

[http://www.econospheres.be/Volet-2-Les-nouvelles-routes-de-la-soie-le-cauchemar-de-Brzezinski-passe-pa  
r-1](http://www.econospheres.be/Volet-2-Les-nouvelles-routes-de-la-soie-le-cauchemar-de-Brzezinski-passe-par-1)



**Éconosphères**

Dossier : La rivalité sino-américaine.

# **Volet 2 : Les nouvelles routes de la soie : le cauchemar de Brzezinski passe par l'Asie centrale**



- Archives Textes -  
Date de mise en ligne : jeudi 19 juillet 2018

---

Copyright © Éconosphères - Tous droits réservés

---

**Avec la hausse soudaine des droits douaniers sur l'acier et l'aluminium, le gouvernement américain a déclaré ouverte une guerre commerciale mondiale. Si les Européens semblent les plus touchés, la Chine est pourtant la première visée, même si les deux produits incriminés ne figurent pas parmi les exportations majeures de l'« empire du Milieu » aux États-Unis. Cet épisode est l'apothéose de vingt-cinq années de dénigrement du pays asiatique par les États-Unis pour en faire aujourd'hui l'ennemi public numéro un. En une série de cinq analyses, le Gresea propose de revenir sur cet axe fondamental de l'économie mondiale contemporaine.**

**Dans son ouvrage intitulé « *Le grand échiquier : l'Amérique et le reste du monde* », Zbigniew Brzezinski fait de l'hégémonie américaine un gage de stabilité mondiale. L'émergence d'une puissance concurrente sur la scène internationale est donc « nécessairement » un facteur de déstabilisation selon le politologue américain. Dès lors, le projet chinois de partenariat géoéconomique en Asie centrale, les nouvelles routes de la soie, est-il en passe de réaliser le cauchemar de celui qui fut également le conseiller de Jimmy Carter et un personnage influent au sein des administrations démocrates successives jusqu'à sa mort en 2017 ? Tentative de décryptage.**

Les routes de la soie évoquent une histoire ancienne, composée de mythes, de légendes, mais aussi d'aventures et d'épopées qui ont contribué grandement au progrès de l'humanité.

Très tôt, les échanges commerciaux se sont établis entre les régions frontalières, permettant l'acheminement de marchandises d'un bout à l'autre du vaste continent eurasiatique. C'est ainsi qu'on a retrouvé des poteries grecques croisant d'autres objets chinois en Asie centrale. Mais ce commerce se limitait à passer les denrées d'un territoire à un autre. Ce sont les Parthes qui, sur les terres, contrôlaient la route et les Arabes qui assuraient la liaison maritime entre l'Asie orientale et l'Europe.

En l'an 141 av. J.-C., l'empereur Wudi accède au trône. Il fait partie de la dynastie des Han [\[1\]](#), l'une des plus prestigieuses de l'histoire. Il veut étendre son territoire et amplifier les relations commerciales avec les « pays » voisins. Il envoie donc un émissaire, Zhang Qian, en des contrées peu hospitalières et dominées par le peuple semi-nomade des Xiongnu [\[2\]](#). Grâce à leur formidable cavalerie, ces derniers étaient des guerriers redoutables, capables de battre l'armée régulière chinoise. La grande muraille devait servir à empêcher leurs incursions incessantes pour piller les paysans du nord de la Chine.



## Volet 2 : Les nouvelles routes de la soie : le cauchemar de Brzezinski passe par l'Asie centrale

La grande muraille

Source :

<https://www.comparitech.com/blog/vpn-privacy/using-a-vpn-in-china-still-legal-but-expect-downtime-in-coming-months/>

Durant ses voyages dangereux [3], l'explorateur a pu constater que les régions traversées étaient demandeuses de produits chinois. Il est considéré comme celui qui a ouvert la route de la soie, entre l'empire du Milieu et l'Occident. Ce chemin va rester semé d'embûches durant de longs siècles. Non seulement il dépendait de l'attitude des dirigeants successifs de la Mongolie, mais il était également long et périlleux. Il fallait notamment passer le long du terrible désert du Taklamakan, l'un des plus arides du monde, situé pour la majeure partie dans l'actuelle province chinoise du Xinjiang. De nombreuses caravanes s'y sont perdues et n'ont jamais pu en sortir.

C'est à cette époque, dominée par les Mongols, sous l'égide de Gengis Khan et de ses successeurs, que les transactions commerciales ont été les plus fructueuses. Les Mongols, dirigeant l'essentiel de l'Asie centrale, permettaient aux marchands de passer en Chine. C'est d'ailleurs à ce moment que Marco Polo a entamé ses excursions et rencontré Kubilaï Khan, petit-fils de Gengis Khan et devenu grand khan de son peuple. Ce dernier s'est installé à Beijing et a fondé la dynastie chinoise des Yuan. Marco Polo en a tiré un livre célèbre, *Le Livre des Merveilles* ou *Le Dévissement du Monde*.

Par la suite, Yongle (1402-1424), troisième empereur de la dynastie des Ming (qui a chassé les Yuan), a lancé son amiral, l'eunuque musulman Zheng He, dans des expéditions maritimes titanesques. Pour cela, il a créé la flotte la plus imposante de son temps. Le but était d'aller demander à tous les potentats d'Asie qu'ils viennent à Beijing pour rendre hommage au « descendant du ciel ». Zheng He a fait sept voyages entre 1405 et 1433, atteignant les côtes de l'Afrique orientale. Certains affirment même qu'il serait parvenu en Amérique, avant Christophe Colomb, et en Australie [4].

Les successeurs de Yongle ont abandonné ces voyages, jugés trop coûteux pour un résultat considéré comme maigre. Ils ont même détruit la fantastique armada construite par Yongle et les archives de ces expéditions, de sorte que le nom de Zheng He est tombé dans l'oubli, ainsi que ses exploits.

La route de la soie, qui ne concernait pas seulement ce produit, a été moins fréquentée. D'une part, l'empire mongol s'est disloqué en Asie centrale, rendant les passages plus difficiles. D'autre part, les pays européens ont gagné les océans et sont partis à la conquête du monde : l'Amérique et l'Asie d'abord, l'Afrique ensuite.

