



HAL
open science

Routes de la soie et stratégie régionale de la Chine en Asie centrale

Marie Hiliquin

► **To cite this version:**

Marie Hiliquin. Routes de la soie et stratégie régionale de la Chine en Asie centrale. Géographie. Université de Lille, 2023. Français. NNT : 2023ULILA026 . tel-04558590

HAL Id: tel-04558590

<https://theses.hal.science/tel-04558590>

Submitted on 25 Apr 2024

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Université de Lille

École Doctorale SESAM (ED n°73)

Laboratoire Territoires Villes Environnement & Société (ULR 4477)

Thèse pour l'obtention du grade de docteur en Géographie

Thèse préparée et soutenue publiquement le 7 décembre 2023 par

Marie HILQUIN

Routes de la soie et stratégie régionale de la Chine en Asie centrale

Thèse dirigée par François-Olivier SEYS et Thomas PERRIN

Composition du jury

François-Olivier SEYS	Professeur des Universités, Université de Lille, Directeur
Thomas PERRIN	Maître de conférences, HDR, École Nationale supérieure d'architecture de Montpellier, Directeur
Lydia COUDROY DE LILLE	Professeure des Universités, Université Lumière Lyon 2, Rapporteuse
Adrien FAUVE	Directeur de recherche, Institut français d'études sur l'Asie centrale, Rapporteur
Ikboljon QORABOYEV	Professeur des universités, Université d'État du Kazakhstan Narikbayev, Astana, Examineur
Divya LEDUCQ	Professeure des Universités, Université de Lille, Examinatrice
Nathalie FAU	Professeure des Universités, Université Paris Cité, Examinatrice

À Maël, qui m'inspire tous les jours,

Résumé

Lancé en 2013 par le Président Xi Jinping à Astana, le projet des routes de la soie a pour objectif de développer un réseau de transports et d'infrastructures à travers le monde. L'initiative se découpe en deux axes : les routes maritimes et les routes terrestres. Le choix d'annoncer le projet à Astana, capitale du Kazakhstan, n'est pas anodin. L'Asie centrale joue un rôle primordial pour développer un corridor permettant de relier la Chine à l'Europe. Le Kazakhstan et la province du Xinjiang, à l'ouest de la Chine, occupent alors un rôle géostratégique essentiel à la réussite du projet.

Cette thèse a pour objectif de questionner le fonctionnement de la Belt and Road Initiative (BRI). Elle interroge à la fois les objectifs du gouvernement chinois, les outils mis en place et les impacts territoriaux du projet. L'objectif final est de comprendre l'articulation multiscale territoriale des routes de la soie. Cette analyse nous permet notamment d'étudier la montée en puissance de la Chine et ses ambitions.

Cette thèse se structure en deux parties. Une première partie permet de définir le cadre conceptuel du projet, de définir notre méthodologie de recherche et d'analyser les routes de la soie sous le prisme de l'intégration régionale et des corridors de développement. Dans un second temps, l'étude des documents de planification à l'échelle du territoire chinois, de la province du Xinjiang et du Kazakhstan nous permet de comprendre l'insertion de la BRI sur ces territoires. L'étude du corridor Chine-Asie centrale, et plus particulièrement la frontière sino-kazakhstanaise nous permettra de mettre en lumière les dysfonctionnements et défis de ce projet. Grâce à ces analyses de données, nous questionnerons donc la viabilité des routes de la soie dans un contexte géopolitique particulièrement instable.

Abstract

Launched in 2013 by President Xi Jinping in Astana, the Silk Roads project aims to develop a network of transport and infrastructure around the world. The initiative is divided into two axes: maritime and land routes. The choice to announce the project in Astana, capital of Kazakhstan, is significant. Central Asia plays a key role in developing a corridor to link China and Europe. Kazakhstan and the province of Xinjiang, in western China, therefore play a key geostrategic role in the success of the project.

This thesis investigates the functioning of the Belt and Road Initiative (BRI). It questions the objectives of the Chinese government, the tools developed and deployed and the territorial impacts of the project. The final objective is to understand the multi-scalar territorial articulation of the Silk Roads. This analysis allows us to study the rise of China and its ambitions.

This thesis is structured in two parts. The first part defines the conceptual framework of the project, defines our research methodology and analyses the Silk Roads from the perspective of regional integration and development corridors. In the second part, the study of planning documents at the level of the Chinese territory, the province of Xinjiang and Kazakhstan underlines the insertion of the BRI on these territories. The study of the China-Central Asia corridor, and more particularly the Sino-Kazakh border, highlights the dysfunctions and challenges of this project. Thanks to these data analyses, we will question the viability of the Silk Roads in a particularly unstable geopolitical context.

Remerciements

Ces cinq dernières années de travail de recherche ont été impactées par une pandémie mondiale et des révolutions politiques, rien de moins. Ces événements ont régulièrement mis à l'épreuve ma patience et ma persévérance, et cette thèse n'aurait pas abouti sans le soutien de très nombreuses personnes.

Je tiens tout d'abord à adresser mes profonds remerciements à mes directeurs de thèse, François-Olivier Seys et Thomas Perrin pour leur soutien depuis ma première année de Master, leur disponibilité malgré les décalages horaires, leurs précieux conseils et toutes leurs relectures. Je tiens à remercier particulièrement François-Olivier Seys, pour sa confiance, pour m'avoir accompagné dans mes premiers pas en Asie centrale et pour m'avoir fait découvrir le monde universitaire. Merci pour ta bienveillance et ton soutien inconditionnel. Je tiens ensuite à remercier Thomas Perrin qui a su me prodiguer conseils scientifiques, lectures à foison et avec qui j'ai passé des heures au téléphone à parfaire chaque détail de mes réflexions.

Je tiens également à exprimer ma gratitude aux membres de mon jury de soutenance Lydia Coudroy de Lille, Nathalie Fau, Adrien Fauve, Divya Leducq et Ikboljon Qoraboyev, qui ont accepté de lire et d'évaluer ce travail de recherche.

Je tiens à remercier les institutions et les personnes qui y travaillent qui ont soutenu mon projet. J'ai eu la chance de travailler dans un laboratoire où mes collègues ont toujours fait preuve d'une grande bienveillance. Je tiens plus particulièrement à exprimer ma gratitude à Pauline Bosredon, Elodie Castex, Sylvie Delmer, Magalie Franchomme, Christophe Gibout qui m'ont accompagnée personnellement. Merci à toute l'équipe du laboratoire et plus particulièrement à Christine Vandebosch, sans qui je n'aurai probablement jamais pu accomplir la moitié des tâches administratives. Merci à ces professeurs qui m'accompagnent depuis des années, notamment Joëlle Alazard et Nadine Ouf. Merci à tous les doctorants que j'ai pu croiser ces dernières années et plus particulièrement à Jonathan, avec qui tout a

commencé et Julia, pour ses précieux conseils. Mais surtout merci à Nathan pour son soutien, son wokisme et son humour.

Je tiens à remercier toute l'équipe de l'Institut français d'études sur l'Asie centrale et son directeur, Adrien Fauve, qui m'ont offert une aide inestimable et m'ont ouvert les portes d'un grand réseau de recherche sur place. Je tiens aussi à remercier tous les chercheurs et acteurs du territoire centrasiatique pour leur confiance et le temps qu'ils m'ont accordés pour mes entretiens. Je remercie également l'Institut Sorbonne Kazakhstan pour m'avoir accueilli lors de mes premières mobilités au Kazakhstan et tout particulièrement Gilles Mametz. Durant mes séjours en Asie centrale, de nombreuses personnes m'ont offert l'hospitalité et je remercie chaleureusement mon ami Kaisar pour m'avoir invité chez lui et pour avoir été le premier à me faire découvrir le Kazakhstan.

Enfin, cette thèse n'aurait pas été aussi riche sans le soutien de Valentin Radet qui m'a apporté toute son aide et sa patience pour réaliser la cartographie de mes résultats.

Je tiens à remercier ma famille, mes parents tout d'abord, pour l'énergie qu'ils déploient en permanence pour comprendre où je suis et m'aider à fixer des étagères. Merci d'avoir écumé avec moi toutes les bourses aux livres de Normandie le dimanche matin. Mes grands-parents, pour avoir rempli ces étagères de livres. Mon oncle et ma tante pour les livres de recettes. Et enfin mon petit frère, qui fait en sorte que les étagères tiennent et sans qui rien ne fonctionnerait autour de moi. Il n'a pas dû être facile pour eux de me voir partir si souvent et si loin et je les remercie de leur patience.

Enfin, mes amies, pour leur écoute et leurs encouragements, Nathy, Eva, Lou, Margaux, Mathilde, Sarah, Victoria, qui sont là depuis le début. Merci à tous ceux qui m'ont prêté un bout de leur table de salon pour que je travaille entourée, Mika, Victor, Pierre et Célia. Merci à mes copains de prépa Adrien, Clémence, Noah, Valentin, à la bande de Wazemmes Cédric, Joff, Justine, Lulu, Simon, et tous les autres, vous avez rendu ces cinq dernières années mémorables. Mes pensées vont évidemment à Mirza, merci pour tout ce que tu nous as apporté.

Enfin à Tristan, qui répond à mes trop nombreuses questions à n'importe quelle heure du jour et de la nuit. Tu rends tout autour de toi d'une beauté infinie, merci pour ta tendresse.

SOMMAIRE

ROUTES DE LA SOIE ET STRATEGIE REGIONALE DE LA CHINE EN ASIE CENTRALE	2
RESUME	6
ABSTRACT	8
REMERCIEMENTS	10
SOMMAIRE	12
INTRODUCTION GENERALE	18
PARTIE 1 APPREHENDER UN PROJET GLOBAL : LES ROUTES DE LA SOIE VERS L'ASIE CENTRALE	28
CHAPITRE 1 QU'EST-CE QUE LA ROUTE DE LA SOIE ?	30
1. LE POSITIONNEMENT DE LA BELT AND ROAD INITIATIVE DANS LES GRANDS ENJEUX DE LA MONDIALISATION ET DU DEVELOPPEMENT DES INFRASTRUCTURES.....	30
1.1. <i>Le projet ambitieux des routes de la soie : origines et objectifs</i>	31
1.1.1. Les routes de la soie : de quoi parle-t-on ?.....	31
1.1.2. L'histoire controversée des routes de la soie	34
1.1.3. L'inévitable déséquilibre géospatial de la relation sino-centrasiatique.....	45
2. LA CREATION DE LA BELT AND ROAD INITIATIVE	49
2.1. <i>De nouveaux mécanismes de coopération</i>	49
2.1.1. Fonctionnement économique	49
2.1.2. Le piège de la dette	51
2.1.3. La stratégie des nouvelles routes de la soie	56
2.2. <i>Le chemin vers l'Europe</i>	56
2.2.1. Le développement des routes de la soie terrestre : la province du Xinjiang au cœur des enjeux de contrôle de territoire en Chine.....	59
2.2.2. Une coopération sino-centrasiatique avant tout sécuritaire.....	60
2.2.3. La question ethnique au Xinjiang.....	63
2.2.4. Sécuriser les approvisionnements de matière première	78
<i>Conclusion du chapitre 1</i>	92
CHAPITRE 2 METHODOLOGIE ET APPROCHES CROISEES.....	94
1. DEMARCHE SCIENTIFIQUE	95
1.1. <i>Ancrage disciplinaire</i>	95
1.2. <i>Une approche qualitative</i>	96
1.3. <i>Le « bricolage des données » : une technique constructive</i>	98
1.4. <i>Une recherche basée sur l'étude de cas</i>	99

