

Du chameau au 'pipeline'

La route de la soie : une histoire géopolitique



Par Jean-François
Fiorina

Directeur adjoint
de Grenoble Ecole
de Management
Directeur de l'ESC
Grenoble

La sortie en livre de poche de l'ouvrage de Pierre Biarnès, *La route de la soie - Une histoire géopolitique*, rencontre fort à propos l'actualité internationale. Il réveille un fantôme géopolitique riche d'effluves exotiques. Pendant des siècles, l'Orient et l'Occident ont été reliés par un ensemble de voies terrestres partant de Chine, traversant l'Asie centrale et aboutissant au monde musulman puis, au-delà, aux Etats européens. Après des siècles de mise en sommeil, assiste-t-on à la réactivation de ce couloir de communication ? La question est d'importance, puisque la "route de la soie", reliant Europe, espace arabo-musulman et mondes d'Asie orientale, concerne en fait près de 3 milliards d'êtres humains. On imagine ce que peut représenter le contrôle de cette route par les grandes puissances... Un itinéraire commercial, de nature économique, est-il en train de redevenir, sous nos yeux, un enjeu géopolitique ? La nouvelle route de la soie peut être à la fois un pont entre les grandes zones économiques et un espace dont le contrôle attire les convoitises. Mais où, là encore, l'Europe est étrangement absente...

La "route de la soie" redeviendrait-elle d'actualité ? Lors de la réunion de l'organisation de coopération de Shanghai à Astana, en septembre 2013, Xi Jinping proposait expressément de créer une "zone économique de la route de la soie". Déjà, en 1999, les Américains avaient parlé de "stratégie de route de la soie" au sujet de leur engagement dans la région. Au-delà des discours porteurs d'une forme d'illusion "historico-nostalgique", la réalité de ce vieil axe de communication, ancré dans une géographie singulière, semble de nouveau surgir de l'histoire.

Un itinéraire stratégique

Il convient de souligner de prime abord que la route de la soie n'est pas à proprement parlé une route, mais un "faisceau d'itinéraires", comme le rappelle Michel Nazet dans un article pour *Diploweb* reprenant son intervention lors du dernier Festival de géopolitique de Grenoble (avril 2014). Aujourd'hui comme dans les siècles passés, il existe en effet plusieurs itinéraires : "On peut en lire le tracé dans les nouvelles lignes de tubes, de routes, de chemins de fer desservant l'Asie centrale. On peut la lire aussi dans la fréquentation de l'axe maritime qui relie le golfe d'Aden et le Golfe arabo-persique aux mers de Chine via le détroit de Malacca (près de 50 % du trafic de conteneurs)". La nouvelle route de la soie est marquée par ce renforcement des réseaux.

La "route de la soie" n'est pas à proprement parler une route, mais un faisceau d'itinéraires, aujourd'hui marqué par le renforcement des réseaux - y compris les tubes, chemins de fer et autres voies maritimes...

La nouvelle route de la soie est également maritime, entre le Golfe persique et les ports d'Asie orientale. Xi Jinping a évoqué l'objectif d'une augmentation du trafic de 400 milliards à 1 000 milliards de dollars à l'horizon 2020!

Le réseau routier en premier lieu. Michel Nazet rappelle que le projet d'un axe entre la Chine et l'Europe commence à prendre corps, via le Kirghizistan. Pékin a mobilisé 660 millions de dollars pour ce projet. Deux autres liaisons sont également évoquées, par la Russie et la Caspienne. Ensuite, du point de vue ferroviaire, "des lignes de fret entre la Chine et l'Allemagne via la Russie sont en service". Plus surprenant, les nouvelles routes de la soie sont aussi maritimes: entre le Golfe persique et les ports d'Asie orientale, Xi Jinping a évoqué, lors du sommet de l'APEC de 2013, l'objectif d'une augmentation du trafic de 400 milliards à 1 000 milliards de dollars à l'horizon 2020.

