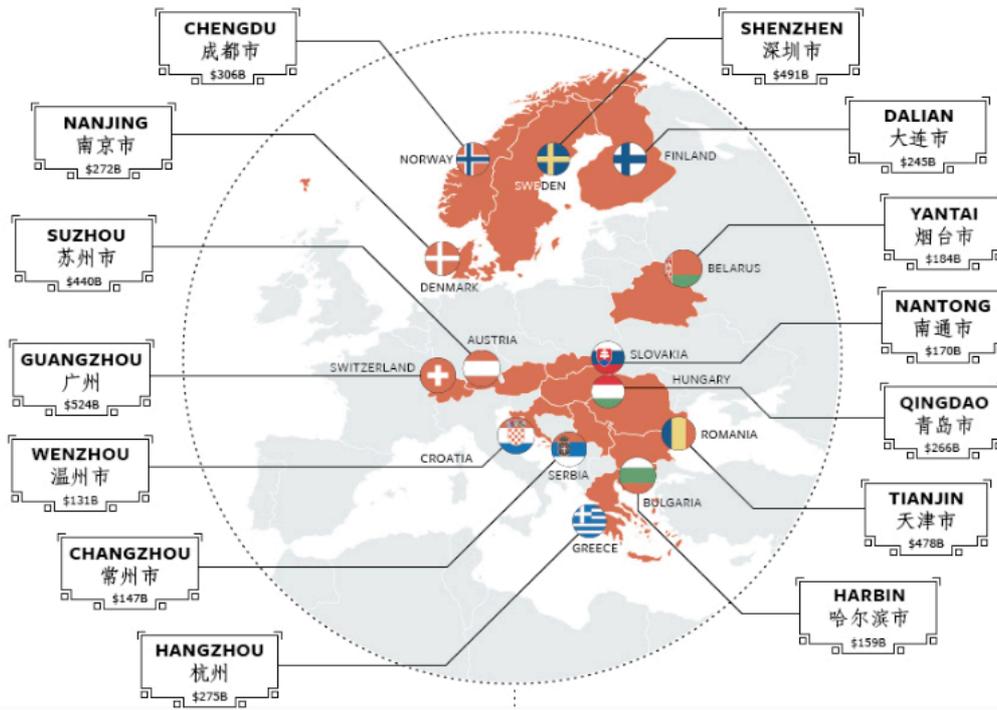
Sources : Données CEPII, 2017.



Chinese Cities compared with Countries

国内生产总值

Each of the 35 Chinese cities below have a GDP that is equivalent to an entire country.



Le poids commercial de la Chine n'a fait que se renforcer, passant entre 2006 et 2016, de la 9^{ème} place à la troisième place des importations grecques, même si cette tendance s'est un peu modifiée en 2017.

: Grèce - Part des 20 premiers partenaires dans les exportations et les importations ^e

en % des exportations ou importations de biens, 2006 et 2016

Exportations	2006	Exportations	2016
Italie	11,3	Italie	10,7
Allemagne	10,5	Allemagne	7,3
Royaume-Uni	5,8	Chypre	5,3
Chypre	5,8	Turquie	5,1
Bulgarie	5,6	Etats-Unis	4,9
Turquie	5,0	Bulgarie	4,8
Etats-Unis	4,8	Royaume-Uni	4,4
France	4,5	Liban	4,1
Espagne	4,0	Egypte	3,2
Roumanie	3,1	Roumanie	3,2
Albanie	2,2	France	2,8
Pays-Bas	2,1	Espagne	2,4

Importations	2006	Importations	2016
Allemagne	12,3	Allemagne	10,9
Italie	11,5	Italie	8,4
Russie	6,2	Chine	7,1
France	6,1	Russie	6,3
Pays-Bas	5,1	Pays-Bas	5,5
Corée du Sud	4,2	Irak	5,0
Belgique	4,1	France	4,4
Arabie saoudite	3,8	Corée du Sud	4,2
Chine	3,8	Belgique	3,8
Royaume-Uni	3,8	Espagne	3,7
Espagne	3,7	Bulgarie	3,5
Iran	3,3	Turquie	3,2

Source : CEPII.

Les principaux fournisseurs de la Grèce en 2017

En M€	Importations	Δ 2017/2016	Part import	Part import	Class.
	2017 (*)	(%)	2017 (%)	2016 (%)	2017
Allemagne	5.041,3	+6,7%	10,3%	11,0%	1 (=)
Italie	3.735,6	+4,1%	7,6%	8,3%	2 (=)
Russie	3.421,2	+21,2%	7,0%	6,5%	3 (+1)
Corée du Sud	3.163,1	+76,8%	6,5%	4,1%	4 (+4)
Irak	3.148,3	+34,2%	6,4%	5,4%	5 (=)
Chine	2.719,1	-5,8%	5,5%	6,7%	6 (-3)

Source : France Trésor.

