

Les grandes chaînes de l'Himalaya, de l'Hindoukouch et du Karakoram cessent d'être une barrière

Alain Lamballe, Asie21-Futuribles, 07/2006



La Chine développe de manière magistrale ses voies de communication vers l'Asie du sud¹. De la même manière, l'Inde et le Pakistan déploient des efforts pour développer les leurs vers le nord, c'est à dire en direction du Xinjiang et du Tibet chinois.

Depuis 1986, une excellente route construite par les Chinois relie le Xinjiang aux Zones Nord du Pakistan. Elle connecte Kashgar, la ville historique ouïgoure à Sust, première agglomération pakistanaise, après avoir franchi le col frontalier de Khunjerab à environ 4.700 mètres. A l'exception de la période hivernale, elle est utilisée pour l'acheminement des passagers et des marchandises. Plus tard, la construction d'un tunnel pourrait permettre la circulation en toute saison. L'enneigement ne serait plus un obstacle. Cet axe d'importance stratégique va être modernisé et élargi, il empruntera un nouveau tracé dans la région de Chilas afin de permettre l'édification d'un barrage hydroélectrique à Basha sur l'Indus. Par ailleurs, plus à l'ouest, le tunnel en cours de creusement sous le col de Lowari, à environ 3.000 mètres, permettra, pour la première fois, une liaison toute l'année entre Peshawar, la capitale de la Province Frontière du Nord-Ouest et Chitral. A partir de cette agglomération relativement proche de l'Afghanistan, la construction d'une nouvelle route est à l'étude pour rejoindre le Tadjikistan et la province chinoise du Xinjiang.

Trois points de franchissement sont utilisés entre la Chine et l'Inde, Shipki La en Himachal Pradesh, Lipulekh en Uttaranchal et depuis juillet 2006 le col de Nathu au Sikkim (Nathu La, « la » signifiant col en tibétain). Côté chinois, les routes d'accès sont bonnes, côté indien, elles le sont beaucoup moins mais s'améliorent.

Les lignes de chemin de fer chinoises se rapprochent de l'Asie du Sud. Au Xinjiang, Kashgar est relié à Urumchi depuis quelques années. La prolongation du réseau vers les Zones Nord du Pakistan devient une possibilité. De son côté, le Pakistan envisage de prolonger son réseau ferré le plus loin possible vers le nord en vue de réaliser à terme une jonction. Le chemin de fer indien atteindra Srinagar, la capitale d'été du Jammu et Cachemire en 2007 et ultérieurement Baramula, près de la ligne de contrôle avec l'Azad Cachemire administré par le Pakistan. Au Tibet, Lhassa est connecté à Pékin depuis juillet 2006. Des projets existent pour prolonger la nouvelle voie ferrée en direction du sud, vers le Népal et l'Inde. Avec ce pays, la liaison se ferait par le Sikkim à partir de Shitgatse et Yadoung mais la construction d'un tunnel sous le col de Nathu serait nécessaire. Une voie ferrée, à voie étroite, relie depuis

¹ Ce sujet a été évoqué dans le chapitre 10 de) « La Chine à l'horizon 2020 », ouvrage collectif (Asie 21) paru en mai 2006 chez L'Harmattan.

l'époque coloniale la capitale du Sikkim, Gangtok à celle du Bengale occidental, Kolkata (nouvelle appellation de Calcutta). Elle pourrait être élargie. La jonction entre les réseaux chinois et indien pourrait aussi être réalisée au Népal.

Par ailleurs, la construction d'un oléoduc et d'un gazoduc entre le nouveau port pakistanais de Gwadar, sur la côte du Balouchistan et le Xinjiang, ne paraît plus une utopie malgré un défi de la géographie.

Ainsi, les hautes chaînes montagneuses de l'Himalaya, de l'Hindoukouch et du Karakoram cesseront de plus en plus d'être des obstacles. Des routes les franchissent déjà, des voies ferrées ainsi que des oléoducs et gazoducs le feront sans doute à la fin de la prochaine décennie.

Les motivations de Pékin sont évidentes. La Chine veut conquérir des marchés dans tous les pays d'Asie du Sud, y compris l'Inde, importer des matières premières de ces mêmes pays et profiter de leurs territoires, surtout celui du Pakistan, pour acheminer par voie terrestre, certains produits de base en provenance d'Afrique ainsi que du pétrole et du gaz produits par le Moyen-Orient. Son souci de pouvoir utiliser les grands ports d'Asie du Sud, surtout celui de Gwadar, proche du Golfe arabo-persique, relève de considérations stratégiques à long terme. Pour assurer son approvisionnement énergétique et en minerais, elle ne veut plus dépendre à l'avenir des seules voies maritimes passant par l'Asie du Sud-Est, vulnérables à d'éventuelles actions hostiles de grandes puissances ou de pays riverains et à des actes de piraterie. En réalité, elle diversifiera les risques car les attaques sur les axes de communication et contre les oléoducs et gazoducs traversant le Pakistan, pays qui restera instable, ne sont nullement exclus. Par ailleurs, la Chine veut participer aux débats politiques des Etats d'Asie du Sud qui jouxte ses provinces du Xinjiang et du Tibet. Son admission, en 2005, comme observateur à la *South Asian Association for Regional Cooperation* constitue pour elle une étape importante, dont New Delhi n'a peut-être pas suffisamment pris conscience.

L'Inde ne refuse pas le développement des échanges commerciaux par l'Himalaya mais reste réservée car elle entend le maîtriser pour ne pas être submergée de produits chinois. De plus, elle entend dénier à la Chine toute possibilité de contrôler le « cou de poulet », cet étroit corridor, véritable cordon ombilical, qui relie les Etats du Nord-Est (Assam notamment) au Bengale occidental et sépare le Tibet, le Népal et le Bhoutan du Bangladesh. En aucun cas, elle ne veut faciliter le rapprochement politique et le développement des échanges commerciaux entre le Bangladesh et la Chine qui ne manquerait pas de se faire si les frontières sino-indiennes s'ouvraient vraiment. Malgré l'absence de liaisons routières entre les deux pays, les importations du Bangladesh en provenance de Chine ont dépassé cette année, pour la première fois, celles venant de l'Inde. Le développement des réseaux routiers et ferrés indiens vers le nord ne vise pas seulement et principalement à rejoindre les réseaux chinois mais répond bien davantage à des préoccupations internes, à savoir la consolidation de son pouvoir sur des zones excentrées dont elle ne veut en aucun cas perdre le contrôle.

Le Pakistan affiche, quant à lui, clairement son souhait de renforcer ses relations politiques et économiques avec la Chine et soutient sans réserve les projets de jonction des réseaux routiers et ferrés. A son risque et péril, car il n'a pas la puissance économique nécessaire pour résister au déferlement de produits chinois qui a déjà commencé.

Face à ce nouveau grand jeu, les Etats-Unis et la Russie ne peuvent guère réagir, sauf en courtisant l'Inde et le Pakistan pour tenter de les dissuader de trop se rapprocher de la Chine. L'aide nucléaire civile qu'ils peuvent fournir ainsi que la fourniture d'équipements militaires constituent pour eux quelques atouts qui réduiront leur marginalisation en Asie du Sud.