1.5.	<i>Le choix des études de cas : le corridor centrasiatique, une illustration des ambiguïtés du projet des nouvelles routes de la soie</i>	105
2.	ENTRETIENS, OBSERVATIONS ET ANALYSES DE DOCUMENTS : SOURCES ET OUTILS DE L'ENQUETE DE TERRAIN	109
2.1.	<i>Vers une grille d'analyse</i>	109
2.2.	<i>Entretiens menés</i>	113
2.3.	<i>Production cartographique</i>	115
	<i>Conclusion du chapitre 2</i>	118
CHAPITRE 3 LES OPPORTUNITES DU SYSTEME MACRO-REGIONAL POUR LA BELT AND ROAD INITIATIVE		120
1.	REGIONALISME ET INTEGRATION REGIONALE : LE POSITIONNEMENT DES NOUVELLES ROUTES DE LA SOIE DANS UN MONDE DE REGIONS.....	120
1.1.	<i>Introduction, définition des termes</i>	121
1.2.	<i>Qu'est-ce que le régionalisme à l'échelle macro – régionale ?</i>	123
1.2.1.	L'ancien régionalisme	124
1.2.2.	Le nouveau régionalisme	125
1.3.	<i>L'intégration régionale : quels impacts en Asie centrale ?</i>	126
1.3.1.	L'intégration régionale.....	126
1.4.	<i>La création régionale centrasiatique, au sein de l'Eurasie</i>	128
1.4.1.	Qu'est-ce que l'Eurasie ?	128
1.5.	<i>Asie centrale et intégration régionale</i>	130
1.5.1.	Limites du modèle régional centrasiatique.....	137
1.6.	<i>La BRI dans un cadre régionaliste</i>	138
1.6.1.	La Belt and Road Initiative dans l'approche régionaliste	138
1.6.2.	La BRI dans un monde de région	141
1.6.3.	La BRI dans le régionalisme centrasiatique.....	144
1.6.4.	Typologie retenue sur l'impact de la BRI sur l'Asie centrale.....	146
2.	LES CORRIDORS DE TRANSPORT COMME LEVIER DES ROUTES DE LA SOIE	150
2.1.	<i>Qu'est-ce qu'un corridor ?</i>	150
2.2.	<i>Une pluralité de corridors existants pour des résultats hétérogènes</i>	152
2.2.1.	Perspectives et limites pour les corridors centrasiatiques	154
2.3.	<i>L'appui essentiel des transports aux routes de la soie</i>	156
2.3.1.	La Belt and Road Initiative dans un monde de réseau.....	157
2.3.2.	Le potentiel d'exploitation des transports entre la Chine et l'Asie centrale.....	162
2.3.3.	Les routes de la soie peuvent-elles structurer le territoire centrasiatique grâce aux réseaux de transports ?	163
2.3.4.	Intégrer les réseaux de transports aux politiques publiques	166
	<i>Conclusion du Chapitre 3</i>	168
PARTIE 2 ANALYSE DES ROUTES DE LA SOIE : ENTRE QUETE DU « GAGNANT-GAGNANT » ET CONSTATS DES ASYMETRIES, DE LA PLANIFICATION A LA REALITE DE L'AMENAGEMENT		170

CHAPITRE 4 LE DEVELOPPEMENT DU GRAND OUEST, UN ENJEU TERRITORIAL POUR LA CHINE	172
1. LA DIVERSITE TERRITORIALE EN CHINE : DIMENSIONS SOCIO-ECONOMIQUES ET CULTURELLES AU SEIN D'UNE NATION EN MUTATION	173
1.1. <i>Organisation et dynamiques de la structure administrative chinoise</i>	173
1.2. <i>Multiscalarité et diversité territoriale en Chine : des enjeux locaux aux implications nationales</i>	175
1.2.1. Un géant territorial	175
1.2.2. Enjeux et dynamiques de la répartition territoriale de la population chinoise	181
2. LA PLANIFICATION POLITIQUE CHINOISE	187
2.1. <i>La planification des routes de la soie à l'échelle nationale</i>	187
2.1.1. Les plans quinquennaux (2011 – 2025)	187
2.2. <i>La planification des routes de la soie à l'échelle provinciale</i>	208
2.2.1. Une prise de conscience tardive des enjeux régionaux du grand Ouest	210
2.2.2. L'arrivée des routes de la soie : un levier de développement pour la région ?	217
2.2.3. L'aménagement du territoire sous le prisme des routes de la soie	218
<i>Conclusion du Chapitre 4</i>	222
CHAPITRE 5 LES RESEAUX DE TRANSPORTS : UNE SOLUTION DE CONNECTIVITE POUR LE PONT EURASIATIQUE ?	224
1. UNE STRUCTURE CHINOISE ENCORE DESEQUILIBREE.....	224
1.1. <i>Institutions des transports en Chine</i>	225
1.2. <i>Connectivité du Xinjiang à ses voisins centrasiatiques</i>	226
1.2.1. Par la route	226
1.2.2. Par le train	228
1.2.3. Des connexions limitées dans la province du Xinjiang.....	229
2. ENJEUX ET DEVELOPPEMENT DU CORRIDOR CHINE – ASIE CENTRALE	230
2.1. <i>Identification du périmètre du corridor</i>	230
2.2. <i>Enjeux et limites de ce corridor</i>	235
2.2.1. Mesures du corridor	235
2.2.2. Coopération régionale entravée dans le corridor Chine-Asie centrale.....	238
2.3. <i>Le Kazakhstan comme pivot stratégique de la Belt and Road Initiative</i>	241
2.3.1. Des relations historiques de plus en plus fortes	241
2.3.2. Le développement conjoint des stratégies kazakhstanaïses et chinoises	243
<i>Conclusion du Chapitre 5</i>	248
CHAPITRE 6 UN DEVELOPPEMENT FRONTALIER « GAGNANT-GAGNANT » ?	250
1. LES POINTS DE PASSAGE TRANSFRONTALIERS.....	251
1.1. <i>Frontières sino-kazakhstanaïse</i>	251
1.2. <i>Frontière sino-kirghize</i>	265
1.2.1. Les difficultés de traversée	265
1.2.2. L'attractivité de Kachgar	269

2.	KHORGOS, LA VITRINE DU PROJET	274
2.1.	<i>Évolution et état des lieux du projet Khorgos, 2005 – 2021</i>	274
2.1.1.	La frontière, lieu de coopération	274
2.1.2.	Une coopération économique	277
2.2.	<i>Le développement de la zone logistique</i>	279
3.	ÉTUDE DE CAS : LA TURBINE DU BARRAGE DE TOKTOGUL.....	286
3.1.	<i>Genèse du projet</i>	286
3.2.	<i>Acheminement de Tianjin à Toktogul</i>	288
3.3.	<i>Congestion à la frontière</i>	289
	<i>Conclusion du chapitre 6</i>	294
	CHAPITRE 7 LES ROUTES DE LA SOIE : UN PROJET VIABLE ?	296
1.	UN DEVELOPPEMENT ENTRAVE EN ASIE CENTRALE	296
1.1.	<i>La montée de la sinophobie en Asie centrale</i>	296
1.2.	<i>Des outils de soft power controversés : le cas de l'éducation</i>	299
1.3.	<i>La coopération prédominante avec la Russie : étude du mouvement de contestation au Kazakhstan</i>	301
2.	DES CORRIDORS DE DEVELOPPEMENT MIS A RUDE EPREUVE PAR UN ESPACE MONDIAL DE PLUS EN PLUS CONFLICTUEL	306
2.1.	<i>Le conflit armé ukrainien</i>	306
2.1.1.	Évolution et impact du conflit russo-ukrainien sur les routes de la soie	306
2.1.2.	Le changement de perception de la Russie en Asie centrale	311
2.2.	<i>L'ouverture transfrontalière du Pakistan : une issue pour le maintien du projet ?</i>	313
2.2.1.	Un projet ambitieux et coûteux	313
2.2.2.	L'instabilité du pays complexifie le projet	315
	<i>Conclusion du chapitre 7</i>	320
	CONCLUSION	322
1.	SYNTHESE DES PRINCIPAUX APPORTS DE LA THESE	322
1.1.	<i>Une logique nationale</i>	323
1.2.	<i>La perspective d'un nouveau leader</i>	324
2.	PROLONGEMENTS CONCEPTUELS ET PERSPECTIVES DE RECHERCHE	326
	BIBLIOGRAPHIE	330
	ANNEXES	364
	LISTE DES FIGURES	372
	LISTE DES TABLEAUX	378
	LISTE DES SIGLES PRINCIPAUX	380

Introduction générale

« Chérissez les princes feudataires ; gagnez les peuples lointains par votre générosité et votre mesure » telle est la conception de l'ordre mondial dans la Chine impériale (Servoise, 1973). Cette organisation politique s'inspire de la première description géographique de la Chine illustrée par ce croquis schématique de rectangles emboîtés :

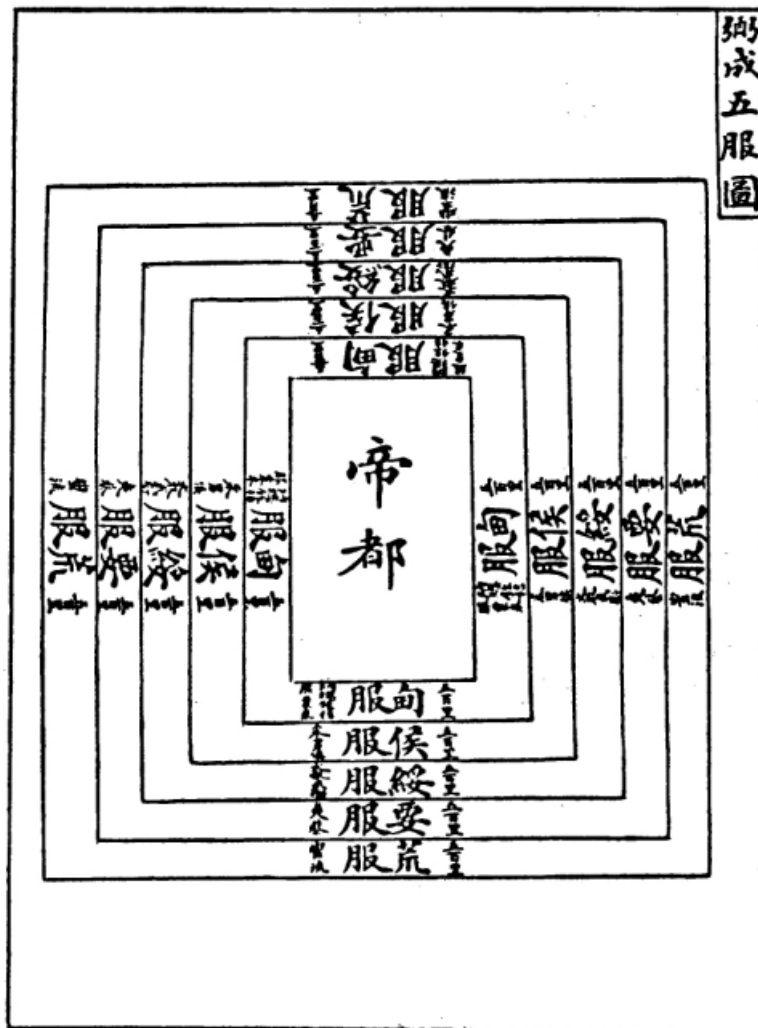
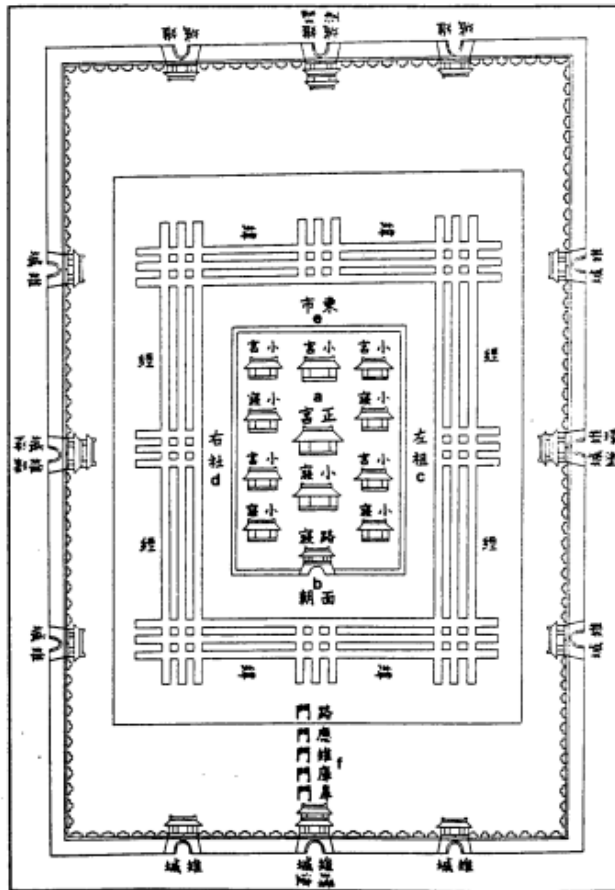


Figure 1 La conception traditionnelle du rayonnement de l'ancienne culture chinoise à partir de son centre (Ve siècle avant J.-C.), Source : (Servoise, 1973)



- | | |
|-------------------------|---|
| a. Palais et résidences | d. Autel de la Terre |
| b. Salles d'audience | e. Marché |
| c. Temple des ancêtres | f. Cinq portes successives séparant les cinq cours du palais. |

Fig. 1 : Représentation de Wangcheng "ville royale" des Zhou;
d'après le *Yongle dadian* en 1407 (Wheatley, 1971, p. 415)

Figure 2 Organisation des villes chinoises autour des cités,
Source : (Clément, 1983)

civilisations. La ville est une projection sur terre de l'espace où vivent les divinités comme l'Empereur. Elle est ordonnée avec des tracés rectilignes, des places rectangulaires et les points cardinaux orientent souvent les principaux axes.

