

Eurasie

Le chantier - très géopolitique - des Routes de la soie

dimanche 18 février 2018, par [Thierry GARCIN](#)

En cours de réalisation, le projet chinois des Routes de la soie est un véritable défi, moins technique que géopolitique. Mais à quel prix est-il réalisable, compte tenu du poids du passé et de la complexité des régions concernées ? Thierry Garcin démontre brillamment que les Routes de la soie participent d'une volonté patiente mais globale d'expansion chinoise : présence, influence, puissance. Ce tremplin vers l'Europe modifiera les rapports de force. Raison de plus pour chercher à en prendre ici la mesure. Cet article est illustré d'une carte réalisée par Florent Amat.

LE PROJET chinois des « Routes de la soie », qui plonge profondément dans l'histoire, a été officiellement lancé en 2013 par le président Xi Jinping. Il s'agit de développer des lignes de communication routières, ferroviaires et maritimes pour relier la Chine à l'Europe et à l'Afrique orientale. Sur le plan terrestre, l'Asie centrale et le Caucase du Sud ex-soviétique ainsi que l'Europe orientale, mais aussi l'Iran et la Turquie, sont directement concernés par cette véritable geste géopolitique chinoise. Sur le plan maritime, la Corne de l'Afrique et l'Afrique orientale constituent également un objectif d'importance. On voit donc qu'il s'agit d'un projet global, dont la réalisation demandera des décennies et qui s'appuie à ce stade sur la construction d'ambitieuses infrastructures, dont les Chinois sont des champions sur le plan technique.

Cette volonté de « desserrement » occidental de [la Chine](#) s'inscrit dans une vision clairement géopolitique. Pour reprendre une définition sommaire de l'approche géopolitique, nous sommes bien en présence d'une politique de puissance dans un cadre géographique déterminé, d'autant plus que la terre et la mer seront utilisées d'une façon conjointe et complémentaire. Les multiples déclarations du président chinois ne laissent aucun doute sur l'ampleur du projet et sur la détermination des autorités, d'autant plus qu'à la fin de son second (et dernier ?) mandat en 2022, le président Xi n'exclut pas de veiller à la poursuite de ce projet.

Mais, les routes de la soie soulèvent quantité de questions, par-delà l'établissement actuel d'avant-postes terrestres et maritimes, sortes de comptoirs. D'abord, pourquoi étudier ce projet à différentes échelles (locale, nationale, régionale, internationale) ? Comment de considérables barrières naturelles seront-elles contournées (déserts, haute montagne, Caspienne...) ? Le raccordement de toutes ces sections routières et de ces corridors est-il politiquement réalisable, notamment dans un Proche-Orient et un Moyen-Orient en grande partie effondrés ? L'ancienneté, l'isolement et le caractère souvent clanique des sociétés traversées ne freineront-ils pas les élans ? Les logiques impériales d'hier (perse, ottomane, tsariste, soviétique...) peuvent-elles être oubliées ? Bref, **comment insérer cette volonté d'expansion dans le temps long, passé et futur ?** Perspective d'autant plus essentielle que cet espace intermédiaire de l'Asie centrale a été pour ainsi dire oublié du XIIIe au XIXe siècle.

En un mot, quels poids accorder à l'histoire ? Quel état des lieux ? Quels obstacles majeurs ? Considérons successivement le fond de tableau historique (I), la geste chinoise (II), les difficultés et les obstacles (III).

