Pierre DHOMPS, Henri TSIANG, *Le Big Bang des nouvelles routes de la soie*

Paris, Éd. L'Harmattan, 2018, 198 pages

Olivier Arifon

Édition électronique

URL : <https://journals.openedition.org/questionsdecommunication/16559>

DOI : 10.4000/questionsdecommunication.16559

ISSN : 2259-8901

Éditeur

Presses universitaires de Lorraine

Édition imprimée

Date de publication : 31 décembre 2018

Pagination : 357-358

ISBN : 978-2-8143-0543-4

ISSN : 1633-5961

Référence électronique

Olivier Arifon, « Pierre DHOMPS, Henri TSIANG, *Le Big Bang des nouvelles routes de la soie* », *Questions de communication* [En ligne], 34 | 2018, mis en ligne le 31 décembre 2018, consulté le 07 janvier 2022.

URL : <http://journals.openedition.org/questionsdecommunication/16559> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/questionsdecommunication.16559>

Ce document a été généré automatiquement le 7 janvier 2022.

Questions de communication is licensed under CC BY-NC-ND 4.0

Pierre DHOMPS, Henri TSIANG, *Le Big Bang des nouvelles routes de la soie*

Paris, Éd. L'Harmattan, 2018, 198 pages

Olivier Arifon

RÉFÉRENCE

Pierre DHOMPS, Henri TSIANG, *Le Big Bang des nouvelles routes de la soie*, Paris, Éd. L'Harmattan, 2018, 198 pages

- ¹ Lancé en 2013, le projet du gouvernement chinois de réinventer et réanimer le flux des routes de la soie pour relier l'Asie à l'Europe attire de plus en plus l'attention des journalistes et des chercheurs. À côté de la géopolitique, des relations internationales et de l'économie, la communication est omniprésente dans ce projet au nom anglais également familier : *Belt and Road initiative* (BRI). Le projet des routes de la soie dites nouvelles, propose de développer des infrastructures de transport, des réseaux de télécommunications, des flux financiers et des échanges interculturels entre les soixante-huit pays listés par le site officiel chinois du projet (eng.yidaiyilu.gov.cn), même si les modalités des pays participants peuvent être différentes.
- ² Si, depuis 2017, de nombreux articles sont parus sur ce projet, les livres sont plus rares. *Le Big Bang des nouvelles routes de la soie*, publié aux éditions L'Harmattan au début de l'année 2018, doit être commenté car, comme nous le verrons, son insertion dans le champ scientifique pose questions. Après tout, L'Harmattan est « une maison d'édition familiale et indépendante fondée en 1975 autour de valeurs universelles : les droits de l'Homme, les droits des peuples à disposer d'eux-mêmes et avec la vocation constante d'être au service de la recherche pour une transformation sociale » (<https://www.harmattan.fr/groupeharmattan/harmattan.html>, consulté le 16/04/2018). C'est aussi une maison d'édition familière pour la communauté des chercheurs en sciences de l'information et de la communication.

- 3 Compte tenu de sa structure, cet ouvrage de 198 pages, divisé en vingt-six chapitres, dont certains d'une à deux pages, paraît difficile à résumer. Notons toutefois une division en trois livres. Dans le premier livre (« Origine et enjeux des nouvelles routes de la soie ») qui rappelle l'histoire, les objectifs et l'état des lieux du projet chinois, le chapitre 3 retient particulièrement notre attention pour la façon dont Pierre Dhomps et Henri Tsiang présentent le « mouvement des parapluies ». Les auteurs indiquent que le « mouvement des parapluies » (occupation en 2014 par des manifestants des rues de Hong Kong) avait pour but l'indépendance du territoire (p. 49). Or, les articles et les recherches ont montré que ce mouvement demandait que la loi concernant les élections soit respectée et qu'il s'opposait à la limitation de la portée du suffrage universel pour l'élection du chef de l'exécutif de Hong Kong (voir Christine Chaumeau, Hong Kong. Occupy Central : une révolution ou un mouvement ? », *Courrier international*, 2 oct. 2014).
- 4 Le livre II (« Les initiatives des nouvelles routes de la soie ») liste quasiment toutes les zones du globe : Asie centrale et Russie, Asie du Sud, Europe, Afrique, mers de Chine, Moyen-Orient, et même Arctique. Il reste essentiellement descriptif sans apporter de véritable analyse géopolitique sur chaque zone. Le livre III (« Conclusions et perspectives ») compte vingt-six pages et présente la BRI comme « une nouvelle vision de la Chine dans le monde », « les événements politiques de 2017 » (incluant les États-Unis), « la monnaie », « la diplomatie d'influence » (1 page et demi) les « avancées, incertitudes et développements » (3 pages et demi). La conclusion d'une page (p. 87), intitulée « Un choc positif des civilisations ? », affirme que le projet BRI est une contribution harmonieuse au développement du monde. Ces derniers termes rappellent mot à mot les contenus et arguments avancés par les autorités et les chercheurs chinois (voir Wang Yiwei, *China Connects the World. What Behind the Belt and Road initiative*, Pékin, China Intercontinental Press, 2017). D'autres limites que celles citées *supra* confèrent à ce livre un statut incertain.
- 5 Alors que le débat sur le contenu, les formes et les limites du projet des routes de la soie s'amplifie depuis le début 2018, l'ouvrage ne mentionne qu'en quelques lignes les limites et freins du projet. En d'autres termes, ils sont évoqués et non débattus. Ainsi la question des normes, standards et procédures en vigueur pour les appels d'offres (transparence, *accountability*, développement durable...) fait-elle l'objet d'une seule ligne (p. 117), alors que, par exemple, une analyse du Center for Security Studies (CSS) de l'École polytechnique fédérale de Zurich résume en quatre pages nombre de questions sur ces points (Stephen Aris, 2016, « "One Belt, One Road" : la nouvelle route de la soie », *CSS ETH Zürich*, 195). Les sources chiffrées et les dimensions du projet, estimé à plus de 1 000 milliards de dollars par des chercheurs (voir Joe Ngai, Kevin Sneader, Cecilia Ma Zecha, 2016, « China's One Belt, One Road: Will it reshape global trade? », *McKinsey*, juil.) sont également absentes. Les auteurs utilisent seulement trois références pour étayer leurs arguments et donner des repères aux lecteurs (p. 160, 165 et 187). Notons aussi l'absence de bibliographie. Enfin, les références d'un des deux auteurs mises en avant sur la première page interpellent : il est signalé qu'Henri Tsiang a écrit plus de 80 articles scientifiques dans des revues internationales. Or seules deux revues sont mentionnées : *Passages* (« espace de débat pluridisciplinaire et géostratégique », créée en 1987 [source : passages-adapes.fr, 17/04/2018]) et *Génération Tao*, presse généraliste consacrée au Taoïsme.

- 6 Les données chiffrées, les sources et les références, ou plutôt leur absence pose question. Dès lors, il sera difficile pour le lecteur sensible à l'absence de données chiffrées, de sources et de références, tout comme à la proximité – voire la similarité – des propos des auteurs avec les discours officiels chinois, de considérer *Le Big Bang des nouvelles routes de la soie* comme un ouvrage scientifique fiable. La proximité, voire la similarité avec les discours officiels des médias et des hommes politiques chinois sont à noter et doivent attirer l'attention du lecteur sensible à la coordination *de facto* des stratégies de communication de nombreux acteurs chinois.
-

AUTEURS

OLIVIER ARIFON

Protagoras, IHECS, B-1000
olivier.arifon[at]ulb.ac.be