

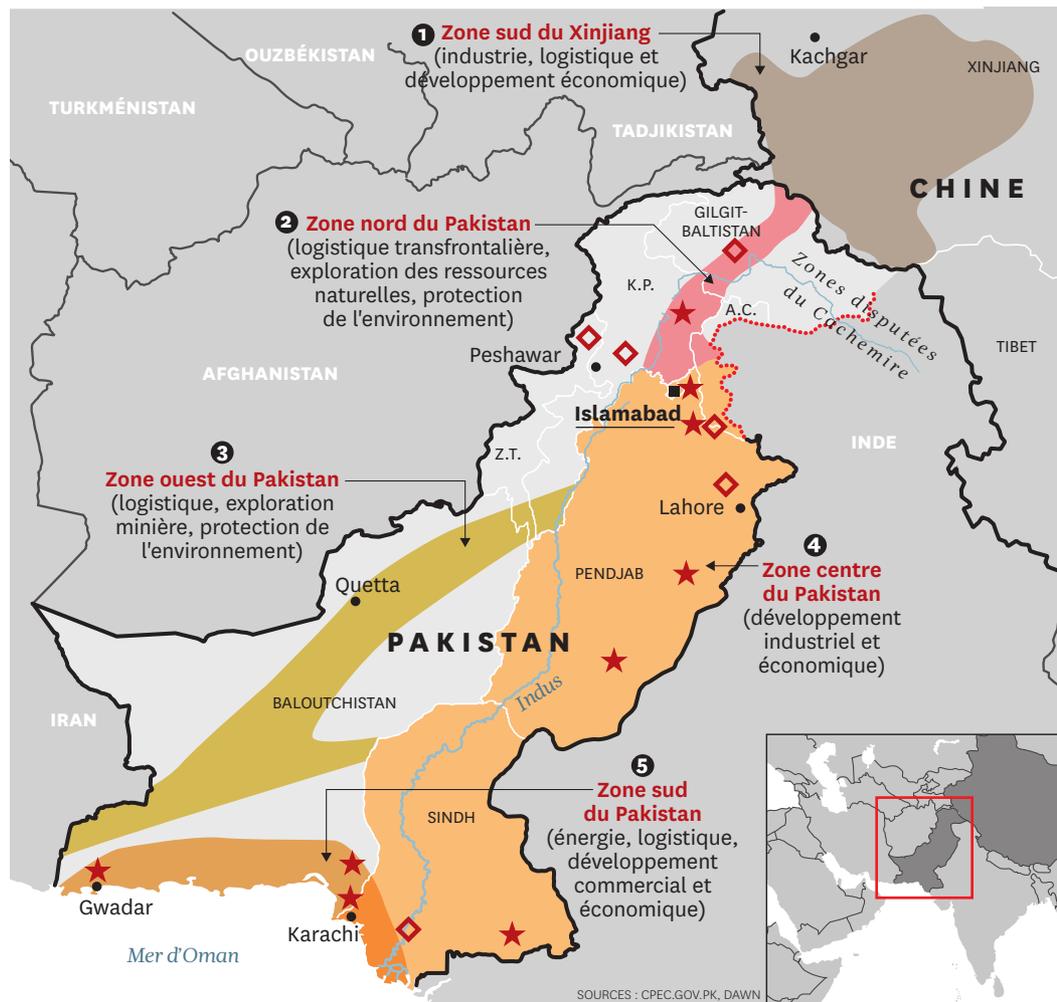


asie

# Pakistan. Gwadar, un port stratégique pour Pékin

En dépit de promesses grandiloquentes, les retombées du corridor économique sino-pakistanaïse se font attendre pour les pêcheurs de ce port géré par une société d'État chinoise en mer d'Oman.

## Le corridor économique Chine-Pakistan (CPEC)



✘ Les 5 régions qui bénéficieront de ce programme de développement sino-pakistanaïse (domaines d'activité)

◇ Création de zones économiques spéciales    ★ Projets énergétiques prioritaires

Abréviations : A.C. Azad Cachemire, K.P. Khyber Pakhtunkhwa, Z.T. Zones tribales

### — Chinadialogue

(extraits) Londres, Pékin, San Francisco

Un chien errant fait un somme sous un bateau rouge, près d'un salon de thé fait de bric et de broc, sur le quai de Sur Bandar, où quelques dizaines de petites embarcations se dandinent sur la mer d'Oman. Des pêcheurs sont rassemblés et taillent

une bavette devant quelques tasses d'une décoction de thé forte et sucrée. Je demande à quelques-uns d'entre eux s'ils ont déjà entendu parler de ce corridor économique sino-pakistanaïse (CPEC) dont on vante tant les bienfaits, mais ils secouent la tête.

