

Extrait du El Correo

<http://elcorreo.eu.org/La-Russie-en-Afrique-Connecter-les-continents-avec-le-soft-power>

La Russie en Afrique : Connecter les continents avec le soft power

- Empire et Résistance - Afrique et Monde Arabo-Musulman -

Date de mise en ligne : lundi 15 août 2022

Description :

La Russie en Afrique : Connecter les continents avec le soft power. Le développement des infrastructures en Afrique sous l'impulsion de la Russie et de la Chine doit être considéré comme faisant partie d'un projet plus vaste d'intégration afro-asiatique (...)

Copyright © El Correo - Tous droits réservés

Le développement des infrastructures en Afrique sous l'impulsion de la Russie et de la Chine doit être considéré comme faisant partie d'un projet plus vaste d'intégration afro-asiatique.

L'affirmation occidentale maintes fois répétée de l'isolement de la Russie en tant qu'État paria commence à s'épuiser.

Alors que la communauté transatlantique suit loyalement la directive de couper les liens avec la Russie - malgré le contrecoup économique sur leurs propres citoyens - d'autres nations, dont la plupart des pays d'Asie et d'Afrique, ne paraissent pas prendre cet appel très au sérieux.

Le 19 juillet, le président russe Vladimir Poutine a mené une réunion trilatérale fructueuse avec ses homologues iranien et turc à Téhéran, qui a démontré un certain degré de cohérence dans les programmes de politique étrangère des trois puissances stratégiques (dont un membre de l'OTAN relativement rebelle).

Poutine a fait suivre cette réunion tripartite d'un important appel téléphonique deux jours plus tard avec le prince héritier d'Arabie Saoudite, quelques jours seulement après que Biden ait mis fin à sa mission infructueuse dans le royaume.

Peu après, le ministre russe des Affaires Etrangères, Sergei Lavrov, a entamé une tournée diplomatique de quatre jours dans les pays africains, en commençant par l'Égypte le 24 juillet, suivie de visites en République démocratique du Congo, en Ouganda et en Éthiopie. Ces voyages ont préparé le terrain pour [le deuxième sommet russo-africain](#) qui se tiendra plus tard cette année à Addis-Abeba.

En plus de rassurer les partenaires africains sur les livraisons garanties de blé russe et ukrainien et d'autres marchandises dont le continent a désespérément besoin, la tournée de M. Lavrov a permis de définir une vaste stratégie de développement de l'Afrique et de l'Asie du Sud-Ouest qui verra la création de vastes zones de libre-échange pour faciliter l'extension de la [Nouvelle route de la soie et des couloirs de transport nord-sud](#), financés par l'ordre occidental en faillite. Il convient de noter que [40 des 55 États africains](#) (y compris l'Union africaine) ont signé des protocoles d'accord avec l'initiative chinoise « *Belt and Road* » (BRI), rejoignant ainsi [20 États Arabes](#).

Lavrov et la Ligue Arabe

Au cours de la première phase de son voyage, M. Lavrov a été chaleureusement accueilli par les représentants permanents de 23 nations au siège de la Ligue arabe au Caire, où un large éventail de questions portant sur l'alimentation, l'économie, la diplomatie et la sécurité ont été abordées. Lors de son discours devant la Ligue arabe, qui peut être écouté ici dans son intégralité, M. Lavrov a déclaré :

« Nous sommes au début d'une nouvelle ère, qui serait un mouvement vers un véritable multilatéralisme, et non vers le multilatéralisme que l'Occident tente d'imposer sur la base du rôle exceptionnel de la civilisation occidentale dans le monde moderne. Le monde est bien plus riche que la seule civilisation occidentale. Qui, sinon un grand nombre d'entre vous représentant les civilisations anciennes, devrait le savoir ? Et je pense que le mouvement est inarrêtable. Essayer de le mettre en pause, c'est aller à l'encontre du processus objectif de l'histoire. Cela ne ferait

que retarder pour un certain temps la formation éventuelle du véritable monde démocratique multipolaire. »

Zones économiques spéciales et nouvelles zones de libre-échange

L'Égypte est considérée par la Russie comme une passerelle vers l'Afrique reliant les mondes ouest-asiatique, africain et européen. Ces dernières années, Moscou a travaillé sans relâche pour assurer une relation stratégique avec Le Caire sur une multitude de niveaux, qui joueront un rôle de plus en plus important dans la bataille à venir.

