

# La Chine surprend les Etats-Unis avec un nouveau projet dans le cadre des Routes de la soie

par M.K. Bhadrakumar,\* Inde



M. K. Bhadrakumar  
(Photo mad)

L'annonce de la mort de l'initiative chinoise des «Nouvelles routes de la soie» (BRI) était finalement exagérée. Quelques jours après la remarque acerbe du président américain Joe Biden, lors d'une interview la semaine dernière avec le magazine

«Time», disant que ce projet est «devenu une initiative moribonde et gênante», un accord intergouvernemental trilatéral<sup>1</sup> pour commencer les travaux de construction d'un projet ferroviaire «Chine-Kirghizistan-Ouzbékistan» (CKO) a été signé à Pékin jeudi.

Le président chinois Xi Jinping a présenté ses félicitations<sup>2</sup> pour l'accord intergouvernemental trilatéral avec le Kirghizistan et l'Ouzbékistan et a décrit le CKO comme «un projet stratégique pour la connectivité de la Chine avec l'Asie centrale, symbolisant les efforts de collaboration des trois nations dans le cadre de l'initiative des «Nouvelles routes de la soie»». Xi a salué l'accord comme «une preuve de détermination».

L'idée d'un tel projet ferroviaire a été proposée pour la première fois par l'Ouzbékistan en 1996, mais elle est restée en suspens pendant plus d'un quart de siècle en raison des changements géopolitiques et d'alliance en Asie centrale, y compris des réserves émises par Moscou et Astana. La Chine, qui pouvait financer unilatéralement le CKO, s'est également désintéressée du



La Chine, le Kirghizistan et l'Ouzbékistan ont signé un accord intergouvernemental pour la construction d'une liaison ferroviaire reliant le Xinjiang à la vallée de Fergana, Pékin, 6 juin 2024. (Photo mad)

projet et a donné la priorité à ses liens avec la Russie et le Kazakhstan.

Principalement, l'incapacité des trois pays à parvenir à un consensus sur le tracé de la voie ferrée est devenue une question épineuse, la Chine et l'Ouzbékistan privilégiant un tracé méridional, qui représenterait la voie de transit la plus courte vers l'Europe et l'Asie occidentale, tandis que Bichkek insistait sur le tracé septentrional, un passage plus long qui relierait les régions septentrionales et méridionales du Kirghizistan et dynamiserait son économie.

Toutefois, le projet moribond a pris un nouvel essor à la suite de l'évolution de la géopolitique en Asie centrale, lorsque les processus d'intégration intrarégionale ont commencé à prendre de l'ampleur, lorsque Moscou a repensé sa politique en faveur du renforcement de la connectivité régionale dans le contexte des sanctions occidentales, etc.

En effet, avec l'amélioration de la connectivité ferroviaire, ce n'est pas seulement la connexion entre la Chine et les deux pays d'Asie centrale le long de la route qui sera renforcée, mais aussi l'interconnectivité dans toute la région d'Asie centrale.

Toutefois, par un curieux renversement des rôles, alors que l'Asie centrale est devenue un terrain de jeu entre les Etats-Unis d'une part et la Russie et la Chine d'autre part, Washington a commencé à voir d'un mauvais œil la perspective d'un tel projet visant à relier les systèmes fer-

\* M. K. Bhadrakumar a travaillé pendant trois décennies comme diplomate de carrière au service du ministère indien des Affaires étrangères. Il a été, entre autre, ambassadeur en Union soviétique, au Pakistan, en Iran, en Afghanistan ainsi qu'en Corée du Sud, au Sri Lanka, en Allemagne et en Turquie. Ses articles traitent principalement de la politique étrangère indienne et des événements au Moyen-Orient, en Eurasie, en Asie centrale, en Asie du Sud et en Asie pacifique. Son blog s'appelle «Indian Punchline».

roviaires de la Chine au réseau ferroviaire européen en passant par le Turkménistan, l'Iran et la Turquie.

