



## Les nouvelles routes de la soie en action à la frontière Chine-Kazakh

Par [Pepe Escobar](#)

Mondialisation.ca, 08 décembre 2019

Région : [Asie](#)  
Thème: [Économie](#)

Nous roulons sur une autoroute à quatre voies impeccables de 380 km entre Almaty et Khorgos - achevée en 2016 pour 1,25 milliard de dollars, dont 85 % du coût est couvert par un prêt de la Banque Mondiale. Et puis, tout à coup, parallèlement à nous, il y a la vraie superstar de la connectivité des Nouvelles Routes de la Soie.

Rencontrez Yuxinou, le train de marchandises qui fait la navette le long du corridor ferroviaire de 11.000 km entre Chongqin dans la province du Sichuan, via le Xinjiang et le Kazakhstan, et la Russie, la Biélorussie, la Pologne et enfin Duisburg dans la vallée de la Ruhr. Et tout cela en seulement 13 jours.

En cours de route, le Yuxinou s'arrête, entre autres, à Almaty, Bichkek, Tachkent, Téhéran, Istanbul, Moscou et Rotterdam : un who's who des villes eurasiatiques. Il transporte des ordinateurs portables, des BMW, des pièces de rechange, des vêtements, des machines, des colis postaux internationaux, des produits chimiques, des médicaments et des instruments médicaux - toutes sortes de marchandises, fabriquées en Chine et en Europe. Et tout cela pour seulement 20% du coût du fret aérien.

Cette plate-forme d'exploitation s'appelle Yuxinou (Chongqing) Logistics Co, Ltd, une co-entreprise des chemins de fer de Chine, Russie, Kazakhstan et Allemagne et le gouvernement municipal de Chongqin, qui est très fier de son « *intégration transparente de la logistique ferroviaire multinationale* » - complète avec une procédure douanière rapide appelée « déclaration unique et inspection sur le voyage entier ».

Le carrefour clé de Yuxinou est l'intersection entre Alashankou, du côté chinois de la frontière du Kasakh, et Khorgos, une zone économique spéciale au Kazakhstan. L'ensemble du projet en est peut-être à ses balbutiements. Après tout, l'Initiative la Ceinture et la Route est encore (BRI), selon le calendrier détaillé de Pékin, en phase de planification.

Khorgos est peut-être encore loin d'être métastasé en un nouveau Dubaï, comme l'affirmait le battage médiatique il y a quelques années. Mais regarder Khorgos en action est une expérience fascinante, sans égal dans son utilité pour évaluer le potentiel de la BRI. Autant que le Corridor Économique Chine-Pakistan, dont j'ai parcouru la partie nord il y a un an, c'est l'un des joyaux de la couronne de la BRI.

Visiter les centres commerciaux

Il y a en fait trois endroits pour s'occuper des affaires transfrontalières à Khorgos. Je suis arrivé, par l'autoroute, au croisement exclusif des camions porte-conteneurs. J'ai ensuite

visité le poste frontalier utilisé par les Kazakhs et les Centrasiatiques de partout, ce qui m’a conduit à une collection de méga centres commerciaux hors taxes appelés officiellement le Centre International pour la Coopération Frontalière (CICF). Ensuite, il y a la gare d’Altynkol, où s’arrête Yoxinou et les trains de marchandises et de passagers Urumqi-Almaty. La Zone Économique Spéciale actuelle - de nombreux bâtiments encore en construction - se trouve à la périphérie de Khorgos.