L'Égypte a notamment signé un certain nombre d'accords avec la Russie en vue de la création de zones économiques spéciales (ZES), dont la plus importante se trouve à Port Saïd, où des pièces automobiles seront produites dans une zone de 7,23 kilomètres carrés située à l'extrémité du canal de Suez. Ces ZES (que la Russie a également créées au Mozambique et en Namibie) présentent plusieurs avantages stratégiques et économiques.

Tout d'abord, elles permettent de contourner les sanctions européennes, qui empêchent les entreprises automobiles européennes de fournir la Russie, en envoyant les véhicules dans les ZES africaines où ils sont assemblés et envoyés sous forme de produits finis en Russie.

Deuxièmement, ils incitent à réduire les coûts de la main-d'oeuvre. Et enfin, ils facilitent une stimulation plus large de l'essor industriel africain, longtemps handicapé par les financiers occidentaux qui préfèrent garder l'Afrique pauvre, en guerre, et donc plus facilement exploitable.

La dé-dollarisation de l'Afrique

Un élément majeur de cette stratégie est la mise en oeuvre réussie de l'accord de libre-échange *African Continental Free Trade Area* (AfCFTA), qui est entré en vigueur en janvier 2021. Jusqu'à récemment, l'absence de normes économiques, combinée au manque d'infrastructures viables, a maintenu l'Afrique en guerre contre elle-même.

Tout cela a changé avec l'AfCFTA, qui a éliminé 95 % des droits de douane sur le commerce interafricain. En outre, un passeport unifié pour les voyages entre les nations africaines a également été établi dans le cadre de l'Agenda 2063 pour le développement de l'Afrique.

Dans le prolongement des systèmes de paiement alt-SWIFT mis en place par la Russie et la Chine, il convient de noter qu'à compter du 13 janvier 2022, un système [panafricain de paiement et de règlement](#) a été créé pour permettre aux nations africaines de régler leurs balances commerciales en monnaie locale plutôt qu'en dollars US.

Pour en revenir à l'Égypte, la ZES parrainée par la [Russie et la Chine](#) à Port Saïd deviendra le point le plus concentré d'approvisionnement unifié pour les marchandises produites dans toute l'Afrique et destinées à l'exportation vers la Russie - ainsi que pour les marchandises russes (notamment le blé) vers l'Afrique.

L'Égypte en est aux dernières étapes de la négociation d'un accord de libre-échange entre [l'Union Economique Egyptienne et l'Eurasie](#) (dont l'élaboration a duré sept ans). Elle a également fait part de son intention de rejoindre les BRICS (avec [l'Arabie Saoudite et la Turquie](#)) le 14 juin dernier. En 2021, l'Égypte est devenue un membre à part entière de la *Banque de développement des BRICS*.

Du point de vue du développement économique physique, Moscou a fait savoir à toutes les nations africaines que l'accès à l'énergie nucléaire avancée produite par *Rosatom* (le géant nucléaire d'État russe) sera une priorité absolue. Cela est d'autant plus important que les puissances occidentales ont essentiellement interdit la technologie nucléaire à l'Afrique « noire » pendant des générations dans le cadre d'une politique d'apartheid technologique.

Une renaissance ferroviaire africaine progresse

En ce qui concerne les transports et la connectivité, l'Égypte a entamé la construction d'une ligne ferroviaire à grande vitesse de [1 000 km reliant la Méditerranée et la mer Rouge](#). Cette ligne part d'Ain Sokhna, sur le golfe de Suez, à l'est, traverse la nouvelle capitale administrative (construite avec l'aide de la Chine, à 45 km à l'est du Caire) et aboutit au port d'El Alamin, sur la Méditerranée.

D'autres étapes de ce développement verront le principal port de la mer Rouge connecté à Alexandrie et au port de Matrouh Gargoub, suivi par une connexion entre les villes de Hurghada et Safaga avec Qena et Luxor. La dernière phase verra la connexion de la ville de Six Octobre avec Louxor et Assouan.

