



Routes de la soie : La Chine reconnaît le rôle d'éclaireur du mouvement de LaRouche

30 août 2017



S&P—Sous le joug d'une véritable occupation financière et médiatique, les populations d'Europe et des États-Unis sont induites à se détourner des idées et des personnes représentant leurs intérêts, et à reconduire au pouvoir les responsables de tous leurs maux. Toutefois, comme pour donner raison au vieux dicton « nul n'est prophète en son pays », les idées défendues par Jacques Cheminade, Helga et Lyndon LaRouche sont étudiées et appliquées hors Occident, dans les pays voulant s'émanciper de la tutelle du FMI et de la Banque mondiale. Ainsi, Helga Zepp-LaRouche, la présidente de l'Institut Schiller, est régulièrement invitée en Chine, où on l'appelle « la dame de la Route de la soie » ; elle était l'une des oratrices des conférences des Think-tanks organisées en marge du grand Forum international de « l'Initiative de la ceinture et de la route » (Belt and Road Initiative - BRI), qui s'est déroulé à Beijing en mai dernier.

Le bocal occidental

Depuis que le président Xi Jinping a lancé l'initiative BRI en 2013, une dynamique de coopération autour de grands projets d'infrastructures voit le jour, impliquant de plus en plus de pays en Extrême-orient, en Asie Centrale et en Afrique. Cette dynamique, et l'optimisme que cela inspire parmi les populations, contraste fortement avec l'austérité sans vision et le pessimisme malthusien qui règnent chez nous. Alors que notre société a naguère été capable de réguler les cours d'eau par les barrages, de maîtriser l'infiniment petit du royaume de l'atome et d'envoyer des hommes dans l'espace, la notion de progrès scientifique et culturel a aujourd'hui disparu au point que l'on voit réapparaître un mysticisme biblique face à des « catastrophes naturelles » comme l'ouragan Harvey, qui dévaste actuellement le Texas.

L'Union Européenne, châtrée de son âme et transformée en une simple courroie de transmission du libéralisme financier débridé et de son corollaire l'orthodoxie budgétaire, tente de saboter les projets d'infrastructures intégrant l'Europe dans les Nouvelles Routes de la soie (NRS). C'est ainsi qu'elle bloque aujourd'hui les capitaux chinois destinés à soutenir le projet de chemin de fer à grande vitesse reliant Belgrade à Budapest, et le projet du [Canal de la Morava](#) entre la Serbie et la Grèce. Pendant ce temps, les médias européens appliquent un blocus mental sur les populations, soit en réduisant les NRS à une volonté de domination impérialiste chinoise, soit en n'en parlant pas du tout.

Le président Macron a quant à lui un certain sens de l'importance de l'initiative chinoise ; en témoignent son choix d'envoyer Jean-Pierre Raffarin à la tête de la délégation représentant la France au Forum de Beijing en mai, et la lettre qu'il lui a fait remettre au président Xi Jinping. Malheureusement, lors de son intervention à la conférence des Ambassadeurs de France du 28 août, le discours d'Emmanuel Macron envers la [Nouvelle route de la soie](#) a été ambigu, qualifiant cette politique « *de grand projet géopolitique de la Chine qu'il nous faut prendre en compte du point de vue de nos intérêts européens.* » Tout en reconnaissant qu'il faut construire « *avec la Chine, aux côtés de laquelle nous siégeons au Conseil de sécurité, une relation solide tant qu'elle contribuera à la stabilité des équilibres internationaux* », il souligne néanmoins qu'il ne faut cependant laisser « *aucune ambiguïté planer sur ses équilibres, et les valeurs qui les sous-tendent.* » Des propos qui nous amènent à dire que le Président n'a pas encore pris la décision de coopérer avec ce grand projet chinois qui pourrait être la clé de notre sortie de crise.

En l'absence d'une véritable remise en question de la politique économique en vigueur, tout cela restera lettre morte.

Le rôle des LaRouche

Les deux principaux quotidiens chinois viennent coup sur coup de publier des articles évoquant le travail historique du mouvement de LaRouche pour créer un nouvel ordre mondial basé sur le développement économique et le dialogue des civilisations. Dans une publication datant du 18 août, le [China Daily](#) a retracé par la voix de son correspondant à Washington, Chen Weihu, le cheminement intellectuel et politique d'Helga, depuis son voyage en Afrique et en Chine dans les années 1970, en passant par sa rencontre avec [Lyndon LaRouche](#) et son combat auprès des pays non-alignés et le travail de longue haleine pour inspirer des pays comme la Chine, l'Inde et la Russie à lancer une politique de paix par le développement mutuel, autrement dit les Nouvelles Routes de la soie.

Quelques jours après l'article du *China Daily*, le *People's Daily* a publié à son tour un long rapport sur le projet Transaqua de remise en eau du Lac Tchad ([en FR sur notre site canadien](#)) et français [S&P](#), en se référant en grande partie aux travaux du mouvement de LaRouche. Ce projet, pour lequel une étude de faisabilité vient d'être lancée en juin entre la société italienne Bonifica et la grande multinationale chinoise Power China, consiste à transférer 100 milliards de mètres cubes d'eau par an du fleuve Congo vers le Lac Tchad via un canal de 2400 km de long, et représente un espoir pour 40 millions de personnes.

Conçu par la société d'ingénierie italienne Bonifica à la fin des années 1970, Transaqua n'avait jamais dépassé le stade de projet, en raison du lobby écologiste anti-humain organisé par le WWF du Prince Philip d'Edimbourg. Pendant des décennies, le mouvement de LaRouche et Solidarité & progrès en France avec Jacques Cheminade ont malgré tout continué à se battre pour promouvoir le concept de Bonifica. Avec les NRS lancées par la Chine, et l'arrivée au pouvoir du président nigérian Muhammadu Buhari en mai 2015, partisan du projet Transaqua, le projet est redevenu une réalité. Comme l'explique le *People's Daily*, c'est dans ce contexte que « *les rédacteurs de l'Executive Intelligence Review [EIR, le magazine fondé par LaRouche] et l'Institut Schiller avaient organisé en 2015 une rencontre entre les représentants de la Commission du Bassin du Lac Tchad (LCBC) et les pères historiques du projet Transaqua* ».

« *On est comblé* », a expliqué Helga au *China Daily*. « *C'est une chose pour une petite organisation comme la nôtre de produire des idées, c'en est une autre lorsque le plus grand pays du monde commence à les mettre en pratique* ». Alors, plus d'hésitation : il est grand temps de se débarrasser du lourd manteau du pessimisme, de sortir du bocal et de rejoindre ce combat !

Réussir une coopération gagnante-gagnante avec la Chine

L'Institut Schiller, en tandem avec l'[Académie de Géopolitique de Paris \(AGDP\)](#), a tenu le 24 octobre à Paris un séminaire auquel ont participé plus d'une centaine des représentants du corps diplomatique, des attachés parlementaires, des chefs d'entreprise, des journalistes, des représentants d'associations franco-chinoises et des citoyens. Le thème du séminaire, modéré par Ali Rastbeen, président de l'AGDP était : « Nouvelles Routes de la soie : Réussir une coopération gagnante-gagnante avec la Chine »..

Cette rencontre est d'une importance capitale dans notre pays et en Occident en général car, alors que l'initiative chinoise « une Ceinture et une Route » (BRI) transforme d'ores et déjà le monde à une échelle sans précédent dans l'histoire de l'humanité, les grands médias de part et d'autre de l'Atlantique entretiennent les préjugés et les peurs vis-à-vis de la Chine et de son projet .