Outre le développement du commerce, la route de la soie a également permis l'échange d'idées et d'inventions. La production de soie a longtemps été secrètement conservée par les empereurs chinois. Mais d'autres découvertes ont traversé le continent. Le papier, la boussole, la poudre à canon et même l'imprimerie [5] ont été découverts dans l'empire du Milieu, puis acheminés vers l'Europe pour y provoquer les bouleversements qui caractérisent la Renaissance.



Source : <https://whc.unesco.org/document/132728>

En 2014, la valeur historique de ce parcours a amené l'UNESCO [6] à reconnaître comme patrimoine universel 5.000 km de ces routes et de ces sites entre Chang'an (actuellement Xi'an), l'ancienne capitale des dynasties Han et Tang et la région de Jetyssou, en Asie centrale [7]. Dès 1988, l'organisation avait lancé le projet « Les routes de la soie. L'Étude intégrale des Routes de la soie : routes de dialogue (1988-1997) », suscitant expéditions dans les régions concernées, conférences, études et publications de livres à ce propos.

## Une initiative chinoise nouvelle

Il n'est donc pas étonnant que les États-Unis, alertés par le livre de Brzezinski qui dépeint l'Asie centrale comme les Balkans du XXI<sup>e</sup> siècle [8], s'emparent de ce thème en 1999 pour « créer une région économiquement vivante et interconnectée à travers l'Afghanistan et les pays de l'Asie centrale et du Sud ». [9] Mais la Maison-Blanche, embarquée dans sa lutte contre le terrorisme, offre une réponse essentiellement militaire et sécuritaire à la région. En 2011, Hillary Clinton, alors secrétaire d'État, remet l'idée au goût du jour, expliquant que Washington encouragerait les investissements privés dans les infrastructures (transports, énergie), pour l'ensemble de la région. [10]

Il en résulte une alliance appelée « format C5+1 », regroupant les États-Unis et cinq nations d'Asie centrale - le Kazakhstan, le Kirghizistan, le Tadjikistan, l'Ouzbékistan et le Turkménistan - qui se réunit une fois par an. Deux projets économiques, un pipeline gazier liant le Turkménistan à l'Asie du Sud et « CASA-1000 », une entreprise de production et d'exportation d'électricité impliquant le Kirghizistan, le Tadjikistan, l'Afghanistan et le Pakistan, sont en cours, mais bloqués pour des raisons politiques et sécuritaires [11]. L'investissement américain est finalement minime.

Pendant ce temps, en Chine, Hu Jintao, secrétaire politique du parti communiste depuis le 15 novembre 2002 et président du pays depuis le 15 mars 2003, cède sa place. C'est Xi Jinping qui lui succède le 15 novembre 2012 à la tête du parti et le 15 mars 2013 comme nouveau président de l'empire du Milieu. Il veut d'emblée imprimer sa marque.

Des initiatives ont déjà été prises en Asie centrale. Les pays limitrophes comme le Kazakhstan, le Turkménistan ou l'Ouzbékistan sont déjà investis par les entreprises chinoises qui y cherchent les ressources énergétiques essentielles au développement accéléré des régions côtières. Mais pour transporter le pétrole ou le gaz, il faut des infrastructures. En 2009, la CNPC (China National Petroleum Corporation), soit la société pétrolière nationale chinoise prend notamment 50% du pipeline gazier qui part du Turkménistan vers le Pacifique à travers l'Ouzbékistan et le Kazakhstan, en partenariat avec les États nationaux. De cette façon, elle a cassé le quasi-monopole que Gazprom, le géant russe, avait sur la région. [12]

De même, en 1992, la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP), qui dépend de l'ONU, avait promu le projet Asian Land Transport Infrastructure Development (Développement de l'infrastructure pour le transport terrestre en Asie) qui possédait trois piliers : un réseau routier asiatique, un chemin de fer transasiatique et la facilitation du transport terrestre à travers le continent. L'idée étant à la fois de relier les grands États de l'Asie centrale, mais aussi d'y harmoniser les transports.

L'initiative de Xi Jinping ne part donc pas de rien. C'est important pour comprendre le projet que le nouveau président lance le 7 septembre 2013 lors d'une conférence intitulée « Promouvoir l'amitié entre les peuples et créer un avenir meilleur » à l'université Nazarbayev d'Astana, la capitale du Kazakhstan. Il met l'accent sur les 2.000 ans

## Volet 2 : Les nouvelles routes de la soie : le cauchemar de Brzezinski passe par l'Asie centrale

d'amitié nécessaire pour transporter marchandises, idées, technologies de la Chine à l'Europe et inversement. Il propose donc de mener à nouveau ces échanges de grande envergure. Ce sont les « nouvelles routes de la soie » [13]. Il réitère sa proposition un mois plus tard en Indonésie. Au parlement de Djakarta, il annonce la création prochaine d'une banque asiatique pour l'investissement dans les infrastructures (AIIB [14] selon le sigle anglais) [15].

Mais, en fait, le programme est loin d'avoir pris forme. Il s'agit d'une esquisse, d'une ébauche d'une vision stratégique encore non aboutie. En 2014, un groupe dirigeant [16] est formé pour définir davantage ce qu'on attend réellement de cette initiative. Celui-ci formule ses propositions en février 2015. C'est à partir de là que l'orientation stratégique se développe réellement.

Le plan pour établir de nouvelles routes de la soie se veut large, ouvert et flexible. Il allie des intérêts stratégiques, géopolitiques, économiques et régionaux, pour relier la Chine à l'Europe occidentale, à travers le vaste continent eurasiatique. Mais pas seulement, car Beijing lui adjoint des extensions en Afrique, un continent capital pour le pays en termes d'approvisionnement en matières premières. Les nouvelles routes de la soie vont même jusqu'en Amérique latine...