Au centre du rectangle se trouve, 帝都, Didū, la capitale impériale d'une superficie de 1000 li¹, puis les royaumes ou baronnages situés à 500 li. Le premier rang le plus proche de la cité doit envoyer un tribut tous les ans, tous les deux ans pour le deuxième, etc. Plus le vassal est proche, plus la richesse de son tribut est élevée (Servoise, 1973). Ce schéma rappelle la construction et l'organisation des capitales chinoises. Sous la dynastie Shang (1045 av. J.-C.), la famille de l'Empereur constitue le sommet hiérarchique de la société. On trouve donc au centre des villes les temples et le palais, entourés d'enceintes, autour desquels se construit la ville. L'exercice du culte et du pouvoir est la première raison d'être des villes et leur organisation traduit la construction des

¹ Un li est une unité de mesure chinoise qui correspond aujourd'hui à environ 500m.

On observe un phénomène similaire de centralisation du pouvoir à Beijing où la Cité Interdite et la place Tian'anmen occupent une place prépondérante dans la capitale. Ils sont le symbole du basculement d'une société « archaïque » vers le communisme, avec le portrait de Mao Zedong affiché sur l'ancienne porte de la Paix céleste. La reconversion de la Cité est également un symbole fort de la répression du gouvernement lors des manifestations de 1989 et un lieu de démonstration de la force du Parti Communiste Chinois (PCC).



Figure 3 Portrait de Mao sur la porte de Tian'anmen entaché de peinture lors des manifestations de 1989, (Reuters, 1989)

Le choix de maintenir Beijing comme centre du pouvoir décisionnel contemporain n'est pas anodin, la ville fut un des berceaux civilisationnels de l'ethnie Han. Sous la dynastie Ming (1368-1644)², la ville est reprise par l'Empereur Hongwu, premier de sa dynastie, en renversant la dynastie mongole Yuan. L'architecture de la capitale contemporaine et son urbanisation démesurée sont désormais le reflet des paradoxes chinois. Les gratte-ciels

² La dynastie Qing est la dernière à avoir régné (1644-1912) et était d'origine mandchoue.

remplacent progressivement les *hutong*³, suivant la volonté de modernisation du pays par le gouvernement.

Ces conceptions du pouvoir ont pour dénominateur commun de rappeler la place centrale de la Chine dans le reste du monde, de sa force et de son importance. Un pouvoir fort permet d'être un épicode pour le développement et une société harmonieuse. La Chine tente ainsi de développer son spectre d'influence sur ses proches voisins et l'Asie centrale est le premier rectangle d'emboîtement pour la réalisation des ambitions de Xi Jinping. Les cinq pays d'Asie centrale, le Kazakhstan, le Kirghizistan, l'Ouzbékistan, le Tadjikistan et le Turkménistan sont, depuis la chute de l'URSS, une opportunité économique et politique pour la Chine. Ces États peuvent être assimilés à ce que René Servoise avait qualifié de « princes feudataires ». La Chine n'est cependant pas la seule à convoiter cette zone. D'autres liens profonds unissent les pays centrasiatiques à de grands acteurs internationaux comme la Russie ou la Turquie. La nouvelle polarisation des États, les conflits de territoire comme la guerre en Ukraine ou encore la prise de Kaboul par les talibans ont rebattu les cartes de la coopération. La Russie, alliée historique, économique, culturel envoie un message contradictoire, peut-être même menaçant pour le respect de la souveraineté territoriale des pays d'Asie centrale. La relation s'érode, au profit d'une diversification des alliés.

Depuis son ouverture économique dans les années 1970, la Chine n'a eu de cesse de vouloir prouver sa puissance au reste du monde. Longtemps endormie, elle a positionné ses pions sur l'échiquier mondial et se présente aujourd'hui comme une rivale des puissances occidentales. Lors de son élection au poste de secrétaire général du Comité central du Parti Communiste Chinois en 2011 Xi Jinping emploie l'expression de « rêve chinois ». Ce slogan représente le renouveau de la nation chinoise. Il prône la réalisation d'un grand rêve collectif, qui est de faire de la Chine un pays prospère, fort et modernisé. Il est lié à une vision politique ambitieuse du Parti Communiste Chinois et est basé sur des objectifs politiques et économiques (Y. Wang, 2014). Le gouvernement chinois a également lancé plusieurs slogans pour exprimer ses ambitions et les moyens qui y sont associés, tels que « l'ascension pacifique » (2003), la

³ Quartiers traditionnels pékinois.

« société harmonieuse » (2004) et le *soft power*. Ces appellations ont été utilisées pour promouvoir des initiatives politiques articulées aux échelles nationales et internationales. L'initiative One Belt, One Road (OBOR), rebaptisée ensuite Belt and Road Initiative (BRI) est cependant un projet d'une envergure sans précédent (Lasserre et al., 2019). En 2013, le président Xi Jinping présente au monde le projet des nouvelles routes de la soie. Ce projet tentaculaire doit permettre à la Chine de développer ses relations économiques avec chaque pays. Après avoir longuement observé le jeu des alliances internationales et les interdépendances économiques, la Chine a lancé une initiative qui a pu être comparée à ses débuts au Plan Marshall. Or, les routes de la soie sont bien plus complexes, les financements bien plus importants et cette politique a pour ligne directrice la non-ingérence dans les affaires étrangères des pays partenaires. Face à la montée des mécontentements contre les systèmes politico-économiques mis en place par les pays occidentaux, la Chine s'appuie sur les pays en voie de développement qui cherchent encore à s'émanciper. Grâce à des corridors économiques, le projet doit permettre de développer les infrastructures de transports, accélérer et améliorer les flux de marchandises. Le gouvernement chinois propose ce qu'il appelle des partenariats gagnant-gagnant auxquels de nombreux pays participent déjà activement sur tous les continents. Grâce à l'articulation des échelles micro et macro territoriale et en s'appuyant sur les théories de coopération régionale, la Chine déploie des corridors de développement pour proposer deux axes principaux : maritimes et terrestres. Elle maintient ainsi le lien avec les « peuples lointains » en tissant des liens diplomatiques et économiques forts avec ses partenaires en Afrique comme en Europe.

Cette thèse a pour objectif de présenter les routes de la soie terrestre et s'intéresse en particulier aux impacts territoriaux du projet. En comprenant le développement des sites dédiés aux infrastructures de transport, nous pourrions en effet mieux saisir les objectifs du gouvernement chinois. Ainsi, l'Asie centrale est une région idéale pour comprendre les bouleversements entraînés par la Chine. Dans cette zone enclavée et à la recherche de son indépendance, les routes de la soie se présentent comme une réelle opportunité économique.

À titre d'exemple, le service de train de marchandises Chine-Europe depuis Xi'an⁴ *via* le Kazakhstan a effectué 4 639 trajets en 2022, soit une augmentation de 20,8 % par rapport à l'année précédente. Ce service a permis de transporter près de 4,12 millions de tonnes de marchandises la même année. La ville s'est ainsi classée première parmi les villes chinoises exploitant le service de fret Chine-Europe pour le nombre de voyages en train, le volume de marchandises et le taux de conteneurs lourds en 2022. Depuis son lancement en 2013, 17 itinéraires de fret reliant Xi'an à des destinations en Asie et en Europe ont ouvert (Xinhua Silk Road, 2023). Ce trafic demeure néanmoins incomparable avec les volumes de marchandises exportés depuis les ports de l'est et du sud de la Chine. La Chine est le plus grand exportateur de marchandises au monde, avec une part de 13,3 % des exportations mondiales en 2020 (UNCTAD, 2021). Les routes de la soie terrestres ne sont pas un concurrent crédible à ce jour pour le transport de marchandises par bateau. Elles représentent cependant une alternative qui permet de sécuriser les approvisionnements de la Chine en multipliant les voies de commerce possibles. Elles sont également un outil de coopération avec les pays voisins. Enfin, la question écologique de ces modes de transports se pose. Le transport par bateau rejette notamment des eaux souillées par des hydrocarbures, des produits chimiques, polluant les espaces maritimes, mais aussi les littoraux et donc leurs écosystèmes. Ce mode de transport demeure cependant à ce jour le plus économique et le plus interconnecté. Les routes de la soie terrestres sont occupées par le transport ferroviaire et routier. Le rail passe généralement pour un mode de transport terrestre moins agressif pour l'environnement que le camionnage, avec une pollution atmosphérique beaucoup moins importante (OCDE, 2021). Néanmoins, la question du fonctionnement de l'exploitation des énergies fossiles pour fournir l'électricité nécessaire au fonctionnement des trains est problématique. Ainsi, la construction, le développement et la rénovation des infrastructures de transport dans le cadre de la BRI sont soumis à de nombreux critères économiques, sociaux et écologiques. L'Asie centrale représente une opportunité de développement pour la Chine à condition d'être intégrée dans

⁴ La ville de Xi'an est la capitale de la province du Shaanxi et la troisième ville la plus peuplée de l'ouest de la Chine, après Chongqing et Chengdu. Elle est considérée comme le point de départ des routes de la soie antique.

un modèle de développement viable. Dans ce contexte cette thèse a pour objectif de répondre à la question directrice suivante :

Quelle stratégie de planification multiscalair la Chine met-elle en place par le projet des routes de la soie ?

Cette problématique se subdivise elle-même en deux questions, structurantes de notre recherche :

- Quels outils de développement le gouvernement chinois utilise-t-il pour mener son projet ?
- Quels sont les impacts à court et long termes pour les pays partenaires ?

Ces questionnements sont le fil conducteur de cette thèse menant à trois hypothèses de recherche :

- Notre première hypothèse est que le projet terrestre des routes de la soie n'est pas qu'un projet international et fait partie intégrante de la politique nationale chinoise pour contrer les inégalités sur son territoire. Elle repose sur l'idée que la Chine est confrontée à d'importantes disparités économiques et de développement entre ses régions côtières, qui ont bénéficié d'une croissance économique rapide et d'investissements étrangers, et ses régions intérieures et périphériques moins développées (Sanjuan & Benoit-Guyod, 2015). Cet écart de développement est une préoccupation majeure pour le gouvernement chinois car il alimente des tensions sociales et économiques. Le projet des routes de la soie terrestre doit ainsi permettre d'améliorer la connectivité entre l'Asie et l'Europe, en passant par des régions moins développées de son propre territoire. Les routes de la soie terrestres doivent ainsi permettre de réduire les inégalités régionales. Cette idée s'inscrit également dans une vision stratégique globale du gouvernement chinois pour promouvoir un développement économique stable et équilibré. Le projet doit ainsi permettre de stimuler la croissance économique nationale, créer des emplois dans de nombreux secteurs et améliorer les conditions de vie des citoyens chinois. Grâce à de nombreux documents de planification nationale que nous étudierons dans cette thèse, nous

analyserons les priorités du développement territorial chinois. En favorisant l'intégration régionale et en renforçant la connectivité des territoires, le gouvernement chinois cherche également à mieux répondre aux demandes de la mondialisation.