À cela s'ajoute l'importance des "tubes". Le choix de leur tracé est un enjeu majeur dans la région. Comme le remarque Philippe Rekacewicz dans un article sur la "géopolitique des tubes en Asie centrale" pour *Le Monde diplomatique* (17/11/2011), "les États-Unis tentent de faire glisser l'or noir entre la Russie et l'Iran en construisant un système d'oléoducs dans le Caucase Sud. La Chine a sécurisé ses approvisionnements énergétiques en provenance du Turkménistan et du Kazakhstan. La Russie cherche à contrôler ou à contourner les infrastructures des régions de transit". Face à la nouvelle dynamique russe, Washington vient d'ailleurs de relancer, en 2014, son projet de gazoduc TAPI (Turkménistan-Afghanistan-Pakistan-Inde).

Cette activité réactive une route de la soie que les progrès de la navigation avaient progressivement fait dépérir. L'historien Henri Pirenne écrivait ainsi que "la caravelle a remplacé le chameau" à partir du XVI^e siècle. Pierre Biarnès lui répond que "le 'chameau' est bien en train de commencer à prendre sa revanche, même si ce n'est pas exactement de la façon qu'on avait imaginée à Washington".

Des routes taillées pour des d'empires

Cette "nouvelle route de la soie" contribue indiscutablement à reposer la question de la puissance. La route de la soie "historique" est née certes du commerce, mais aussi d'une volonté politique, constituant ainsi dès l'origine un vecteur d'influence et de puissance. C'est en effet d'abord pour rechercher des alliés que l'empereur de Chine Han Wudi a décidé l'ouverture de cette route en 138 avant notre ère. Ce sont aussi des jeux de pouvoir qui ont contribué à la fermer. Nazet le rappelle: "La politique d'isolationnisme et de fermeture des Ming (au XV^e siècle), l'émergence de l'Empire ottoman après la chute de Byzance en 1453, l'ouverture des routes maritimes des Grandes découvertes au XVI^e siècle entraînent sa disparition progressive".

Mais la route, outre son rôle de lien entre empires, est aussi un espace de déstabilisation pour ces derniers. L'"opposition entre nomades d'Asie centrale et sédentaires de l'immense continent eurasiatique, l'Europe occidentale exceptée, a été, pendant deux millénaires, le fondement de la géopolitique mondiale". En somme, la route de la soie serait l'axe majeur de la "zone pivot" eurasiatique chère à l'analyse géopolitique.

Pourtant, le partage de l'Asie centrale entre Chine et Russie, qui s'achève au XIX^e siècle, marque la fin provisoire de la route. Aujourd'hui, les identités ethno-culturelles ont pris leur revanche, au point que Nazet parle de "Balkans eurasiens". La problématique de la route de la soie rejoint ainsi celle du "Grand Jeu" en Asie centrale (cf. note CLES n°87, 22/11/2012). Car, le vide appelant le plein, on assiste dans cet espace de nouveau fragmenté à un retour des puissances: "Sans doute parce que nous sommes dans une région pivot, voire dans le Rimland, un nouveau Grand Jeu se déploie entre Européens, Américains et Russes dans ces 'Balkans eurasiens'".

Qui veut prendre la route?

Quels sont les principaux acteurs de cette nouvelle route? Pour les pays du monde arabo-musulman, et notamment les pétromonarchies, l'enjeu est économique mais également religieux. La route de la soie véhiculant les idées tout autant que les hommes et les marchandises, l'islam du Golfe entend se diffuser en Asie centrale au détriment de l'islam traditionnel. On assisterait ainsi, toujours selon Michel Nazet, à "l'émergence géographique d'un couloir islamique qui va de l'Afrique de l'Est à

Le partage de l'Asie centrale entre Chine et Russie, qui s'achève au XIX^e siècle, marque la fin de la route de la soie. Elle est aujourd'hui réactivée en raison du nouveau "Grand Jeu" que se livrent Européens, Américains et Russes dans cette zone de "Balkans eurasiens".

la Chine". Ni la Turquie, ni l'Iran ne semblent pouvoir rivaliser. La première dispose pourtant d'un atout culturel d'importance du fait de l'implantation de peuples turcophones le long de la route.

