

Extrait du El Correo

<http://www.elcorreo.eu.org/Chine-routes-de-la-soie-et-haute-mer>

Chine : routes de la soie et haute mer

- Empire et Résistance - Blocs régionaux - BRICS - Chine -

Date de mise en ligne : samedi 30 mai 2015

Copyright © El Correo - Tous droits réservés

La semaine dernière, l'annonce par Pékin de son nouveau livre blanc militaire, qui présente une doctrine dépassant le concept de défense offshore pour aller vers une défense en haute mer, n'a pas manqué d'ébranler les certitudes de plus d'un tenant de l'exceptionnalisme états-unien.

Presque en même temps, le forum annuel Stockholm-Chine de Canton, hébergé par le Fonds Marshal allemand et le Shanghai Institute for International Studies, était plongé dans un examen approfondi du vaste projet d'intégration eurasienne connu en [Chine](#) sous le nom de *One Road, One Belt*.

Ce que l'on appelle également le projet de Nouvelle route de la soie - dénomination qui a toutes les connotations romantiques d'un certain âge d'or - ne se limite pas à de nouvelles routes, à des chemins de fer à grande vitesse, à des pipelines et à la fibre optique : c'est également un réseau maritime qui s'étend de l'Extrême-Orient au Moyen-Orient et à l'Europe.

Ainsi, l'expansion chinoise en haute mer, de la mer de Chine méridionale au Pacifique occidental et à l'océan Indien, devait être étroitement liée à la protection de la Route de la soie maritime.

Affaire conclue, c'est parti

À mesure que le réseau *One Road, One Belt* prend forme malgré sa complexité délirante, pas une semaine ne s'écoule sans que la Chine ne signe un nouveau contrat pour la construction d'un pipeline, d'une centrale électrique, d'un réseau de fibre optique ou encore d'une usine en vue d'accélérer l'intégration eurasienne - du Pakistan aux Stans d'Asie Centrale, en passant par tout ce qui relie, par le rail ou la route, la Chine occidentale à la mer d'Arabie et aux installations portuaires de la Corne de l'Afrique.

La logique commerciale qui sous-tend ce déferlement de contrats d'infrastructure est solide : il s'agit d'absorber l'énorme excédent de la capacité industrielle chinoise. Bien entendu, ce processus est étroitement lié à la stratégie énergétique complexe de Pékin, dont le leitmotiv est principalement d'échapper à Malacca [1],

La coopération étroite de membres des BRICS tels que la Chine et l'Inde sera absolument décisive pour le succès de l'intégration eurasiatique. Ce processus est déjà en marche avec la banque des BRICS - la Nouvelle banque de développement -, qui aura son siège à Shanghai et sera dirigée par un banquier indien. Ce n'est pas un hasard si l'Inde fait également partie des membres fondateurs de la BAII.

Le premier président de la BAII sera Jin Liqun, ancien vice-ministre des Finances et vice-président de l'*Asian Development Bank* (ADB), dont la direction est nippo-américaine. Les allégations des suspects habituels selon lesquelles la BAII sera une sorte de société secrète chinoise ne tiennent pas debout. Le conseil d'administration sera constitué de représentants de plusieurs puissances mondiales développées et en développement.

La BAII s'annonce déjà comme un incontournable dans toute l'Eurasie. Il n'est pas surprenant que les Japonais, se sentant exclus, aient été contraints de relever la barre et d'annoncer l'intention de Tokyo de s'engager à hauteur de pas moins de 110 milliards de dollars dans le financement de projets d'infrastructures d'ici 2020. Le grand sujet de conversation du moment dans toute l'Asie est la guerre des infrastructures.

L'appel de l'Ouest

Il ne faut pas oublier que ce que j'ai appelé le *Go West Young Han* de l'expansion de l'influence commerciale de la Chine a en fait commencé dès 1999. La première étape s'est traduite par une vague de délocalisation d'usines de la province du Guangdong vers les provinces de l'intérieur. Au bout de quelques années, dans le Triangle du Guangdong - aujourd'hui beaucoup plus riche que bien des pays industriels -, des entrepreneurs soucieux du cycle de vie des produits se sont lancés dans une accélération technologique frénétique. Dans la mégapole de Shenzhen, les autorités vont d'ailleurs jusqu'à repousser les entreprises moins axées sur la technologie vers la périphérie de la ville.

Dans le domaine des ports de marchandises, sur les dix plus grands ports du monde, pas moins de sept sont en Chine. À lui seul, ce chiffre est révélateur de la domination écrasante de la Chine dans le commerce maritime mondial.

En termes de gestion, le plan 125 - c'est-à-dire le 12e plan quinquennal chinois - expire en 2015. En Occident, peu de gens savent que les objectifs des sept domaines technologiques où la Chine voulait dominer ont été atteints et même, dans certains cas, dépassés. Le grand bond en avant technologique explique pourquoi la Chine est aujourd'hui capable de construire des réseaux d'infrastructures, chose qui semblait auparavant impossible.

Le prochain plan quinquennal s'annonce encore plus ambitieux. Il sera axé, entre autres conséquences de la restructuration du modèle économique de la Chine, sur le lancement par Pékin d'une vague de construction de nouvelles mégapoles.