Bien qu'il s'agisse de l'un des rares projets ferroviaires au monde à ne pas être directement financé par la Chine, la Russie fournit les wagons tandis que **les compagnies ferroviaires allemandes** et égyptiennes construisent les lignes. Une fois achevé, ce système réduira de moitié le temps de trajet et diminuera d'au moins 15 % le trafic de marchandises congestionné du canal de Suez.

Un accord portant sur la construction du chemin de fer égypto-soudanais de [570 km](#), longtemps attendu, proposé pour la première fois en 2010, a finalement été signé en avril 2021 et sera construit par des entreprises égyptiennes et koweïtiennes.

Cette ligne ferroviaire reliera Assouan, en Égypte, à Wadi Halfa, au Soudan, et permettra le transport de passagers et de marchandises, ce qui stimulera la croissance industrielle des deux pays. Bien que les plans de construction d'un chemin de fer égypto-soudanais beaucoup plus étendu de 6000 km [6 000 km](#) étaient à l'ordre du jour en 2019, le coup d'État qui a renversé l'ancien président Omar el-Béchir a gelé cette initiative. Il n'y a aucune raison pour que ce programme plus audacieux ne puisse pas être relancé si des mécanismes de financement sur le modèle chinois étaient adoptés par l'Union africaine dans la période à venir.

Malgré les tensions provoquées par le barrage éthiopien de la [Grande Renaissance \(GERD\)](#), dont les gouvernements soudanais et égyptien craignent irrationnellement qu'il réduise leur disponibilité en eau, la coopération pour l'intégration de l'Afrique de l'Est progresse rapidement.

Le fer de lance de cette dynamique positive de coopération entre l'Éthiopie et ses voisins du nord est une nouvelle voie ferrée à écartement standard de 1 522 km reliant Addis-Abeba, Khartoum et le port du Soudan sur la mer Rouge.

Depuis le coup d'État, le Soudan a vu la mise en oeuvre d'un programme ferroviaire de [640 millions](#), dont la majorité du financement provient de la société chinoise *State Construction Engineering*, de la *Banque Africaine de Développement* et de plusieurs entreprises du golfe Persique. Cette initiative permettra non seulement de réhabiliter le réseau ferroviaire soudanais de 4725 km (dont la moitié est tombée en désuétude totale), mais aussi de relier le port du Soudan au Darfour et, de là, au Tchad à l'ouest.

Le cas de l'Éthiopie

Après le Soudan, l'Éthiopie a été la plus active (et la plus souveraine) de toutes les nations bordant la mer Rouge.

Après avoir vaillamment survécu à une révolution de couleur menée par la [CIA via les proxies terroristes du Tigré dans le nord](#), et après avoir conclu un important accord de paix avec l'Érythrée voisine, l'Éthiopie a fait preuve de la plus grande capacité d'autodétermination de tous les États africains ces dernières années.

L'Éthiopie a non seulement réussi à atteindre les étapes finales d'un *Grand barrage de la Renaissance* (GERD) de 6 200 MW autofinancé, mais a également signé des accords de coopération militaire et économique avec la Chine, qui est le principal investisseur dans le chemin de fer à écartement standard Addis-Abeba-Djibouti de 480 km achevé en 2017 [voir carte].



Lignes ferroviaires sur le continent africain

La Russie a joué un rôle déterminant dans la résolution du conflit du GERD entre l'Égypte, le Soudan et l'Éthiopie et, le 12 juillet 2021, un accord a été finalisé garantissant la technologie et la formation russes à l'armée éthiopienne.

En janvier 2022, le ministre chinois des affaires étrangères, Wang Yi, a annoncé le soutien de [Pékin](#) à une extension massive de la voie ferrée kenyane Mombasa-Nairobi, longue de 578 km, vers l'Ouganda, le Sud-Soudan et la RD Congo. Dans le cadre de ce projet, dont le coût est estimé à 5,2 milliards de dollars, le rail sera relié à la ligne d'Addis-Abeba et, de là, à Djibouti et à l'Érythrée.