Nous assistons aujourd'hui à « un choc entre le vieux paradigme et le nouveau », a déclaré la présidente-fondatrice de l'Institut Schiller international, Helga Zepp-LaRouche, en campagne depuis 40 ans pour la création d'un nouvel ordre économique mondial plus juste. « Et ce nouveau paradigme est très peu compris par les Occidentaux », car ils continuent de voir le monde avec les yeux du passé, c'est-à-dire de ce qu'on appelle la « géopolitique », où la politique est considérée comme un jeu à somme nulle, et où le bonheur des uns ne peut que s'obtenir au détriment de celui des autres.

Depuis les réformes de Deng Xiaoping dans les années 1970-1980, la Chine a réalisé la plus grande transformation économique de l'histoire de l'humanité, a affirmé Mme LaRouche. En trente ans, plus de 700 millions de Chinois ont été sortis d'une extrême pauvreté, à travers une politique d'investissements massifs dans les infrastructures. Qui a fait mieux, dans ce sens, pour faire avancer les droits de l'homme ? En lançant la BRI en septembre 2013, Xi Jinping a su faire entrer la Chine dans une nouvelle phase, l'ouvrant sur le monde extérieur et l'amenant à mettre au profit d'autres pays, notamment les moins développés, les immenses capacités industrielles, technologiques et financières accumulées pendant des décennies. Aujourd'hui, près de 75 pays participent directement à la construction des Nouvelles Routes de la soie, et les capitaux investis sont déjà plusieurs fois supérieurs à ceux du Plan Marshall.

Les Nouvelles Routes de la soie représentent ce que nous avons de meilleur en Occident

Mme LaRouche a rappelé qu'à la chute du Mur de Berlin en 1989, elle et son mari, l'homme politique et économiste américain Lyndon LaRouche, avaient promu une nouvelle politique de « détente, d'entente et de coopération ». Ils avaient proposé qu'à partir d'un « triangle productif Paris-Berlin-Vienne », soit « lancée une politique de modernisation des anciens pays du Comecon, à l'aide des technologies occidentales via des corridors de développement allant vers l'Europe de l'Est et la Russie. » En 1991, le concept a été élargi à l'Eurasie et devint le « Pont terrestre eurasiatique et mondial » ou les « Nouvelles Routes de la soie ».

Mais cette vision a rencontré l'opposition des dirigeants occidentaux de l'époque. « Ce projet n'était pas dans l'intérêt de l'administration du père Bush ni de Thatcher pour qui la réunification allemande constituait la menace d'un IVE Reich ou encore de François Mitterrand, qui était également opposé à la réunification de l'Allemagne ». Ils ont tous fini par s'incliner devant le « Projet pour un nouveau siècle américain » (PNAC) concocté par les néo-conservateurs, c'est-à-dire un monde unipolaire anglo-américain forgé grâce aux changements de régime, aux révolutions de couleur et à la « démocratie bombardière », comme l'a qualifié avec ironie l'ancien ambassadeur de France Michel Raimbaud, à la conférence.

Christine Bierre, rédactrice en chef de Nouvelle Solidarité, a ensuite montré comment les Nouvelles Routes de la soie prennent leur source dans la philosophie confucéenne, qui connaît justement une renaissance en Chine actuellement, et qui place au cœur de la politique la notion de « bienveillance universelle » qu'on peut traduire chez-nous par « l'amour de l'humanité ». Le miracle économique chinois s'inspire aussi de ses propres traditions scientifiques et industrielles, notamment des âges d'or incarnées par les dynasties Han, Tang et Song, durant lesquelles la pensée



confucéenne ou néo-confucéenne fut la grande référence de l'administration publique. Mme Bierre a rappelé que le philosophe allemand Gottfried Leibniz, collaborateur de notre grand Colbert, est le premier à avoir compris au XVIII^e siècle l'importance d'établir un dialogue entre la Chine et l'Europe, en particulier à l'aune de la philosophie confucéenne, en raison des principes universels sur lesquels elle se fonde, et que l'on retrouve dans l'héritage de la pensée classique européenne. Par exemple, la notion de « poursuite du bonheur », évoquée par Xi Jinping dans son discours lors du XIX^e Congrès du Parti communiste chinois, se trouve dans la Déclaration d'indépendance des États-Unis. Cette notion implique que les dirigeants politiques reçoivent un « mandat du ciel » afin de servir le bien-être du peuple, et que celui-ci peut les écarter s'ils n'honorent plus ce mandat.

Changer de manière de penser, notamment sur l'Afrique

Ce nouveau paradigme naissant implique que nous entrons dans l'ère du co-développement, et que nous jetions à la rivière la notion d' « aide au développement » dont on se gargarise hypocritement aujourd'hui en Occident, a expliqué Sébastien Périmony, responsable Afrique de l'Institut Schiller. Pour cela, nous devons nous débarrasser de l'image erronée d'une Afrique non civilisée, un continent d'ethnies, où « l'homme africain » ne serait « pas assez entré dans l'histoire », comme l'avait dit le président Sarkozy à Dakar en 2007.

De nombreux pays africains se tournent aujourd'hui vers la Chine, précisément parce que celle-ci leur propose des projets à bénéfices partagés, là où les Occidentaux n'ont rien d'autre à leur offrir que les quelques millions de dollars d' « aide au développement » de la Banque mondiale, qui dans les meilleurs cas finissent dans la construction de panneaux solaires ça ou là. Sans parler du pillage éhonté pratiqué systématiquement par les Bollorés et consorts...

Ainsi, comme l'a admis le cabinet McKinsey dans une étude publiée en juin 2017 et intitulée « La danse des lions et des dragons », la Chine ne pille pas l'Afrique. 89 % des travailleurs employés par les entreprises chinoises en Afrique sont aujourd'hui africains. De plus, 64 % de ces travailleurs reçoivent une formation, dont 44 % à un niveau de cadre. Plusieurs lignes ferroviaires à grande vitesse ont déjà été construites au Nigéria, au Kenya ainsi qu'en Éthiopie, où une ligne électrifiée de 750 km reliant la capitale Addis Abeba à Djibouti a été inaugurée en octobre 2016. La réalisation de ces infrastructures fait renaître le rêve de construire une grande liaison ferroviaire reliant la corne de l'Afrique à l'Afrique de l'Ouest. En même temps, l'immense projet Transaqua de remise en eau du Lac Tchad par la construction d'un canal de 2400 km entre le bassin du Congo et le fleuve Chari, dans les cartons depuis plusieurs décennies, redevient réalité aujourd'hui, sous l'impulsion de la Chine, comme l'a expliqué à la conférence Mana Boubakari, directeur technique à la Commission du Bassin du Lac Tchad (CBLT).

Avec quels financements gagnants/gagnants ?

Il est temps de sortir du faux dilemme protectionnisme-libéralisme « open-bar », comme l'a dit Karel Vereycken, directeur de la publication du journal Nouvelle Solidarité : une troisième attitude est possible, basée sur la coopération et le développement mutuel. Pour cela, avec notamment la « Caisse de dépôts International Capital », une nouvelle catégorie de fonds souverains a vu le jour – les « fonds souverains de contrepartie » – impliquant un investissement à part égale, garantie d'une coopération équitable, comme cela a été pratiqué avec un certain succès dans les accords PSA-Citroën-Dongfeng et du Grand Paris. A l'heure où, victimes de sous-investissement chronique, les infrastructures françaises se décomposent à petit feu, et où le transport du fret ferroviaire s'effondre, ce type de coopération pourrait s'avérer essentielle. Faute d'infrastructures ferroviaires et fluviales adaptées dans son hinterland, un port comme Le Havre se retrouve contraint d'évacuer 89% des containers qui arrivent par la route. Les fonds souverains chinois sont disposés à co-investir dans nos infrastructures car c'est là aussi du gagnant-gagnant.