- Notre seconde hypothèse repose sur l'idée que le projet des routes de la soie n'est qu'un vaste écran de communication et ne crée pas des partenariats "gagnant-gagnant". Il s'agit ici de questionner la véritable nature du projet, ses bénéfices et les avantages accordés aux pays bénéficiaires (Thorez, 2016a). En effet, le projet est présenté comme une initiative de coopération internationale visant à promouvoir le développement économique, la connectivité et l'intégration régionale. Cependant, le manque de transparence du gouvernement chinois sur les financements et les objectifs concrets du projet remettent en question les motivations de la Chine. De nombreuses critiques ont été adressées sur les méthodes employées et leurs résultats : endettement, dépendance économique, corruption. Il a également été reproché à la Chine d'employer ses propres citoyens comme travailleurs, d'utiliser ses propres produits, au détriment des acteurs locaux (Lasserre et al., 2019). Il nous a donc semblé pertinent de questionner la réciprocité des bénéfices médiatisée par le gouvernement et les médias chinois. Cette hypothèse questionne le projet des routes de la soie comme un outil permettant à la Chine d'accroître son influence dans de nombreux pays, mais aussi dans les institutions de gouvernance mondiale.
- Cette approche nous permet d'avancer notre troisième hypothèse de recherche selon laquelle le développement de projets d'infrastructures et leurs impacts territoriaux nous permettent d'étudier la politique de développement et d'expansion chinoise (Comtois, 2012; Fau, 2019). La position de carrefour géostratégique de l'Asie centrale, comme un pont permettant de relier l'Europe, principal partenaire de la Chine, nous permet d'appréhender cette politique. Le Kazakhstan, pays frontalier et partenaire de la Chine, est la juste illustration d'une double ambivalence. Depuis l'indépendance, le Kazakhstan cherche à se démarquer des autres états centrasiatiques en menant une politique plus ouverte dans le domaine de la coopération internationale. Néanmoins, malgré cette volonté, le pays cherche à conserver son indépendance et à préserver les

intérêts nationaux (Qoraboyev, 2018; Qoraboyev & Moldashev, 2018). Le projet des routes de la soie pourrait s'inscrire dans cette optique de coopération et il s'agira donc dans cette thèse d'étudier ce partenariat et ses enjeux.

Afin de répondre à ces questions de recherche, notre thèse est construite en deux grandes parties divisées en sept chapitres. La première partie de cadrage théorique de la réflexion se découpe en trois chapitres :

Le premier chapitre « Qu'est-ce que la route de la soie ? » présente et définit le cadre conceptuel du projet des routes de la soie. Nous présentons dans un premier temps l'histoire et les racines de ce projet, essentielles à la compréhension du projet contemporain. Puis, le positionnement stratégique de l'Asie centrale dans l'initiative chinoise. Il s'agit donc de présenter les enjeux relatifs au terrain de recherche intimement liés au fonctionnement des routes de la soie.

Dans un second chapitre « Méthodologie et approches croisées » nous explicitons l'ancrage disciplinaire de cette thèse, le choix des études de terrain, conditionnées par de nombreux facteurs extérieurs. Nous présentons également les différentes approches et techniques scientifiques utilisées pour mener ce projet de recherche : entretiens, grilles d'analyses, production cartographique, observations de terrain.

Dans le troisième chapitre « Les opportunités du système macro-régional pour la Belt and Road Initiative », nous étudions le positionnement des routes de la soie à travers un état de l'art de la littérature scientifique, selon les études de cas sélectionnées. Il nous permet d'étudier dans un premier temps le rôle et l'impact d'un projet sur un espace régional comme l'Asie centrale. Cet impact est étudié sous le prisme du développement de corridors et le rôle essentiel des transports pour développer cet espace régional.

La seconde partie de cette thèse est dédiée à l'étude des données, à l'analyse des résultats observés et aux perspectives du projet. Elle est divisée en quatre chapitres. Tout d'abord, le chapitre 4 « Le développement du Grand Ouest, un enjeu territorial pour la Chine » permet de mieux comprendre les objectifs de la planification chinoise pour réduire les inégalités territoriales. Ce chapitre s'organise en deux parties : une première présentant la division en

trois espaces du pays puis une seconde partie permettant d'appréhender au travers des documents de planification les enjeux d'aménagement de la province du Xinjiang.

Le chapitre 5 « Les réseaux de transports : une solution de connectivité pour le pont eurasiatique ? » étudie donc les infrastructures mises en place par le gouvernement chinois sous le prisme des documents de planification étudiés dans le chapitre précédent. Il est divisé en deux axes qui analysent ces impacts à l'échelle du Xinjiang puis l'articulation de cette province comme point de départ du corridor centrasiatique. Il repose notamment sur une étude plus précise du Kazakhstan, le nœud de ce corridor.

Dans le chapitre 6 « Un développement égal de chaque côté de la frontière ? » nous étudions la frontière entre la Chine et le Kazakhstan comme un outil d'analyse du corridor de développement centrasiatique. Ce chapitre est divisé en trois parties : la première partie présente la frontière sino-kazakhstanaise. Les deux parties suivantes sont une étude de cas, il s'agit dans un premier temps d'analyser le fonctionnement du site de Khorgos, point de passage frontalier et vitrine du projet des routes de la soie. Puis, d'étudier le fonctionnement concret de ce site et ses difficultés.

Enfin, le dernier chapitre « Les routes de la soie : un projet viable ? » analyse les difficultés de développement du projet. Le fonctionnement des routes de la soie est entravé par les réticences des populations locales et les rivalités avec d'autres grands acteurs internationaux. Dans un second temps, nous observons également la difficulté du maintien d'un corridor de développement dans un contexte géopolitique particulièrement instable. Ces analyses permettent d'alimenter nos conclusions générales sur la viabilité du projet.

À travers ces différents chapitres, nous cherchons donc à comprendre les différentes échelles des articulations territoriales des routes de la soie. De l'échelle provinciale (Xinjiang), nationale (Chine), macro-régionale (Asie centrale), nous analysons ainsi les premiers impacts du projet et les objectifs du gouvernement chinois. L'étude géographique de ce projet permet notamment d'expliquer pourquoi ce projet de coopération internationale contemporain pourrait être le plus grand jamais réalisé. La question reste cependant ouverte sur les bénéfices apportés par les routes de la soie. Afin d'appréhender ce phénomène dans sa complexité nous allons présenter dans un premier temps la sémantique et la genèse du projet.

PARTIE 1

**APPREHENDER UN PROJET GLOBAL :
LES ROUTES DE LA SOIE VERS L'ASIE CENTRALE**

Chapitre 1

Qu'est-ce que la route de la soie ?

Ce premier chapitre a pour objectif de définir et de contextualiser le développement de l'initiative des nouvelles routes de la soie. Ce projet controversé soulève de nombreuses interrogations quant à ses véritables objectifs et à ses impacts sur les différentes zones géographiques traversées. Par conséquent, ce chapitre doit répondre aux questions suivantes : qu'est-ce que les nouvelles routes de la soie et quel est leur positionnement dans les grands enjeux de la mondialisation et du développement des infrastructures ? En analysant les origines, les objectifs et les différents itinéraires de ce vaste réseau commercial, cette première partie vise à offrir une compréhension globale de cette initiative ambitieuse et à identifier les enjeux qu'elle soulève à l'échelle macro-régionale et internationale.

1. Le positionnement de la Belt and Road Initiative dans les grands enjeux de la mondialisation et du développement des infrastructures.

« Les routes de la soie » sont un terme qui évoque depuis plusieurs siècles une série de routes commerciales reliant l'Asie à l'Europe et à l'Afrique, favorisant une multitude d'échanges culturels, économiques et politiques. Ce concept évoque une histoire millénaire qui fascine et intrigue, car il renvoie à un imaginaire de la mondialisation avant l'heure sur des territoires éloignés du monde occidental. Ces routes sont également un sujet de recherche et de débat contemporain : elles posent des questions fondamentales sur l'hégémonie d'une puissance et l'interdépendance et la coopération entre les états. Comment ces routes contribuent-elles à façonner une nouvelle image de la Chine et de son gouvernement ? Comment sont-elles instrumentalisées par Xi Jinping pour imposer la Chine au rang de puissance mondiale de premier ordre ? Enfin, comment s'inscrivent-elles dans les logiques contemporaines de la mondialisation ?

Cette première partie vise à exploser les différentes facettes de la Belt and Road Initiative, son histoire et son ancrage idéologique afin de mieux cerner les enjeux contemporains. Il doit également nous permettre de présenter les différents échanges qu'elle engendre, mais aussi les premières mutations territoriales et accueils politiques. La multiplication des alliances politiques et économiques qui entourent ce projet de développement des infrastructures montre la complexité de la Belt and Road Initiative et son potentiel pour imposer la Chine comme un partenaire privilégié.

1.1. Le projet ambitieux des routes de la soie : origines et objectifs

L'image des nouvelles routes de la soie est le résultat d'un imaginaire occidental et du lancement du projet pharaonique du gouvernement chinois en 2013. Ce gigantesque projet de réseau commercial est particulièrement controversé et soulève les inquiétudes de nombreux gouvernements. Malgré une importante communication chinoise et un écho retentissant dans tous les médias, le gouvernement n'a que très peu communiqué de façon exhaustive sur les objectifs des routes de la soie. À travers les mythes, réalités, imaginaires et réels accords, cette première partie s'attachera tout d'abord à définir le concept des routes de la soie. Nous identifierons également les tracés de ce vaste nouveau réseau de la Chine vers le reste du monde et plus précisément l'Asie centrale.

1.1.1. Les routes de la soie : de quoi parle-t-on ?

Pourquoi la soie ?

Selon la légende, l'Impératrice Leizu, épouse de l'Empereur Jaune Huangdi, découvrit la soie en buvant son thé. Un ver à soie, tombé dans sa tasse, perdit un fil grâce à la chaleur et l'Impératrice en découvrit la douceur. En l'extrayant, elle eut alors l'idée de le tisser (Yuan, 1999). Les écrits de Confucius relatent cette histoire du XXVIIe siècle av. J.-C, il est cependant difficile de dater la découverte de cette fibre animale en Chine. De récentes fouilles archéologiques sur le site de Jiahu dans la province du Henan ont permis de découvrir des fragments de soie dans des tombes vieilles de 8 500 ans (Gong et al., 2016). De nombreuses

légendes chinoises accompagnent la création de la soie et participent encore aujourd'hui à la légende des anciennes routes de la soie.

C'est sous la dynastie des Han (206 av. J.C – 220 apr. J.-C.) que la sériciculture, culture des mûriers, prend réellement son essor. Elle restera l'apanage de la Chine et du Japon pendant près de deux millénaires. Matériau noble, la soie est réservée à la noblesse et aux empereurs jusqu'à la dynastie des Qing (1644 – 1911). L'usage de la soie répond à des codes précis dans la Chine antique et médiévale : les couleurs et accessoires en soie correspondent à des positions hiérarchiques. Par exemple, les bonnets diffèrent entre les juges, les guerriers, les nobles et les religieux. Le tissage de la soie permet de créer un textile, mais ce matériau est également utilisé comme support pour le papier, les peintures ou les cartes. Il permet également la création de soieries murales, de fils de pêche, de cordes pour instruments de musique et arcs. Ce produit de luxe était également une monnaie d'échange ou un cadeau diplomatique aux voisins de la Chine et à ses alliés. L'imaginaire contemporain autour de la soie est attaché à ce matériau ancien, noble et luxueux.

La culture de la soie a nécessité une main-d'œuvre importante à travers le pays. Cette tâche, auparavant réservée aux femmes, consiste à cueillir les feuilles de mûrier, nourrir les larves, dévider le cocon et filer la fibre. La production d'un kilogramme de soie brute nécessite dix kilogrammes de cocon. Le cycle de vie de l'espèce de chenille « Bombyx du mûrier » débute en été avec la ponte par les femelles papillons de 500 à 600 œufs. Avant d'éclore, la chenille s'enroule dans un cocon blanc fibreuse, le ver présent à l'intérieur produit avec ses glandes une bave créant un long fil protecteur. Ce fil, à la fois souple et solide, permet la production d'un textile de qualité résistant et chatoyant. Le processus de production de la soie fut longtemps maintenu secret par les Chinois afin d'en garder l'exclusivité économique. Ainsi, le prestige de cette fibre reste intimement lié à l'Empire du Milieu (Picquart, 2018).

L'usage de la soie devint si important que le caractère « soie » « 丝 » « sī » constitua bientôt une des principales « clés » des radicaux constituant le sinogramme chinois. Il fait désormais partie des 1000 caractères chinois les plus utilisés (Han Trainer Dictionnaire, 2019).