De nombreux groupes similaires de corridors ferroviaires et énergétiques sont en cours de construction en Afrique et de nombreux critiques traitent encore à tort ces groupes d'intégration régionale comme s'il s'agissait simplement de projets fragmentaires déconnectés de toute vision cohérente plus large.

Pourtant, cette erreur de vision est aussi stupide qu'erronée.

Bien que la Russie, la Chine et les États partenaires des mondes arabe et africain doivent garder leurs cartes sous le coude, sachant qu'en exposant ouvertement leurs objectifs, ils risquent davantage d'être sabotés par l'Occident, une vision stratégique claire de l'intégration profonde de l'Afrique dans la Nouvelle route de la soie, en pleine évolution, devient visible lorsqu'elle est abordée du haut vers le bas. L'un des programmes les plus inspirants réunissant ces milliers de projets est le chemin de fer transafricain, souvent négligé.

Une intégration continentale complète

En [Décembre 2018](#), la Commission intergouvernementale Russie-Soudan a convenu de la participation de la Russie à la construction du chemin de fer transafricain s'étendant sur 8600 km entre Dakar, Port-Soudan et Djibouti. Une fois achevée, cette ligne traversera directement dix nations africaines, dont la plupart sont enclavées (Sénégal, Mali, Niger Tchad, Burkina Faso, Nigeria, Cameroun, Soudan, Éthiopie et Djibouti). La Chine a déjà entamé la première phase du programme, d'un montant de 2,2 milliards de dollars, avec la modernisation de 1228 km de voies ferrées reliant Dakar au Sénégal à Bamako au Mali.

Le chemin de fer transafricain constituera l'épine dorsale du réseau ferroviaire intégré à grande vitesse africain ([African Integrated High Speed Railway Network \(AIHSRN - RIFV\)](#)), beaucoup plus vaste, décrit pour la première fois dans le programme de développement de l'Union Africaine pour 2063 (2014).

Dans le cadre de ce programme de connectivité continentale totale, neuf liaisons ferroviaires (certaines à grande vitesse et d'autres à écartement normal) uniront chaque nation dans un mode de transport cohérent et efficace, tout en stimulant la croissance de nouvelles industries, de fournisseurs de pièces, de secteurs manufacturiers et d'académies de formation.

Des centaines de ponts, de tunnels, de ports et de nouvelles routes seraient également construits, notamment le [système de routes transafricaines](#) de 56 600 km, qui a déjà vu des dizaines de milliers de kilomètres de routes pavées et d'autoroutes là où il n'y avait que des chemins de terre ou des étendues sauvages il n'y a pas si longtemps.

La Chine a déjà signé un accord pour réhabiliter toutes les anciennes voies ferrées coloniales entre Dakar et Djibouti, dont la plupart sont tombées en ruine.

Connectivité entre l'Asie occidentale et l'Afrique orientale

Dans le cadre de cette vision élargie, il n'est pas exagéré d'envisager l'extension d'un chemin de fer transafricain à travers les 29 km du détroit de Bab el-Mandeb sur la mer Rouge, qui voit actuellement transiter 30 % de l'ensemble du fret maritime mondial.

Une autoroute ferroviaire reliant Djibouti au Yémen serait un incroyable moteur de renaissance économique et de coexistence pacifique pour les mondes africain et arabe.



Lignes ferroviaires dans la péninsule arabique Lignes ferroviaires dans la péninsule arabique

Réexamen du projet de pont sur la Corne de l'Afrique

Il y a plus de 14 ans, des études pour ce projet ont été menées par *Al Nour Investment Holdings* et le projet a été approuvé par les gouvernements de Djibouti, d'Arabie saoudite et du Yémen. Le président djiboutien Ismael Omar Guelleh a accordé 500 kilomètres carrés de terrain pour la construction d'une ville moderne appelée « Al Nour » dont la ville jumelle (également appelée Al Nour) serait construite au Yémen, à l'autre extrémité du pont.