La bonne nouvelle est que les lignes commencent à bouger : un « Fonds franco-chinois pour l'investissement dans les pays tiers » a été créé en 2016, avec pour perspective l'ouverture d'un « trilogue franco-sino-africain ». Une coopération encore timide côté français, qui a fait s'interroger un personne du public : « Pourquoi le coq français a-t-il tellement peur de danser avec les dragons (la Chine) et les lions (l'Afrique) ? ».

La vérité est que la France, si elle demeure enfermée dans le carcan de l'euro et d'une vision comptable, restera incapable de se hisser à la hauteur du défi. Jacques Cheminade, président de Solidarité & Progrès, a ensuite traité

des fondements économiques de la BRI. Le secret du miracle chinois « est que la Chine n'a pas fait comme nous avons fait depuis 1971. L'adoption par les Occidentaux du système britannique d'économie politique – c'est à dire la soumission à une conception monétariste de l'économie définie par un profit monétaire – a entraîné des conséquences désastreuses. La Chine a au contraire adopté les conceptions de l'économie physique de Friedrich List, d'Henry Carey et de la planification indicative française, que nous avons abandonnées en Occident, au profit d'un court-termisme financier destructeur. Celles aussi de Lyndon LaRouche, pour qui la richesse d'une nation est définie par sa capacité d'accueil – le potentiel de densité démographique relatif. Un accueil rendu possible par l'introduction constante de nouvelles découvertes fondamentales s'exprimant sous forme de technologies nouvelles, appliquant les découvertes de ces nouveaux principes physiques. N'est-ce pas la même chose que dit Xi Jinping, lorsqu'il parle d'un système gagnant-gagnant fondé sur l'avantage mutuel, d'un investissement dans les infrastructures et les technologies les plus avancées, 'le capital patient', c'est à dire à long terme, dans une société par principe innovatrice et enfin d'un système interconnecté 'inclusif', dans chaque élément de cette dynamique ? »

OBOR au secours de la paix au Moyen-Orient

Le projet des Nouvelles Routes de la soie crée aussi la possibilité d'apaiser les conflits dans le monde en proposant une approche de développement mutuel. M. Rastbeen a mis en relief la différence d'approche de la Chine et des États-Unis au Moyen-Orient. « Les relations de la Chine avec les pays du Moyen-Orient sont amicales ; ils ont des visions similaires sur de nombreuses questions régionales et internationales comme la paix et le développement, alors que les principaux objectifs de Washington dans la région restent la maîtrise des ressources pétrolières et de ses artères d'acheminement, ainsi que le maintien de la sécurité d'Israël et sa supériorité militaire par rapport aux voisins ». Il nota aussi que la Chine et Israël entretiennent depuis longtemps de bonnes relations commerciales. La Nouvelle Route de la soie pourra donc passer aussi par ces sinueux sentiers.

L'ancien Ambassadeur Michel Raimbaud a décrit les nombreux projets de reconstruction d'Une Ceinture et une Route dans le Moyen-Orient, dévasté par les politiques occidentales. Ce projet, dit-il, « intègre dans un vaste ensemble de coopération économique 'gagnant-gagnant' une bonne partie du Grand Moyen-Orient, notamment la Syrie et ses voisins (l'Iran, le Liban, l'Irak), ainsi que ses alliés (la Russie, la Chine), et répond aux attentes d'une Syrie invaincue mais en partie détruite, d'un Liban miné de toutes parts et d'un Iran menacé par l'Amérique de Trump. Le projet est de nature à bousculer les déséquilibres régionaux, à réorienter les échanges et à briser la logique nord dominant/sud dominé. »

Pour l'heure cependant, l'espoir gagnant-gagnant chinois ne concerne pas encore le Yémen, pourtant joyau des anciennes Routes de la soie. Paul Bonnenfant, ancien directeur de Recherche au CNRS et spécialiste du monde arabe et musulman, a analysé les visées stratégiques de l'Arabie saoudite dans la région et dénoncé les crimes de guerre qu'elle commet contre le Yémen, avec le soutien des principaux pays occidentaux – notamment de la France. Il invita le public à manifester son désaccord avec ces politiques.

Mettre fin à la géopolitique de la guerre, recentrer l'action des États sur les objectifs communs de l'humanité, parmi lesquels l'éradication de la pauvreté extrême dans le monde, mais aussi, comme l'a souligné Sébastien Drochon, responsable scientifique de l'Institut Schiller France, assurer au plus grand nombre de nations un accès aux bénéfices de l'exploration spatiale, voilà l'ensemble des questions que cette conférence a voulu traiter.

Pour conclure, Mme LaRouche a lancé avec une certaine ironie provocatrice : « Il est temps que l'Europe rajeunisse ! »

Programme

Propos introductifs

[Les enjeux de la politique de la Chine](#)

Ali Rastbeen, président de l'Académie de Géopolitique de Paris

[L'incroyable espérance que représente la Chine pour l'humanité](#)

Helga Zepp-LaRouche, présidente internationale de l'Institut Schiller

Tables rondes

I. L'alternative à la géopolitique de la guerre

[Aux fondements philosophiques confucéens du projet chinois Une Ceinture, une route](#)

Christine Bierre est rédactrice-en-chef du journal Nouvelle Solidarité

[L'espace, objectif commun de l'humanité au XXIe siècle](#)

Sébastien Drochon, équipe scientifique de l'Institut Schiller

II. Coopération gagnant-gagnant : projets en cours et à venir

[Partenariat financier franco-chinois : en France et en pays tiers. La nécessaire modernisation du port du Havre](#)

Karel Vereycken, directeur de publication du journal Nouvelle Solidarité

[L'industrialisation de l'Afrique en marche : Éthiopie, Kenya, Tchad](#)

Sébastien Périmony, responsable Afrique de l'Institut Schiller

[Syrie, Iran, Liban, comment la Nouvelle Route de la soie reconstruit le Moyen-Orient](#)

Michel Raimbaud, ancien ambassadeur de France dans le monde arabe, en Afrique et en Amérique latine

[Yémen, de « l'Arabie heureuse » aux crimes de guerre actuels](#)

Paul Bonenfant, ancien directeur de recherche au CNRS, affecté à l'IREMAM (Aix en Provence)

III. Chine : victoire du long terme contre le court-termisme financier occidental

[Créativité, R&D, infrastructures : de Carey et List à Lyndon LaRouche La politique économique sous-jacente au projet Une ceinture, une route](#)

Jacques Cheminade, économiste et homme politique

Voir la conférence vidéo sur le site de l'Institut Schiller <http://www.institutschiller.org>



Ali Rastbeen



Helga Zepp-LaRouche



Christine Bierre



Sébastien Drochon



Karel Vereycken



Sébastien Périmony



Michel Rimbaud



Paul Bonnenfant



Jacques Cheminade

L'esprit des Nouvelles routes de la soie gagne le monde

13 octobre 2017

Solidarité&Progrès
chronique du jour

S&P—Le gouffre qui se dresse entre d'un côté l'Occident, où règne un état d'esprit pessimiste, et de l'autre le reste du monde, est à couper le souffle, pour ceux qui y regardent de près et qui ont une certaine idée de l'ampleur de la dynamique créée par l'initiative chinoise « Une ceinture et une route » (One Belt, One Road ou OBOR).