Le front de mer est calme, comparé à celui de Gwadar, à une vingtaine de kilomètres de là, où un port chinois en eau profonde est en

cours de construction, promettant de métamorphoser la ville alanguie en une plaque tournante du commerce mondial.

Le CPEC est un corridor de 3 000 kilomètres de long qui s'étire de Kachgar, dans l'ouest de la Chine [au Xinjiang], à Gwadar, au Pakistan, sur la mer d'Oman. Il se fraie un chemin à travers l'Himalaya, des territoires contestés [le Cachemire disputé par l'Inde],

des plaines et des déserts, jusqu'à atteindre l'ancien port de pêche de Gwadar [à l'extrême sud du Pakistan]. Des projets d'infrastructure titanesques sont prévus, financés par la Chine, dont de nouveaux axes routiers et ferroviaires, ainsi que des centrales électriques. D'un budget initial de 40 milliards d'euros, le corridor est aujourd'hui chiffré à 53 milliards [voir encadré].

Le CPEC s'inscrit dans le cadre de l'initiative Obor ("One belt, one road", ou "nouvelles routes de la soie") lancée par la Chine dans la région, un projet diplomatique et commercial de grande envergure qui prévoit de nouvelles voies terrestres et maritimes reliant la Chine au reste de l'Asie et à l'Europe.

Si le port en chantier à Gwadar appartient à l'Autorité portuaire de Gwadar, une entité publique pakistanaïse, il est géré par la société d'État chinoise China Overseas Port Holding Company (COPHC), dont le contrat court sur quarante ans.

Pour la Chine, Gwadar est située à un emplacement stratégique, à proximité du golfe Arabo-Persique et du détroit d'Ormuz, qui voit passer près de 40% du pétrole mondial. Gwadar est une porte d'entrée vers le Moyen-Orient et ses gisements pétroliers, mais aussi vers l'Asie centrale et méridionale.

Au Pakistan, il ne se passe pas une journée sans qu'un représentant de la Ligue musulmane du Pakistan, au pouvoir, ne fasse référence au CPEC ou à la prospérité qu'il ne manquera pas d'apporter à l'ensemble du Pakistan, et plus particulièrement à Gwadar. En revanche, les voix discordantes des pêcheurs de Gwadar – qui représentent 80% des 185 000 habitants du district – ont été largement passées sous silence.

Un article publié récemment dans [le quotidien pakistanaïse de langue anglaise] Dawn, semble confirmer que les riverains ne sont pas associés au chantier. Les pêcheurs de Gwadar redoutent d'être obligés de s'installer à Sur Bandar. "On ne partira pas, tranche Dad Karim. D'ici, on peut pêcher toute l'année. À Sur, il y a trois mois – juin, juillet, août – où les pêcheurs ne peuvent pas sortir en mer à cause de la houle." Gwadar, explique-t-il, est protégé naturellement par une péninsule en forme de T, qui dessine deux baies presque parfaitement semi-circulaires de part et d'autre. "Il nous faudra deux heures de bateau pour aller à Sur", s'inquiète Naseem Gajar, un autre pêcheur.

À Gwadar, on a entendu force promesses ces douze dernières années. En visite dans la ville en début d'année, le Premier ministre pakistanaïse Nawaz Sharif [qui a depuis été destitué] a annoncé que 1 100 kilomètres de routes y seraient construits. "Les routes, c'est la clé du succès : des écoles voient le jour, des universités, des hôpitaux... des usines s'installent, et avec elles le progrès et la prospérité", a-t-il proclamé. La ville, située dans l'une des provinces les plus pauvres du Pakistan, le Baloutchistan, n'est même pas capable d'offrir certains services de base. Un journaliste local, Behram Baloch, pointe une offre de soins rudimentaire, voire quasi inexistante pour les femmes. En cas de complications à l'accouchement, elles doivent aller à Turbat ou même à Karachi, à près de 500 kilomètres de là.

