

JAPON LA DIPLOMATIE DU CHÉQUIER

C'est le cauchemar du Japon : voir la Chine, son ennemi juré d'autrefois et grande rivale d'aujourd'hui, mettre la main sur toute l'Asie du Sud-Est. Ainsi, lors du sommet Japon-Mékong de Tokyo, Shinzo Abe, le Premier ministre japonais, a promis une aide financière de 6,1 milliards de dollars sur les trois prochaines années aux cinq pays riverains du Mékong : Cambodge, Laos, Birmanie, Thaïlande et Vietnam.

Cette opération de séduction intervient seulement cinq jours après le lancement par Pékin de la nouvelle Banque asiatique d'investissement dans les infrastructures (BAII), à laquelle participent 50 Etats dont la France, l'Allemagne et le Royaume-Uni. Elle servira de contrepoids à la Banque mondiale, contrôlée par

Washington, et à la Banque asiatique de développement, chapeautée par Tokyo.

Avec son carnet de chèques, le pays du Soleil-Levant, qui semble de plus en plus inquiet de l'influence grandissante de l'empire du Milieu, tente de « trouver sa place » dans la région. Le timing est parfait. Car, depuis mi-juin, la tension remonte sur la mer

de Chine méridionale, où sont parsemés une centaines d'îlots que se disputent la Chine, le Vietnam, les Philippines, la Malaisie et Brunei. Pékin, qui revendique la souveraineté de la quasi-totalité de cet espace maritime, a mené d'énormes opérations de remblaiement et construit une piste d'atterrissage longue de 3 000 mètres dans l'archipel des Spratly. Pour Arthur Ding, expert des questions militaires chinoises à l'Université nationale Chengchi de Taïwan, la piste va « sans aucun doute améliorer et accroître les capacités militaires de la Chine en mer de Chine méridionale, grâce à la possibilité d'y déployer des avions de combat ». Une



« Atlas géopolitique des espaces maritimes », éditions Technip.

manœuvre qui n'a pas tardé à s'attirer les foudres des pays voisins et de Washington. La mer de Chine méridionale possède l'une des routes maritimes les plus stratégiques de la planète. Elle est souvent considérée comme la passerelle qui relie l'Asie et l'Europe ■ JUNZHI ZHENG



Le secrétaire d'Etat américain John Kerry et les ministres des Affaires étrangères des grandes puissances (Laurent Fabius, à g.), à Vienne, pour négocier la levée des sanctions contre l'Iran, le 6 juillet.

IRAN Les entreprises françaises dans les starting-blocks

La France a beau adopter la position la plus ferme face à l'Iran sur le dossier du nucléaire, ses entreprises sont déjà prêtes à repartir à l'assaut de ce marché de 80 millions d'habitants. Et réparer une situation

ubuesque. Quatrième partenaire commercial de la République islamique avant l'adoption des sanctions qu'il a votées, Paris a vu ses échanges avec Téhéran divisés par huit en dix ans. Symbole de cette déroutante commerciale, le cas Peugeot. La marque au lion, qui possédait en Iran son deuxième marché au monde, a été contrainte de plier bagage en 2012 sous la

pression combinée des sanctions... et de l'américain General Motors, qui venait d'entrer dans le capital de PSA. Or la firme américaine a depuis quitté Peugeot. Ainsi, en cas d'accord sur le nucléaire et de levée des sanctions, plus aucun obstacle ne s'opposera au retour du français en République islamique. Mais, pour retrouver son rang passé au pays des mollahs, le constructeur de Sochaux devra réussir à faire oublier l'intransigeance de la diplomatie française. Et composer avec un nouvel adversaire de taille. Surfant sur le rapprochement entre Washington et Téhéran, General Motors a annoncé dans la presse iranienne son intention de revenir en Iran, avec un slogan : « We are back » ■ ARMIN AREFI

TOUTE L'ACTUALITÉ SUR lepoint.fr



Retrouvez « Les Informés de France Info », une émission de Jean-Mathieu Pernin, du lundi au vendredi, de 20 h à 21 h. Et chaque jeudi avec « Le Point ».

EONHARD FÖEGER/REUTERS