Les médias, qui sont pour l'immense majorité sous la houlette d'une poignée de milliardaires dont l'idéologie et les pratiques oligarchiques s'opposent diamétralement à l'esprit de coopération et de développement du projet OBOR, sont parvenus jusqu'à aujourd'hui à préserver l'effet « bocal » sur les esprits des européens et des américains. Ainsi, alors que des dizaines d'événements – conférences, forums, etc – ont lieu en ce moment-même partout en Europe, aucun relais ne permet au grand public de prendre la mesure de cette extraordinaire dynamique. Combien de temps cela tiendra-t-il ? Allons-nous nous laisser mourir de soif auprès de la fontaine ?

Faisons justement un petit tour d'horizon de ce « monde en devenir » et de l'esprit de coopération et de progrès qui l'anime.

Pologne

Les cris d'orfraie et les roulements de mécaniques des Jean-Claude Juncker et autres européistes contre les investissements chinois en Europe ne sont pas parvenus à dissuader les pays de l'Est – Pologne, Roumanie, Grèce, etc – de se tourner vers l'initiative OBOR. Un Forum s'est déroulé à Varsovie le 14 septembre, co-organisé par l'Institut polonais des affaires internationales (PISM), le groupe '16+1' Chine-CEEC (coopération entre 16 pays d'Europe centrale et orientale et la Chine) et l'ambassade chinoise en Pologne, sur le thème : « *Comment la Ceinture et la route influence les relations Chine-CEEC ? Opportunités et défis* ». Lors de son discours, le sous-secrétaire d'État au ministère du Développement Pawel Chorazy « a souligné la nécessité d'établir une collaboration équilibrée assurant que le principe 'gagnant-gagnant' soit bel et bien effectif ». (source [Xinhua](#))

L'ancien diplomate polonais Marcin Przychodniaka, membre du PISM, a quant à lui noté que les deux parties (Pologne et Chine) « comprennent que la Ceinture et la route représente davantage un projet qu'un plan d'action précis, et que le groupe '16+1' doit être considéré comme une plate-forme permettant de faciliter des contacts réguliers entre cette région de l'Europe et la Chine ».

Balkans

Quelques jours avant ce forum, la Banque européenne pour la reconstruction et le développement (BERD) a publié un rapport de 60 pages intitulé « *Ce que l'initiative OBOR de la Chine implique pour les Balkans* ». Le rédacteur du rapport, Jens Bastians, qui représente la Grèce au comité directeur de la banque, écrit : « *Les pays des Balkans occidentaux comme l'Albanie, le Monténégro, la Serbie, la Bosnie-Herzégovine et la République de Macédoine font des concessions aux investisseurs chinois privés et publics précisément parce qu'ils souhaitent voir la Chine s'impliquer dans leurs économies* ».

Ces pays, qui forment ce que Jens Bastians nomme « *la Route de la soie des Balkans* », s'ouvrent en effet à la Chine, « tout en s'assurant que la Chine s'ouvre elle-même aux investissements, aux prêts et aux échanges

commerciaux et culturels des pays de l'Europe du Sud-est ». Les projets couvrent de nombreux secteurs mais se concentrent principalement sur la connectivité entre les pays, par des infrastructures de transport maritime, fluvial, ferroviaire et routier.

« *En essence* », dit Bastian, « *la Route de la soie des Balkans connecte la Chine avec les pays-membres de l'UE, les membres de l'OTAN et les pays de la zone euro. Les Chinois se focalisent sur l'Europe dans son ensemble* ». Autrement dit, la Chine offre ce que l'Union Européenne devrait offrir à ses membres mais en est incapable, prise dans la nasse du monétarisme, du court-terme financier et de l'austérité budgétaire.

Espagne

Une grande conférence vient d'avoir lieu sur les perspectives offertes par l'initiative OBOR à Santiago de Compostelle, en Galice, le 6 octobre, co-organisée par le think tank IGADI (Institut galicien d'analyse et de documentation international) et l'Académie chinoise des sciences sociales, avec la participation d'une cinquantaine de participants venus de Chine, y compris des étudiants, qui ont pu rencontrer des étudiants espagnols. L'objectif de l'événement était de mettre en valeur le rôle potentiel que la Galice, l'Espagne et l'Europe peuvent jouer dans ce grand projet international. D'après le journal *El Correo Gallego*, deux autres conférences doivent se tenir cette année, à Paris et à Rome, sur la même appellation : « *Forum européen sur le modèle de développement chinois* ».

Australie

Plusieurs dirigeants du Labor Party, actuellement dans l'opposition, ont récemment exprimé la nécessité pour l'Australie de s'engager aux côtés de la Chine dans les Nouvelles routes de la soie. « *Le futur est à portée de main* », a déclaré l'ancien ministre des Affaires étrangères Gareth Evans, lors d'une conférence de presse. Selon lui, le Labor Party « *accédera au pouvoir en gagnant les prochaines élections avec un esprit ouvert sur la coopération entre la Chine et l'Australie autour de l'initiative Une Ceinture une route* ». Luke Foley, qui dirige l'opposition dans l'État du New South Wales, a de son côté affirmé que le fait de ne pas rejoindre OBOR serait un « *suicide économique* ». (source : *The Australian*).

Chili

Le projet OBOR suscite également un grand intérêt en Amérique du Sud. Nous avons déjà rapporté la semaine dernière la coopération entre la Bolivie et la Chine dans les domaines du développement des infrastructures et des échanges d'étudiants (voir [notre chronique du 5 octobre](#)). Le sous-secrétaire chilien aux Travaux publics Sergio Galilea souligne que « *sans la Chine, il n'y aura pas d'intégration avec le monde* », ajoutant que le Chili pourrait servir de « *pont [vers la Chine] pour l'Amérique du Sud* ». Selon lui, la Chine et le Chili peuvent créer une « *communauté d'intérêts* », en particulier dans le domaine des infrastructures. Galilea estime que l'expertise de la Chine dans les infrastructures à grande échelle est essentielle pour le pays, notamment pour le projet binational de tunnel à deux voies « *Agua Negra* » sous la Cordillère des Andes, pièce maîtresse du corridor bi-océanique devant connecter le port chilien de Coquimbo sur le Pacifique avec le port brésilien de Porto Alegre sur l'Atlantique. « *Tout le monde n'est pas capable de construire des tunnels à 4500 mètres d'altitude* », a-t-il souligné.

L'esprit des Nouvelles routes de la soie gagne le monde #2

20 octobre 2017

S&P—A la veille du XIXe Congrès du Parti communiste chinois (PCC), le site du journal chinois *People's daily* a mis en ligne [une courte vidéo](#) destinée à montrer comment les Américains perçoivent ce que la Chine a réalisé au cours des cinq dernières années. Une soixantaine de jeunes Américains y sont interrogés dans les rues des États-Unis, avec en fil rouge notre amie la présidente-fondatrice de l'Institut Schiller Helga Zepp-LaRouche. Le président Xi Jinping a « *un nouveau concept de gouvernance pour le monde entier* », explique-t-elle dans la vidéo. « *Avoir un dirigeant comme Xi Jinping est une chance non seulement pour la Chine mais également pour le monde. Il a bien sûr redonné un rêve à la Chine, mais je pense que la Nouvelle Route de la soie est un rêve pour l'ensemble de l'humanité* ».

Mme LaRouche considère « *l'Initiative une ceinture une route* » (BRI) comme le projet le plus important jamais réalisé ; comme l'avait dit le président Xi au moment du lancement de l'initiative au Kazakhstan en septembre 2013, « *il s'agit du début d'une nouvelle ère où les intérêts de toute l'humanité viennent en premiers, avant l'intérêt national* ».

