

[print](#)

Port de Gwadar, Pakistan : La Chine revient

De [Comaguer](#)

Global Research, février 28, 2013

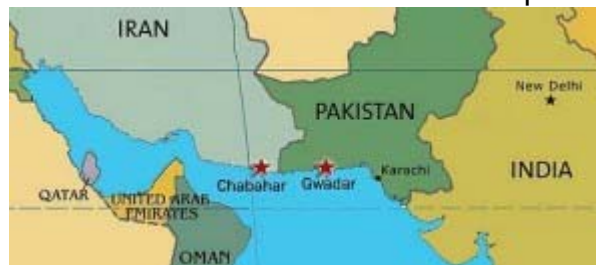
Url de l'article:

<http://www.mondialisation.ca/port-de-gwadar-pakistan-la-chine-revient/5324646>

Soucieux à la fois de désengorger le port de Karachi et de son voisin immédiat Port Kasim, de favoriser le développement de la province occidentale du Baloutchistan, le gouvernement pakistanais a décidé en 2001 et peu avant les attentats du 11 Septembre de construire un nouveau port à GWADAR petite localité qui n'abritait jusque là qu'un port de pêche.

Situé à un peu moins de 80 km de la frontière iranienne et à 400 km du détroit d'Ormuz ce nouveau port occupe une position stratégique.

Mais le projet a tardé à se concrétiser. En 2001 le Pakistan confie les travaux de construction à la Chine qui va assurer 85 % du financement de la première étape



du projet. La photo illustre l'état actuel de la construction.

Cette arrivée spectaculaire de la Chine dans cette région est évidemment mal perçue aux Etats- Unis, comme en Inde et en Occident en général. Elle permet en effet à la Chine d'ouvrir une route commerciale directe entre la mer d'Arabie et les provinces occidentales de la République Populaire via la route du Karakorum aménagée à grands frais à la frontière sino pakistanaise.

Les réactions ne vont pas manquer. Elles sont d'abord le fait de groupes insurgés baloutches qui sont en opposition armée avec le gouvernement central du Pakistan. Le Baloutchistan est la plus vaste province du pays mais la moins peuplée et la plus pauvre. Les baloutches sont également présents au sud de l'Afghanistan et à l'Est de la République Islamique d'Iran où ils revendiquent des territoires. L'agitation baloutche peut donc être mise à profit par les Etats-Unis dans sa stratégie anti-iranienne comme dans des opérations de déstabilisation du Pakistan et de division de l'Afghanistan. Pas étonnant donc que plusieurs attentats anti chinois marquent la période de construction du nouveau port.

La situation est à ce point délicate que le président pakistanais Musharraf va confier la gestion du port construit par la Chine au Port de Singapour donc à l'état de Singapour un des alliés les plus fidèles des Etats-unis en Asie du Sud-Est. La compétence professionnelle du Port de Singapour est incontestable mais la signification politique du choix en sa faveur est claire : Pervez Musharraf veut apaiser les Etats-Unis quitte à vexer l'ami chinois. Nous sommes en 2007.

De 2007 à 2012 le port de Gwadar va rester inactif. Par contre la guerre d'Afghanistan se poursuit et les bombardements collatéraux par les drones des Etats-Unis sur les régions du nord ouest du Pakistan vont se multiplier suscitant de plus en plus de mécontentement des populations locales victimes et de l'armée

pakistanaise elle-même. La liquidation de Ben Laden au nez et à la barbe de cette même armée pakistanaise va accroître son mécontentement.

Au point que le gouvernement pakistanais va exprimer par diverses mesures son mécontentement contre les Etats-Unis. La Chine attendait son heure. Elle est venue !

Le gouvernement pakistanais vient en effet de confier la gestion et le développement du port de GWADAR à l'entreprise portuaire publique chinoise.

Dans le même temps l'Iran annonce la construction d'un port de guerre au voisinage de la frontière pakistanaise sortant ainsi une partie de ses forces navales du Golfe persique dans lequel elles risquaient de se trouver enfermées et célèbre la signature de l'accord pour la construction du gazoduc Iran-Pakistan dont les travaux viennent d'être confiés à une entreprise iranienne.

Ces informations montrent une profonde transformation des rapports internationaux dans cette région et font apparaître un renversement stratégique d'importance : les puissances entourant le bunker Otanien afghan, en consolidant leurs liens, sont en passe de parachever son encerclement.

Copyright © 2013 Global Research