**ЖОЛАУШЫЛАР ПОЙИЗДАРЫНЫҢ АЛТЫНКОЛ СТАНЦИЯСЫ**  
**БОЙЫНША 2018-2019 ЖЫЛДАРДАҒЫ ЖҰРУ**  
**КЕСТЕСІ**  
**09.12.2018ж. бастап**

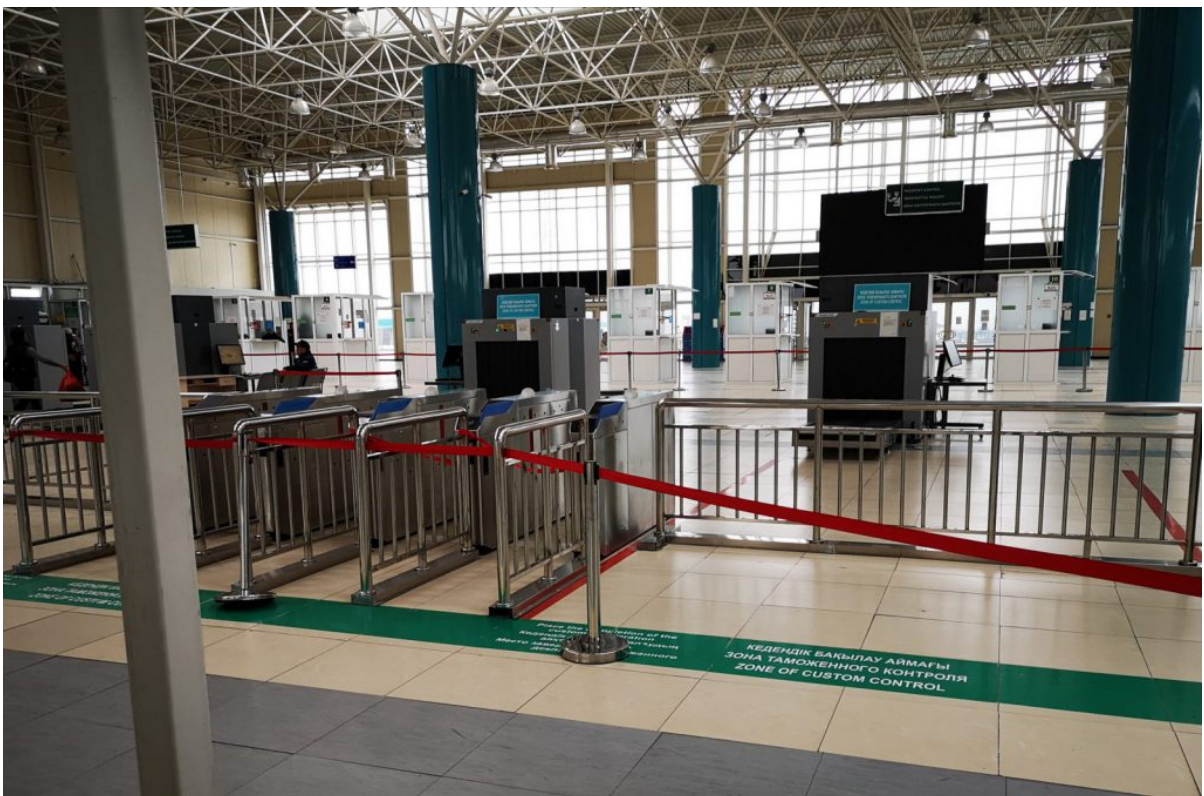
пойыздың нө поездов	ҚОЗҒАЛЫС БАҒЫТЫ СООБЩЕНИЕ	пойыздың КЕЛІ ПРИБЫТИЕ	АЯЛДАҒЫ СТОЯНКА	ЖӨНЕЛУ ОТПРАВЛЕНИЕ	ҚАТЫНАУ МЕЗГІЛІ ПЕРИОД КУРСИРОВАНИЯ
103	Урумчи – Алматы-2	17:15	00:41	17:56	воскресенье
104	Алматы-2 – Урумчи	13:44	00:52	14:36	Понедельник
	Алматы-2 – Алтынколь	07:27			По нечетным
	Алтынколь – Алматы-2			19:05	По нечетным

L’horaire à la gare d’Altynkol, avec les trains Almaty-Urumqi. Photo : Pepe Escobar / Asia Times

Le CICF - 5,3 kilomètres carrés abritant cinq centres commerciaux à plusieurs étages et plus de 2 000 magasins - est une sorte de no man’s land neutre. Si vous êtes kazakh ou chinois, aucun visa n’est nécessaire. Mais des gens de toute l’Asie Centrale viennent aussi - en bus, désireux de profiter d’un nombre illimité de bonnes affaires Made in China.