Aujourd'hui, alors que la zone transatlantique s'enfonce dans la désintégration sociale et économique, plus de 70 pays se sont joints à la Chine et aux [BRICS](#), et les Nouvelles Routes de la soie se construisent concrètement,

répandant de partout un sens optimiste avec l'idée que, si l'on y travaille, un avenir meilleur nous attend.

Faisons donc un nouveau tour d'horizon de ce « monde en devenir » et de l'esprit de coopération et de progrès qui l'anime.

Serbie

Dans un entretien accordée à l'agence de presse chinoise *Xinhua* en marge du XIXe Congrès du PCC, le président serbe Aleksandar Vucic a affirmé que le BRI « est l'un des plus importants projets du monde contemporain », et que son pays en était un participant enthousiaste. « En tant que représentant d'un petit pays, j'aimerais encourager les membres du PCC à poursuivre cette initiative ainsi que d'autres initiatives, parce que nous avons une confiance totale en eux et leurs initiatives », a-t-il souligné.

Au cours des cinq dernières années, la Chine a développé ses liens avec le monde, a remarqué le président serbe. « Votre pays est en train de devenir l'un des facteurs les plus décisifs de la culture mondiale et de la communication mondiale, ce dont vous devez être fiers ».

Transcaucasie

Le ministère turc des Transports a annoncé le 7 octobre que la nouvelle ligne ferroviaire BTK traversant la Transcaucasie depuis la mer Caspienne jusqu'à la Turquie allait ouvrir au cours du mois d'octobre. Cette ligne reliera les villes de Bakou en Azerbaïdjan, Tbilissi en Georgie et Kars en Turquie, sur une distance de 826 km, réduisant le temps de voyage entre l'Europe et l'Extrême-Orient de 25-30 à seulement 15 jours. « La ligne BTK va constituer l'un des principaux moteurs pour l'augmentation de la production et des exportations dans et entre ces trois pays », a souligné Mahir Humbatov, du think tank Center for Strategic Studies, au média *Caspian News*. Humbatov a également souligné le fait que ce projet peut potentiellement attirer les investissements chinois dans le cadre du BRI. « Constatant que l'Azerbaïdjan et ses pays voisins tentent de développer leurs infrastructures, le gouvernement chinois pourrait bien investir dans le BTK ».

Afrique

La ligne ferroviaire Éthiopie-Djibouti devrait être mise en service commercial dès le mois de novembre, d'après l'entreprise Ethiopia Railways Corporation (ERC). Cette ligne électrifiée de 756 km, construite par les Chinois, a pour objectif principal de créer un nouveau bassin industriel et d'améliorer le transport entre les pays de la région de l'Est africain. Elle devrait ramener le temps du trajet entre les deux pays à moins de dix heures. L'Éthiopie prévoit de construire 5000 km de nouvelles voies ferrées traversant le pays d'ici 2020.

Italie

Une densité de plus en plus importante de discussions et de conférences se manifeste sur la Nouvelle route de la soie, les milieux de l'entrepreneuriat et les collectivités locales exprimant un enthousiasme grandissant pour ce nouveau paradigme, alors que le gouvernement est bloqué par la politique d'austérité de l'Union Européenne.

La Fondation Italie-Chine a tenu par exemple un séminaire de haut niveau sur le thème « une victoire partagée : le rêve de la Nouvelle Route de la soie », le 18 octobre à Milan. Le 24, la compagnie Parma Interport organise également une conférence sur la Nouvelle Route de la soie, avec pour objectif affiché de recenser toutes les initiatives pouvant s'intégrer au BRI et de mettre en relation les différents acteurs pouvant s'y impliquer. Le dirigeant du port du Trieste, Zeno D'Agostino, qui participera à l'événement, a décrit la Nouvelle Route de la soie comme un « projet d'intégration industrielle », dans un entretien au journal *Corriere della Sierra*, le 14 octobre. « Dans certains secteurs, la Chine se trouve en surcapacité de production, et elle sera très heureuse de pouvoir contribuer à l'industrialisation de certains territoires en Europe. Dans ce contexte, la coopération avec entre la Chine et l'Italie implique un troisième composant formant un triangle : les Balkans ».

France

Chez nous, le site internet La Transalpine de la liaison Lyon-Turin a publié un dossier intitulé « [Le Lyon-Turin, point de passage des Nouvelles Routes de la soie ?](#) », rappelant que le projet Lyon-Turin ne se résume pas en une simple liaison entre la France et l'Italie : « Classée parmi les grandes priorités stratégiques de l'UE, la ligne est surtout le maillon manquant du Corridor méditerranéen reliant la péninsule Ibérique à l'Europe centrale... voire même bien au-delà vers l'Asie. Une telle perspective ne relève en rien d'une utopie. (...) Mais la véritable impulsion a été donnée par la Chine en 2013 avec le lancement d'un plan d'investissements massifs pour développer les Nouvelles Routes de la soie, inspirées des chemins commerciaux qu'empruntaient, du VIe au XIVe siècle, les caravanes à travers l'Asie centrale. (...) La mise en service de la liaison Lyon-Turin dans le contexte général de développement des Nouvelles Routes Ferroviaires de la Soie ouvre à la région et à la France de vastes horizons. Grâce au tunnel transfrontalier, le passage à travers les Alpes par le corridor méditerranéen ferait gagner aux trains en provenance

d'Asie au moins 1500 km par rapport au tracé par le nord via la Russie et l'Allemagne ».

Ce que ne dit pas le dossier, c'est qu'il nous sera impossible de participer à ces Nouvelles Routes de la soie, tant que nous n'aurons pas fait sauter le verrou financier en France et en Europe.