**Formation.** La société chinoise [qui gère le port] affirme que les revenus des pêcheurs ne seront pas impactés et qu'il y aura du travail pour tout le monde une fois les installations portuaires terminées. "Ils seront tous reconvertis dans des activités en lien avec leur métier, que ce soit la transformation du poisson ou la valorisation", rassure Dadullah Yousaf, directeur adjoint de la planification et du développement à la COPHC. Ajoutant : "Pour ceux qui veulent continuer de pêcher, nous fournirons la technologie, les filets, les bateaux et les moteurs nécessaires pour qu'ils puissent continuer à sortir en mer."

Dadullah Yousaf explique que d'ici vingt ans Gwadar pourrait compter jusqu'à 2 millions d'habitants originaires des environs et d'autres régions du Pakistan, ainsi que plusieurs milliers d'ouvriers chinois. "Ils achèteront du poisson aux pêcheurs, de sorte que ceux-ci seront gagnants financièrement."

Mais les pêcheurs ne sont pas rassurés. Malgré la création d'emplois qualifiés à Gwadar, ils redoutent d'être laissés sur le bord de la route.

M. Firaq, un enseignant et poète de la région, ne partage pas ce pessimisme. À ses yeux, il faut donner de nouveaux moyens de subsistance aux habitants et leur proposer des formations qualifiantes au cas où leurs emplois disparaîtraient. "On est déjà en retard. En fait, il aurait fallu en faire une priorité avant même le lancement de la construction du port en 2000", pointe-t-il.

Les autorités du port ont quand même prévu la création d'un

↓ Dessin de Simon Pemberton,  
Heart Agency.



institut de formation professionnelle à Gwadar. “D’ici deux mois, on démarrera les formations sur le bobinage moteur, l’entretien des grues et des chariots élévateurs, la soudure et le mandarin”, détaille-t-il.

Même formés, les habitants risquent d’avoir du mal à conserver le même niveau de revenus. En une semaine, un pêcheur peut gagner entre 20 000 et 50 000 roupies pakistanaises [soit entre 160 et 400 euros]. Or le salaire d’un ouvrier non qualifié au port n’excède pas 20 000 roupies [160 euros] par mois, et celui d’un ouvrier qualifié oscille entre 28 000 et 50 000 roupies [entre 230 et 400 euros].

Pour les quelque 800 ouvriers chinois et pakistanais présents sur place, le port et la zone franche sont des lieux coupés du monde.

## Faire de Gwadar une ville de loin supérieure à Dubaï et Shenzhen.

Le périmètre est bouclé par 300 soldats de la marine pakistanaise cantonnés à l’intérieur du port, explique Dadullah Yousaf.

Durant sa première phase, le port a été construit conjointement par le Pakistan et la Chine pour un coût de 17 milliards de roupies [140 millions d’euros]. Il a été inauguré en mars 2007. Sa gestion a d’abord

été confiée à l’Autorité portuaire de Singapour (PSA). Mais celle-ci n’a pas été capable de développer les activités portuaires, et les droits de la concession ont été transférés à la COPHC en 2013 [année du lancement du projet des nouvelles route de la soie par le président chinois Xi Jinping].

Le port peut accueillir simultanément deux ou trois navires d’une capacité de 50 000 tonnes. À l’horizon 2045, il pourra en accueillir 150, et jusqu’à 400 millions de tonnes de fret, grâce à la présence de nombreux services logistiques, de gigantesques installations de stockage et d’une zone franche industrielle de 9 kilomètres carrés baptisée GPFZ [zone franche du port de Gwadar]. La première phase de la GPFZ sera terminée début 2018, elle sera complètement opérationnelle d’ici sept ou huit ans et abritera plus de 400 entreprises et joint-ventures sino-pakistanaises.

Bien que le port soit entouré par la haute mer, l’eau est une ressource précieuse à Gwadar – une ville désertique qui souffre de pénurie chronique d’eau potable et d’interminables coupures de courant.