L'arrêt de bus à Khorgos, avant de traverser vers le méga centre commercial chinois. Photo : Pepe Escobar



Le tout nouveau poste de douane kazakh. Photo : Pepe Escobar

La procédure est assez simple. Les clients arrivent habituellement tôt le matin dans un immense stationnement d'autobus. Ils marchent une courte distance vers le bâtiment très moderne de la douane kazakhe (le jour de ma visite, à cause du froid glacial, il était pratiquement vide). Ensuite, ils prennent une navette jusqu'à la frontière chinoise, la traversent avec peu ou pas de bureaucratie (bien que les Asiatiques centraux, autres que les Kazakhs, aient besoin de visas) et se rendent dans les centres commerciaux.



*Porteur transportant la marchandise des clients du méga centre commercial chinois. Photo : Pepe Escobar*

Ils reviennent à la fin de la journée complètement chargés – une excellente affaire pour une armée d’emballeurs et de porteurs. Ensuite, ils montent à bord de leurs bus pour retourner à tous les points du Kazakhstan et à d’autres « stands ». Les jours de grande affluence, surtout en été, il peut y avoir jusqu’à 8 000 clients qui fréquentent le CICF.

L’accès de la Chine aux marchés d’Asie Centrale et d’Asie de l’Ouest, et plus loin sur la route de l’Europe, passe par le Kazakhstan, qui considère la Chine comme son deuxième partenaire commercial en importance. En même temps, il est essentiel de considérer que Khorgos est situé à la frontière du Xinjiang, ce qui implique une alerte de sécurité maximale de la Chine.



*Le Yuxinou à la station Altynkol, à Khorgos. Photo : Pepe Escobar*

Pourtant, il n'y a rien d'orwellien au sujet de Khorgos. L'appareil du Parti Communiste Chinois, loin à Urumqi, semble comprendre de façon pragmatique que toute cette affaire se rapporte à un méga centre commercial, et n'est pas propice aux manigances séparatistes ouïghoures. Et surtout les grosses affaires transitent par le Yuxinou. Dans un proche avenir, il est appelé à évoluer en train à grande vitesse.

En termes de trafic routier, les camions porte-conteneurs exercent une activité importante à Khorgos - certainement plus importante que dans les autres points de passage frontaliers que j'ai visités, au Kirghizstan et au Tadjikistan.

Il y a deux points de passage frontaliers Chine-Kirghizistan. Le plus établi, à Torugart, mène directement à la capitale Bichkek, puis à Tachkent en Ouzbékistan. La route a été remise en état grâce à des prêts de la Banque d'Import-Export de Chine et de la Banque Asiatique de Développement (BAD).

La BAD a également fourni le financement d'une route alternative entre Bichkek et Och, ainsi qu'un prêt de 850 millions de dollars de l'EXIM Bank. Cette route est assez impressionnante, traversant les montagnes et les cols kirghizes et faisant économiser au moins 220 km de trajet par rapport à l'ancienne route. La China Road and Bridge Cooperation était chargée de la construction, notamment d'un tunnel de 3,3 km de long.

Mais c'est encore une route délicate ; sur le dernier col de montagne avant le dernier sprint vers Bichkek, mon chauffeur Alex et moi avons passé des heures à négocier avec des camions qui dérapaient dans la neige et une myriade de conducteurs paumés coincés sans chaînes de pneus.