I. Le fond de tableau historique

L'expression « Routes de la soie » est doublement impropre. D'une part, parce qu'il s'agissait plutôt de tronçons non reliés et saisonniers, de segments joignant des villes plus ou moins sûres et fortifiées, permettant la mise à l'abri de biens et produits rares ; mais, en toute hypothèse, le pluriel de *routes* s'impose. Impropre d'autre part, parce la soie n'était qu'un élément de ces échanges sino-européens. De fait, il en allait aussi - dans les deux sens - des chevaux, du cuivre, du jade, des perles, du verre, du lin, des épices, des fruits, du thé, etc., et bien sûr du commerce des idées. Mais l'expression « routes de la soie » a subi l'épreuve du temps et est devenue populaire : gardons-la. De fait, on tient que ces routes ont été défrichées et empruntées dès le II^e siècle avant Jésus-Christ, avec Zhang Qian, explorateur et émissaire de l'empire. Plus tard, [la Chine](#) s'ouvre grandement sur le monde à plusieurs périodes de son histoire millénaire, notamment du VII^e au Xe siècles (dynastie Tang) et au XV^e siècle, avec les fameuses sept expéditions maritimes de l'amiral Zheng He au cours desquelles celui-ci aurait touché la Corne de l'Afrique et même le Kenya d'aujourd'hui.

Notons que l'expression « route de la soie » est d'origine à la fois occidentale et géopolitique : elle a été employée en 1877 - au singulier : « Die Seidenstrasse » - par le géographe, géologue et baron allemand Ferdinand von Richthofen (deux voyages en Chine), à l'heure où la géopolitique (« géographie politique », à ses débuts) prenait son essor outre-Rhin, dans une vision impériale du monde (II^e Reich). Vues d'Europe à l'époque, les routes de la soie pouvaient être comparées à des confins. Il s'agissait d'abord d'un espace de transition. On rappellera au passage que ces anciens itinéraires étaient essentiellement terrestres et marchands, le peuple chinois n'étant aucunement hauturier, encore moins conquistador ou colonisateur (la seule importante conquête, de voisinage d'ailleurs, a été celle du Vietnam, tout au long du premier millénaire).

Quoi qu'il en soit, ces routes de la soie, légendaires (sans doute y a-t-il une part de mythification dans cette expression globalisante), reliaient aussi [l'Asie centrale](#) avec elle-même. Car, on doit d'abord s'interroger sur ce concept et cette appellation d'« [Asie centrale](#) ». Si, sur le Vieux Continent, on comprend bien que le centre de l'« Europe centrale » n'est autre que le monde germanique et, finalement, l'empire allemand, on éprouve en revanche quelque peine à localiser historiquement le centre de [l'Asie centrale](#), espace composite, complexe et longtemps refermé sur lui-même, car dominé par des empires voisins ou périphériques. La province du Xingkiang, à l'extrême-ouest de la Chine, signifie « Nouvelle frontière » et les Occidentaux avaient l'habitude au XIX^e siècle d'appeler Turkestan la vaste zone qui va de la mer Caspienne au Xingkiang chinois (lequel formait justement le Turkestan oriental) et aux frontières de la Mongolie. On remarque aussi que les Turcs modernes descendent des Ouïghours aujourd'hui chinois. Même si, en Europe occidentale, on parle parfois d'« Asie médiane », force est de constater que cette région du monde n'a pas de centre ni de milieu. Cette hétérogénéité de l'Asie centrale est fondamentale pour la compréhension des enjeux actuels. D'autant plus que la dynastie Qing a refermé la Chine sur elle-même (milieu du XVII^e-début XX^e siècles), et a subi les agressions occidentales au XIX^e siècle (guerre de l'opium, traités inégaux, occupation, concessions forcées...). En fait, l'Asie centrale, carrefour des routes de la soie, a surtout dépendu de zones de convoitise et de sphères d'influence.