Ce projet vise d'abord à construire des infrastructures. Mais, tout comme par le passé, il est composé d'une voie terrestre et d'une autre maritime. C'est pourquoi en anglais on l'appelle « *one belt, one road* » et on utilise traditionnellement le sigle OBOR, soit « une ceinture, une route » : la ceinture par la mer, la route par la terre. Il y a une primauté donc à ériger des ports, des lignes de chemin de fer, des artères asphaltées et des pipelines. Mais, au-delà de ces premières installations, les initiatives incorporent la constitution de zones industrielles, de centrales électriques et de complexes hôteliers, le but étant également de promouvoir le tourisme le long de ces chemins.

Les entreprises chinoises se sont lancées pleinement dans les programmes d'investissement. Elles ont débuté par le Kazakhstan, porte d'entrée de la route terrestre vers l'Europe, où commencent à foisonner les constructions en tout genre : chemins de fer, routes bitumées, ports, hubs...



Khorgos Gateway

Source :

[https://www.joc.com/rail-intermodal/international-rail/asia/dp-world-considers-further-kazakhstan-investment-silk-road-push\\_20160621.html](https://www.joc.com/rail-intermodal/international-rail/asia/dp-world-considers-further-kazakhstan-investment-silk-road-push_20160621.html)

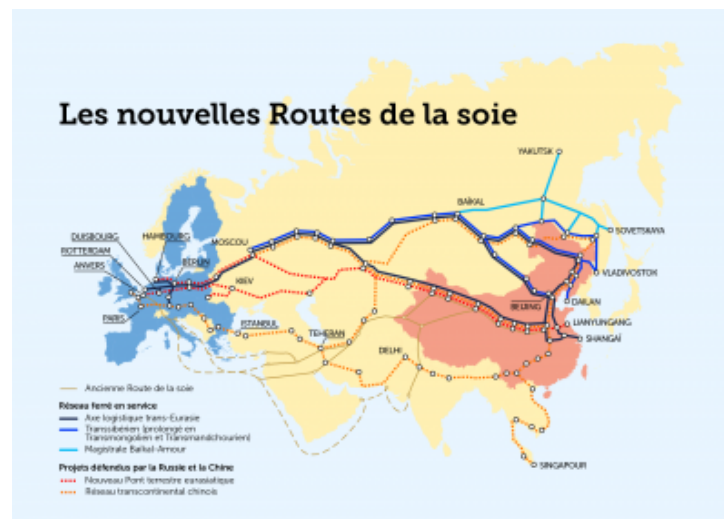
Ainsi, la ville de Khorgos, à la frontière entre la Chine et le Kazakhstan, est en train de se développer à vue d'œil. Elle doit devenir le noeud du trafic ferroviaire en direction de l'Europe. Actuellement peuplée de 1.200 habitants, elle devrait passer bientôt à 100.000. Le nombre de containers déchargés devrait augmenter de 100.000 en 2016 à 500.000 en 2020, même si l'essentiel des produits est pour l'instant acheminé vers les autres pays de l'Asie centrale [17]. Un des problèmes actuels est qu'il faut décharger tous les trains en provenance de Chine pour ensuite tout

## Volet 2 : Les nouvelles routes de la soie : le cauchemar de Brzezinski passe par l'Asie centrale

recharger sur de nouveaux wagons, car l'espacement des rails est différent entre les deux pays. Cosco, le premier armateur chinois spécialisé dans les docks, a pris 49% de la firme kazakhe qui s'occupe de cette activité pour ce qui devrait devenir le plus grand « port terrestre » du monde, transférant quelque 4 millions de tonnes de biens par an en 2020 [18].

Mais ce n'est pas la seule ville impliquée dans le projet. Le gouvernement kazakh a demandé à Beijing de relier la capitale Astana au réseau ferroviaire. Elle serait ainsi également rattachée au réseau qui raccorde Shenyang et Tianjin (et donc Beijing) à Moscou. Une autre ligne est en construction pour relier Astana à Aktaw sur la mer Caspienne et, ainsi, assurer une connexion avec Bakou, le grand centre pétrolier de la région et capitale de l'Azerbaïdjan.

Au total, il y aurait, à l'heure actuelle, six voies tracées pour relier l'Orient à l'Occident, comme le montre la carte ci-jointe [19].



Le premier trajet passe par Khorgos. Il part de Xi'an pour atteindre la capitale de la province chinoise du Xinjiang, Urumqi, puis Khorgos, ensuite Alma-Ata (devenue Almaty en 1993), la plus grande ville du Kazakhstan [20], Bichkek, la capitale du Kirghizistan, Samarcande, ville mythique de l'ancienne route de la soie, aujourd'hui en Ouzbékistan, Douchanbé, capitale du Tadjikistan, Téhéran, capitale de l'Iran, Istanbul, puis Moscou. C'est le trajet qui traverse le plus d'États de l'Asie centrale et rappelle les traditions historiques. Ce sera sans doute la voie terrestre privilégiée pour le transport de marchandises.

Le second trajet démarre de Tianjin et de Shenyang sur la côte Pacifique, traverse Beijing ou Harbin, capitale de la province du Heilongjiang, située en Mandchourie, pour rejoindre les réseaux transsibériens reliant Vladivostok à Moscou. Sur cette ligne, le Kremlin a décidé de construire la première installation de TGV en Russie entre Moscou et Kazan [21], avec l'objectif, à terme, d'arriver à Iekaterinbourg, puis de là à Beijing. Il s'agit d'un projet gigantesque sur 770 km qui réduirait le temps de voyage à 3 heures et 30 minutes au lieu de 14 heures environ. Grâce aux technologies chinoises, il devrait coûter quelque 22 milliards de dollars et entrer en fonction en 2021 [22].

Une troisième voie, plus courte, mais pas moins stratégique, devrait relier Kachgar, également situé dans la province du Xinjiang, mais au sud de celle-ci, à Gwadar au Pakistan, en passant par Islamabad, la capitale de ce pays. Pour Beijing, cette route est capitale, car elle permet d'éviter le détroit de Malacca entre l'Indonésie et la Malaisie, par où transite aujourd'hui 75% du pétrole importé par la Chine [23]. Cette dernière région poserait donc un problème majeur au pays si elle était bloquée et elle est également régulièrement soumise à des bandes de pirates qui n'hésitent pas à piller les navires qui y passent. Le but est donc de réduire la distance qui sépare Tianjin du golfe

## Volet 2 : Les nouvelles routes de la soie : le cauchemar de Brzezinski passe par l'Asie centrale

Persique de 13.000 km au profit d'un chemin terrestre de 2.000 km qui va du pied des montagnes du Tian Shan à un lieu en face de la péninsule arabique [24]. Le développement du port de Gwadar fait partie d'un vaste programme d'investissements chinois au Pakistan dans le cadre du corridor économique Chine-Pakistan estimé à environ 47 milliards de dollars. L'État pakistanais en est le propriétaire, mais a cédé la concession des opérations à la firme publique chinoise China Overseas Port Holding Company (COPHC) jusqu'en 2059.