Il est évident qu'au cours des deux dernières années, avec un regain d'intérêt, la Chine a commencé à considérer avec optimisme la ligne ferroviaire de 523 km de long – 213 km en Chine, 260 km au Kirghizstan et 50 km en Ouzbékistan – comme un itinéraire plus court de la Chine vers l'Europe et l'Asie occidentale que le corridor existant de 900 km qui passe par le chemin de fer transsibérien en Russie, qui manque d'infrastructures modernes et ne comporte qu'une seule voie non électrifiée, ce qui le rend incapable de faire transiter des marchandises chinoises vers l'Europe, et d'atténuer les coûts économiques associés aux sanctions occidentales contre la Russie.

Surtout, les tensions géopolitiques croissantes dans le détroit de Taïwan et la mer de Chine méridionale ont commencé à susciter de vives inquiétudes et à faire de l'établissement d'autres voies terrestres vers le marché européen une priorité absolue pour Pékin.

Il ne fait aucun doute que le CKO présente un énorme potentiel en termes géopolitiques, géostratégiques et géoéconomiques. En bref, il complètera le passage sud du *nouveau pont terrestre eurasien*, en créant une voie de transport pratique entre l'Asie de l'Est et du Sud-Est, l'Asie centrale et occidentale, l'Afrique du Nord et l'Europe.

Plus précisément, outre l'intégration de la région d'Asie centrale dans un réseau de transport plus vaste et une meilleure connexion avec le marché mondial, Pékin envisage d'étendre le CKO à d'autres pays, tels que l'Afghanistan.

En fait, s'exprimant lors de la cérémonie de signature jeudi aux côtés de Xi et du président kirghize *Sadyr Japarov*, le président de l'Ouzbékistan, *Shavkat Mirziyoyev*, a souligné que «cette route permettra à nos pays d'accéder aux vastes marchés de l'Asie du Sud et du Moyen-Orient par le biais du prometteur corridor transafghan».

Bien entendu, la construction du CKO, qui devrait commencer dans le courant de l'année pour un coût de 8 milliards de dollars, pose de formidables défis, s'agissant d'un projet transnational qui doit être exécuté par une entreprise commune de trois pays dans le cadre d'un contrat BOT. Il ne fait aucun doute que le CKO implique des compétences d'ingénierie impressionnantes, son tracé traversant le terrain difficile de



l'ouest de la Chine et du Kirghizstan à des altitudes allant de 2000 à 3500 mètres et impliquant la construction de plus de cinquante tunnels et de quatre-vingt-dix ponts à travers les plus hautes montagnes du Kirghizstan.

Mais la Chine dispose d'une vaste expérience et d'une grande expertise pour mener à bien ce projet. Xi a déclaré que l'accord signé à Pékin constituait une «base juridique solide» pour la construction du chemin de fer et qu'il faisait passer le projet «d'une vision à une réalité».

L'étude de faisabilité du projet est actuellement en cours de mise à jour, suite à l'achèvement des études de terrain réalisées par les ingénieurs chinois en décembre. *Zhu Yongbiao*, professeur au Centre de recherche pour les «Nouvelles routes de la soie» de l'Université de Lanzhou, a déclaré au «Global Times» que les techniques de construction et le financement ne posaient aucun problème.

Le porte-parole du ministère chinois des Affaires étrangères a déclaré lors du *point de presse quotidien*<sup>3</sup> à Pékin vendredi [7 juin]: «Cette étape importante a été franchie grâce aux efforts considérables des différents départements et experts, ainsi qu'à l'attention et au soutien personnels des dirigeants des trois pays.»

Le porte-parole a souligné que le CKO est «un autre témoignage de l'importance de l'initiative des Nouvelles routes de la soie et démontre la popularité de la vision d'une communauté avec un avenir partagé pour l'humanité en Asie centrale.»