L'expression « routes de la soie » n'a fait florès à nouveau que dans le double contexte des puissantes réformes économiques chinoises engagées dès 1979 par Deng Xiaoping et de l'effondrement de l'Union soviétique (1991), lequel a libéré *ipso facto* tout un espace centre-asiatique. Cela dit, dès 1988, à la veille de la disparition de l'URSS, l'UNESCO avait déjà lancé le « Projet 'Les routes de la soie'. L'Étude intégrale des Routes de la soie : routes de dialogue (1988-1997) », qui a permis cinq grandes expéditions scientifiques [1]. Sur le seul plan culturel, l'intérêt était donc là, quand bien même la chute de la maison soviétique aurait joué un rôle décisif dans l'évolution de l'Asie centrale. Car, si le rideau de fer a fonctionné parfaitement en Europe pendant quelque 45 ans, un « rideau de laiton » était aussi tombé en Asie, isolant une grande partie de l'Asie d'avec elle-même durant les 73 ans de la période soviétique. Ces vastes mouvements d'ouverture et de fermeture, volontaires ou imposés, font donc partie de l'histoire longue de la Chine. Ils s'expliquent par la vie des empires extérieurs (d'Alexandre le Grand aux empires perse, tsariste et britannique —ces deux derniers, acteurs du « Grand Jeu » au XIX^e siècle), de la conquête des territoires, de la soumission des peuples et de l'influence des voyageurs, marchands et explorateurs

(notamment, de Fa Xian au Ve siècle à Marco Polo aux XIII-XIVe siècles, du berbère Ibn Battuta au XIVe siècle aux missions jésuites dès le XVIe siècle).

II. La geste chinoise

Le lancement des « [Routes de la soie](#) » par les autorités chinoises date officiellement de 2013 : « One Belt, one Road » (OBOR), projet pharaonique et présenté comme tel. C'est « le projet du siècle » pour le président Xi, chargé de désenclaver la partie occidentale de l'Asie d'ici 2050 [2]. On l'a oublié mais, déjà, la Turquie, dès l'implosion de l'Union soviétique, avait lancé en 1992 le plan *Turkish Cooperation and Coordination Agency* (TIKA) vers l'Asie centrale turcophone, projet ambitieux, généreux, voire euphorique, puis revu à la baisse et élargi à bien d'autres pays. TIKA première version couvrait une aire de type pantouraniste, de l'Azerbaïdjan au Tadjikistan, favorisant les liaisons aériennes, l'assistance militaire, la formation des étudiants (bourses), le développement technique (agriculture, santé...), [la construction d'infrastructures](#), etc. Déjà aussi, dans les années 2000, cette problématique marchande avait été évoquée en Europe par les géographes et les politologues, dislocation de l'empire soviétique aidant. Des travaux universitaires avaient même évalué en France la notion d'« Asie médiane » [3].

Cette poussée chinoise vers l'Europe doit être économiquement remise en perspective. De fait, le pays n'a cessé depuis environ quatre décennies d'élargir sa présence, son influence voire sa puissance selon des cercles « déconcentriques ». Multiplication des échanges avec les périphéries *maritimes* asiatiques (Japon, Corée du Sud [4], Asie du Sud-Est [5], jusqu'à Taïwan entre 2008 et 2016) ; puis, descente du « collier de perles » [dans l'océan Indien](#), permettant d'encercler l'Inde via la Birmanie, le Bangladesh, Sri Lanka, les Maldives, le Pakistan. Les périphéries *terrestres* ont illustré une deuxième étape : rapprochement avec la Russie (signature de grands contrats gaziers en 2016, portant sur trente ans) [6] ; routes de la soie enfin [7]. [La rationalité géopolitique de la Chine](#) est d'autant plus évidente que **Pékin promeut son expansion avec une vision de très long terme.** Chaque jalon posé s'inscrit toujours dans une stratégie d'ensemble. La Chine n'est-elle pas déjà bien présente en Afrique subsaharienne et en Arctique ? Depuis une trentaine d'années, on assiste donc à **une politique de desserrement**, précautionneuse mais de grande envergure, et déterminée.