Ce projet est cependant parsemé d'embûches. D'abord, il faut passer les massifs de la frontière sino-pakistanaise. Ensuite, on pénètre au Cachemire, une région hautement contestée entre l'Inde et le Pakistan. Il faut traverser ce dernier pays, en proie aux conflits avec les talibans et autres groupes islamistes. Et la primauté accordée par Beijing au gouvernement d'Islamabad n'est pas pour plaire à New Delhi (Inde). Le Pakistan a déployé dix mille soldats pour protéger les installations et les investissements chinois.

### Carte des provinces et des principales villes chinoises



La quatrième voie est le principal axe maritime. Elle démarre de Fuzhou, capitale de la province chinoise du Fujian qui se situe en face de l'île de Taïwan. Elle s'arrête à Guangzhou [25], la plus grande ville du sud de la Chine, puis à Hanoï, la capitale du Vietnam. De là, le chemin aboutit à Singapour, d'où il est possible de faire escale à Djakarta, capitale de l'Indonésie, et Kuala Lumpur, en Malaisie. Il se poursuit à Colombo, capitale du Sri Lanka, au grand dam des Indiens. Il peut alors rejoindre Calcutta. Mais, de l'autre côté, il s'introduit en Afrique, à Nairobi, capitale du Kenya [26]. Ensuite, la route rejoint celle initiée par les bateaux partis de Gwadar, à savoir Djibouti, où la Chine a installé sa seule base militaire à l'étranger, la mer Rouge, le canal de Suez, la Méditerranée et le port du Pirée, que Cosco contrôle depuis 2016 lorsque l'armateur chinois a pris 67% du capital de la société du Pirée, anciennement détenue par l'État grec.

Les deux derniers axes concernent l'Asie du Sud-Est. L'un relie Kunming, capitale de la province chinoise du Yunnan à Mandalay, deuxième ville de Birmanie, Dacca, capitale du Bangladesh, et Calcutta. L'autre démarre de la même cité pour rejoindre les principales villes de la région : successivement Hanoï, Vientiane, capitale du Laos, Phnom Penh, celle du Cambodge, Bangkok en Thaïlande, Kuala Lumpur, Singapour, Djakarta et enfin Bandar Seri Begawan, capitale du sultanat de Brunei.

Ceci établit un plan initial. Mais il est susceptible de changement en fonction des risques encourus et des

opportunités de développement dans certaines contrées. Comme le souligne Alice Ekman de l'Ifri (Institut français des relations internationales) : « Les Chinois restent flexibles pour tenter de saisir les opportunités ou de contourner les obstacles au fur et à mesure qu'ils apparaissent ». [27]

## Relier l'Europe

Les projets remontent d'ailleurs en Europe. De Moscou, la voie se dirige directement vers Duisbourg, le principal port fluvial d'Europe. Ensuite, elle continue essentiellement vers Rotterdam, éventuellement Anvers, puis Londres. À partir d'Athènes, dont l'accès maritime est Le Pirée, les courants devraient transporter les marchandises vers Venise, puis à nouveau Rotterdam. Mais des initiatives ferroviaires existent, notamment pour lier Budapest à Belgrade et pour acheminer les biens de la Grèce vers le reste de l'Europe de l'Est [28].

En 2015, la réalisation la plus significative était le Yuxinou, le train qui reliait Chongqing, la grande métropole de 32 millions d'habitants au centre de la Chine, à Duisbourg en une vingtaine de jours [29]. Depuis lors, les jonctions se sont multipliées. En 2013, la Chine a lancé la liaison entre Chengdu, autre grande ville de la Chine centrale, à Lodz en Pologne. Puis Zhengzhou, capitale du Henan, a été mise en contact avec Hambourg, également en 2013. Wuhan, capitale de la province du Hubei, s'est connectée à Lyon. Enfin, Yiwu, située à 300 km de Shanghai et considérée comme le plus grand marché de gros du monde pour les petites marchandises, a été jointe à Madrid en décembre 2014, puis récemment à Londres.

Le système ferroviaire a de l'avenir. Ce mode de transport est encore marginal, ne représentant que 2% du fret entre la Chine et l'Europe, mais croît très rapidement [30]. En général, les trajets durent entre 15 et 20 jours contre 48 à 50 jours par bateau [31]. Mais ils sont parfois dix fois plus chers, même s'ils restent beaucoup plus démocratiques que l'avion [32].

Beijing ne privilégie pas un moyen de transport par rapport à un autre, comptant sur la diversification pour s'imposer. C'est pourquoi Cosco, la société portuaire, une des plus grandes au monde en termes de conteneurs transportés, rachète des parts dans les firmes portuaires un peu partout en Europe. Elle en possède désormais dans les ports d'Anvers, de Suez et de Singapour et est majoritaire au Pirée. Le long de l'Adriatique, la Chine cofinance avec l'État italien le projet d'alliance de cinq escales d'un montant de 2,2 milliards d'euros [33] : Ravenne, Venise et Trieste en Italie, Koper (Capodistria) en Slovénie et Rijeka (Fiume) en Croatie. En septembre 2015, un consortium dominé par les firmes chinoises CMHI, Cosco et CIC a acquis la majorité du terminal Kumport situé au port Ambarli d'Istanbul. [34]

De même, le gouvernement chinois développe, depuis 2012, un partenariat privilégié avec bon nombre de pays de l'Est européen, il s'intitule **Format 16+1**. Il est composé de seize nations européennes et de la Chine : Estonie, Lettonie, Lituanie, Pologne, Tchéquie, Slovaquie, Hongrie, Roumanie, Bulgarie, Slovénie, Croatie, Serbie, Bosnie-Herzégovine, Monténégro, Albanie et Macédoine. Son siège est situé à Varsovie et l'association se réunit tous les ans dans une ville différente.