Selon la [conception initiale de 2010](#), le projet devait comporter une chaussée à six voies, avec quatre voies ferrées légères, un gazoduc et un pipeline d'eau douce. Ces lignes devaient traverser un pont suspendu de 5 km, ce qui en ferait le plus long du monde, pour un coût de 20 milliards de dollars pour la première phase de construction, et de 200 milliards de dollars une fois l'ensemble du projet achevé en... 2020. Plus de 50 000 voitures et 100 000 passagers ferroviaires devaient emprunter cette route chaque jour et, en 2025, la ville d'Al Nour au Yémen devait accueillir 4,5 millions de citoyens, tandis que celle de Djibouti en accueillerait 2,5 millions.

Malheureusement, les soulèvements arabes ont fait dérailler le projet et, après le déclenchement de la guerre avec le Yémen en 2015, ce mégaprojet est tombé à l'eau.

Au moment de la création du « pont de la Corne de l'Afrique », l'initiative « *Belt and Road* » n'avait pas encore quatre ans d'existence et la Russie n'était pas encore assez forte pour jouer un rôle significatif dans l'obstruction du programme anglo-usaméricain de *changement de régime* qui a enflammé le monde arabe et l'Afrique pendant des décennies.

Aujourd'hui cependant, la BRI et l'intégration plus large de l'Iran dans l'Alliance multipolaire ont radicalement changé les règles du jeu et un renouvellement de ce programme avec la participation iranienne serait un développement bienvenu. Sans un réel développement économique de cette nature, il était impossible que les blessures causées par des années de mauvais sang et de mort entre le Yémen et ses voisins du Golfe soient guéries.

Chemin de fer à grande vitesse golfe Persique-mer Rouge

Les récentes percées réalisées sur la route sud de l'initiative « la Ceinture et la Route » ont également donné un nouvel élan à la ligne [ferroviaire à grande vitesse du Golfe Persique-Mer Rouge](#), proposée pour la première fois en 2009. À partir de 2021, les six membres du Conseil de coopération du Golfe ont convenu d'activer ce mégaprojet de 2 100 km à travers le désert d'Arabie pour un coût de 200 milliards de dollars, qui pourrait facilement s'étendre au Yémen et, de là, à l'Afrique du Sud et à l'Égypte du Nord, où un accord pour la construction d'un pont reliant le Royaume saoudien à l'Égypte dans la mer Rouge a été signé en 2016, bien que des facteurs internationaux l'aient bloqué jusqu'à présent.

Aujourd'hui, une nouvelle ère de couloirs de développement a vu le jour sous l'impulsion du partenariat eurasiatique en pleine croissance, qui a non seulement commencé à mettre en ligne un nouveau système financier viable, mais a également présenté à l'ensemble de l'Humanité une vision entièrement fondée sur l'intérêt mutuel de toutes les cultures, religions et nations dans le cadre d'un engagement pour un développement total.

Les ennemis historiques de l'Iran parmi les États arabes reconnaissent de plus en plus que le meilleur moyen de préserver leurs intérêts personnels est de rompre avec leur rôle d'États fantoches de l'Occident. Des États comme les Émirats arabes unis, l'Arabie saoudite, Oman et le Qatar ont commencé à [rétablir les liens avec l'Iran](#) et d'autres partenaires arabes, ce qui est une très bonne chose pour l'intégration eurasiatique et la paix mondiale en général.

Matthew Ehret* pour [The Cradle](#)

Original : « [Russia in Africa : Connecting continents with soft power](#) » August 01 2022

Crédit photo : The Cradle

Lire aussi :

[INDE-RUSSIE-IRAN : LES NOUVELLES VOIES DE TRANSPORT DE L'EURASIE](#)
[LA FIN DE »TAKUBA « - UN ECHEC POUR LA FRANCE](#)

[The Cradle](#), 1er août 2022

Matthew Ehret* est journaliste, *Senior Fellow* à l'Université Etasunienne de Moscou, et expert BRI pour [Tactical Talk](#). Il est un auteur régulier sur plusieurs sites Web politiques/culturels, notamment [Los Angeles Review of Books](#), [China Channel](#), [Strategic Culture](#), et [Oriental Review](#). Il est également l'auteur de trois livres de la série *The Untold History of Canada*.

Traduction de l'anglais : [Arrêt sur info](#)