Pour les routes de la soie, les intentions sont connues. D'abord, en interne, procurer « un but, un espoir et un rêve » (ce sont les termes officiels), ce qui raisonne d'une certaine manière comme la « Nouvelle frontière » proposée aux États-Unis par le candidat Kennedy en 1960 ; utiliser les considérables réserves de change ; stabiliser et ouvrir le Xingkiang, province mal sinisée et malmenée par des groupes indépendantistes terroristes (Parti islamique du Turkestan, TIP) ; favoriser ses géants industriels ; exporter la main-d'œuvre ; attirer les étudiants étrangers ; surtout, imposer des normes non-américaines ou non-occidentales. En externe, profiter dans un premier temps de points d'appui dans l'ex-Asie centrale soviétique ; utiliser ses excédents financiers ; se créer une clientèle ; affaiblir la Russie ; ouvrir un corridor terrestre Chine-Pakistan vers l'océan Indien occidental (rôle important du port de Gwadar ; acquis de la lutte anti-piraterie dans le golfe d'Aden ; présence militaire chinoise permanente à Djibouti), cet axe permettant d'encercler ou de contenir l'Inde et d'assurer un prolongement maritime vers l'Afrique. Enfin, on n'oubliera pas non plus que la Chine souhaite devenir la première puissance mondiale.

Car, les moyens sont là. Et, quelles que soient leur utilisation et leur longévité, ils sont imposants, par-delà le seul effet d'annonce : on a dit que 24 000 milliards d'euros seraient nécessaires d'ici à 2030.

Bien entendu, un tel projet doit respecter deux prérequis : 1) la continuité dans la volonté politique. Or, la nature du régime politique en Chine s'y prête, d'autant plus que le président Xi n'exclurait pas de conserver un rôle après son second mandat ; 2) un financement assuré dans le temps. Or, la Chine a 3 000 milliards de dollars de réserve de change.

Car, les moyens sont là. Et, quelles que soient leur utilisation et leur longévité, ils sont imposants, par-delà le seul effet d'annonce : on a dit que 24 000 milliards d'euros seraient nécessaires d'ici à 2030. Les banques publiques et institutions chinoises délivreront des prêts aux pays centre-asiatiques pauvres ou isolés : en premier lieu, la Banque asiatique d'investissements pour les infrastructures (AIIB en anglais), outre le Fonds Routes de la soie, créé en 2014. En mai 2017, le président Xi avait même annoncé des investissements à hauteur de 113 milliards d'euros. Cette AIIB, lancée en 2015, inaugurée en janvier 2016 et profitant d'un capital de 100 milliards de dollars (49 % détenus par la Chine), souhaite concurrencer la Banque mondiale (BM), présidée depuis 1944 par un Américain et la Banque asiatique de développement (BAD), présidée depuis 1966 par un Japonais, et compléter le dispositif ONU (Banque mondiale, Fonds monétaire international) [8]. Quelques repères : 61 pays membres (23 nouveaux prévus), 24 projets approuvés (dont cinq en Inde), 10 d'entre eux concernant l'énergie et 7 les transports ; 4,2 milliards de prêts alloués (tous chiffres de fin janvier 2018). Quant aux investissements directs étrangers chinois dans les pays relevant des routes de la soie, ils s'élèvent à 8,55 milliards de dollars, représentant 12,4% du total des investissements directs à l'étranger, en hausse de 4,3% sur un an (septembre 2017) [9].

III. Les difficultés et les obstacles

Certes, depuis une vingtaine d'années, on assiste à une ouverture de l'Asie centrale à ses propres périphéries, souvent constituées d'anciens empires.

Si l'Union eurasiatique russe a fait long feu et n'a pas résisté au [traitement de la question ukrainienne par Moscou \(annexion militaire de la Crimée en 2014\)](#), des ouvertures ont pu être constatées : création de l'Organisation de coopération de Shanghai (OCS) en 2001-2002, qui a rapidement privilégié la coopération anti-terroriste et vient d'accueillir l'Inde et le Pakistan (2017, *de jure*) ; descente des intérêts chinois vers l'océan Indien, concernant une partie des routes de la soie (« le collier de perles ») ; exportation de gaz russe vers la Chine ; nouveau rôle régional de l'Iran, après l'accord international de 2015 sur le nucléaire militaire ; lancement du gazoduc TAPI selon un audacieux itinéraire (Turkménistan-Afghanistan-Pakistan-Inde) ; etc.