La Chine veut profiter de ces États pour investir en Europe. Ces mêmes États représentent aussi le premier débouché pour les produits asiatiques en Europe. Que ce soit par la mer ou par la terre, ils sont la première destination des marchandises chinoises en Europe. C'est dès lors par ce biais que Beijing veut promouvoir les nouvelles routes de la soie et investir dans les infrastructures, comme le prévoit d'ailleurs le plan Juncker de la Commission européenne [35]. Les Chinois insistent notamment sur la complémentarité de leur projet et du plan Juncker d'investissement dans les infrastructures.



## Quel financement ?

On le constate, le programme est gigantesque, il demande des moyens financiers considérables. Il est clair que pour Xi Jinping, le président chinois, il s'agit du « projet du siècle » [36]. Il a été inscrit dans la constitution lors du 19e Congrès du Parti communiste en octobre 2017 [37]. Fin 2016, il y avait 890 initiatives en cours pour 1.000 milliards de dollars d'investissements, impliquant 60 pays. La Chine parle d'investir au total 4.000 milliards. [38] Mais certains avancent des montants bien plus importants [39]. En comparaison, le plan Marshall, l'aide américaine très particulière [40] pour le redressement de l'Europe après la Seconde Guerre mondiale, ne s'est chiffrée qu'à 13 milliards de dollars, soit 130 milliards au cours actuel.

Le projet géoéconomique chinois repose sur trois sources de financement principales. Le gouvernement chinois a tout d'abord créé, le 29 décembre 2014, le Fonds de la route de la soie (Silk Road Fund), fonds souverain de 40 milliards de dollars. Il a ensuite fondé la Banque asiatique d'investissement pour les infrastructures (AIIB [41]), annoncée par Xi Jinping et mise en activité en janvier 2016, dont le capital pèse 100 milliards de dollars. Enfin, les banques publiques chinoises elles-mêmes sont incitées à participer aux différents projets d'investissement dans ces nouvelles routes de la soie. Ainsi, la China Development Bank [42] (CDB) et l'Export-Import Bank of China [43] (EIBC) ont accordé plus de 200 milliards de dollars de prêts pour ces initiatives. Et la Banque de Chine, l'Industrial and Commercial Bank of China [44] (ICBC) et la China Construction Bank [45] (CCB) ont prévu de fournir 527 milliards à de futures entreprises.

Il est intéressant de noter que l'AIIB n'est pas l'apanage de la Chine. Il s'agit d'une opération conjointe de 64 États qui ont décidé d'adjoindre un certain montant de capital. Le tableau reprend les principaux donateurs de la nouvelle institution.

**Tableau 1. Principaux pays participants à l'AIIB (montant de capital en millions de dollars et droits de vote en %)**

Pays	Adhésion	Capital	Droits de vote
Chine	oct. 2014	29.780	26,6
Inde	janv. 2016	8.367	7,7
Russie	déc. 2015	6.536	6,0
Allemagne	déc. 2015	4.484	4,2
Corée du Sud	déc. 2015	3.739	3,6
Australie	déc. 2015	3.691	3,5
France	avril 2015	3.376	3,2
Indonésie	janv. 2016	3.361	3,2
Grande-Bretagne	déc. 2015	3.055	2,9
Turquie	janv. 2016	2.610	2,6
Italie	juil. 2016	2.572	2,5
Arabie Saoudite	fév. 2016	2.545	2,5

Espagne	déc. 2017	1.762	1,8
Iran	janv. 2017	1.581	1,6
Thaïlande	juin 2016	1.428	1,5
EAU	janv. 2016	1.186	1,3
Pakistan	déc. 2015	1.034	1,2
Pays-Bas	déc. 2015	1.031	1,2
Canada	mars 2018	995	1,1
Philippines	déc. 2016	979	1,1
Autres		11.887	20,7
Total		95.999	100,0

Source : AIIB, Members and Prospective Members of the Bank :

<https://www.aiib.org/en/about-aiib/governance/members-of-bank/index.html>.

On remarquera que la Chine met environ 31% du capital, mais limite son droit de vote à 26,6%. Il y a, en outre, 22 pays observateurs, dont la Belgique, qui peuvent encore entrer dans la structure. Parmi les grands absents se trouvent les États-Unis et le Japon.

En même temps, le gouvernement chinois promeut la conclusion de contrats en devises locales, en particulier en yuans. C'est une manière directe de se détacher de la domination du dollar en ce qui concerne la finance et l'approvisionnement en matières premières. Parallèlement, Beijing installe petit à petit sa monnaie comme une des plus puissantes de la planète. Onze banques centrales accumulent déjà des yuans comme réserves : Afrique du Sud, Australie, Autriche, Chili, Grande-Bretagne, Malaisie, Nigeria, Pakistan, Russie, Suisse et Tanzanie. Cela fait de la devise chinoise la septième en importance dans les réserves monétaires officielles, représentant 1,1% de celles-ci en 2014. [46]

## Une initiative stratégique

L'optique définie par le gouvernement n'est pas qu'internationale. Il est clair que le développement actuel de la Chine, basé sur les investissements dans l'économie nationale et les exportations, est intenable à terme. Des surcapacités existent dans plusieurs secteurs, dont ceux de l'acier, de l'aluminium et de la construction. La fabrication d'infrastructures à grande échelle est l'occasion de fournir un débouché à ces industries.

Cette croissance a aussi et surtout été l'apanage des régions côtières. Cela a aggravé considérablement les inégalités entre des provinces modernisées à l'est et d'autres, rurales et arriérées à l'ouest. À la fin des années 1990, le président chinois de l'époque, Jiang Zemin, avait conçu des plans pour réorienter l'effort économique vers ces régions plus pauvres et rurales. Avec les nouvelles routes de la soie, essentiellement les voies terrestres, celles-ci sont désormais mises à l'avant-plan.

