



L'Inde fait implorer sa propre nouvelle route de la soie

Avec l'intégration croissante entre la Chine, l'Iran et le Pakistan, l'Inde n'est intégrée qu'avec ses propres incohérences.

Par [Pepe Escobar](#)

Mondialisation.ca, 09 septembre 2020

asiatimes.com 2 septembre 2020

Région : [Asie](#)

Thème: [Économie](#), [Histoire et Géopolitique](#)

Il fut un temps où New Delhi vendait fièrement l'idée d'établir sa propre Nouvelle Route de la Soie – du Golfe d'Oman à l'intersection de l'Asie Centrale et du Sud – pour concurrencer l'Initiative Ceinture et Route de la Chine (BRI).

Aujourd'hui, il semble que les Indiens se soient eux-mêmes poignardés dans le dos.

En 2016, Téhéran et New Delhi ont signé un accord pour construire une ligne de chemin de fer de 628 km du port stratégique de Chabahar à Zahedan, tout près de la frontière afghane, avec une extension cruciale jusqu'à Zaranj, en Afghanistan, et au-delà.

Les négociations ont impliqué Iranian Railways et Indian Railway Constructions Ltd. Mais en fin de compte, il ne s'est rien passé – parce que l'Inde a traîné les pieds. Téhéran a donc décidé de construire la voie ferrée quand même, avec ses propres fonds – 400 millions de dollars – et son achèvement prévu pour mars 2022.

La voie ferrée était censée être le principal corridor de transport lié aux importants investissements indiens à Chabahar, son port d'entrée du Golfe d'Oman pour une Nouvelle Route de la Soie alternative vers l'Afghanistan et l'Asie Centrale.

L'étape suivante consisterait à moderniser les infrastructures ferroviaires et routières de l'Afghanistan vers ses voisins, le Tadjikistan et l'Ouzbékistan. Toute l'opération a été inscrite dans un accord trilatéral Inde-Iran-Afghanistan – signé en 2016 à Téhéran par le Premier Ministre indien Narendra Modi, le Président iranien Hassan Rouhani et le Président afghan Ashraf Ghani.

L'excuse officielle de New Delhi tourne autour de la crainte que le projet soit accablé par les sanctions américaines. New Delhi a en fait obtenu une dérogation aux sanctions de l'administration Trump pour Chabahar et la ligne ferroviaire vers Zahedan. Le problème était de convaincre un ensemble de partenaires d'investissement, tous terrifiés à l'idée d'être sanctionnés.

En fait, toute la saga est davantage liée au souhait de Modi de s'attendre à obtenir un traitement préférentiel dans le cadre de la stratégie indo-pacifique de l'administration Trump, qui repose sur un endiguement de facto de la Chine par la [Quad](#) (États-Unis, Inde, Australie, Japon). C'est la raison pour laquelle New Delhi a décidé de couper toutes ses

importations de pétrole en provenance d'Iran.

Jusqu'à présent, à toutes fins pratiques, l'Inde a jeté l'Iran sous le bus. Pas étonnant que Téhéran ait décidé d'agir seul, surtout maintenant avec le « Plan Global de Coopération entre l'Iran et la Chine » de 400 milliards de dollars sur 25 ans, un accord qui scelle un partenariat stratégique entre la Chine et l'Iran.

Dans ce cas, la Chine pourrait finir par exercer un contrôle sur deux « perles » stratégiques dans la mer d'Oman et le Golfe d'Oman, distants de seulement 80 km l'un de l'autre : Gwadar, au Pakistan, un nœud clé du corridor économique Chine-Pakistan (CEPC), d'une valeur de 61 milliards de dollars, et Chabahar.

Téhéran, jusqu'à présent, a refusé que le port de Chabahar soit offert en location à Pékin. Mais ce qui est une réelle possibilité, en dehors des investissements chinois dans une raffinerie de pétrole près de Chabahar, et même, à long terme, dans le port lui-même, c'est un lien opérationnel entre Gwadar et Chabahar. À cela s'ajoutera l'exploitation par les Chinois du port de Bandar-e-Jask dans le Golfe d'Oman, à 350 km à l'ouest de Chabahar et tout près du détroit hyper stratégique d'Ormuz.

Comment les corridors attirent

Même une divinité hindoue en proie à la gueule de bois ne pourrait imaginer une « stratégie » plus contre-productive pour les intérêts indiens au cas où New Delhi se retirerait de sa coopération avec Téhéran.

Examinons l'essentiel. Téhéran et Pékin travailleront à une expansion massive de facto du CEPC, Gwadar étant relié à Chabahar, puis à l'Asie Centrale et à la Mer Caspienne via Iranian Railways, ainsi qu'à la Turquie et à la Méditerranée Orientale (via l'Irak et la Syrie), jusqu'à l'UE.