Mais ces nouvelles perspectives ne doivent pas faire oublier que **la relance des routes de la soie par Pékin soulève de multiples interrogations**. Quelques obstacles ou limites peuvent être brièvement mentionnés.

. Sur le plan géographique, le relief est impérieux : le Taklamakan chinois est désertique et particulièrement hostile à l'homme ; les vastes massifs du Pamir au Tadjikistan (7 719 m) et de l'Hindou Kouch en Afghanistan et au Pakistan (7 706 m) jouent le rôle de barrières naturelles.

. Sur le plan géographique, les États sont souvent peu peuplés par rapport aux territoires qu'ils occupent. Seul, [l'Ouzbékistan](#), pièce centrale de l'Asie centrale post-soviétique, affiche 32 millions d'habitants en 2017, le Kazakhstan (grand comme cinq fois la France) n'ayant que 18 millions d'habitants. Toutes les capitales sont excentrées, ce qui n'est pas un avantage politique ; elles sont de surcroît frontalières ou quasi frontalières : [Bichkek en Kirghizie](#), Tachkent en Ouzbékistan, Douchanbé au Tadjikistan, Achkhabad au Turkménistan, Bakou en Azerbaïdjan. Au Kazakhstan, la capitale a été relocalisée en 1997 (d'Alma-Ata au sud du pays à Astana dans le nord russophone). Kaboul, excentrée elle aussi en Afghanistan, est à la jonction des mondes pachtoun et tadjik. On remarquera également que les capitales des trois puissances régionales sont dans la même situation : l'Inde avec New Delhi, l'Iran avec Téhéran, le Pakistan avec Islamabad. Les lignes de communication terrestres ne constituent donc pas des réseaux pratiques et

modernes.

. Sur le plan culturel, on ne saurait minimiser la complexité ethnique, linguistique, religieuse et sociale des populations traversées. Il s'agit d'abord d'un **espace mosaïque**. Pour certains de ces pays qui relevaient de l'Union soviétique, la question identitaire est fondamentale : ce sont souvent des populations aux allégeances claniques, au nationalisme peu structuré ou en construction, aux minorités significatives et nombreuses. L'histoire est fréquemment mythifiée : l'empereur mongol Gengis Khan aux XIIe-XIIIe siècles, Tamerlan en Ouzbékistan au XIVe siècle, l'empereur moghol Babur au XVIe siècle... Les structures politiques, despotiques, autoritaires ou oligarchiques, semblent peu évolutives. Le facteur culturel est fondamental, et sans doute l'un des plus délicats à évaluer, donc l'un des plus importants.

. Sur le plan économique, le dynamisme ne prévaut pas, quand il ne s'agit pas d'« États rentiers » (pétrole en Azerbaïdjan et au Kazakhstan, gaz au Turkménistan...). De plus, le peu de sentiment étatique (nécessité du bien commun, solidarité nationale...), la non-complémentarité des productions et la faiblesse des organisations économiques régionales favorisent le clientélisme et la corruption. Le danger est réel que certains de ces pays s'endettent inconsidérément, subjugués par des propositions mirifiques (Europe centrale [10], Balkans occidentaux, Asie centrale notamment). Quant à la pauvreté - l'un des plus grands défis à moyen terme -, elle peut accroître les troubles, les révoltes et l'émigration de personnes qualifiées.