Mais ce qui est frappant, c'est le déséquilibre massif des échanges, qui fait de la Grèce importe de Chine dix fois plus qu'elle n'exporte :

Greece's International Trade in Goods with China (in € billion) 2013 - 2015

	Exports	Imports	Balance
2013	0.419	2.19	-1.78
2014	0.279	2.49	-2.21
2015	0.271	2.87	-2.67

Sources: For 2013 and 2014 data: Eurostat newsrelease: 116/2015 26. June 2015 <http://ec.europa.eu/eurostat/documents/2995521/6893875/6-26062015-AP-EN.pdf/44d4c87c-98dd-4061-bdff-b292884a5073>. For 2015 data see: <http://atlas.media.mit.edu/en/profile/country/grc/>.

Cette situation n'est pas près de se modifier, la Grèce servant surtout de tête de pont pour la Chine au niveau de ses exportations dans le cadre de la BRI. La Chine n'est toujours pas toujours pas présente dans les principaux débouchés extérieurs de la Grèce en 2017 :

Les principaux clients de la Grèce en 2017

En M€	Exportations 2017 (*)	Δ 2017/2016 (%)	Part export 2017 (%)	Part Export 2016 (%)	Class. 2017
Italie	3.037,8	+8,1%	10,7%	11,2%	1 (=)
Allemagne	2.015,5	+4,4%	7,1%	7,7%	2 (=)
Turquie	1.951,5	+44,4%	6,9%	5,4%	3 (+1)
Chypre	1.724,5	+13,2%	6,1%	6,1%	4 (-1)
Bulgarie	1.348,6	+7,7%	4,7%	5,0%	5 (=)
Liban	1.249,3	+19,1%	4,4%	4,2%	6 (+2)

Source : France Trésor

La seule solution existante pour rétablir l'équilibre des échanges est d'avoir recours, indépendamment du transport maritime, au tourisme chinois, activité exportatrice de services par excellence, qui permet généralement d'équilibrer la balance courante de la Grèce, mais crée en même temps un effet de vulnérabilité en cas d'instabilité politique ou sociale, comme l'Égypte en montre l'exemple. 8 à 10 % des touristes chinois en Grèce sont des acheteurs potentiels de propriété immobilière.

Balance commerciale de la Grèce 2011-2017

En Mds€	2011	2012	2013	2014	2015	2016 (*)	2017 (*)	Δ 2017/2016
Exportations	24,38	27,58	27,30	27,12	25,48	25,15	28,46	+13,2%
Importations	48,89	49,54	47,00	48,33	42,65	43,12	49,03	+13,7%
Total	73,27	77,12	74,30	75,45	68,13	68,27	77,49	+13,5%
Déficit	-24,51	-21,96	-19,70	-21,21	-17,17	-17,97	-20,56	+14,4%
Taux de couverture (%)	49,9%	55,7%	58,1%	56,1%	59,7%	58,3%	58,0%	

Evolution des principaux agrégats de l'économie en % du PIB

(% variations annuelles, prix constants)

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
PIB	-0,3%	-0,2%	1,4%	2,0%	2,4%	2,3%	2,1%	1,8%
Consommation privée	-0,5%	0,0%	0,1%	0,5%	1,0%	1,2%	1,2%	1,2%
Consommation publique	1,2%	-1,5%	-1,1%	1,2%	0,4%	0,6%	0,4%	0,4%
Formation brute de capital fixe	-0,3%	1,6%	9,6%	11,1%	12,1%	9,4%	7,7%	5,7%
Exportations biens et services	3,1%	-1,8%	6,8%	5,6%	4,6%	4,4%	3,0%	3,0%
Importations biens et services	0,4%	0,3%	7,2%	5,5%	4,4%	4,2%	2,9%	2,9%

Source : France Trésor.

Consciente de ce déséquilibre et de la vulnérabilité particulière de la Grèce en Europe, prisonnière d'une dette encore très importante dans les années à venir (150 % du PIB à l'horizon 2022), la Chine a rehaussé la Grèce au rang de partenaire d'égal à égal au niveau diplomatique. Indépendamment de la visite de ses plus hauts dirigeants, la Grèce a été l'objet d'une attention particulière au niveau des relations culturelles, avec le lancement du « Ancient Civilisations Forum » à Athènes, plus connu sous le nom de GC 10, qui regroupe à côté de la Chine et de la Grèce, la Bolivie, l'Égypte, l'Inde, l'IRAK, l'Italie, le Mexique et le Pérou. « La Grèce est l'amie la plus sûre de la Chine en Europe », assure le Président Xi Jinping en recevant à Pékin le Premier ministre Alexis Tsipras en juillet 2016. Les enquêtes d'opinion montrent que la popularité de la Chine vient juste après celle de la Russie en Grèce, devant les Etats-Unis, et l'Allemagne, plutôt décriée³⁴.

³⁴ Plamen Tonchev, Rapport cité, p. 35, p. 42 et 52.