Cette avancée qui change la donne sera au cœur de l'ensemble du processus d'intégration eurasiatique – unissant la Chine, le Pakistan, l'Iran, la Turquie et bien sûr la Russie, qui est reliée à l'Iran par le [Corridor de Transport International Nord-Sud](#) (INSTC).

Pour l'instant, malgré ses importantes répercussions dans de nombreux domaines – modernisation des infrastructures énergétiques, rénovation des ports et des raffineries, construction d'un corridor de connexion, investissements dans le secteur manufacturier et approvisionnement régulier en pétrole et en gaz iraniens, une question de sécurité nationale pour la Chine – il ne fait aucun doute que l'accord Iran-Chine est effectivement minimisé par les deux parties.

Les raisons en sont évidentes : ne pas élever la colère de l'administration Trump à des niveaux encore plus incandescents, considérant que les deux acteurs sont considérés comme des « menaces existentielles ». Pourtant, Mahmoud Vezi, chef de cabinet du Président Rouhani, garantit que l'accord final Iran-Chine sera signé d'ici mars 2021.

Le CEPC, quant à lui, est sur la bonne voie. Ce que Chabahar était censé faire pour l'Inde est déjà en vigueur à Gwadar – puisque le commerce de transit vers l'Afghanistan a commencé il y a quelques jours seulement, avec des cargaisons en vrac en provenance des EAU. Gwadar est déjà en train de s'établir comme une plaque tournante clé pour le transit vers l'Afghanistan, bien avant Chabahar.

Pour Kaboul, le facteur stratégique est essentiel. L'Afghanistan dépend essentiellement des routes terrestres du Pakistan – dont certaines peuvent être extrêmement peu fiables – ainsi que de Karachi et de Port Qasim. Pour le sud de l'Afghanistan en particulier, la liaison terrestre de Gwadar, à travers le Baloutchistan, est beaucoup plus courte et plus sûre.

Pour Pékin, le facteur stratégique est encore plus essentiel. Pour la Chine, Chabahar ne serait pas une priorité, car l'accès à l'Afghanistan est plus facile, par exemple, via le Tadjikistan.

Mais Gwadar, c'est une toute autre histoire. Elle est en train d'être configurée, lentement mais sûrement, comme la plaque tournante de la Route Maritime de la Soie qui relie la Chine à la Mer d'Oman, au Moyen-Orient et à l'Afrique, Islamabad collectant des fonds importants pour le transit. Tout le monde y gagne, en un mot, mais en tenant toujours compte du fait que les protestations et les contestations du Baloutchistan ne disparaîtront tout simplement pas et qu'elles nécessitent une gestion très prudente de Pékin-Islamabad.

Chabahar-Zahedan n'est pas le seul revers récent pour l'Inde. Le Ministère des Affaires Étrangères indien a récemment admis que l'Iran développera « seul » l'énorme champ gazier de Farzad-B dans le Golfe Persique et que l'Inde pourrait le rejoindre « de manière appropriée à un stade ultérieur ». La même formule « à un stade ultérieur » a été appliquée par New Delhi pour Chabahar-Zahedan.

Les droits d'exploration et de production pour Farzad B ont déjà été accordés il y a des années à la société d'État indienne ONGC Videsh Limited (OVL). Mais là encore, rien ne s'est passé – en raison du spectre des sanctions.

D'ailleurs, les sanctions étaient déjà en vigueur sous Obama. Pourtant, à l'époque, l'Inde et l'Iran échangeaient au moins des marchandises contre du pétrole. Farzad B devait être remis sur les rails après la signature du JCPOA en 2015. Mais les sanctions de Trump l'ont à nouveau gelé.

Il n'est pas nécessaire d'être titulaire d'un doctorat en sciences politiques pour savoir qui pourrait éventuellement prendre le contrôle de Farzad B : la Chine, surtout après la signature du partenariat de 25 ans l'année prochaine.

L'Inde, contre ses propres intérêts énergétiques et géostratégiques, a en fait été réduite au statut d'otage de l'administration Trump. Le véritable objectif de l'application du principe « diviser pour régner » à l'Inde et à l'Iran est de les empêcher de faire du commerce dans leur propre monnaie, en contournant le dollar américain, en particulier en ce qui concerne l'énergie.

Mais la situation globale est toujours celle des progrès de la Nouvelle Route de la Soie à travers l'Eurasie. Avec les preuves de plus en plus nombreuses d'une intégration de plus en plus étroite entre la Chine, l'Iran et le Pakistan, il est clair que l'Inde ne reste intégrée qu'avec ses propres incohérences.

Pepe Escobar

Article original en anglais :



[Índia implode a própria Nova Rota da Seda](#)

[asiatimes.com](#), le 2 septembre 2020

Traduit par [Réseau International](#)

La source originale de cet article est [asiatimes.com](#)

Copyright © [Pepe Escobar](#), [asiatimes.com](#), 2020

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 inexactes.

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](#) 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](#) en format papier ou autre, y compris les sites Internet commerciaux, contactez: media@globalresearch.ca

[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