diploweb.com La revue géopolitique
ISSN : 2111-4307

Vidéo. T. Garcin Les routes de la soie

mercredi 7 octobre 2020,par Julie MATHELIN, Thierry GARCIN

Citer cet article / To cite this version :
Julie MATHELIN, Thierry GARCIN, **Vidéo. T. Garcin Les routes de la soie**, *Diploweb.com : la revue géopolitique, 7 octobre 2020.*

Hum... Vous semblez apprécier le DIPLOWEB.COM. Nous vous en remercions et vous invitons à participer à sa construction.

Le DIPLOWEB.COM est LE media géopolitique indépendant en accès gratuit, fondé en l'an 2000. Nous vous proposons de participer concrètement à cette réalisation francophone de qualité, lu dans 190 pays. Comment faire ? Nous vous invitons à verser une participation à votre convenance par PayPal via **la page suivante** . Vous pouvez aussi rédiger un chèque à l'ordre du DIPLOWEB.COM et l'adresser à Diploweb.com, Pierre Verluise, 1 avenue Lamartine, 94300, Vincennes, France. Ou bien encore faire un virement bancaire en demandant un RIB à l'adresse expertise.geopolitique@gmail.com.

Avec 5 000€ par mois, nous pouvons couvrir nos principaux frais de fonctionnement et dégager le temps nécessaire à nos principaux responsables pour qu'ils continuent à travailler sur le DIPLOWEB.COM.
Avec 8 000€ par mois, nous pouvons lancer de nouveaux projets (contenus, événements), voire l'optimisation de la maquette du site web du DIPLOWEB.COM.

Les routes de la soie sont un sujet majeur que T. Garcin présente avec clarté, pédagogie et précision. Les décideurs publics et privés, mais aussi les enseignants de la spécialité #HGGSP trouveront là une référence de grande qualité pour le programme de Première. Bonus : une synthèse de la conférence, rédigée par J. Mathelin, validée par T. Garcin.

Cette vidéo peut facilement être diffusée en classe ou en amphi pour illustrer un cours ou un débat.

Synthèse par Julie Mathelin pour *Diploweb.com*

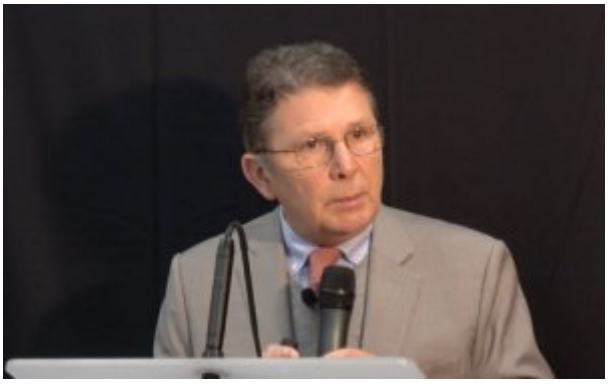
Cette passionnante conférence de Thierry Garcin porte sur les routes de la soie, un sujet actuel mais qui interroge depuis de nombreuses années.

Dans un premier temps, on ne peut pas comprendre le projet vu de Pékin sans comprendre que cela s'insère dans un contexte de déploiement de la Chine dans sa région. Non seulement il s'agit d'une expansion économique en Asie-Pacifique (du littoral de la Russie, en passant par les deux Corée, le Japon…), mais aussi une expansion et une réactivation de l'océan Indien. Ce sont deux façades qui seront l'objet du déploiement de la Chine dans 20 à 30 ans. Cependant, il y a des incertitudes puisque c'est un projet, mais aussi un chantier que le président chinois aimerait voir abouti en 2049, soit 100 ans après la révolution communiste.

Le constat que nous pouvons faire, c'est que la Chine n'a jamais cherché à fédérer ni à gagner des territoires en Asie au cours de l'histoire (à l'exception du Vietnam). La Chine est psychologiquement un pays introverti qui n'est pas tourné vers l'extérieur ni vers la mer et c'est une dominante dans l'histoire chinoise. Elle n'a pas de comportement colonial même s'il s'agit d'un territoire immense très conscient de son poids démographique. La Chine a été le premier PIB du monde qui ne commerçait qu'avec lui-même. Mais depuis 40 ans, le pays a entrepris des réformes économiques absolument magistrales et subites à partir d'un système économique qui ne s'y prêtait pas. Nous assistons depuis 1979 et les réformes économiques, à une transformation radicale du territoire chinois.