L'esprit des Nouvelles routes de la soie gagne le monde #3

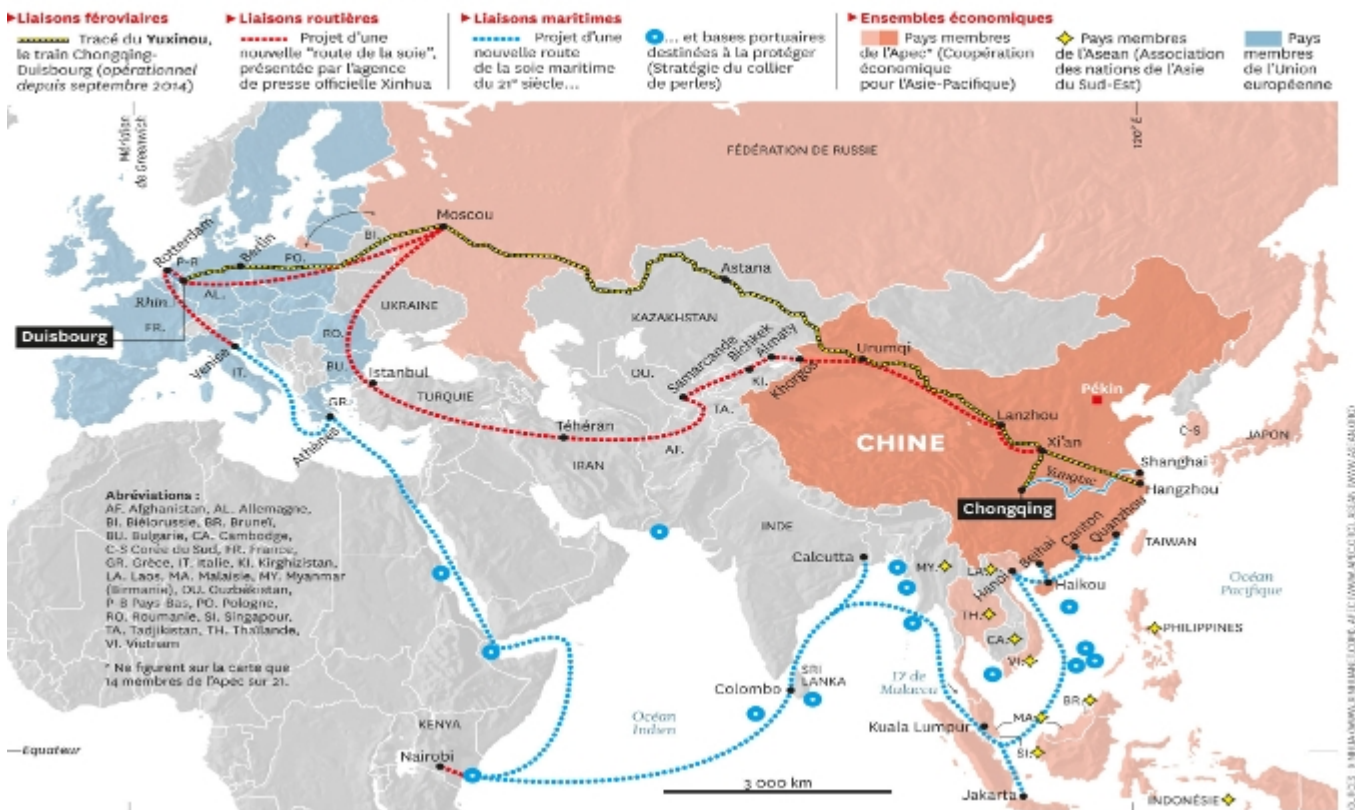
8 novembre 2017

S&P—Pendant que les hyènes cyniques des médias occidentaux se déchaînent sur les détails saugrenus du voyage de Trump en Asie – de l'épisode des carpes à la partie de golf –, le président américain arrive aujourd'hui en Chine pour une visite de deux jours qui pourrait bien s'avérer décisive pour l'avenir du monde. Car il est bien possible que les États-Unis manifestent à cette occasion leur intention de s'engager aux côtés de la Chine dans les Nouvelles Routes de la soie.

Le nouvel ambassadeur américain en Chine, Terry Branstad, a fait part auprès de l'agence de presse chinoise [Xinhua](#) de la grande excitation qui se fait ressentir à la venue de Trump des deux côtés du Pacifique, et du sentiment profond que « *cela pourrait être un moment historique très important* ». Selon lui, l'intention est « *de faire avancer la coopération et la prospérité aussi bien en Amérique qu'en Chine* ».

Aujourd'hui, alors que la zone transatlantique s'enfoncé chaque jour davantage dans la désintégration sociale et économique, plus de 70 pays se sont joints à la Chine et aux BRICS, et les Nouvelles Routes de la soie se construisent concrètement, répandant de partout un puissant optimisme vis-à-vis du futur. La possibilité de voir les États-Unis et l'Europe rejoindre ce processus représente donc un enjeu fondamental.

Projets de nouvelles "routes de la soie"



Faisons donc un nouveau tour d'horizon de ce « monde en devenir » et de l'esprit de coopération et de progrès qui l'anime.

Train Chine-Ukraine

Le train cargo reliant la province occidentale chinoise du Xinjiang à la ville de Poltava en Ukraine a fait son premier voyage le 29 octobre, transportant à son bord des équipements de forage pétrolier. Cheng Jingmin, le directeur adjoint de l'entreprise Beiken Energy Engineering du Xinjiang, a déclaré à [Xinhua](#) que cette nouvelle voie, qui traverse le Kazakhstan et la Russie, va réduire le temps de transport à quinze jours, alors qu'il est aujourd'hui de plus de deux mois.

Ces développements sont de la plus haute importance car ils représentent la seule porte de sortie viable à l'actuel conflit ukrainien, comme l'a noté notre amie Helga Zepp-LaRouche, la présidente internationale de l'Institut Schiller : « la seule chance pour l'Ukraine de retrouver son unité – dans une situation où l'ouest du pays est pro-occidentale et catholique tandis que l'est est pro-russe et orthodoxe – se situe dans la construction des corridors de développement eurasiatiques, un projet qu'on a appelé Pont terrestre eurasiatique ou Nouvelle route de la soie, (...) dans lequel une coopération à un niveau supérieur est possible, permettant de résoudre ces conflits ».

Tatarstan, Russie

Lors d'une conférence co-sponsorisée par l'UNESCO qui s'est déroulée le 28 octobre dans la ville de Kazan dans le Tatarstan, le ministre russe de la culture Vladimir Medinsky a annoncé qu'un groupe de travail a été constitué afin d'envisager la création d'un grand centre de la Route de la soie à Kazan. Le site d'information du Tatarstan *Realnoe Vremya* rapporte les propos de Mintimer Shaimiev, le responsable local du gouvernement : « *Il s'agit d'une route historique traversant quinze pays. Ainsi, un pays sera en mesure de n'en maîtriser qu'une partie. Cela va contribuer énormément à la conservation des sites historiques. Au regard du très grand nombre de peuples et de régions qui sont attirés dans ce projet, la bonne approche a été trouvée avec l'idée des corridors de la Route de la soie. Le corridor Chine-Kazakhstan-Kirghizstan défini en 2014 en est un exemple* ».

Le choix de la ville de Kazan pour l'implantation de ce plan a été déterminé par le projet de train à grande vitesse entre Moscou et Kazan, envisagé par les Russes et les Chinois.

Portugal

La ministre portugaise de la Mer Paula Vitorino, accompagnée d'une délégation d'une quarantaine de responsables d'entreprises portuaires, a effectué fin octobre-début novembre une visite de dix jours en Chine, dans le but de concrétiser la participation du Portugal à la Route de la soie maritime. Cela inclue des investissements chinois à hauteur d'environ 2,5 milliards de dollars dans le développement des infrastructures pour conteneurs dans les ports portugais de Sines au sud, de Lisbonne au centre et de Leixoes au nord, ainsi que dans le secteur des « technologies bleues », de l'aquaculture océanique et de l'industrie marine.

Lors d'un séminaire à Beijing le 30 octobre, auquel ont participé la délégation portugaise et 86 représentants d'entreprises chinoises, le directeur de l'administration océanique de l'État, Wang Hong, l'homologue de la ministre Vitorino, a souligné le fait que la coopération maritime constituait une « *part essentielle* » de la coopération sino-portugaise, et que « *l'océan représente une porte d'accès très importante pour la Chine afin d'embrasser le monde* ».

Cette vision est congruente avec celle des Portugais ; en effet, le secrétaire d'État portugais à l'Internationalisation, Jorge Costa Oliveira, présent au Forum international Une ceinture et une route (BRI) en mai dernier à Beijing, avait déclaré à cette occasion que le Portugal souhaitait « *le développement d'une route maritime passant par le port de Sines, avec en même temps la construction de la Route de la soie terrestre par rail, qui existe déjà entre Chongqing et Madrid, et qui fait également la jonction avec le Portugal* ».

Corridor Chine-Pakistan

L'Institut Schiller et le Pakistani American Think Tank ont tenu samedi dernier une conférence conjointe à New York, dans laquelle Raja Razaq a présenté le projet de corridor économique entre la Chine et le Pakistan (CPEC). Razaq a expliqué que non seulement ce projet de développement permettra d'établir une connectivité économique et stratégique entre les deux pays, mais il représente surtout un formidable potentiel d'intégration et de développement pour l'ensemble des pays de la région d'Asie centrale.