. Sur le plan politique, si [l'Asie centrale](#) s'est ouverte à elle-même et à son voisinage, cela a été au profit de [la criminalité organisée](#) (trafics divers, circuits mafieux...) et du [terrorisme](#). L'État chinois affronte depuis des décennies un mouvement séparatiste terroriste ouïghour, particulièrement violent (Parti islamique du Turkestan), la présidente du Congrès mondial des Ouïghours, grande prêtresse et activiste de la cause ouïghour, Rebiya Kadeer, ayant pignon sur rue... aux États-Unis. L'Ouzbékistan est depuis longtemps exposé aux attentats sur la voie publique et aux agissements du Mouvement islamique d'Ouzbékistan (MOI), qui a prêté allégeance à l'État islamique en 2015, la vallée de Ferghana ayant été de surcroît le théâtre d'affrontements interethniques ouzbeks-kirghizes (des centaines de morts en 2010). Un attentat a frappé l'ambassade chinoise en Kirghizie en 2016. Au Baloutchistan pakistanais, des ingénieurs chinois ont été assassinés par des djihadistes en 2017. À terme, d'ailleurs, **la protection militaire des infrastructures clés sera l'un des soucis majeurs des responsables**. Cela, ajouté à la question des frontières, sujet toujours sensible.

. Sur le plan géopolitique, il ne faut jamais oublier que le train est l'un des vecteurs essentiels des routes de la soie, qui représente une plus-value considérable. Or, ces lignes sont largement tributaires de l'ancienne URSS, traversant le Turkménistan vers la Turquie [11], le Kazakhstan et l'Ukraine vers [la Pologne, l'Allemagne, la France](#) puis le Royaume-Uni. Par exemple, en 2016, le trajet Wuhan-Lyon (11 300 km, sept pays traversés en 15 jours) a permis d'acheminer 41 conteneurs. Capacité d'emport, efficacité (deux fois plus rapide que le transport en bateau), économie (trois à cinq fois moins cher que le transport aérien et prix stables), régularité (fréquence hebdomadaire), simplicité (porte-à-porte) : **le train a un grand avenir dans la région** [12]. On a compté 1 900 trains intercontinentaux en 2016.

La voie terrestre et ferrée vers la Méditerranée restera plus complexe, pour un ensemble de raisons. Comme jadis, le nord de [l'Iran](#), le long de la chaîne Elbourz, sera le point de passage obligé : Pékin sera toujours tributaire de ses relations avec Téhéran, la Chine ayant de toute façon besoin du pétrole (14, 5 % de ses importations en 2017) et du gaz iraniens. Parallèlement, un autre ancien empire non-arabe se trouvera sur la route chinoise, la Turquie, acteur moins sûr. Car, si l'Iran s'ouvre et a toute raison de vouloir recouvrer son ancienne assise dans la région (et la Chine s'en félicitera), la Turquie se ferme, se trouvant en délicatesse avec la quasi-totalité de ses voisins. De plus, géographiquement, c'est un couloir nécessaire pour pénétrer dans les Balkans occidentaux (ex-Yougoslavie et Albanie) [13]. Or, les rapports Pékin-Ankara seront bien plus difficiles à consolider dans la durée, tant la Turquie dépend de son flanc arabe, lequel est bouleversé depuis des années (question israélo-arabe, question israélo-palestinienne, guerre civile en Syrie, instabilité chronique en Irak...) ; en plus, la Turquie est membre de l'Alliance atlantique. Dans cette sous-région, à l'intersection des trois anciens empires perse, ottoman et britannique, la géopolitique reprend tous ses droits. Bref, Russie au nord-ouest et Turquie à l'ouest seront les contraintes durables d'OBOR.

Les routes de la soie maritimes sont également anciennes, les « flottes de la soie » (expression de François Bellec, ancien directeur du musée de la marine) ayant beaucoup apporté à la navigation (du cabotage, au départ) et au commerce (essences rares de bois, porcelaine, épices...). Aujourd'hui, la route Gwadar (Pakistan)-Djibouti-Corne de l'Afrique permet de contourner le sud de la péninsule Arabique et la place-forte américaine que représente encore l'Arabie Séoudite. On se souvient que **la Chine entretient des forces permanentes à Djibouti** et qu'elle a lutté, à son compte et efficacement, contre la piraterie dans le golfe d'Aden. Ensuite, elle devra pousser ses avantages jusqu'en Éthiopie (où elle est économiquement bien implantée) et au Kenya. En revanche, à ce stade, il est difficile d'évaluer quelle importance revêtira l'axe océan Indien oriental (détroit de Malacca)-océan Indien occidental, profitant des facilités chinoises à Sri Lanka et aux Maldives, ces dernières officiellement placées par le président Xi Jinping sur les routes de la soie. En tout cas, il est clair que la Chine progresse par points d'appui, comptoirs et segments, manière d'investir dans l'avenir à moyen- et à long terme (« ce qui est pris est pris »), grâce à une pragmatique politique bilatérale (non-ingérence dans les affaires intérieures, accords de libre-échange).