The China Dream, qui vient d'être publié par le professeur Liu Mingfu, un spécialiste de premier plan des questions militaires, donne une idée d'ensemble au moment de la montée en puissance de la Chine dans le domaine des infrastructures en Eurasie. Un clash avec les États-Unis semble désormais inévitable.

Les murmures de mécontentement incessants du Pentagone au sujet de la mer de Chine méridionale ne sont que la partie visible de l'iceberg (mortel), mer que Washington considère finalement comme un Grand Lac américain.

Liu Mingfu, à l'instar d'autres grands analystes chinois, souhaiterait que Washington finisse par trouver un modus vivendi avec la superpuissance mondiale émergente, un peu comme l'Empire britannique a transféré sa domination maritime mondiale aux États-Unis au début du XXe siècle.

Cela n'arrivera pas. Dans l'immédiat, selon la doctrine du pivot vers l'Asie de l'administration Obama annoncé en 2011 par le Pentagone, l'endiguement sera musclé. Toutefois, cela ne marchera que si l'Inde, membre des BRICS, est entièrement solidaire. Et c'est assez peu probable.

En attendant, Washington va continuer d'être [submergé de ce type d'analyse paranoïde](#) d'un ancien conseiller stratégique du haut commandement US/OTAN en Afghanistan.

Pendant ce temps sur la Terre...

Ce qu'il faut retenir, et ce qu'a déjà fait une écrasante majorité des pays du Sud, c'est que la stratégie *One Road, One Belt* de la Chine vise avant tout à établir des relations commerciales équitables. Cette politique la situe à des années-lumière de ce que fait l'Empire avec ses bases militaires et sa sempiternelle guerre *bushienne* contre le terrorisme, ses infernales listes d'assassinats illégaux et ses bombardements de pays récalcitrants (généralement des républiques arabes séculaires) en vue de leur faire avaler la démocratie à leur sauce.

Le projet *One Road, One Belt*, immensément ambitieux, couplé à la protection par la marine chinoise des intérêts nationaux en haute mer, s'inscrit en droite ligne dans le plan directeur du Rêve chinois du président Xi Jinping. La meilleure manière de bâtir une société modérément prospère est de construire des infrastructures modernes à l'intérieur du pays avant de se tourner vers l'extérieur et le monde.

Une fois encore, la Chine exportera l'énorme excédent de sa capacité industrielle, poursuivra la diversification de ses sources d'approvisionnement en énergie et étendra son influence commerciale de l'Asie centrale à l'Europe en passant par l'Iran, la Turquie et la Grèce.

La Chine a les moyens financiers de résoudre l'un des problèmes les plus insolubles de l'Inde, à savoir la reconstruction de son infrastructure sclérosée. Dans l'idéal, ces deux membres des BRICS sont appelés à signer contrat sur contrat (d'infrastructure) aux côtés d'un autre membre, la Russie, et d'un Iran qui a regagné la confiance de l'Occident. Cela implique que tout ce qui a trait à la ou aux nouvelles Routes de la soie touche directement pas moins d'un tiers de la population mondiale. Zone d'influence, dites-vous ?

À Washington, on a beaucoup grondé que personne n'a droit à une zone d'influence - en dehors des États-Unis, bien entendu. Pourtant, les efforts économiques, financiers, diplomatiques et géopolitiques de Pékin en vue d'unifier l'Eurasie représentent la surenchère suprême dans l'exercice d'une influence mondiale. Finalement, la tactique habituelle inspirée des Romains, *Divide et impera*, appliquée par l'Occident, pourrait bien se révéler inopérante.

Pepe Escobar pour [Russia Today](#)

Oriinal : « [China : Silk roads and open seas](#) »

[Russia Today](#) Moscou, 30 mai 2015.

Traduit de l'anglais pour le Saker Fr par : jj, relu par Diane

* **Pepe Escobar** est un journaliste brésilien de l'Asia Times et d'Al-Jazeera. [Pepe Escobar](#) [https://www.assoc-amazon.fr/e/ir?t=elcordeladiaa-21&l=ur2&o=8] est aussi l'auteur de : « [Globalistan : How the Globalized World is Dissolving into Liquid War](#) [https://www.assoc-amazon.fr/e/ir?t=elcordeladiaa-21&l=ur2&o=8] » (Nimble Books, 2007) ; « [Red Zone Blues : a snapshot of Baghdad during the surge](#) [https://www.assoc-amazon.fr/e/ir?t=elcordeladiaa-21&l=ur2&o=8] » ; « [Obama does Globalistan](#) [https://www.assoc-amazon.fr/e/ir?t=elcordeladiaa-21&l=ur2&o=8] » (Nimble Books, 2009), [Empire of Chaos](#) (Nimble Books, 2014)

[1]



Le détroit de Malacca est un passage obligé du trafic pétrolier vers tous les pays d'Extrême-Orient. Il est sous l'étroit contrôle de l'US Navy pour se procurer un maximum de pétrole et de gaz en contournant les eaux où patrouille la marine US.

Chine : routes de la soie et haute mer

Sa ruée vers l'Ouest, conséquence naturelle d'une politique officielle lancée en 1999 mais, à l'époque, limitée principalement au Xinjiang, conduit Pékin à s'ouvrir de plus en plus sur le monde. Pour s'en convaincre, il suffit de voir le nombre de pays orientaux et occidentaux qui ont intégré la Banque asiatique d'investissement pour les infrastructures (BAII).