Routes de la Soie et sémantique

L'étude du sens même des « routes de la soie » peut prêter à confusion. Le terme porte déjà par son histoire une autre signification, il s'agit donc dans un premier temps de discerner les anciennes et nouvelles routes de la soie. Le nom officiel du projet actuel est : « 丝绸之路经济带和 21 世纪海上丝绸之路 » « Sīchóu zhī lù jīngjì dài hé 21 shìjì hǎishàng sīchóu zhī lù » traduit par le gouvernement chinois en français par : « La ceinture économique de la route de la soie et la route de la soie maritime du XXI^e siècle ». Le site officiel du projet spécifie également sa version simplifiée : « 一带一路 », « Yīdài yīlù » en pinyin et le traduit en français par « la ceinture et la route » ou « ceinture et route » (Belt and Road State Information Big Data Technologies Co, 2019).

La traduction même du terme « route de la soie » est sujette à interprétation. En effet, le nom du projet chinois « Yīdài, yīlù » est généralement traduit par « une ceinture, une route ». Or, ici, le « Yī » chinois appelle plutôt à la notion d'unicité et non d'unité. Il faudrait donc le traduire par l'idée de multiples routes formant une ceinture. Par ailleurs, le terme chinois « dài » traduit en « ceinture » est utilisé comme un élément rassemblant des objets, comme quelque chose permettant de lier. Ainsi, le terme anglais OBOR : One Belt One Road semble également inapproprié. Nous préférons donc l'utilisation du terme BRI : Belt and Road Initiative, qui se traduira en français par « Initiative de la ceinture et de la route ». Ainsi nous utiliserons le terme BRI, des nouvelles routes de la soie. Dans un souci de simplicité, les nouvelles routes de la soie pourront être également nommées comme les routes de la soie.

De nombreux ouvrages ont également adopté le terme de Belt and Road Initiative et son acronyme BRI comme *Political Economic Perspectives of China's Belt and Road Initiative Reshaping Regional Integration* par Christian Ploberger. Ce dernier souligne : « *Since BRI now seems to become the rather accepted form for 'Belt and Road Initiative', it will be used in this book as the relevant abbreviation* » (Ploberger, 2019).

La dénomination des routes de la soie est également liée aux zones géographiques qu'elle traverse. Elle peut ainsi être maritime, terrestre, polaire, aérienne ou encore corridor économique entre différents pays. De plus, le gouvernement chinois distingue également

dans son projet quatre autres dimensions que revêtent les routes de la soie : la route de la soie verte, saine, intellectuelle et pacifique. Ces différentes routes doivent encourager la coopération dans les domaines de la protection de l'environnement, la coopération médicale et sanitaire dans le contrôle et la prévention des maladies. Dans cette même lignée, la route de la soie intellectuelle doit permettre de former de nouveaux talents et d'inciter à la coopération scientifique. Enfin, la route de la soie pacifique doit établir des partenariats de gestion commune de la sécurité en Asie (Belt and Road State Information Big Data Technologies Co, 2019).

1.1.2. L'histoire controversée des routes de la soie

Un imaginaire géographique

L'histoire de la route de la soie est sujette à de vifs débats entre scientifiques, leurs questionnements sont intimement liés à la construction d'un imaginaire relatif à une méconnaissance des routes de la soie et à une certaine vision occidentaliste⁵. Aujourd'hui, les recherches en géographie, politique et histoire, permettent de construire un nouveau regard européen sur la Chine et l'Asie centrale. Le mythe des caravanes et des dromadaires traversant le désert persiste néanmoins. Le baron Ferdinand von Richthofen, géographe allemand, fut le premier à concevoir en 1877 le terme des « Seidenstraßen », « routes de la soie ». Ce géographe explorateur a réalisé plusieurs voyages en Chine afin d'en étudier la géographie physique, il publiera un ouvrage, *China*, où le terme apparaît dans une carte (de Montety, 2016). Cette même année, il définit le terme ainsi : « *les routes de la soie sont les routes qu'empruntaient les marchands de soie* » (von Richthofen, 1877). Si l'on attribue la

⁵ Cette thèse s'inscrit dans la continuité de la pensée des « études postcoloniales ». Ce champ de recherche est apparu dans les années 1980 aux États-Unis et sont inspirées par l'ouvrage *Orientalisme* d'Edward Saïd publié en 1978 (bien que ce concept existe depuis le XVIII^e siècle). Les théories postcoloniales s'opposent au colonialisme et à l'ethnocentrisme européen. L'ouvrage, contesté pour ses lacunes méthodologiques, dénonce cependant les raccourcis et les biais méthodologiques des chercheurs sur des territoires décolonisés. De nombreux chercheurs comme Svetlana Gorshenina défendent désormais son importance dans les recherches menées en Asie centrale. Elle insiste sur l'influence de la pensée occidentale dans la construction scientifique menée sur ce territoire (Gorshenina, 2021). Le champ disciplinaire de cette thèse laisse une place limitée aux interrogations sur les biais de la recherche occidentale sur la Chine et l'Asie centrale. Cette pensée a néanmoins toujours été prépondérante dans les tentatives de déconstruction des réflexions de notre recherche sur le monde sino-centrasiatique.

paternité du terme à Ferdinand von Richthofen, ses sources principalement basées sur des textes antiques ne suffisent pas à étoffer le concept (von Richthofen, 1877). De nombreux géographes s’emparent du terme, mais c’est véritablement Sven Hedin, explorateur suédois et ancien disciple de von Richthofen, qui popularisera le terme de « route de la soie » grâce à des récits de voyage destinés au grand public. Il publie en suédois en 1936, *Sidenvägen*, (La route de la soie) et connaît un grand succès avant de tomber dans l’oubli, notamment en raison de son soutien à Hitler, jusqu’à sa mort en 1952 (de Montety, 2016).

C’est à la fin des années 1980, que le terme s’est véritablement popularisé avec le projet des routes de la soie de l’UNESCO, mené sur 10 ans à partir de 1988. L’institution se saisit de ce symbole populaire et en fait un « *modèle historique d’un universalisme culturel édulcoré, tout en soutenant des publications et évènements censés rapprocher des acteurs de la communauté scientifique* » (de Montety, 2016). Ce projet donnera lieu à cinq expéditions de recherches et 26 séminaires de recherche internationaux⁶. En 1993, suivant la ligne directrice de l’UNESCO quant à la redécouverte de l’Asie centrale, l’Union européenne engage le programme Transport Corridor Europe Caucasus Asia (TRACECA), permettant à 14 membres d’Asie centrale, Asie de l’ouest et d’Europe de l’Est de développer des initiatives relatives aux transports et leurs infrastructures. Cinq groupes de travail sont créés sur le transport maritime, aérien, routier et ferroviaire, sécurité et infrastructure (Intergovernmental Commission TRACECA, 2019). Toutefois, le succès de ce programme européen reste limité, les résultats sont peu nombreux. Il a cependant permis de créer une visibilité auprès de l’Union européenne et de mettre en avant un certain nombre de problématiques, notamment l’enclavement des pays d’Asie centrale et les questionnements écologiques concernant les forages pétroliers dans de nombreux pays (Intergovernmental Commission TRACECA, 2019).

⁶ Ce programme existe toujours et a pour objectif de rassembler les personnes habitant dans les réseaux historiques, de promouvoir un dialogue de paix et de favoriser la compréhension des diverses cultures interdépendantes. Il existe notamment un concours de photographie le « Regard de la Jeunesse sur les Routes de la Soie », une bourse de la Jeunesse pour la Recherche sur les Routes de la Soie à destination des jeunes chercheurs, un réseau international des points focaux pour le Programme des Routes de la Soie pour le partage des connaissances entre États et enfin un Atlas interactif et une collection thématique des échanges culturels des Routes de la Soie (UNESCO, 2022).

Aujourd'hui, la Chine s'appuie à son tour sur cet imaginaire collectif des routes de la soie comme image porteuse d'un âge d'or de la dynastie Han. La trame graphique du site officiel des routes de la soie s'inspire par ailleurs de ces images.



Figure 4 Portail officiel de la ceinture et la route (Belt and Road State Information Big Data Technologies Co, 2019)

Lors de la cérémonie d'ouverture du Forum de la Ceinture et de la Route pour la coopération internationale à Beijing le 14 mai 2017, le président Xi Jinping commença son discours ainsi (Xinhua, 2017)⁷ :

« Chers amis,

Il y a plus de 2000 ans, nos ancêtres, parcourant de vastes steppes et déserts, ont ouvert le passage transcontinental reliant l'Asie, l'Europe et l'Afrique, aujourd'hui connu sous le nom de Route de la Soie. Nos ancêtres, naviguant sur des mers agitées, ont créé des routes maritimes reliant l'Orient à l'Occident, à savoir la Route maritime de la Soie. Ces anciennes routes de la soie ont ouvert des fenêtres d'engagement amical entre les nations, ajoutant un chapitre splendide à l'histoire du progrès humain. Le "ver à soie en bronze doré" vieux de mille ans

⁷ Xinhua est la plus grande agence de presse chinoise. Elle a été fondée en 1931 par le Parti communiste chinois et est désormais rattachée au Conseil des affaires de l'État de la République populaire de Chine pour donner le point de vue officiel du gouvernement. En cas de sujet sensible, les médias chinois doivent s'aligner sur les informations de cette agence. Cette source sera fréquemment utilisée dans cette thèse et il est important de noter que l'agence ne cite que très rarement les auteurs des articles. Par ailleurs, il existe une version francophone, French Xinhua, qui reprend une grande partie des nouvelles et informations transmises par l'agence principale.

exposé au musée d'histoire du Shaanxi en Chine et l'épave du Belitung découverte en Indonésie témoignent de cette période passionnante de l'histoire.

S'étendant sur des milliers de kilomètres et d'années, les anciennes routes de la soie incarnent l'esprit de paix et de coopération, d'ouverture et d'inclusion, d'apprentissage et d'avantages mutuels. L'esprit de la Route de la Soie est devenu un grand héritage de la civilisation humaine.

- Paix et coopération. Dans la dynastie chinoise des Han, vers 140 av. J.-C., Zhang Qian, un émissaire royal, quitta Chang'an, capitale de la dynastie Han. Il a voyagé vers l'ouest pour une mission de paix et a ouvert une route terrestre reliant l'est et l'ouest, une entreprise audacieuse connue sous le nom de voyage de Zhang Qian dans les régions occidentales. Des siècles plus tard, sous le règne des dynasties Tang, Song et Yuan, de telles routes de la soie, tant sur terre que sur mer, ont explosé. De grands aventuriers, dont Du Huan de Chine, Marco Polo d'Italie et ibn Batutah du Maroc, ont laissé leurs empreintes le long de ces anciennes routes. Au début du XVe siècle, Zheng He, le célèbre navigateur chinois de la dynastie Ming, a effectué sept voyages vers les mers occidentales, un exploit dont on se souvient encore aujourd'hui. Ces pionniers ont gagné leur place dans l'histoire, non comme des conquérants avec des navires de guerre, armes à feu ou épées. On se souvient plutôt d'eux comme de sympathiques émissaires menant des caravanes de chameaux et des bateaux chargés de trésors. Génération après génération, les voyageurs des routes de la soie ont construit un pont pour la paix et la coopération est-ouest.

- Ouverture et inclusivité. Les anciennes routes de la soie traversaient les vallées du Nil, du Tigre et de l'Euphrate, de l'Indus et du Gange et des fleuves Jaune et Yangtze. Ils reliaient les lieux de naissance des civilisations égyptienne, babylonienne, indienne et chinoise, les terres du bouddhisme, du christianisme et de l'islam ainsi que les maisons de personnes de nationalités et de races différentes. Ces itinéraires ont permis à des personnes de différentes civilisations, religions et races d'interagir et de s'embrasser avec un esprit ouvert. Au cours de l'échange, ils ont encouragé un esprit de respect mutuel et se sont engagés dans un effort commun pour rechercher la prospérité. Aujourd'hui, les anciennes villes de Jiuquan, Dunhuang, Tulufan, Kashi, Samarcande, Bagdad et Constantinople ainsi que les anciens ports de Ningbo, Quanzhou, Guangzhou, Beihai, Colombo, Djeddah et Alexandrie sont des monuments vivants

de ces interactions passées. Cette partie de l'histoire montre que la civilisation prospère avec l'ouverture et les nations prospèrent grâce à l'échange.