Conclusion

En cours de réalisation, le projet chinois des routes de la soie est un véritable défi, moins technique que géopolitique. Mais à quel prix est-il réalisable, compte tenu du poids du passé et de la complexité des régions concernées (populations, facteur religieux, rôle des anciens empires, niveaux de développement, opinions publiques...)? Nous sommes là en présence de réseaux complexes, dont les logiques ne seront pas forcément complémentaires. D'autre part, les routes de la soie participent d'une volonté patiente mais globale d'expansion chinoise : présence, influence, puissance. Il s'agit donc, d'abord et avant tout, d'un chantier, d'autant plus que [la Chine veut se déployer résolument à 360 degrés](#).

Ce tremplin vers l'Europe modifiera les rapports de force. Qu'en sera-t-il de la politique américaine d'endiguement (*Containment*) de [la Chine](#), grâce à sa couronne maritime d'alliés (du Japon à [l'Inde](#)) ? Qu'en sera-t-il à l'inverse de la descente des intérêts chinois dans l'océan Indien (« collier de perles ») et de la jonction avec l'Afrique orientale ? À cet égard, il y a certainement **une nouvelle géopolitique de l'océan Indien à entreprendre**, lequel est de plus en plus jointif avec l'océan Pacifique (islamisme, piraterie, émigration, commerce international...). Qu'en sera-t-il de l'antagonisme entre l'Arabie Séoudite et l'Iran, sachant que Téhéran restera le passage obligé des routes méridionales de la soie ? Quel rôle jouera cet ensemble complexe et interface que constitue la mer Noire ? Enfin, comment interviendra le facteur culturel (question identitaire, statut des minorités, représentation des uns par les autres...), si essentiel dans les relations internationales et de plus en plus dépendant des ONG, de la presse, d'Internet et des réseaux sociaux ? L'Union européenne saura-t-elle développer une politique cohérente à l'égard du projet chinois (en janvier 2018, le président français Emmanuel Macron a souligné en Chine que ces routes « ne peuvent être les routes d'une nouvelle hégémonie qui voudrait mettre en état de vassalité les pays qu'elles traversent »).

Le partenariat « 16+1 », levier ou cheval de Troie ?

La Politique européenne de voisinage, [le Partenariat oriental](#) et TRACECA (corridor de transport réunissant 14 pays d'Europe orientale, du Caucase du Sud et d'Asie centrale, outre la Turquie), ne représentent en rien des contre-feux ou des outils de coopération unifiés et coordonnés à l'égard de la Chine.

Le partenariat « 16+1 » (la Chine et 16 pays européens, membres de [l'Union européenne](#) en italiques : *Estonie, Lettonie, Lituanie, Pologne, République Tchèque, Slovaquie, Hongrie, Roumanie, Bulgarie, Slovénie, Croatie, Serbie, Bosnie-Herzégovine, Monténégro, Albanie et Macédoine*) doit-il être considéré comme un levier propice aux intérêts de Pékin ou comme un cheval de Troie de la Chine en Europe centrale, orientale, balte et balkanique ?

La ligne ferroviaire à grande vitesse Belgrade-Budapest, financée par la Chine, constitue-t-elle un risque pour [l'Union européenne](#) ?