## Volet 2 : Les nouvelles routes de la soie : le cauchemar de Brzezinski passe par l'Asie centrale

C'est particulièrement le cas du Xinjiang, à l'extrémité occidentale du pays. La population de 22,3 millions d'habitants est composée à 45,6% d'Ouïghours, turcophones et musulmans, et à 40,1% de Han, l'ethnie majoritaire en Chine. Bien que la province soit une région autonome, les tensions entre communautés sont parfois importantes et des liens avec des groupes islamistes existent. D'où une suite d'attentats et d'accès de violence dans la région.

C'est pourquoi le gouvernement chinois se lance dans une politique de développement, espérant que l'essor économique apaisera les conflits. L'important engagement d'entreprises chinoises au Kazakhstan va dans le même sens, étant donné que 230.000 Ouïghours y vivent. [47] Mais ceci ne sera possible que si les différentes ethnies trouvent des avantages significatifs dans la coopération.

Le plan des nouvelles routes de la soie est très clairement une initiative majeure qui va probablement modifier le grand échiquier mondial au profit de la Chine. Ainsi, Sébastien Goulard, chercheur universitaire, souligne : « Après la politique d'ouverture et de réforme engagée dans les années 1970 par Deng Xiaoping, OBOR est l'un des projets les plus ambitieux jamais menés par la Chine. Il marque aussi une étape importante pour ce pays puisque c'est son premier programme de grande envergure sur la scène internationale ; son succès permettrait à la Chine d'asseoir son nouveau statut de puissance mondiale. » [48].

On retrouve cette opinion au sein de l'ONG International Crisis Group [49] : « Le plan possède également une dimension stratégique et idéologique, étendant le poids politique chinois et promouvant un modèle de développement dirigé par l'État. S'il réussit, il pourrait constituer la première étape d'un nouveau type d'ordre international dans lequel la Chine jouerait un rôle de premier plan. » [50]. Jane Golley, économiste à l'université nationale d'Australie, renchérit : « C'est une initiative stratégique sérieuse de nature géoéconomique sur le long terme qui va déplacer potentiellement le centre de gravité économique mondial. ». [51]

C'est pourquoi elle est peu appréciée outre-Atlantique. En axant sur des voies qui conduisent les marchandises, les technologies et les idées à travers l'Asie centrale, elle met le doigt sur une des faiblesses de la domination américaine de la planète : son absence réelle du continent eurasiatique, qui constitue le plus grand réservoir de population et donc de consommateurs éventuels au monde. Et l'intention de libeller les contrats en yuans et non en dollars pour un programme aussi vaste pourrait s'avérer une menace pour la domination de la devise américaine sur la planète.

## Une police russe ?

Lorsque Xi Jinping a lancé son initiative à Astana en septembre 2013, le gouvernement russe s'est inquiété. Normalement, les anciennes républiques soviétiques conservent un attachement à Moscou. Les nouvelles routes de la soie apparaissent, dans ce cadre, comme une tentative chinoise pour se lier aux États d'Asie centrale au détriment de la Russie.

Mais, rapidement, la crise avec l'Occident suite à l'annexion de la Crimée, le vaste territoire qu'il est difficile d'éviter quand on s'aventure sur le chemin des anciennes caravanes, s'est retrouvé dans le programme émis par Beijing. Comme le reprend Florent Detroy dans le *Monde diplomatique* : « La Chine a eu l'intelligence de placer la Russie sur un pied d'égalité ». [52] La première visite à l'étranger de Xi Jinping comme président chinois s'est d'ailleurs faite à Moscou en mars 2013. [53]

En 2015, Moscou a demandé un prêt de quelque 6 milliards de dollars pour introduire la ligne de TGV entre la capitale russe et Kazan, ce que les banques chinoises ont octroyé. En mai 2017, le forum de la route de la soie pour la coopération internationale s'est tenu à Beijing. Vladimir Poutine y a assisté et a été le premier à s'exprimer après les officiels chinois. En échange, le Kremlin a accepté de laisser passer les camions venant du Kazakhstan sans un

## Volet 2 : Les nouvelles routes de la soie : le cauchemar de Brzezinski passe par l'Asie centrale

---

contrôle trop strict à la frontière [54].

Mais la coopération ne devrait pas s'arrêter là. Cette grande zone d'Asie centrale est très instable, hésitant sur son futur, avec des forces divergentes qui s'affrontent. À côté des Chinois, il y a les Russes qui ont contrôlé la région à l'époque soviétique, les Turcs qui en sont originaires et qui ont en commun une culture et une langue [55], les groupes islamistes qui insistent sur les liens existants entre les musulmans des différents pays... Sans compter la présence, même faible aujourd'hui, des Occidentaux.

Déjà au Kirghizistan, un attentat a frappé en août 2016 l'ambassade chinoise de Bichkek. En mai de cette année au Kazakhstan, des émeutes ont éclaté à la suite de rumeurs portant sur le rachat de terres par des investisseurs chinois. Au Baloutchistan pakistanais, des ingénieurs chinois ont été assassinés par des djihadistes en 2017. [56] À cela s'ajoutent des problèmes possibles de dépendance financière. Ainsi, la China Exim Bank possède à elle seule 49% de la dette publique du Tadjikistan et 36% de celle du Kirghizistan [57].

Le sentiment antichinois, basé sur l'idée que Beijing veut imposer son diktat sur les différents pays de la région et étendre son empire, se développe. C'est surtout le cas au Kirghizistan et au Kazakhstan. Selon Daniyar Kosnazarov de l'université Narxoz à Almaty : « Plus la présence chinoise en Asie centrale est grande, plus les sentiments antichinois sont forts. (...) Les sentiments nationalistes et l'enthousiasme pour les investissements chinois vivent une coexistence difficile, mais la glace (qui les sépare - ndlr) devient de plus en plus mince. » [58]

La nécessité d'avoir une politique sécuritaire jointe aux projets et initiatives économiques s'impose de plus en plus. C'est ce que souligne le politologue Thierry Garcin pour le site diplomweb.com : « À terme, d'ailleurs, la protection militaire des infrastructures clés sera l'un des soucis majeurs des responsables. » [59]

Problème pour Beijing, puisque le gouvernement chinois applique toujours la politique des trois « non » : pas d'ingérence dans les affaires intérieures, pas de recherche de zone d'influence privilégiée, pas de lutte pour asseoir son hégémonie. [60] Mais cette disposition est-elle tenable à terme ? D'autant que l'acteur militaire incontournable de la zone est la Russie.