- Apprentissage mutuel. Les anciennes routes de la soie n'étaient pas réservées au commerce, elles stimulaient également le flux de connaissances. Par ces routes, la soie, la porcelaine, la laque et la ferronnerie chinoises étaient expédiées en Occident, tandis que le poivre, le lin, les épices, le raisin et la grenade entraient en Chine. Grâce à ces itinéraires, le bouddhisme, l'islam et l'astronomie, le calendrier et la médecine arabes ont trouvé leur chemin vers la Chine, tandis que les quatre grandes inventions chinoises et l'élevage de vers à soie se sont répandus dans d'autres parties du monde. Plus important encore, l'échange de biens et de savoir-faire a suscité de nouvelles idées. Par exemple, le bouddhisme est né en Inde, s'est épanoui en Chine et s'est enrichi en Asie du sud-est. Le confucianisme, né en Chine, a été apprécié par des penseurs européens tels que Leibniz et Voltaire. C'est là que réside l'attrait de l'apprentissage mutuel.

- Bénéfice mutuel. Les anciennes routes de la soie ont été les témoins de scènes animées de commerce, d'échanges et de navires faisant escale dans les ports. Le long de ces grandes artères d'interaction, les capitaux, la technologie et les personnes circulaient librement, et les biens, les ressources et les avantages étaient largement partagés. Les anciennes villes prospères d'Almaty, Samarcande, Chang'an et les ports de Tyr et de Guangzhou ont prospéré, tout comme l'Empire romain et les royaumes de Parthe et de Kushan. Les dynasties Han et Tang de Chine sont entrées dans l'âge d'or. Les anciennes routes de la soie ont apporté la prospérité à ces régions et ont stimulé leur développement.

L'histoire est notre meilleur professeur. La gloire des anciennes routes de la soie montre que la distance géographique n'est pas insurmontable. Si nous faisons le premier pas courageux l'un vers l'autre, nous pouvons nous engager sur la voie de l'amitié, du développement partagé, de la paix, de l'harmonie et d'un avenir meilleur. (...) ».⁸

⁸ Traduction de l'auteure

Par ce discours d'ouverture, Xi Jinping utilise la richesse de l'histoire du commerce entre l'Asie, l'Orient et l'Europe afin de justifier la nécessité de renouveler une telle entreprise. Les paragraphes « Paix et coopération » et « Bénéfice mutuel » soulignent la nécessité de développer des partenariats que la Chine qualifie de gagnant – gagnant, *win-win*, dans ses différents programmes et qui doit amener la prospérité pour les deux entités. Les paragraphes « Ouverture et inclusivité » et « Apprentissage mutuel » justifient quant à eux les deux tracés, les voies maritimes et terrestres et la diversité et multiplicité des lieux d'échanges. Les apprentissages tirés de la coopération, économique, technologique, culturelle ou scientifique doivent profiter à la Chine et à son partenaire. La BRI a été présentée comme une réinitialisation de la gouvernance mondiale, contre l'exploitation de la mondialisation. La rhétorique de l'harmonie de la BRI décrit un ordre idéal et ambitieux qui obscurcit plutôt qu'il n'engage les tensions géopolitiques passées et les rivalités interimpériales. Les routes de la soie s'inscrivent dans une volonté de réduction des inégalités, pour permettre le développement multilatéral des pays en voie de développement (W. Liu & Dunford, 2016). Ce discours, particulièrement lyrique, est par ailleurs un des nombreux exemples de justification par l'histoire de la Chine et de son passé commercial permettant de justifier le renouveau des routes de la soie. En effet, on peut également noter des similitudes dans le discours de lancement de la BRI à Astana⁹ le 7 septembre 2013. Le président chinois y mentionne alors également l'importance de la dynastie des Han et de l'envoyé chinois Zhang Qian, mais aussi l'amitié qui unit les pays des routes de la soie comme le Kazakhstan. Cette relation fut fondée sur l'apprentissage mutuel et des échanges qui contribuèrent à la prospérité des deux nations (Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of China, 2013).

Ainsi, l'histoire des routes de la soie est un élément clé de compréhension de la Belt and Road Initiative. Les tracés commerciaux du projet chinois, bien que déjà existants, sont aujourd'hui renforcés et justifiés par l'histoire de l'Eurasie. Ces tracés, aujourd'hui déformés puisque

⁹ La capitale du Kazakhstan, Astana, a changé plusieurs fois de nom. À l'indépendance du Kazakhstan, en 1991, la ville retrouve son nom kazakh d'origine : Akmola, puis prend celui d'Astana (Астана, littéralement « la capitale ») en 1998, à la suite de son érection au rang de capitale du pays. Suite à l'annonce de la démission du président Noursoultan Nazarbaïev en mars 2019, elle est renommée Nour-Soultan, par le parlement kazakhstanais. Le 16 septembre 2022, la ville reprend son ancien nom, Astana. Par souci de clarté, la capitale sera toujours mentionnée dans ce texte sous le nom d'Astana.

s'inscrivant également dans des échanges commerciaux avec l'Amérique latine et l'Afrique, s'adaptent aux relations mondialisées et reposent sur des principes de coopération bénéficiant à la Chine.

Anciennes et nouvelles routes de la soie : un imaginaire historique au service de la communication

Cette thèse n'a pas pour vocation à revenir sur l'impact des axes de commerce des anciennes routes de la soie. Nous nous attacherons néanmoins ici à rappeler que les échanges terrestres entre la Chine et l'Europe *via* l'Asie centrale sont anciens et furent remarquables pour de nombreuses économies. Jusqu'au XVI^e siècle, les routes de la soie constituèrent un axe eurasiatique de transport de marchandises. Le trajet des caravanes fut souvent perturbé par des contextes économiques et politiques fluctuants. De nombreux ouvrages et recherches particulièrement complets existent et cette synthèse doit simplement permettre de mettre en lumière les différents axes terrestres empruntés jadis.

L'histoire des routes de la soie débute en 500 av. J.-C. avec la formation de l'Empire perse des Achéménides. On en trouve mention chez des auteurs antiques comme Ptolémée, Pline et Martial, mais aussi chez des chroniqueurs perses et arabes. Cependant, les sources chinoises, dont l'analyse est moins répandue en Occident, sont plus anciennes et plus précises. L'Asie centrale a toujours été considérée comme une menace par l'Empire du Milieu. C'est au II^e siècle qu'un ambassadeur Chinois, Zhang Qian, envoyé en mission exploratoire par son empereur qui craignait une nouvelle invasion, que le premier itinéraire fût découvert vers le monde occidental. Deux itinéraires étaient possibles depuis l'actuel Xinjiang au départ du désert du Tarim. Le premier, par le nord par les oasis de Karachahr, de Kucha et de Kachgar et le second, par le sud, par les oasis de Miran, Niya, de Khotan et de Yarkand (Picquart, 2018).

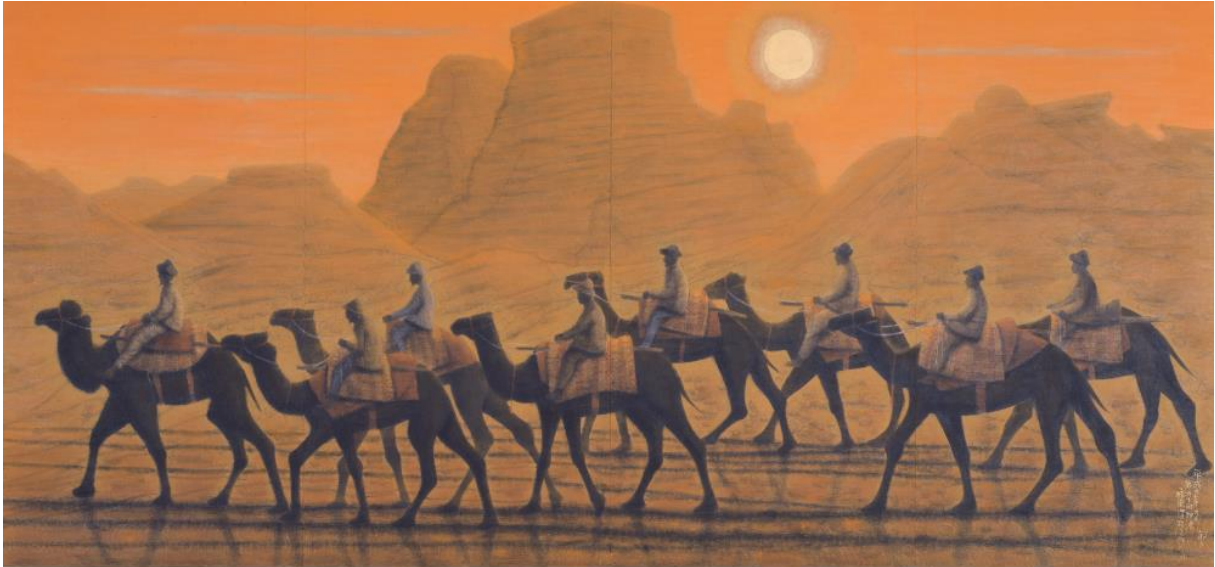


Figure 5 Vers les vestiges de la ville antique de Loulan · Le soleil, XX^e siècle, (Hirayama Ikuo Silk Road Museum, 2019)



Figure 6 Vers les vestiges de la ville antique de Loulan · La Lune, XX^e siècle, (Hirayama Ikuo Silk Road Museum, 2019)

Un siècle plus tard, ces routes commencèrent à être empruntées par des commerçants chinois. Au I^{er} siècle apr. J.-C., le général Ban Chao établit la suzeraineté sur cette région, une voie commerciale de premier ordre s'ouvrit depuis la Chine, par les cols du Pamir, avec les Parthes, voisins de l'Empire romain. Une fois le réseau de transport méditerranéen consolidé, la soie fit son entrée sur les marchés européens. À partir du V^e siècle, la sériciculture fut développée en Asie centrale et en Iran avant que le processus ne s'exporte en Europe

quelques siècles plus tard (France, Italie...), sans jamais pouvoir concurrencer les productions chinoises. Un autre axe de commerce est également créé par les voies maritimes vers l'Inde et le Proche-Orient à la fin du I^{er} siècle. En raison des taxes appliquées à toutes les étapes nécessaires pour les caravanes ou les bateaux, le coût de transport demeurerait très élevé et équivalent selon le mode de transport.

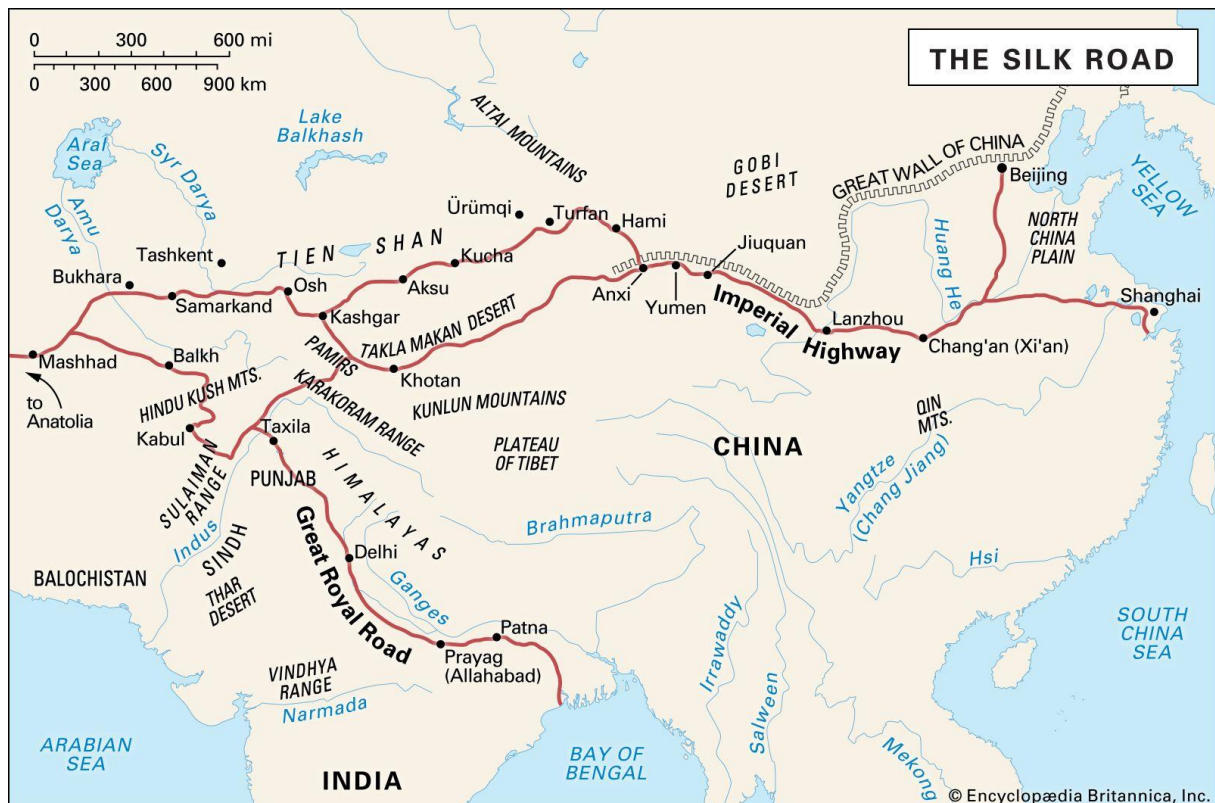


Figure 7 Anciennes routes de la soie, (Encyclopædia Britannica, 2023)