Que penser enfin de l'idée de « corridor (maritime) de la croissance Asie-Afrique », ou « Route de la liberté », lancée en novembre 2016 par le Premier ministre indien en coordination avec le Japon et axée sur le développement durable ?

Au regard de l'histoire ancienne et des contingences contemporaines, les routes de la soie restent une aventure. Et, comme toute aventure, passionnante mais incertaine.

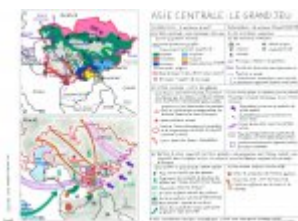
Copyright Février 2018-Garcin/Diploweb.com

Plus

. **Thierry Garcin, *La Fragmentation du monde. La puissance dans les relations internationales*, Paris, Economica (avril 2018).**

P. Verluise (dir.) "[Histoire, Géographie et Géopolitique de l'Asie. Les dessous des cartes, enjeux et rapports de force](#)", éd. Diploweb aux format Kindle et papier broché via Amazon, 2018.

Bonus carte



P.-S.

Thierry Garcin, docteur en science politique et habilité à diriger des recherches, est chercheur associé à l'université Paris Descartes (École doctorale) et professeur invité à la Sorbonne Abou Dhabi. Maître de conférences à HEC et chercheur au Centre HEC de géopolitique, il a dirigé l'émission quotidienne « Les Enjeux internationaux » à *France-Culture* (Radio-France) de 1984 à 2017. Il publie *La Fragmentation du monde. La puissance dans les relations internationales*, chez Economica (avril 2018).

Notes

[1] <http://unesdoc.unesco.org/images/0015/001591/159189F.pdf>

[2] Se reporter au discours du président Xi Jinping à l'UNESCO du 27 mars 2013, à Astana du 7 septembre 2013, à Davos du 17 janvier 2017.

[3] Thèse de doctorat en science politique de Patrick Dombrowsky (« L'Asie médiane : analyse d'un espace géopolitique émergent », Paris Descartes, 2001), notamment. On peut citer aussi l'ouvrage de Luce Boulnois : La route de la soie. Dieux, guerres et marchands, Olizane, 2010.

[4] Les relations diplomatiques Pékin-Séoul ont été établies dès 1992.

[5] Traité de libre échange avec les principaux pays de l'Association des nations d'Asie du Sud-Est (ASEAN), signé en 2012.

[6] Consulter dans Diploweb : Mathieu Boulègue, La « lune de miel » sino-russe face à l'(incompatible) interaction entre l'Union Economique Eurasienne et la « Belt & Road Initiative », 15 octobre 2017. On se reportera aussi à Michel Nazet, « La nouvelle route de la soie ou la résurrection d'un mythe », Diploweb, 21 avril 2014.

[7] L'Europe en tant que telle (Union européenne + pays européens non-membres de l'UE) constitue l'un des deux premiers partenaires commerciaux de la Chine, même si cette dernière a cultivé l'interdépendance économique avec Washington : fonds de pension et bonds du Trésor américains financés en grande partie par la Chine ; considérables exportations chinoises vers les États-Unis.

[8] La Banque des BRICS (2014) s'inscrit également dans cette démarche.

[9] Pour cette dernière donnée :

http://french.china.org.cn/business/txt/2017-09/14/content_41588263.htm

[10] « Nous sommes le guichet d'entrée de la République populaire dans l'Union européenne », a affirmé le président tchèque, Milos Zeman. Parallèlement, la Grèce, Malte, le Portugal et la République tchèque semblent vouloir attirer les investissements chinois dans la région.

[11] Inauguration en 2014 du chemin de fer « Nord-Sud » Kazakhstan-Turkménistan-Iran, 925 km, reliant officiellement la Russie et la Chine à la Turquie et au Golfe

[12] Source : Elisana (<https://www.elisana.fr>).

[13] Voir le site d'OBOReurope (<http://www.oboreurope.com/fr/presentation/>).