Une division du travail, un partage des tâches est peut-être en train de se dessiner : à la Chine de fournir les financements et la construction des infrastructures ; à Moscou de pourvoir à la sécurité. Selon Timofey Bordachev de la Higher School of Economics [61] de Moscou et promoteur actif des relations sino-russes : « En cas d'attaque extérieure, ce sera la Russie qui viendra en aide à la victime, pas la Chine. ». [62] C'est d'ailleurs la Russie qui dispose de bases militaires en Asie centrale, au Kirghizistan et au Tadjikistan.

Voilà de quoi réaliser le cauchemar de Brzezinski : une alliance hostile entre « vassaux », qui se veut offensive, de nature à contester l'hégémonie américaine, au moins dans cette vaste région d'Asie centrale.

---

Pour lire le 1e volet, Â« La Chine : ennemi numéro 1 de Washington Â», cliquez [ici](#)

Pour lire le 3e volet, Â« Made in China Â», cliquez [ici](#)

Pour lire le 4e volet, Â« La Commission antichinoise des États-Unis Â», cliquez [ici](#)

## Volet 2 : Les nouvelles routes de la soie : le cauchemar de Brzezinski passe par l'Asie centrale

---

Pour lire le 5e volet, Â« Une rivalité accrue dans tous les domaines Â», cliquez [ici](#)

---

Pour citer cet article :

Henri Houben, Â« Volet 2 : Les nouvelles routes de la soie : le cauchemar de Brzezinski passe par l'Asie centrale Â» juin 2018, texte disponible à l'adresse :

[\[http://www.econospheres.be/Volet-2-Les-nouvelles-routes-de-la-soie-le-cauchemar-de-Brzezinski-passe-par-l\]](http://www.econospheres.be/Volet-2-Les-nouvelles-routes-de-la-soie-le-cauchemar-de-Brzezinski-passe-par-l)

---

[1] Cette dynastie, qui régnera sur la Chine unifiée de 206 av. J.-C. à 220 apr. J.-C., donne son nom à l'ethnie majoritaire en Chine.

[2] À leur apogée, au IIe siècle av. J.-C., les Xiongnu contrôlaient un territoire composé de la Mandchourie, du nord de la Chine, de la Mongolie, du sud de la Sibérie, de l'est du Kazakhstan actuel et de celui du Kirghizistan. Les Xiongnu sont considérés comme des ancêtres possibles des Turcs.

[3] Il a participé à trois expéditions qui ont duré une vingtaine d'années, dont une dizaine dans les geôles des Xiongnu.

[4] Gavin Menzies, 1421, l'année où la Chine a découvert l'Amérique, éditions Intervalles, 2007.

[5] Que l'on attribue à tort en Europe à Johannes Gutenberg, qui au mieux a réinventé la confection de caractères mobiles.

[6] Organisation des Nations unies pour l'éducation, la science et la culture ou, en anglais, United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization, d'où le nom d'UNESCO.

[7] UNESCO, « Routes de la soie : le réseau de routes du corridor de Chang'an-Tian-shan » : <https://whc.unesco.org/fr/list/1442>.

[8] Allusion au fait que la crise dans les Balkans avait été l'étincelle d'où était partie la Première Guerre mondiale.

[9] Stephen Kauffman, « New Silk Road, vision offers Afghanistan a brighter future », 28 octobre 2013, cite par Régis Genté, « Lutttes d'influence dans une Asie centrale désunie », Le Monde diplomatique, décembre 2014.

[10] Alice Ekman, « La Chine en Asie : Quels objectifs sous Xi Jinping ? », Ifri, mars 2015, p.14.

[11] « Central Asia's Silk Road Rivalries », International Crisis Group, 27 juillet 2017 : <https://www.crisisgroup.org/europe-central-asia/central-asia/245-central-asias-silk-road-rivalries>.

[12] Alexander Cooley, « China's Changing Role in Central Asia and Implications for US Policy : From Trading Partner to Collective Goods Provider », Prepared Remarks for "Looking West : China and Central Asia" U.S.-China Economic and Security Review Commission, 18 mars 2015, p.2.

[13] En fait, déjà en 1994, le Premier ministre de l'époque, Li Peng, en visite au Kazakhstan, avait déjà introduit l'idée de construire une nouvelle route de la soie.

[14] Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB).

[15] Xinhuanet, « Chronology of China's Belt and Road Initiative », Beijing, 28 mai 2015 : [http://www.xinhuanet.com/english/2015-03/28/c\\_134105435.htm](http://www.xinhuanet.com/english/2015-03/28/c_134105435.htm).

## Volet 2 : Les nouvelles routes de la soie : le cauchemar de Brzezinski passe par l'Asie centrale

[16] The Leading Group for Advancing the Development of One Belt One Road ou, en français, Le groupe pilote pour l'avancement du projet de la route de la soie.

[17] *The New York Times*{}, 3 janvier 2018.

[18] *The Financial Times*{}, 21 décembre 2017.

[19] La carte la plus intéressante et la plus détaillée semble être celle d'Alexandre Gandil sur Asialyst : <https://asialyst.com/fr/wp-content/uploads/2015/08/Carte-route-de-la-soie-INFOGRAPHIE-V2-1280x635.jpg>.

[20] 1,7 million d'habitants contre 0,8 million à Astana.

[21] En fait, il y a déjà une ligne TGV entre Moscou et Saint-Pétersbourg, mais elle fonctionne à une vitesse de 240-260 km/h. La voie en construction devrait permettre de rouler à une rapidité moyenne de 360 km/h avec des pointes de 440 km/h.

[22] Agence Tass, 28 février 2017.

[23] *The Financial Times*{}, 12 octobre 2015.

[24] Enfin, à 380 km des côtes d'Oman, quand même.