Comme Jacques Pirenne en dresse le constat : « La caravelle a vaincu le chameau » (Pirenne, 1952) à partir du XV^e siècle, les routes transsahariennes et centrasiatiques fléchissent face au nouveau commerce maritime portugais. Face à de nouvelles concurrences de production de richesses et des transports reliant directement le producteur au consommateur, l'Eurasie décline tandis que les côtes Atlantique européenne s'enrichissent. Les nouvelles prouesses techniques des caravelles permettent de mener des expéditions à l'est beaucoup plus rentables, tandis que les Chinois se retirent progressivement du commerce par les voies terrestres, devenu trop coûteux.

La délimitation des frontières de l'Asie centrale dans l'Histoire est variable et peut prendre en compte différents territoires. On peut considérer qu'elle inclut les terres de l'Anatolie au Xinjiang, incluant les deux Turkestan. L'Asie centrale ne pourrait être envisagée que comme une terre de passage et de conquêtes au gré de l'histoire. Pourtant, après cinq siècles de déclin et un assujettissement aux grandes puissances mondiales, l'Asie centrale renaît peu à peu. Néanmoins, si son nom est un dénominateur commun, il n'a jamais existé d'ensemble politique commun pour cette région du monde. On dénote seulement, lors de la conquête de Gengis Khan, dans les années 1220, l'unification des tronçons de la route de la soie. Tamerlan, guerrier turco-mongol, contribua également par la suite à l'unification des territoires centrasiatiques et fit rayonner Samarcande (Picquart, 2018).

L'Asie centrale contemporaine : un territoire recomposé objet des convoitises

Isabella Damiani propose cette première définition géographique de l'Asie centrale : « *l'Asie centrale est une partie de territoire du continent asiatique qui s'étend entre la mer Caspienne et le désert du Taklamakan, et entre la limite sud de la taïga sibérienne et les grandes chaînes de montagnes méridionales qui forment une frontière avec le monde indien. Cette délimitation territoriale pose des bornes non seulement selon des éléments géographiques, comme une chaîne de montagnes ou la mer Caspienne, mais aussi suivant des éléments culturels, car la frontière orientale de cette définition passe entre le monde turco-musulman du Xinjiang chinois et la Chine proprement dite.* » Elle ajoute par ailleurs que ce territoire septentrional, habité par des populations majoritairement sécularisées d'origine nomades et de langues turciques et persanes, est riche en centres urbains considérés comme des carrefours commerciaux. La structure actuelle des États, héritée de l'ère soviétique, a été adoptée pour suivre les clivages géopolitiques de l'ancien Turkestan (Damiani, 2014). Ces républiques sont fondées dans les années 1920 et 1930 et sont de taille très variable. Svetlana Gorshenina souligne que « *La géographie favorise la politique expansionniste russe : sans rupture continentale ni obstacles naturels incontournables susceptibles de freiner les efforts des conquérants ou au moins de délimiter des zones d'influences, les responsables politiques de la Russie pendent toujours qu'ils élargissent leurs « propres » frontières sans annexer les territoires des autres.* ». Par ailleurs, la légitimité des frontières fut régulièrement contestée au cours de l'histoire des relations russo-centrasiatiques. Au XVI^e siècle, par une attitude offensive pour protéger le territoire russe, au XVII^e siècle, dans le développement des relations

politiques et commerciales avec les voisins au sud-est de la Russie, au XIX^e siècle, dans le développement d'un « impérialisme défensif » face aux hordes nomades (Gorshenina, 2012).

Les Républiques Socialistes Soviétiques (RSS) du Turkménistan et de l'Ouzbékistan, dont le Tadjikistan fut séparé en 1929, furent créées en 1924. En 1936, le Kazakhstan et le Kirghizistan accèdent au statut de république fédérée. La caractéristique de ces territoires est notamment de regrouper des foyers de territoire sur la périphérie des républiques (Thorez, 2011). On retrouve notamment au Kazakhstan la capitale Astana au nord-est du pays et Almaty au sud. Bayram Balci rappelle un point important sur les frontières centrasiatiques : celles-ci n'avaient avant 1991 qu'une fonction administrative et restaient perméables à la libre circulation des personnes et des biens. L'appartenance à l'identité soviétique primait sur les anciennes identités ethniques et locales et servait de facteur intégrateur. Cette intégration a eu un impact conséquent sur l'aménagement de ces territoires. Le tracé des routes et des voies de chemin de fer lie intrinsèquement les états et les villes entre eux (Balci, 2017).

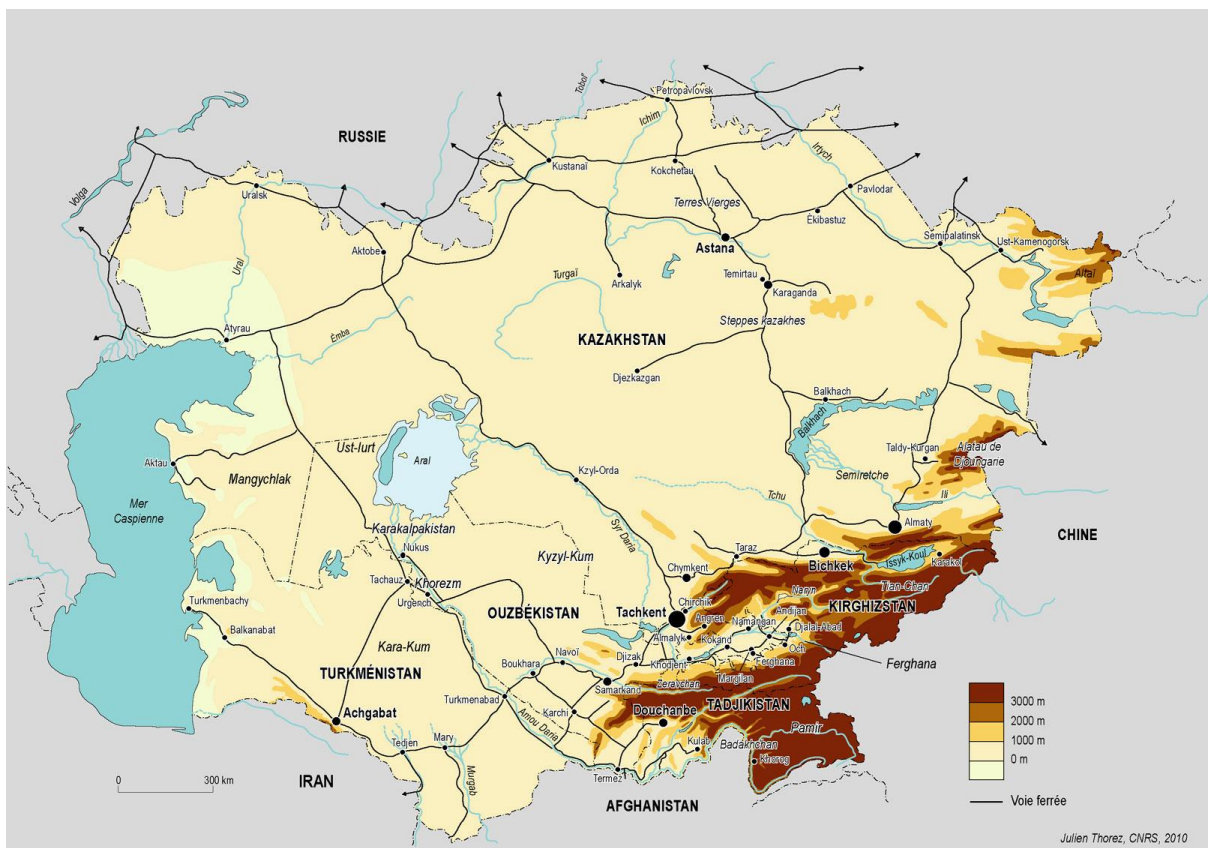


Figure 8 Frontières de l'Asie centrale post - soviétique, (Thorez, 2011)

Suite à la « transformation post-soviétique », les états ont réorganisé leurs appareils économiques, politiques et sociaux au profit de doctrines capitalistes nationales. Les pays centrasiatiques ont pris des directions radicalement différentes tout en restant influencés par l'héritage des idéologies socialistes soviétiques (Thorez, 2016b).¹⁰ Ces transformations ont amené des pouvoirs anciens à rechercher une nouvelle légitimité politique. Les relations bilatérales sont mauvaises et les présidents kazakhstaniens et ouzbeks se disputent le leadership de la région. Ils tentent notamment de réhabiliter les concepts d'Eurasie pour le premier et de Turkestan pour le second (Peyrouse, 2008c). Ce concept de supercontinent qu'est l'Eurasie renvoie notamment à l'importance des interactions entre les pays centrasiatiques et ses voisins. La région autonome chinoise du Xinjiang, frontalière avec le Kazakhstan, le Kirghizistan et le Tadjikistan est donc par sa proximité directement concernée par les événements, évolutions et transformations de l'Asie centrale.

1.1.3. L'inévitable déséquilibre géospatial de la relation sino-centrasiatique

L'enclavement de l'Asie centrale

La chute de l'URSS a rapidement amené une diversification des acteurs internationaux en Asie centrale. Les États-Unis, la Chine, l'Union européenne (UE)¹¹ et la Turquie ont manifesté un intérêt certain pour cette région stratégique. L'enjeu principal du développement économique de cette région est le désenclavement. Les relations sino-centrasiatiques revêtent donc un intérêt important pour ces pays. L'enclavement peut se définir ici comme un espace entouré par d'autres pays sans accès aux côtes (Cambridge Dictionary, 2022). Selon Géoconfluences, « *l'enclavement caractérise plus généralement un territoire fermé, qui souffre d'un déficit d'accessibilité pour des raisons géopolitiques (...) ou du fait de sa position*

¹⁰ Il serait ici intéressant de souligner un premier lien entre cette politique russe et les objectifs expansionnistes similaires du gouvernement chinois avec le projet BRI dans la province du Xinjiang. On peut notamment comparer le développement des relations économiques très dépendantes pour les pays d'Asie centrale ou encore la fluidité de passage des frontières avec le Kazakhstan.