À travers l'histoire chinoise, nous remarquons que la Chine n'a jamais voulu jouer le rôle de colonne vertébrale dans son environnement. Si nous prenons une carte du monde et que nous faisions disparaître le pays, nous remarquerons paradoxalement que le monde chinois est entouré d'une mosaïque de cultures différentes, de sociétés différentes.

En fait, quand la Chine essaie de lancer ce projet des routes de la soie, il a été précédé de beaucoup d'extension volontariste de son économie. Maintenant elle imagine qu'elle peut favoriser le commerce entre elle-même et l'Europe à la fois par des routes terrestres et maritimes. C'est pourquoi **il s'agit d'analyser la diplomatie d'expansion chinoise**.



Thierry Garcin
Thierry Garcin, docteur en sciences politique et habilité à diriger des recherches.
Diploweb

La diplomatie d'expansion chinoise

Les routes de la soie s'insèrent dans une grande expansion de la Chine et une diplomatie volontariste. On assiste à une montée en puissance de la diplomatie chinoise : le budget du ministère des Affaires étrangères a beaucoup augmenté, la Chine est devenue le deuxième réseau diplomatique, elle a des ambitions de long terme, une politique de défense soutenue, des institutions bancaires et financières qui se développent, puis dans l'océan Indien nous voyons s'établir un « collier de perles ». La Chine coopère avec la Russie, organise des forums et reste très active à l'ONU. Le projet des routes de la soie n'émerge pas seul dans un effort d'expansion chinois, c'est un élément parmi bien d'autres.

Le développement portuaire depuis 1980

La Chine a conquis une dimension mondiale grâce à son littoral linéaire qui s'est développé depuis 40 ans. Les ports du littoral chinois sont les plus grands ports du monde puisque 90 % des plus grands ports sont en Asie, 70% sont en Chine et 5% sont en Europe. En 40 ans, il y a eu un réel bouleversement du trafic mondial. Ce qui est également significatif de ce bouleversement, c'est que le pays s'est aussi développé en signant un certain nombre d'accords de libre-échange avec ses voisins, « à la façon américaine ». Les routes de la soie s'inscrivent dans un desserrement de l'économie chinoise vers l'Europe, mais aussi dans une « vision décomplexée du capitalisme à l'occidentale » explique Thierry Garcin.

L'expansion militaire en mer de Chine méridionale

Il y a des revendications en mer de Chine puisque certaines îles sont revendiquées par les Chinois alors que les pays voisins s'y opposent. Cette expansion régionale s'accompagne d'une expansion de la marine chinoise qui s'inclut dans le « grand renouveau de la nation chinoise ». L'expansion de la marine chinoise vise à protéger les intérêts chinois à l'étranger, participe à la construction d'installations en mer de Chine méridionale, réalise des opérations d'évacuation de Chinois outre-mer (Libye, 2011 ; Yémen, 2015). Il s'agit aussi d'un réseau de facilités maritimes en expansion avec toujours ce souci avoué de la sécurité des grandes routes maritimes, dans l'océan Indien notamment.

Le « collier de perles » dans l'océan Indien

Le collier de perles gagne un certain nombre de positions géographiques. Par exemple un pays comme le Sri Lanka loue des installations portuaires à la Chine pour 99 ans. Ces installations ont une double fonction : parfois civile et parfois militaire. En effet, le collier de perles est un réseau qui vise à étendre éventuellement la force de la Chine vers l'Afrique et l'océan Indien. C'est un chantier extrêmement puissant, dont la décision a été longuement mûrie. Les États-Unis ont compris que la Chine voulait étendre ses intérêts dans des régions qui sont souvent sous contrôle ou influence américaine. Les États-Unis conduisent d'ailleurs une politique d'endiguement qui essaie de contrer cette descente Nord-Sud et Est-Ouest de la Chine.

Le projet des routes de la soie

Il est nécessaire de rappeler que les routes de la soie sont en réalité des tronçons. C'est à la fois une

route, mais aussi une bretelle maritime via l'océan Indien et un important réseau terrestre de trains. Pour revenir sur le projet historique des routes de la soie, rappelons que l'idée était d'ouvrir des corridors à travers les très hautes montagnes du Xingkiang et de l'ouest du Tibet vers l'Europe et ce qu'on nomme le Moyen-Orient aujourd'hui. Ces régions étaient très hostiles à l'homme et il était très difficile de franchir cette barrière naturelle.

