

Print

Le Pakistan s'engage sur la Nouvelle Route de la Soie

De [Pepe Escobar](#)

Global Research, avril 26, 2015

Url de l'article:

<http://www.mondialisation.ca/le-pakistan-sengage-sur-la-nouvelle-route-de-la-soie/5445417>

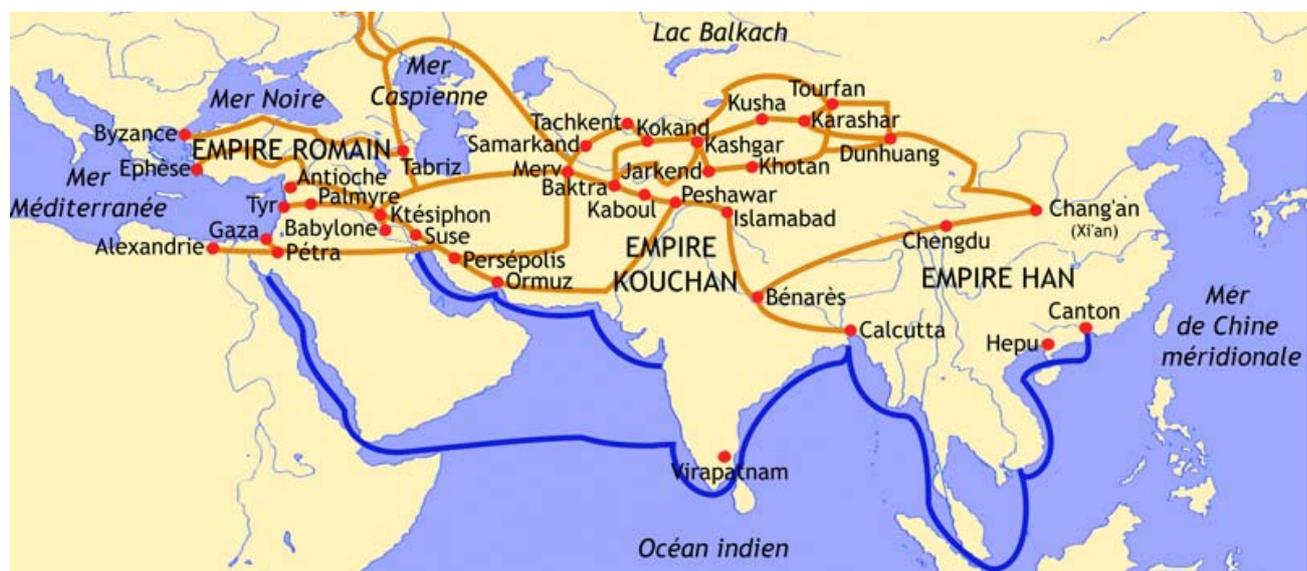
Maintenant, que pensez-vous [de ça](#) comme entrée géopolitique? Huit avions de chasse *JF-17 Thunder* escortant le président chinois Xi Jinping à bord d'un Boeing Air China alors qu'il entre dans l'espace aérien pakistanais. Et ces JF-17 sont construits conjointement par la Chine et le Pakistan.

Route de la soie? Mieux encore; Voie aérienne de la soie.

Juste pour enfoncer le clou – pour tout le monde – un peu plus loin, Xi a écrit un éditorial largement distribué aux médias pakistanais avant son premier voyage à l'étranger en 2015.

Il a souligné: «*Nous devons créer une structure de coopération 1 + 4 avec le Corridor économique au centre et le port de Gwadar [au Pakistan, NdT], l'énergie, les infrastructures et la coopération industrielle considérés comme quatre domaines clés pour stimuler le développement à travers le Pakistan et offrir des avantages tangibles à son peuple.*»

Traduction rapide: la Chine rattache le Pakistan au vaste projet de Nouvelle route de la soie par un coup de tonnerre.



Le ministère chinois des Affaires étrangères, également à point nommé, a souligné que le Pakistan serait en première ligne pour bénéficier du Fonds de \$40 milliards alloué à la Route de la soie, qui aidera à financer les projets de ceinture économique, la Route de la soie maritime et la route terrestre; ou, dans le jargon chinois, *Une Ceinture, une Route*, ce labyrinthe de routes, de trains à grande vitesse, de ports, de pipelines et de réseaux de fibres optiques qui mettra le turbo aux échanges entre la Chine et l'Europe à travers la Russie, l'Asie centrale et l'océan Indien.

Le Fonds de la Route de la soie financera tout ça en parallèle avec la nouvelle Banque d'investissement en Asie (AIIB), qui a déjà attiré pas moins de cinquante-sept pays [dont plusieurs pays européens, NdT]. Le vice-ministre des Affaires étrangères chinois, Liu Jianchao, n'a pas fourni de chiffres détaillés, mais a assuré que la Chine «*se tient prête à fournir le financement*».