La CKO part du centre occidental chinois de Kashgar vers la ville ouzbèke d'Andijan dans la vallée de Ferghana, en passant par Torugart, Makmal et Jalalabad. Il relie le réseau ferroviaire de l'ère soviétique en Ouzbékistan à Termez sur l'Amu Darya, à la frontière avec la ville de Mazar-i-Sharif en Afghanistan.

L'Ouzbékistan a annoncé le mois dernier [mai] que le projet de *chemin de fer transafghan* devrait être achevé d'ici à la fin de 2027, reliant l'Ouzbékistan, l'Afghanistan et le Pakistan, «facilitant les routes commerciales cruciales et renforçant la connectivité régionale». Il est intéressant de noter que le projet de chemin de fer transafghan a également figuré dans des documents sino-pakistanaïens par le passé.

La *déclaration conjointe*<sup>4</sup> publiée après la visite du Premier ministre pakistanais *Shehbaz Sharif* en Chine la semaine dernière s'est engagée à faire du corridor économique Chine-Pakistan «un projet exemplaire de construction de haute qualité et de coopération dans le cadre des Nouvelles routes de la soie ... (et) a reconnu l'importance du port de Gwadar en tant que nœud important de la connectivité interrégionale» tout en acceptant de jouer un rôle constructif «en aidant l'Afghanistan à parvenir à un développement stable et à s'intégrer dans la communauté internationale.»

Notamment, lors de la première reconnaissance officielle du gouvernement intérimaire taliban par une grande nation, Xi Jinping a accueilli *Asadullah Bilal Karimi*, l'ambassadeur afghan nommé par les talibans, lors d'une cérémonie officielle au Grand Hall du Peuple en janvier, aux côtés d'envoyés de Cuba, d'Iran, du Pakistan et de 38 autres pays, qui ont également présenté leurs lettres de créance.

Il est tout à fait concevable que le moment soit venu de réaliser le rêve centenaire d'une voie ferrée transafghane. Le Qatar aurait manifesté son

intérêt pour le financement du projet. Lors d'une *réunion à Kazan*<sup>5</sup> en février avec le président russe *Vladimir Poutine*, Mirziyoyev avait révélé que la partie russe avait exprimé son intérêt à participer au développement de la justification technique du projet et à sa promotion. Le vice-premier ministre russe chargé des transports, *Vitaly Savelyev*, qui s'était déjà rendu à Tachkent, assistait à la réunion de Kazan.

Il est certain que le rétablissement imminent des relations entre Moscou et Kaboul contribuera à accélérer les choses.

Le CKO devient le pilier d'une transformation phénoménale de la connectivité régionale en Asie centrale et dans les régions excentrées qui l'entourent. Dans le climat international actuel, cela a de profondes implications géopolitiques pour les efforts conjoints et coordonnés de la Russie et de la Chine visant à repousser la double stratégie d'endiguement des Etats-Unis.

Source: <https://www.indianpunchline.com/china-springs-a-bri-surprise-on-us/>, 10 juin 2024

(Traduit par Wayan, relu par Hervé, pour le Saker Francophone.)

<sup>1</sup> <https://www.rferl.org/a/kyrgyzstan-uzbekistan-china-agreement-railway-project/32983143.html>

<sup>2</sup> [https://www.chinadaily.com.cn/a/202406/07/WS666249d1a31082fc043cb558\\_1.html](https://www.chinadaily.com.cn/a/202406/07/WS666249d1a31082fc043cb558_1.html)

<sup>3</sup> <https://english.news.cn/20240607/c302f95b1834440786261fed726c8bcf/c.html>

<sup>4</sup> [https://www.fmprc.gov.cn/eng/wjdt\\_665385/2649\\_665393/202406/t20240609\\_11415903.html](https://www.fmprc.gov.cn/eng/wjdt_665385/2649_665393/202406/t20240609_11415903.html)

<sup>5</sup> <https://tashkenttimes.uz/national/12524-mirziyoyev-putin-hold-talks-3>