[25] Qu'on écrivait Canton, suivant l'ancienne orthographe.

[26] Nairobi ne se trouvant pas sur la côte, il faut construire des infrastructures routières et ferroviaires qui pourront mener les marchandises à la capitale kenyane, ainsi que développer le port de Mombasa, situé à quelque 609 km de là. Un projet de près de 4 milliards de dollars, financés à 90% par la China Exim Bank (Alice Ekman, Françoise Nicolas, John Seaman, Gabrielle Desarnaud, Tatiana Kastouéva-Jean, Serif Onur Bahçecik & Clélie Nallet, *Three Years of China's New Silk Road*, Ifri, février 2017, p.64).

[27] *Les Échos Week-End*{}, 29 janvier 2016.

[28] Celle-ci est bloquée pour l'instant par la Commission européenne, qui s'inquiète de savoir si les conditions de la concurrence ont bien été respectées.

[29] Martine Bulard, « La longue marche vers l'ouest », *Manière de voir*, n°139, février-mars 2015.

[30] Florent Detroy, « Un atout géopolitique pour la Russie », *Le Monde diplomatique*, septembre 2017.

[31] Le record est, pour l'instant, 12 jours entre la Chine et l'Allemagne.

[32] *The Financial Times*{}, 21 décembre 2017.

[33] Environ 2,5 milliards de dollars.

[34] Alice Ekman, Françoise Nicolas, John Seaman, Gabrielle Desarnaud, Tatiana Kastouéva-Jean, Serif Onur Bahçecik & Clélie Nallet, *Three Years of China's New Silk Road*, Ifri, février 2017, p.57. Istanbul dispose de trois grands ports distincts de fret : Haydarpa\_a, Ambar1 et Zeytinburnu.

[35] Les Chinois insistent pour expliquer la complémentarité de leur projet et le plan Juncker d'investissement dans les infrastructures (notamment).

[36] Thierry Garcin, « Le chantier - très géopolitique - des Routes de la soie », *diploweb.com*, 18 février 2018 :

<https://www.diploweb.com/Le-chantier-tres-geopolitique-des-Routes-de-la-soie.html>.

[37] Alexandre Laparra, « Enjeux stratégiques de la « Route de la soie », Geolinks, 20 novembre 2017 :

<http://www.geolinks.fr/grands-enjeux/les-enjeux-geopolitiques/enjeux-strategiques-de-la-route-de-la-soie/>.

[38] Alice Ekman et alii, op. cit., p.21.

[39] La Banque asiatique de Développement estime les coûts nécessaires au développement d'infrastructures dans les pays asiatiques dits « émergents » à 26.000 milliards de dollars sur quinze ans jusqu'en 2030, soit 1.700 milliards de dollars par an (ADB, Meeting Asia's Infrastructure Needs, février 2017, p.xi).

[40] Cette aide était conditionnelle. Elle impliquait souvent le recours au matériel américain et au droit de regard de la Maison-Blanche sur son utilisation. C'est pour cette raison que les pays de l'Est l'ont refusée.

[41] Asian Infrastructure Investment Bank.

[42] Banque chinoise de développement.

[43] Banque chinoise d'Import-Export.

[44] Banque industrielle et commerciale de Chine.

[45] Banque chinoise de Construction.

[46] Eswar Prasad, « China's Economy and Financial Markets : Reforms and Risks », U.S.-China Economic and Security Review Commission, 27 avril 2016, p.15.

[47] Arthur Fouchère, « Les « routes de la soie » passent par le Kazakhstan », Le Monde diplomatique, septembre 2017.

[48] Sébastien Goulard, « Les routes de la soie, un projet pour le monde », in Michel Korinman (dir.), op. cit., p.357.

[49] Groupe international de crise. Cette ONG a été créée en 1995 face à l'incapacité des États et des institutions internationales d'anticiper et de résoudre des conflits meurtriers dans le monde. Elle s'appuie sur des analyses explicatives sur les situations qui engendrent ces désastres humains. Elle est financée par des États occidentaux, des fonds privés et des multinationales.

[50] « Central Asia's Silk Road Rivalries », International Crisis Group, 27 juillet 2017 :

<https://www.crisisgroup.org/europe-central-asia/central-asia/245-central-asias-silk-road-rivalries>.

[51] *The Financial Times*, 4 mai 2017.

[52] Florent Detroy, « Un atout géopolitique pour la Russie », Le Monde diplomatique, septembre 2017.

[53] Mathieu Boulègue, « La lune de miel sino-russe face à l'(incompatible) interaction entre l'Union Economique Eurasienne et la Belt & Road Initiative », diplomweb.com, 15 octobre 2017 :

<https://www.diploweb.com/La-lune-de-miel-sino-russe-face-a-l-incompatible-interaction-entre-l-Union-Economique-Eurasienne-et.html>.

[54] Normalement, ceci devrait être automatique. La Russie, la Biélorussie et le Kazakhstan ont créé en mai 2014 l'Union économique eurasienne sur le modèle de l'Union européenne, avec les quatre libertés (capitaux, marchandises, services et personnes). En 2015, ils ont été rejoints par le Kirghizistan et l'Arménie. Mais l'association avance lentement et ne fonctionne pas très bien.

## **Volet 2 : Les nouvelles routes de la soie : le cauchemar de Brzezinski passe par l'Asie centrale**

---

[55] En 1992 déjà, juste après l'implosion de l'URSS, Ankara avait lancé un programme intitulé Turkish Cooperation and Coordination Agency (TIKA) vers l'Asie centrale turcophone, favorisant les connexions aériennes, l'assistance militaire, la formation des étudiants à travers des bourses, le développement de l'agriculture, de la santé, la construction d'infrastructures, etc.

[56] Thierry Garcin, op. cit.

[57] Alice Ekman & alii, op. cit., p.27.

[58] *The Financial Times*{}, 21 décembre 2017.

[59] Thierry Garcin, op. cit.

[60] Martine Bulard, « La longue marche vers l'ouest », *Manière de voir*, n°139, février-mars 2015.

[61] La Haute école d'économie.

[62] Alice Ekman & alii, op. cit., p.47.