En 2013, le projet aussi appelé OBOR : « One Belt, One Road », a été lancé par le président Xi. Il s'agit du « projet du siècle » selon lui. Rappelons que c'est un projet assez flou qui pourrait connaître des évolutions considérables dans les dizaines d'années à venir.

La perspective de la Chine à l'horizon 2050 est de désenclaver l'Asie. Pour cela, 24 000 milliards d'euros seraient nécessaires d'ici à 2030. 113 milliards d'euros d'investissements et de prêts étaient annoncés par le président Xi en mai 2017.

Les objectifs de la Chine sont plus ou moins avoués. D'un point de vue interne, **la Chine a les plus grandes réserves de change**. Elle souhaite stabiliser et ouvrir le Xingkiang (province mal sinisée et malmenée par des groupes indépendantistes terroristes), favoriser ses géants industriels, exporter la main-d'œuvre, attirer les étudiants étrangers et imposer des normes non américaines ou non occidentales sur les produits afin de se libérer des classifications américaines en matières commerciales et industrielles. D'un point de vue externe nous pouvons constater qu'il s'agit aussi de profiter de points d'appui dans l'ex-Asie centrale soviétique, d'utiliser ses excédents financiers, d'affaiblir la Russie, de se créer une clientèle et d'ouvrir un corridor terrestre Chine-Pakistan vers l'océan Indien occidental de façon à encercler l'Inde.

Ce double mouvement d'un point de vue géopolitique est nouveau. La Chine a une connaissance relativement faible de l'intérieur de l'ancienne Union soviétique. Les routes de la soie au Nord passeront par des pays qui en fait sont issus de l'écroulement de l'Union soviétique (1991). Il est important de noter **la rivalité inévitable entre Moscou et Pékin** parce que ce n'est pas quelque chose de favorable vue de Moscou. La Russie est inquiète de cette enfoncée des intérêts chinois vers l'Europe.

En Asie du Sud-Ouest, le point de passage obligé se situe au nord de Téhéran pour aller dans le Proche Orient. Effectivement, ce passage terrestre (train, route) est le seul possible puisque l'antagonisme structurant entre l'Arabie Saoudite et l'Iran rend cet espace extrêmement dangereux à moyen terme.

Les critiques des routes de la soie

De manière générale, ce projet est critiqué. D'une part parce qu'il y a une mainmise chinoise et une volonté de domination. Ensuite, parce que l'Asie centrale est potentiellement instable et le corridor sino-pakistanais inquiète l'Inde. Enfin parce que nous sommes dans un grand mouvement qui se déplace sur la carte petit à petit sans que nous sachions précisément où il peut aller.

*

Pour conclure, il faut être conscient que le projet segmenté des routes de la soie s'étend sur plusieurs décennies. Notre vision occidentale du court terme ne convient pas à l'analyse géopolitique de la Chine. Ensuite, il y a trois obstacles ou freins qui viennent de puissances historiquement impériales à savoir la Russie, l'Iran et la Turquie qui à terme peuvent conduire à des jeux d'empires. Enfin, sur le plan terrestre, la question de l'insécurité sous tous ses aspects est à prendre en compte.

Cette synthèse rédigée par Julie Mathelin a été relue et validée par T. Garcin.
Copyright pour le résumé : 2020-Mathelin/Diploweb.com

Bonus. Masterclass géopolitique. Quels sont les fondamentaux de la puissance ?

Le monde change, tous les jours, peut-être plus vite que jamais, mais la puissance reste. La puissance reste, mais elle change elle aussi, tous les jours, dans ses modalités. Pourtant, il y a des fondamentaux. Lesquels ? C'est ce que vous allez découvrir et comprendre. Ainsi, vous marquerez des points. Des points décisifs à un moment clé.

Pierre Verluise
Diploweb

P.-S.

Conférence co-organisée par *Diploweb.com* et le lycée Blomet (Paris), en partenariat avec le Centre Géopolitique. Intervenant : Thierry Garcin, docteur en sciences 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. Maitre 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. Image et son : Lou Skornicki et Thomas Torres. Montage : Lou Skornicki. Synthèse par Julie Mathelin pour *Diploweb.com*