Le CPEC a été lancé en 2013, dans le sillage du lancement par le président chinois Xi Jinping des Nouvelles Routes de la soie. C'est un corridor qui relie le Port de Gwadar au Pakistan sur la Mer d'Arabie au Nord-Ouest de la Chine. « *Le port de Gwadar représente un lieu stratégique en mer d'Arabie de par sa position entre l'Asie du Sud, l'Asie centrale et le Moyen-Orient,* » a expliqué Razaq. « *De plus, il est proche du détroit d'Ormuz, lieu de passage de 20 % du pétrole mondial.* » Ce corridor constitue aussi la porte d'entrée aux pays de l'Asie Centrale. « *L'Ouzbékistan, le Turkménistan et le Tadjikistan sont très riches en pétrole et en gaz, mais ils sont complètement enclavés, et ne peuvent accéder au marché mondial* », situation qui changerait grâce au corridor. De l'Asie centrale, l'on pourra aussi avoir accès à l'Europe et à la Russie.

Le projet pourrait définir une véritable plate-forme de développement, amenant des pays comme la Chine, l'Inde et le Pakistan à coopérer, malgré les tensions qui persistent entre ces pays, parfois depuis des décennies. La situation très tendue en l'Afghanistan, pays limitrophe au Pakistan et qui bénéficierait directement du corridor, pourrait ainsi trouver une porte de sortie positive. La Chine, qui attache une importance stratégique à la stabilisation de la région, a déjà investi près de 56 milliards de dollar dans le CPEC, ce qui constitue l'investissement le plus important jamais réalisé d'un pays dans un autre pays.

L'esprit des Nouvelles Routes de la soie gagne le monde #4

16 novembre 2017

S&P—Alors que la zone transatlantique s'enfoncé chaque jour davantage dans la désintégration sociale et économique, plus de 70 pays se sont joints à la Chine et aux [BRICS](#), et les Nouvelles Routes de la soie se construisent concrètement, répandant partout un puissant optimisme pour le futur. S&P est mobilisé pour faire parvenir cette musique dans les oreilles des Français (puisqu'on ne peut pas compter sur les médias), et pour engager l'Europe et les États-Unis aux côtés de ces pays.

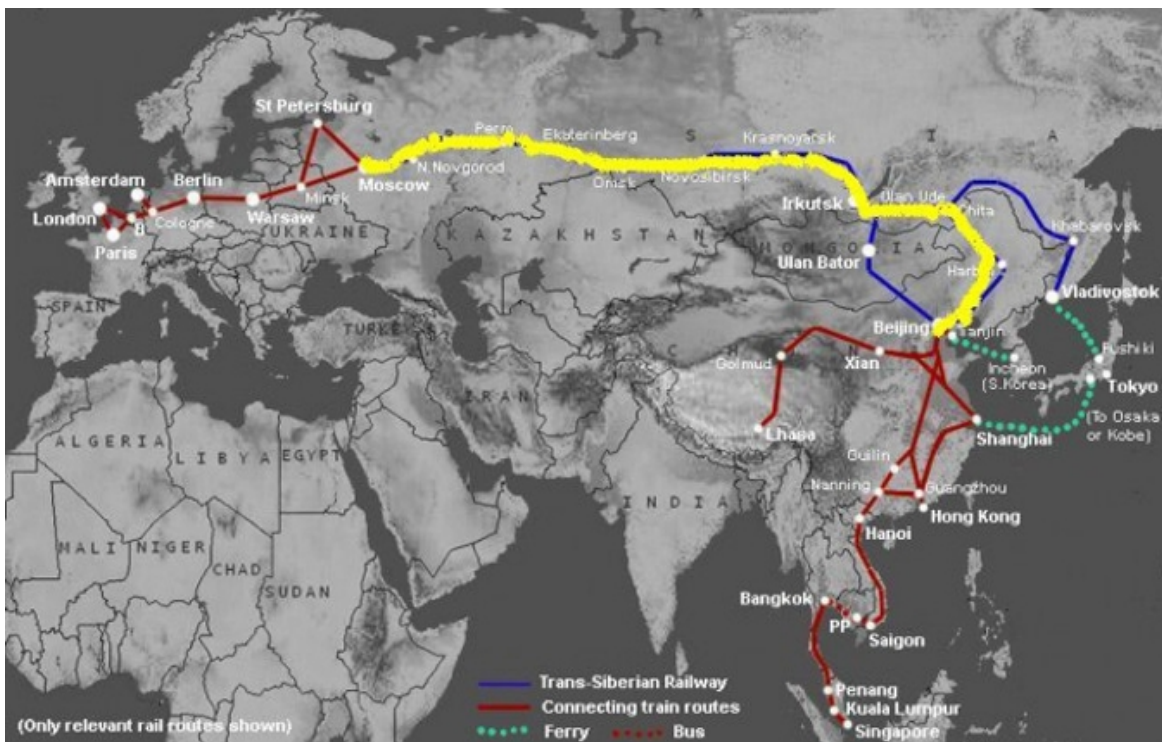
Faisons donc un nouveau tour d'horizon de ce « monde en devenir » et de l'esprit de coopération et de progrès qui l'anime.

Poutine appelle à une plus grande intégration des différentes plateformes de coopération

A la veille du sommet de l'APEC, qui s'est tenu au Vietnam du 10 au 12 novembre, le président russe a publié une lettre adressée aux dirigeants présents au sommet, intitulée « *25e sommet des dirigeants économiques de l'APEC à Danang : ensemble pour un développement prospère et harmonieux* ». Il y souligne l'importance d'intégrer la zone de libre-échange de l'APEC avec les autres plateformes de coopération : l'idée est de « *créer un grand partenariat eurasiatique. Nous avons déjà suggéré de poser les bases de l'intégration de l'Union Économique Eurasiatique et de l'initiative chinoise de la ceinture et la route (BRI).* (...) *Le développement global des infrastructures, dont le transport, les télécommunications et l'énergie, servira de base pour une intégration effective.* (...) *Nous nous engageons à mettre en œuvre des projets d'infrastructures bilatéraux et multilatéraux qui permettront de relier nos économies et nos marchés.* (...) *Pour la Russie, le développement de notre Extrême-Orient représente une priorité nationale pour le XXIe siècle. Nous envisageons de créer dans cette région des lieux de croissance économique à la pointe, avec le développement à grande échelle des ressources naturelles, d'une industrie high-tech, ainsi que du capital humain, à travers l'éducation, la santé et la création de centres de recherche* », écrit le président Poutine.

Train grande vitesse Russie-Chine

Le journal chinois [Global Times](#) a rapporté le 5 novembre que le ministre pour le Développement de l'Extrême-Orient russe, Alexandr Galushka, et le directeur général de la société de construction ferroviaire chinoise, Cai Zemin, se sont rencontrés le 3 novembre à Beijing afin de discuter du projet de liaison ferroviaire à grande vitesse entre le Nord-est de la Chine et le port russe de Vladivostok. « *Cette voie ferrée va contribuer à faire avancer la BRI en connectant la Chine, la Russie et le marché européen* », affirme Lü Chao, chercheur à l'Académie des sciences sociales de Liaoning. Cela implique la construction d'une ligne de 380 km reliant la ville de Mudanjiang, dans la province chinoise du Heilongjiang, à Vladivostok en Russie, pour un coût de 19 milliards de dollars, avec un train roulant à 250 km/h. 65 millions de personnes sont directement concernés par ce projet.