Or les besoins en eau et en électricité vont augmenter une fois que l’activité du port aura décollé et que la zone franche sera terminée. Pour y répondre, l’État a prévu de construire deux centrales

à charbon de 150 mégawatts chacune à Karwat, à une quarantaine de kilomètres de Gwadar, pour un coût de 55 milliards de roupies [450 millions d’euros]. L’État planche aussi sur un programme visant à régler, à l’horizon 2050, l’ensemble des problèmes d’eau (fourniture et épuration) de Gwadar, pour un coût prévisionnel de 110 millions d’euros.

**Page blanche.** En attendant, le barrage voisin d’Ankara Kaur ne suffit pas à répondre aux besoins en eau potable. La ville a besoin de 17 000 mètres cubes d’eau par jour et devrait en consommer 45 000 à l’horizon 2020. De nouveaux projets de barrages sont dans les cartons et une nouvelle usine de désalinisation devrait permettre d’assurer l’approvisionnement. Sur le terrain, l’État se voit régulièrement obligé de prendre des mesures d’urgence pour approvisionner les habitants et d’envoyer des camion-citernes chercher de l’eau dans les barrages de Mirani et de Balar.

Cadre à la COPHC, Victor Jia n’a pas une minute à lui. “Honnêtement, je ne peux pas vous dire à quoi ressemble la vie à Gwadar ; je ne sors pas.” Pourtant, Victor s’est trouvé un nouveau passe-temps – la pêche. Quand il sort de la ville, ce n’est jamais seul, et toujours sous la garde d’agents de sécurité. Les

autochtones veulent tous le prendre en photo. Plus de 300 Chinois vivent sur place : ouvriers non qualifiés, cadres supérieurs ou ingénieurs. Pour des raisons de sécurité, tous vivent dans un même quartier sorti de terre en deux mois. Ils sont loin de chez eux et l’endroit peut paraître spartiate, mais ils ont quand même un gymnase, une salle de jeux pour jouer au tennis de table ou au billard, une salle de karaoké et même un mini-terrain de foot en matériau synthétique. Tous les six mois, ils ont droit à trois semaines de congé pour rentrer en Chine.

Pour Zhang Baozhong, le directeur de la COPHC, le défi est de transformer Gwadar pour que, dans vingt ans, la ville ne ressemble non pas à Dubaï ni même à Shenzhen, mais pour qu’elle leur soit de loin supérieure. Vêtu d’un *salwar kameez* [tunique traditionnelle] d’un blanc immaculé, les cheveux soigneusement peignés, un chaleureux sourire aux lèvres, il confie qu’il voit Gwadar comme une “page blanche”. Une fois que les Chinois seront rentrés chez eux, ils laisseront derrière eux “des habitants plus heureux, plus prospères”. “On verra alors que le jeu en valait la chandelle”, conclut-il, avant de prendre congé pour aller faire une présentation devant l’ambassadeur de Chine.

— Zofeen T. Ebrahim  
Publié le 16 juin

## 100 milliards de dollars de dette

●●● “Au départ, il était seulement question de routes et d’énergie, pour un investissement de 40 milliards d’euros”, rappelle l’hebdomadaire **India Today** dans un dossier spécial publié le 20 juillet. Or aujourd’hui, le corridor économique Chine-Pakistan (CPEC) de 3 000 km visant à donner à Pékin un accès au golfe Persique évoque “une prise de contrôle de tous les secteurs de l’économie pakistanaise, y compris l’agriculture”, avec notamment des voies ferrées, des oléoducs...

En réalité, souligne l’économiste S. Akbar Zaidi, professeur à Columbia, la Chine prête de l’argent au Pakistan qui va devoir rembourser, “à partir de 2020, entre 3 et 3,5 milliards de dollars par an durant trente ans” [soit entre 77 et 90 milliards d’euros au total]. Fin juin, le quotidien pakistanais **Dawn** avait révélé l’ampleur du CPEC, en publiant un rapport gardé jusqu’alors secret par les autorités : “La portée de ce projet n’a pas de précédent dans l’histoire du Pakistan, jamais le marché intérieur n’a été autant ouvert à des entreprises étrangères”, avec, de surcroît, un système de fibre optique destiné à surveiller les villes de Peshawar, Islamabad, Lahore et Karachi.

Chaque semaine, jusqu’au 7 septembre, retrouvez notre série d’été sur l’influence chinoise dans le monde.

La semaine prochaine, cinquième épisode :

La Chinafrique vue de Namibie.