Evolution de la dette du gouvernement général (en M€)

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
			estimation	prévision	prévision	prévision	prévision
Dette	315.009	317.407	335.000	323.300	318.300	313.300	318.700
<i>en % du PIB</i>	180,8%	178,6%	183,1%	170,4%	161,4%	153,1%	150,3%
Taux unifiés	5.615	5.626	6.208	6.295	6.392	6.697	6.896
<i>en % du PIB</i>	3,2%	3,2%	3,4%	3,3%	3,2%	3,3%	3,3%
PIB	174.199	177.735	182.959	189.743	197.218	204.572	212.002

Source : France Trésor

Le soft power chinois est une priorité de Xi Jinping, dans le cadre de sa nouvelle politique d'affirmation internationale. Les partenariats avec les media étrangers sont passés d'une soixantaine en 2000 à 221 en 2017, visant particulièrement les 60 millions de chinois vivants à l'étranger. De nombreuses personnalités politiques conseillent les entreprises chinoises ou facilitent les rapports sino européens, dont David Cameron, responsable d'un fond sino-britannique de 1 milliard de US\$ soutenant les investissements d'infrastructure de la BIR, Jean-Pierre Raffarin, Dominique de Villepin, Romano Prodi, etc.³⁵

Les dividendes politiques de la présence chinoise en Grèce sont impressionnants dès 2016. En premier lieu, la Grèce s'oppose pour la première fois en juillet 2016, à une déclaration conjointe de l'Europe sur la dispute concernant la Mer de Chine du Sud, où un chapelet d'îles annexées par la Chine font l'objet d'installations militaires, contraires au droit international de la mer. La Hongrie et la Croatie, membres de l'Union

³⁵ Emily Feng, « China and the world : how Beijing spread the message », *Financial Time*, 12 July 2018 : <https://www.ft.com/content/f5d00a86-3296-11e8-b5bf-23cb17fd1498>
 Alan Crawford & al. « Riding China's rise : the European politicians in Beijing's orbit », *Bloomberg*, 4 July 2018.

Européenne, rejoignent la Grèce sur cette position, qui empêche l'Europe de parler d'une seule voix. La Serbie, non membre de l'UE, soutient aussi la position chinoise. L'année suivante, en juin 2017, une résolution européenne sur le bilan des droits de l'Homme en Chine, est bloquée par la Grèce au Conseil des Nations Unies sur les Droits de l'Homme, à Genève, ce qui empêche son adoption. Le *Global Times*, ou la voix de Pékin déclare aussitôt que « contrairement à l'Union Européenne, qui a traité la Grèce comme un emprunteur délinquant, Beijing considère le pays comme un partenaire sûr »³⁶.

Au nom de l'amitié avec la Chine, une brèche est donc ouverte au sein des valeurs défendues par l'Europe des Etats, sans qu'on sache encore jusqu'où conduiront les interactions subtiles entre présence économique et influence politique de la Chine. Tout au plus peut on noter certains faits troublants : la marine chinoise a effectué de nombreuses visites au Pirée, d'habitude à la fin de patrouilles anti piraterie effectuées dans le Golfe d'Aden, ce qui a relancé les spéculations sur un rôle dual de l'investissement de COSCO. En effet en juin 2015, le gouvernement chinois a annoncé qu'à l'avenir les constructeurs de navires chinois civils devaient s'assurer que ceux-ci puissent être compatible avec une utilisation militaire en cas d'urgence. Cette nouvelle stratégie de conversion de la flotte civile en force militaire vise à la protection des lignes stratégiques et de communication et de transports maritimes³⁷.

Signe de temps contradictoires : d'un côté, en préparation du sommet U.E Chine, qui s'est tenu en juillet 2018, 27 des 28 ambassadeurs de l'UE à Pékin ont critiqué dans un rapport interne la BRI, en estimant qu'elle allait contre l'agenda de libéralisation du commerce de l'UE et déstabilisait l'équilibre du pouvoir en faveur d'entreprises chinoises subventionnées³⁸. Mais de l'autre, la Grèce est le premier pays occidental à signer avec la Chine, en août 2018, un « protocole d'entente » sur la BRI ³⁹.

³⁶ Plamen Tonchev, Rapport cité, p. 53.

³⁷ Ibidem, p.55-56 ; Zhao Lei, *China Daily*, 18/06/2015 :

http://www.chinadaily.com.cn/china/2015-06/18/content_21036944.htm

³⁸ Dana Heide *et al.* « EU ambassadors to Beijing band against China's Silk Road in critical report », *Handelsblatt Global*, Sept. 6, 2018 : <https://global.handelsblatt.com/politics/eu-ambassadors-beijing-china-silk-road-912258>

³⁹ Xinhua, 28/08/2018 : http://www.xinhuanet.com/english/2018-08/28/c_137425525.htm

Quels que soient les bénéfices indéniables de la présence chinoise en Grèce, il est donc important d'être attentif à l'utilisation politique qui peut en être faite par le gouvernement chinois au sein de l'Union Européenne, afin que la « tête du dragon » ne mine pas progressivement, entre la Grèce et la Hongrie, le fragile équilibre des valeurs dont se réclame l'Union.