Cette rencontre fait suite au communiqué commun entre le Premier ministre russe Dmitri Medvedev et le Premier ministre chinois Li Keqiang, publié le 1er novembre, dans lequel les deux pays s'engagent à accroître leur coopération dans le secteur des trains à grande vitesse, avec pour objectif de lancer la construction de la ligne Moscou-Kazan, l'un des tronçons essentiels des Nouvelles Routes de la soie.

Sicile : la Nouvelle Route de la soie remporte les élections

Nello Musumeci, candidat du centre-droit, a remporté les élections régionales en Sicile, dimanche 5 novembre, sur un programme basé sur la BRI. Musumeci jouit d'une réputation de conservateur intègre et honnête, ce qui lui vaut même le respect de ses adversaires. Il a mené campagne en critiquant le Premier ministre Paolo Gentiloni pour avoir exclu la Sicile et l'Italie du Sud de la BRI.

« *La Sicile, en tant que tête de pont de l'Europe vers l'Afrique, est une candidate naturelle pour jouer un rôle de premier plan dans cette heureuse idée lancée par le gouvernement chinois* », lit-on sur le Blog de Musumeci. « *La 'Nouvelle Route de la soie' peut devenir une extraordinaire opportunité, mais il nous faut pour cela bâtir des infrastructures portuaires adéquates, afin de pouvoir s'inscrire dans une perspective à long terme, avec la création d'un 'pôle sud' au centre de la zone euro-africano-asiatique* ». Musumeci appelle également à compléter la partie sud du corridor Scandinavie-Méditerranée, ce qui inclut la construction du Pont de Messine (abandonnée en 2013), l'aménagement des ports stratégiques siciliens pour en faire des passerelles, l'amélioration du système aérien sicilien et la modernisation du réseau intérieur routier et ferroviaire.

Cette élection en Sicile, où vivent tout de même 5 millions d'Italiens, constitue un véritable test, avant les élections législatives qui doivent avoir lieu en mars. Il est notable que le candidat du parti Démocrate de Renzi, qui dirige le pays, ait terminé troisième, avec deux fois moins de votes que Musumeci.

L'Égypte, carrefour de la Route de la soie

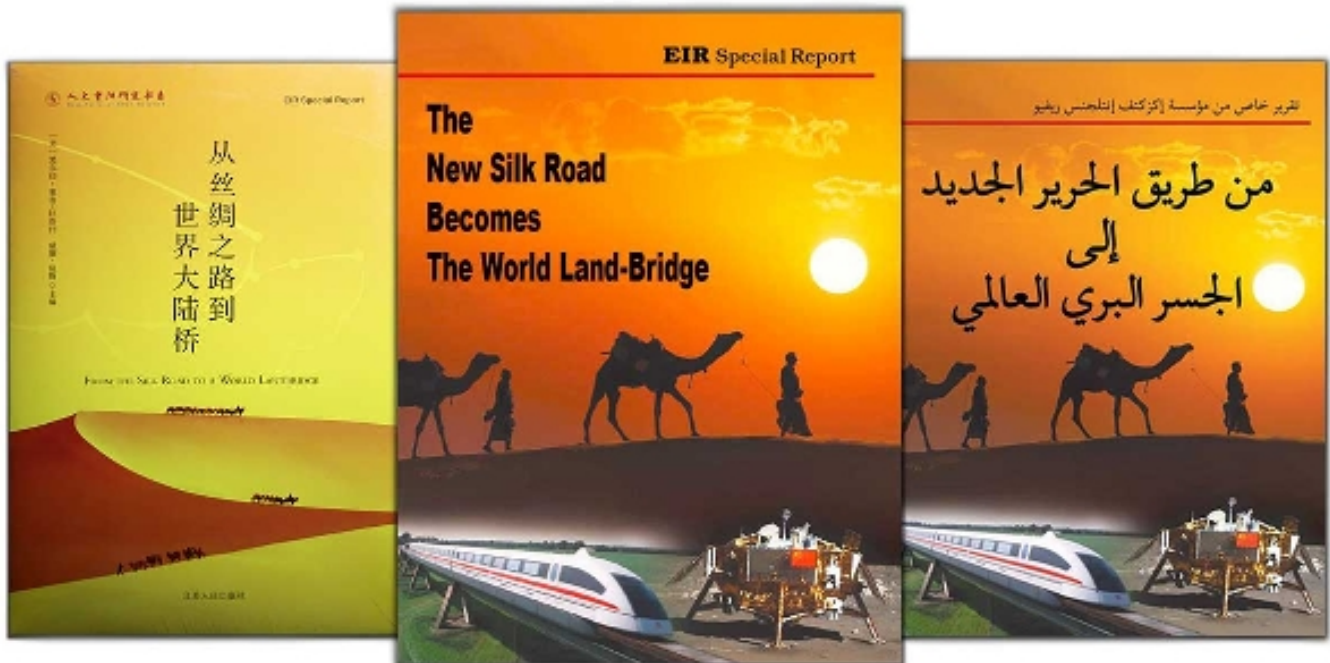
« *L'Égypte soutient la BRI*, » a déclaré le 6 novembre Ibrahim Mahlab, le président adjoint des projets stratégiques et nationaux, lors d'un forum au Caire sur le thème de « *la ceinture et la route, ensemble pour un futur meilleur* », auquel ont participé plusieurs responsables, hommes d'affaires et représentants d'institutions financières et économiques égyptiens et chinois, ainsi qu'une délégation du Parti communiste chinois. « *En même temps que son positionnement central entre l'Afrique et l'Asie, l'Égypte se situe dans l'axe des échanges entre l'Afrique et le monde arabe*, » a expliqué Mahlab, soulignant l'importance du lieu stratégique de son pays dans le cadre de la BRI. Il a également noté que l'Égypte a massivement investi dans des projets d'infrastructures au cours des trois dernières années, ce qui a permis de moderniser de manière significative ses capacités énergétiques et son réseau routier.

Train Chine – Pas-de-Calais

Lundi 20 novembre, la plate-forme de Dourges va accueillir un train de marchandises en provenance de la ville de Wuhan, dans la province du Hubei, dans l'Est de la Chine. Ce premier voyage de 11 000 km marque le lancement d'une nouvelle ligne ferroviaire de transport de marchandises entre la Chine et l'Europe. Il transporte 41 conteneurs chargés des produits électriques et des vêtements sportifs à destination de Décathlon. Ce voyage, qui sera hebdomadaire, permettra dans l'immédiat de réduire le temps de transport de 20 jours comparé au transport maritime pour passer à 16-18 jours. Comme l'écrit le site [Nord France Invest](#), « *cette liaison ferroviaire s'inscrit dans le cadre du projet [BRI], porté par le président chinois Xi Jinping, qui préfigure la Nouvelle Route de la soie. [La BRI] prévoit la construction d'immenses chaînes d'infrastructures reliant la Chine au reste du monde. L'objectif est de renforcer les échanges commerciaux et d'améliorer la connectivité entre la Chine et l'Afrique, l'Europe, l'Eurasie, le Moyen-Orient et l'Asie du Sud et Sud-Est* ».

Nous attendons avec impatience le nouveau slogan publicitaire de Décathlon : « A fond la Nouvelle Route de la soie ! »

PURCHASE THE WORLD LAND BRIDGE REPORT
\$50 FOR THE PRINT EDITION \$35 FOR THE PDF



adresse courriel : ecrivez@institutschiller.ca Appelez : (514) 461-1557