Dès lors, il n'est pas étonnant que les [médias pakistanais](#) soient ravis. De l'Ouest à l'Est, un consensus émerge rapidement pour reconnaître que la Chine est en train de devenir «*le plus important allié du Pakistan*».

Soigneusement calibrée, l'offensive commerciale de Pékin mélangeant les concepts de son leadership, société harmonieuse et rêve chinois, avec une politique de voisinage *gagnant-gagnant*, séduit par les seuls chiffres: \$46 milliards d'investissement (\$11 milliards en infrastructures, \$35 milliards en énergie), contre les \$7,5 milliards du programme alloués au Pakistan par le Congrès américain depuis 2008.

La substantifique moelle de la question est que *l'aide* de Washington à Islamabad est attribuée pour des systèmes d'armes obsolètes, tandis que Pékin investit dans des projets qui profitent réellement aux populations; pensez à ce que représentent \$15,5 milliards dans le charbon, le vent, les projets d'énergie solaire et hydraulique investis jusqu'en 2017, ou à la fibre optique, \$44 millions, reliant la Chine et le Pakistan.

Selon le [Center for Global Development](#), entre 2002 et 2009, pas moins de 70% de l'aide américaine concernait la *sécurité* – liée à la guerre sans fin contre le terrorisme (la guerre mondiale contre le terrorisme). Comme un analyste pakistanais me l'a un jour écrit : «*Comparez simplement la vision de Xi pour ses voisins et l'histoire de l'Amérique en Amérique latine. C'est comme la différence entre le ciel et l'enfer.*»

Le facteur X comme Xinjiang



Au cœur de l'action il y a le corridor économique Chine-Pakistan (CPEC), dont l'embryon a déjà été discuté lorsque le premier ministre Nawaz Sharif a visité Pékin à l'été 2013. Le corridor économique, à travers 3 000 km, reliera le port de Gwadar, dans la mer d'Oman, non loin de la frontière iranienne, avec le Xinjiang [*région nord-ouest de la Chine, NdT*] de la Chine.

La Chine est déjà au port de Gwadar; China Overseas Port Holding Company le fait fonctionner depuis deux ans maintenant, après avoir aidé à construire la première phase. Gwadar ouvre formellement avant la fin du mois, mais une autoroute et un chemin de fer reliant le port au reste du Pakistan doivent encore être construits (principalement par des entreprises chinoises), pour ne pas mentionner un aéroport international dont l'ouverture est prévue en 2017.

Toute cette action implique une foule de travailleurs chinois pour la construction de routes, chemins de fer, et centrales électriques. Leur sécurité doit être assurée. Et cela signifie résoudre le facteur X ; X comme dans Xinjiang, la vaste Chine, loin à l'ouest, où habitent seulement 22 millions de personnes, dont beaucoup de Ouïghours mécontents.

Gabriele Battaglia, un analyste basé à Pékin, a détaillé comment la question du Xinjiang a été abordée selon le nouveau principe directeur de la politique ethnique du président Xi. L'idée clé, dit Battaglia, est de gérer le conflit ethnique entre les Chinois han et ouïghours [*peuple turcophone et musulman sunnite, NdT*] en appliquant les trois J : Jiaowang, Jiaoliu, Jiaorong, c'est à dire *contact inter-ethnique, échange et mixage* [*version chinoise du melting-pot, NdT*].

Pourtant, ce qui est essentiellement une poussée vers l'assimilation couplée à des incitations économiques est loin d'être un succès assuré; après tout, la politique au jour le jour du Xinjiang est menée par des cadres Han, non préparés, qui ont tendance à voir la plupart des Ouïghours comme des *terroristes*.

Beaucoup de ces cadres identifient toute agitation séparatiste dans le Xinjiang comme une provocation de la CIA, ce qui n'est pas totalement vrai. Il y a une minorité ouïghoure extrême, qui a été entraînée dans la mouvance du djihadisme wahhabite (j'avais rencontré certains d'entre eux dans les prisons de Massoud dans la vallée du Panjshir avant 9/11), et qui va se battre partout, de la Tchétchénie à la Syrie. Mais ce que l'écrasante majorité veut vraiment est le boom économique du rêve chinois.

L'homologue pakistanais du Xinjiang est le Baloutchistan, habité par un peu plus de 6 millions de personnes. Il y a eu au moins trois différentes factions séparatistes au Baloutchistan qui combattent, par vengeance, Islamabad et ceux qu'ils appellent les *Pendjabis*. L'ancien ministre provincial Jaffar Khan Mandokhel, par exemple, met déjà en garde: il y aura une *forte réaction* à travers le Baloutchistan à des changements dans les routes du corridor, qui, dit-il, «*sont destinés à donner un avantage maximal au Pendjab, qui est déjà considéré comme la province privilégiée*», ce que nie Islamabad.

Il est également prévu que le couloir contourne la plus grande partie de la région cruciale de Khyber Pakhtunkhwa, au nord-ouest de la province. La vedette politique de l'opposition, Imran Khan – dont le parti est très bien implanté au Khyber – a déjà condamné cette injustice.