La Chine et les « stans »

L'autre point de passage Chine-Kirghiz se trouve au col d'Irkeshtam, c'était autrefois la principale branche sud de l'ancienne Route de la Soie, venant directement de Kashgar. La route a été refaite en 2013, ajoutant à un réseau de connectivité reliant le Kirghizistan, le Xinjiang et la route du Karakoram au Pakistan. J'ai croisé un convoi régulier de camions porte-conteneurs chinois en provenance d'Irkeshtam.

Il n'y a qu'un seul passage frontalier Chine-Tadjikistan, au sommet du col de Kulma, à 4 363 mètres d'altitude. La frontière chinoise actuelle se trouve à 14 km de la frontière tadjike, tout près de l'autoroute du Karakoram : un autre exemple de connectivité étroite. Cette route a été ouverte en 2004 et suit également l'ancienne Route de la Soie.

Toute la route entre le col de Kulma et la capitale tadjike, Douchanbé, qui comprend la légendaire route du Pamir (qui fera l'objet d'une spéciale en deux parties), est encore un travail (lent) en cours. Il est financé par un prêt de 254 millions de dollars de l'EXIM Bank de Chine, avec des travaux de la China Road and Bridge Cooperation.

Juste à l'extérieur de Douchanbé, alors que je partais pour l'autoroute du Pamir, j'ai vu un carrefour routier à plusieurs niveaux construit avec un prêt de la Banque Européenne pour la Reconstruction et le Développement et un autre de la Banque Asiatique d'Investissement pour les Infrastructures (BAII).

Ce que j'ai vu était en fait l'histoire en devenir ; c'était le tout premier prêt de développement de la BAII. Il y en aura beaucoup d'autres, à mesure que la connectivité entre la Chine et ses voisins 'stans' atteint des proportions vertigineuses.

Pepe Escobar

Article original en anglais :



[New Silk Roads in Action at China-Kazakh Border](#), le 5 décembre 2019

*L'article en anglais a été publié initialement par [Asia Times](#).*

Traduit par [Réseau International](#)

La source originale de cet article est Mondialisation.ca  
Copyright © [Pepe Escobar](#), Mondialisation.ca, 2019

Articles Par : [Pepe Escobar](#)

**Avis de non-responsabilité** : Les opinions exprimées dans cet article n'engagent que le ou les auteurs. Le Centre de recherche sur la mondialisation se dégage de toute responsabilité concernant le contenu de cet article et ne sera pas tenu responsable pour des erreurs ou informations incorrectes ou inexacts.

Le Centre de recherche sur la mondialisation (CRM) accorde la permission de reproduire la version intégrale ou des extraits d'articles du site [Mondialisation.ca](http://Mondialisation.ca) sur des sites de médias alternatifs. La source de l'article, l'adresse url ainsi qu'un hyperlien vers l'article original du CRM doivent être indiqués. Une note de droit d'auteur (copyright) doit également être indiquée.

Pour publier des articles de [Mondialisation.ca](http://Mondialisation.ca) en format papier ou autre, y compris les sites Internet commerciaux, contactez: [media@globalresearch.ca](mailto:media@globalresearch.ca)

[Mondialisation.ca](http://Mondialisation.ca) contient du matériel protégé par le droit d'auteur, dont le détenteur n'a pas toujours autorisé l'utilisation. Nous mettons ce matériel à la disposition de nos lecteurs en vertu du principe "d'utilisation équitable", dans le but d'améliorer la compréhension des enjeux politiques, économiques et sociaux. Tout le matériel mis en ligne sur ce site est à but non lucratif. Il est mis à la disposition de tous ceux qui s'y intéressent dans le but de faire de la recherche ainsi qu'à des fins éducatives. Si vous désirez utiliser du matériel protégé par le droit d'auteur pour des raisons autres que "l'utilisation équitable", vous devez demander la permission au détenteur du droit d'auteur.

Contact média: [media@globalresearch.ca](mailto:media@globalresearch.ca)