Le contrôle des itinéraires trans-eurasiatiques est également vital pour Pékin. Nazet le rappelle: "*L'intérêt de la Chine pour la nouvelle route de la soie tient à deux raisons complémentaires. [...] À l'étroit sur sa façade maritime, elle veut se rapprocher de ses partenaires asiatiques, centrasiatiques, européens. Elle veut aussi rééquilibrer ses territoires par une politique d'aménagement du territoire efficace*". En effet, selon Pierre Biarnès, la Chine devra importer 60 % de ses hydrocarbures à l'horizon 2030 et le contrôle des tubes est ici décisif. Et par voie de conséquence la pacification du Xinjiang – cette "nouvelle frontière" turbulente du Turkestan oriental. C'est à cette aune qu'il faut interpréter le nouveau partenariat stratégique proposé à ses voisins du nord-ouest par Xi Jinping, en septembre 2013 à Astana, articulé autour des axes suivant: "*le renforcement des liens politiques et économiques, le renforcement des liaisons routières et des échanges commerciaux, l'amélioration des échanges monétaires et des relations entre les peuples et les individus*". Une initiative qui a permis au Figaro de titrer (09/09/2013): "*La Chine bétonne la nouvelle route de la soie*"!

Pour la Chine, le contrôle des tubes est décisif, ce qui suppose notamment un Xinjiang sous contrôle. C'est le sens du partenariat stratégique proposé par Xi Jinping à ses voisins du nord-ouest en septembre 2013 à Astana...

Pour les États-Unis, il s'agit plus prosaïquement de maîtriser certains lieux-clefs de l'"arc des crises", d'exploiter au mieux les richesses de la région, et surtout de contenir Moscou, en quête d'hégémonie eurasiatique (cf. CLES n° 130, 03/04/2014). La Russie reste la puissance dominante de la nouvelle route de la soie, mais à ce jour davantage d'un point de vue sécuritaire qu'économique. Du moins en ce qui concerne son "étranger proche". Ainsi, le Kazakhstan ne représente que 4,4 % des importations russes, et 2,7 % des exportations. Mais Poutine voit manifestement plus loin. Le projet d'Union eurasiatique prévu pour 2015 en atteste, de même que les projets d'infrastructures qui en découleront pour intensifier le "maillage" au sein de cet espace économique et politique en devenir. Rappelons que le traité l'instaurant a été signé le 29 mai dernier par la Russie, la Biélorussie et le Kazakhstan, en attendant trois autres États volontaires (Arménie, Kirghizistan et Tadjikistan).

Et l'Europe? Malgré ses craintes de voir la Russie devenir la maîtresse de la route, rien de concret pour l'instant. Il y a pourtant eu des projets dans ce domaine, très tôt après la disparition de l'URSS: "*Les Européens sont présents par leur projet de Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia (TRACECA) depuis mai 1993 même si ce programme a largement échoué à transformer les flux régionaux*", rappelle ainsi Michel Nazet. L'Europe peut-elle pourtant rester au bord d'une route qui conduit jusque chez elle? ■

Pour aller plus loin: *La route de la soie. Une histoire géopolitique*, par Pierre Biarnès, Ellipses poche, 459 p., 11 €; *Les empires nomades. De la Mongolie au Danube*, par Gérard Chaliand, Librairie Académique Perrin, coll. Tempus, 195 p., 8 €; *Géopolitique de l'Asie centrale*, par Isabella Damiani, PUF, coll. Major, 192 p., 25 €; *La route de la soie. ou les empires du mirage*, par Edith et François-Bernard Huyghe, Petite Bibliothèque Payot, 505 p., 10,65 €; "*La nouvelle route de la soie ou la résurrection d'un mythe*", par Michel Nazet, Diploweb.com, 21/04/2014.

EXTRAIT:

Un retour de balancier de l'Histoire? "*L'histoire des contrées de ce très long parcours s'est, en quelque sorte, arrêtée à partir du moment où, au début du XVI^e siècle, cette très large voie commerciale a perdu l'essentiel de son importance dans les conditions qui viennent d'être rappelées. Et aujourd'hui, dans des conditions géoéconomiques et géopolitiques en train de s'inverser, on voit cette histoire se remettre en mouvement. Après cinq siècles de déclin, jusqu'à l'anéantissement, la 'route de la soie' est en train de renaître; l'histoire recommence à se faire le long de son ancien parcours.*" (Pierre Biarnès, *La route de la soie*, op. cit.)

Retrouvez d'autres analyses géopolitiques sur www.diploweb.com et sur <http://notes-geopolitiques.com>