Pékin, pour sa part, a été très explicite à Islamabad; les talibans pakistanais doivent être vaincus, ou du moins apaisés. Cela explique pourquoi, depuis juin 2014, l'armée pakistanaise a été impliquée dans une vaste campagne de bombardements aériens – Zarb-e Azb – contre le réseau Haqqani et d'autres tribus centrales. L'armée pakistanaise a déjà mis en place une division spéciale pour prendre soin du corridor, dont neuf bataillons et les forces paramilitaires proverbiales. Rien de tout cela n'est, cependant, une garantie de succès.

Karakoram ou échec ?

Il sera absolument fascinant de voir comment la Chine et le Pakistan, simultanément, peuvent être en mesure de maintenir la paix dans les deux régions du Xinjiang et du Baloutchistan pour assurer l'essor du commerce le long du corridor. Géographiquement, tout cela est parfaitement logique.

Le Xinjiang est plus proche de la mer d'Arabie que Shanghai. Shanghai est deux fois plus éloignée de Urumqi [*capitale ouïghoure, NdT*] que Karachi. Donc, pas étonnant que Pékin imagine le Pakistan comme une sorte de Hong Kong de l'Ouest, que j'ai évoqué [en détail ici](#).

C'est aussi un microcosme de l'intégration de l'Asie de l'Est et du Sud, et même de la Grande Asie, si l'on y inclut la Chine, l'Iran, l'Afghanistan, et même le Myanmar.



L'autoroute spectaculaire du Karakoram, de Kashgar [*au Xinjiang, NdT*] à Islamabad, un exploit d'ingénierie [*à travers l'Himalaya, NdT*] réalisé par les Chinois travaillant aux côtés du Corps des ingénieurs de l'armée pakistanaise, sera amélioré et étendu jusqu'au port de Gwadar. Un chemin de fer sera également construit. Et dans un avenir proche, un autre tronçon capital du *Pipelinistan* [*réseau asiatique de pipelines, NdT*].

Pipelinistan est aussi lié au corridor par le gazoduc Iran-Pakistan (IP), qui sera achevé par Islamabad, avec une aide de Pékin à hauteur de \$2 milliards après que les administrations américaines successives ont, sans relâche, tenté de faire dérailler le projet. Les dividendes géopolitiques pour la Chine bénéficiant d'un cordon ombilical en acier entre l'Iran et le Pakistan sont bien sûr inestimables.

Le résultat final est qu'au début des années 2020, la Chine sera connectée de multiples façons pratiquement avec l'entrée du golfe Persique. Une grande partie de l'énorme commerce Chine-Europe sera en mesure d'éviter le détroit de Malacca. La Chine va booster son commerce avec le Moyen-Orient et l'Afrique. Le pétrole du Moyen-Orient sera déchargé au port de Gwadar et transporté au Xinjiang via le Baloutchistan – en attendant la construction d'un pipeline. Et le Pakistan bénéficiera de plus d'énergie, des infrastructures et du commerce de transit.

Parlons de *gagnant-gagnant*. Et ceci sans même prendre en compte la soif de la Chine pour l'or. Baloutchistan regorge d'or, et il y a eu de nouvelles découvertes dans le Pendjab.

L'activité pour le projet de nouvelle Route de la soie est rien moins que frénétique. La Banque de Chine est déjà canalisée \$62 milliards de ses immenses réserves de change vers trois banques chargées de soutenir les nouveaux projets ; \$32 milliards à la China Development Bank (CDB) et \$30 milliards à l'Export-Import Bank of China (EXIM). La Banque de développement agricole de Chine (BDAC) aura aussi sa part.

Et ce n'est pas seulement le Pakistan; les cinq *Stans* d'Asie centrale – riches en pétrole, gaz, charbon, terres agricoles, or, cuivre, uranium – sont également visés.

Il y a une nouvelle route de Kashgar à Osh, au Kirghizistan, et un nouveau chemin de fer entre Urumqi et Almaty, au Kazakhstan. Nous pouvons être encore très loin de la nouvelle voie ferroviaire à grande vitesse, mais les échanges entre, par exemple, les mégapoles de Chongqing ou Chengdu dans le Sichuan et l'Allemagne se font maintenant en seulement 20 jours; soit 15 jours de moins que la route de la mer.

Il n'est donc pas étonnant qu'un «*groupe spécial de supervision de premier plan*» ait été mis en place par Pékin pour superviser tout ce passe dans l'univers d'une *Route, une Ceinture*. Le plan d'action essentiel [est là](#). À tous ceux qui sont prêts à s'aventurer sur la nouvelle Route de la soie – Salut et bon voyage.

Pepe Escobar

Article original en anglais : [Pakistan enters the New Silk Road](#), Asia Times, 24 avril 2015

Traduit par jj, relu par Diane pour le [Saker Francophone](#)

Copyright © 2015 Global Research