¹¹ Les secteurs énergétiques et industriels sont un pilier de la coopération entre l'Asie centrale et l'UE. Le Kazakhstan est un partenaire primordial depuis son indépendance et des entreprises comme Total, Orano, Eni sont par exemple impliquées dans l'exploitation du champ pétrolier de Kachagan en mer Caspienne.

en angle mort, privé de façade maritime et de voies de communication praticables avec son environnement régional et mondial. Cette situation de manque de desserte spatiale est généralement considérée comme un handicap et est vécue comme un enfermement, mais elle peut aussi avoir un rôle protecteur vis-à-vis de menaces exogènes (...) et conservateur de caractères endogènes (...) ». L'enclavement est une notion relative dont le gradient fermeture – ouverture est complexe à mesurer. Le développement de corridors et la construction d'infrastructures tendent à limiter ce phénomène. Néanmoins l'augmentation des voies de communication n'est pas toujours suffisante (Géoconfluences, 2021). Les pays enclavés d'Asie centrale restent à la périphérie des grands marchés. Ils affichent un revenu par habitant inférieur à celui de leurs voisins de transit et dépendent généralement des marchés, des infrastructures et des institutions de ces pays frontaliers. Le Programme d'action d'Almaty, adopté par les Nations Unies en 2003, reconnaissait que les pays en développement sans littoral avaient des besoins spécifiques en matière de réduction de leurs coûts commerciaux et de promotion de la croissance. Ce programme souligne une priorité : le développement, l'amélioration et l'entretien des infrastructures et l'amélioration des échanges avec la mise en œuvre de régimes de transit (Banque mondiale, 2014). L'enclavement en Asie centrale implique une charge élevée des coûts de transport. Les ruptures de charge lors du passage des frontières peuvent expliquer une grande partie du surcoût du transport terrestre par rapport au transport maritime. Le libre accès à la mer ne signifie pas l'absence de littoral. Cette distinction est particulièrement frappante pour les pays d'Asie centrale. En effet, la Caspienne est une mer fermée. Le canal Volga-Don relie la mer Caspienne à la mer Noire. Néanmoins, on ne peut pas considérer ce canal comme une rupture de l'enclavement des pays d'Asie centrale. Ce système de canaux ne rompt pas l'isolement économique car les autorités russes surfacturent les navires traversant le canal Volga-Don, la Volga-Baltique, limitant ainsi drastiquement les exportations par voies navigables des pays d'Asie centrale (Raballand, 2003).

Un enclavement qui entraîne une collaboration indispensable avec la Chine

Afin de limiter leur enclavement et développer leur économie, les gouvernements centrasiatiques se sont rapidement tournés vers la Chine dans les années 1990. Les premières relations bilatérales ont avant tout été tournées vers un effort de stabilisation de la région et vers des politiques de « bon voisinage ». La Chine a reconnu leur indépendance dès décembre

1991 en s'appuyant sur les « cinq principes de la coexistence pacifique »¹² (Kellner, 2016). À la suite du conflit sino-soviétique au début des années 1960, les zones frontalières du Kazakhstan, du Kirghizistan et du Tadjikistan étaient devenues des zones de tension. Il existait un litige sur 19 zones représentant une superficie totale de 34 000 km² de territoire (Kellner, 2011). L'application d'une stratégie de retenue a pour objectif de contribuer au développement économique chinois et plus spécifiquement de la région du Xinjiang. Une coopération politique bilatérale est indispensable sur ce territoire, la Chine étant soucieuse des tendances séparatistes du Xinjiang. Thierry Kellner souligne : « *Le président kazakh a ainsi fait des promesses à la Chine concernant les mouvements ouïghours dès 1992 et, en 1993, le Kazakhstan a offert des garanties à Pékin concernant sa sécurité en général en promettant de ne participer à aucune alliance politique ou militaire tournée contre la Chine et en s'engageant à ne pas autoriser que son territoire serve de base à d'éventuelles activités menées par une puissance tierce contre la sécurité ou la souveraineté de la Chine. On peut penser que ces prises de position successives ont incité Pékin à adopter une attitude conciliante.* » Par ailleurs, la dénucléarisation du Kazakhstan amplifie la bonne entente. Le Kirghizistan s'aligne sur une position similaire dès 1994 en appelant à une opposition ferme face au séparatisme et activités anti-chinoises (Kellner, 2011). Enfin, les relations sino-tadjikes se sont développées dans les années 2000 avant de s'intensifier dans les années 2010. La signature d'un « partenariat stratégique » fut réalisée en 2013 entre les deux gouvernements (Kellner, 2016).

La Belt and Road Initiative tire une inspiration significative de l'histoire des routes de la soie, un réseau historique de voies commerciales et culturelles reliant l'est à l'ouest. Bien que les trajets commerciaux actuels du projet chinois soient une évolution des itinéraires existants, ils sont enracinés dans le contexte historique de l'Eurasie. Ces routes, jadis dédiées à l'Asie et à l'Europe, s'étendent désormais vers l'Amérique latine et l'Afrique, s'adaptant ainsi à la mondialisation et reposant sur des principes de coopération mutuellement bénéfique, favorables à la Chine.

¹² Respect mutuel de la souveraineté et de l'intégrité territoriale, non-agression mutuelle, non-ingérence dans les affaires intérieures d'autrui, égalité et bénéfice mutuels, coexistence pacifique.

L'Asie centrale, qui englobe les terres de l'Anatolie au Xinjiang, joue un rôle crucial dans cette dynamique historique. Après la chute de l'Union soviétique, cette région enclavée a cherché à surmonter son isolement en se tournant vers la Chine pour le développement économique. Les relations sino-centrasiatiques ont évolué vers des efforts de stabilisation et de coopération. Les pays d'Asie centrale ont cherché à désamorcer les tensions frontalières avec la Chine et à s'assurer une stabilité régionale en échange de garanties de non-alignement politique et militaire. À travers ce projet, la Chine s'inscrit comme le nouvel acteur incontournable de la mondialisation, quelle est sa stratégie et comment le projet se développe-t-il désormais en Asie centrale ?

2. La création de la Belt and Road Initiative

2.1. De nouveaux mécanismes de coopération

2.1.1. Fonctionnement économique

Le 7 septembre 2013, le président chinois Xi Jinping a prononcé un discours à l'Université Nazarbaïev au Kazakhstan portant sur l'importance de l'amitié entre les peuples et du travail commun pour construire l'avenir. Le président chinois propose pour la première fois la construction conjointe du projet de la ceinture économique. Le choix d'annoncer le projet à Astana au Kazakhstan, pays voisin de la Chine et important fournisseur de ressources énergétiques, n'est pas anodin, il annonce les prémices d'une collaboration indispensable à la Chine pour mener à bien son initiative.

Le 3 octobre 2013, Xi Jinping annonce pour la première fois dans un discours lors de l'Assemblée délibérative du peuple en Indonésie la nécessité de construire une communauté Chine-ASEAN autour de l'initiative de la « Route de la Soie maritime du XXI^e siècle ». Cette fois encore, le choix de l'Indonésie est à mettre en lumière, il s'agit-là d'un futur acteur incontournable de la route maritime. Par le passé, Malacca et son détroit furent un célèbre passage des anciennes routes de la soie (Liang, 2018).

Rapidement, le gouvernement chinois fait appel à ses nombreux partenaires économiques comme en juin 2014 lors de la 6^e Conférence ministérielle du Forum sur la Coopération sino-arabe. Une large communication se met en place, le site Internet est lancé en mars 2017 et le concept est reconnu par l'ONU la même année. Des forums de discussions se mettent en place, à Beijing en mai 2017 ou à Paris en janvier 2019 au siège de l'UNESCO. Ces forums font appel à une large communauté scientifique chinoise et étrangère, mais aussi aux acteurs économiques locaux du projet.

En parallèle de la création des partenariats, la Chine a mis en place des institutions financières lui permettant d'encadrer et de soutenir la Belt and Road Initiative. En novembre 2014, le fonds souverain chinois de la route de la soie est créé et en décembre la Chine promet de verser 40 milliards de dollars. Ce fonds a été créé conjointement par les réserves en devises

étrangères, la China Investment Corporation, la Banque d'exportation et d'importation de Chine, la State Administration of Foreign Exchange et la Banque de Développement de Chine (Silk Road Fund, 2019). Ce fonds a pour objectif d'apporter un soutien financier à la coopération et connectivité commerciale. Il peut investir dans des actions, des dettes et d'autres fonds et est géré par un conseil d'administration, un conseil des autorités de surveillance et une équipe de direction.

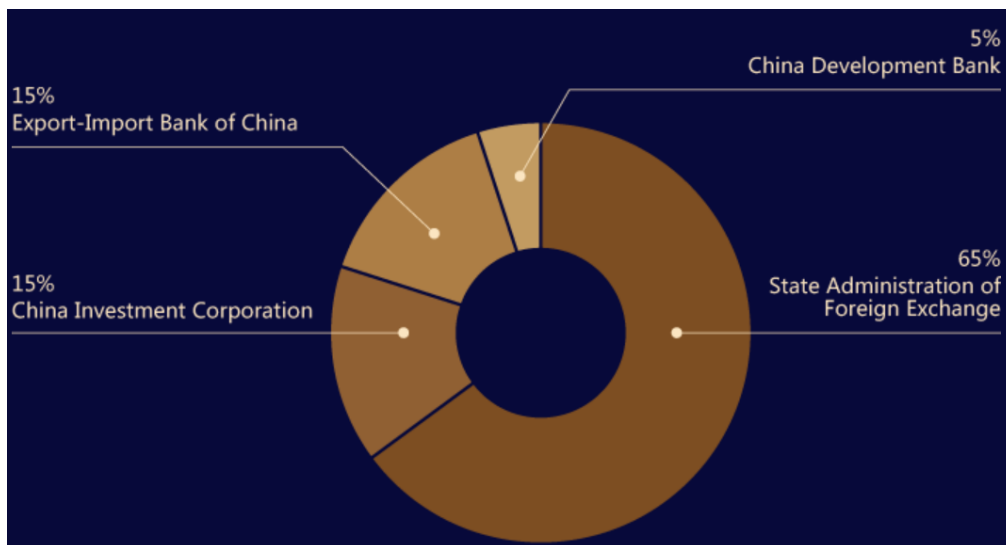


Figure 9 Structure de l'actionnariat du fond route de la soie, (Silk Road Fund, 2019)

Dans la continuité de la stratégie économique chinoise, la Banque asiatique d'investissement pour les infrastructures (BAII) ou *Asian Infrastructure Investment Bank* (AIIB) est inaugurée en janvier 2016. Il s'agit d'une banque d'investissement distincte du Fonds monétaire international de la Banque mondiale et de la Banque asiatique de développement. Elle vise à soutenir financièrement des projets de développement, principalement en Asie centrale et du sud dans les domaines de l'énergie, des transports, de l'aménagement urbain et des télécommunications. Toutefois, de nombreux pays africains sont devenus membres (Égypte, Afrique du Sud, Éthiopie, Kenya, Soudan, Rwanda, Bénin, Djibouti, Maroc, Ghana, Togo ...). « *En l'espace de trois ans, le nombre de membres de la BAII est passé de 57 fondateurs à 93 membres. Cela montre l'engagement de nos membres pour la coopération multilatérale et renforce le rôle de la BAII dans la communauté financière internationale* », a déclaré le vice-président et secrétaire général de la BAII, Danny Alexander (Ledy, 2018). Partant du constat d'un important déficit en infrastructures sur les territoires visés par la route de la soie, la Chine

cherche à s'imposer comme un acteur majeur du développement régional (Rouiaï, 2018). En août 2019, la BAI compte 74 membres et 26 membres potentiels, 47 projets ont été approuvés et 9,03 milliards de dollars ont été investis. Des projets comme un réseau de communication en fibre optique au Cambodge, de régénération urbaine au Sri Lanka ou encore d'énergies durables en Turquie ont été ou sont en cours de réalisation (Asian Infrastructure Investment Bank, 2018). Cette banque d'investissement répond à la logique de développement des infrastructures des nouvelles routes de la soie et contribue également à l'internationalisation du *yuan*. Les deux grands partenaires absents restent les États-Unis et le Japon, cette organisation visant notamment selon la doctrine chinoise à rééquilibrer les rapports de force mondiaux.

En 2017 est inaugurée l'Association asiatique de Coopération Financière (AACF) lors du forum de la Belt and Road Initiative à Beijing, encore une fois un symbole fort dans le développement de l'initiative. Il s'agit d'une plateforme de coopération entre les institutions financières visant à aider à la stabilisation des marchés financiers régionaux et mondiaux tout en contribuant au développement des pays asiatiques et rassemble 107 institutions mondiales (French Xinhua, 2018).

2.1.2. Le piège de la dette

L'une des préoccupations les plus médiatisées sur le projet des routes de la soie est le « piège de la dette ». Selon la Banque mondiale, le montant dû aux créanciers hors Club de Paris¹³ (Chine, Inde, Arabie saoudite, Émirats arabes unis, etc.) est passé de 35,3 milliards de dollars en 2010 à 138,3 milliards de dollars en 2021. Parmi ces créanciers, la part de la Chine dans l'encours de la dette publique bilatérale est passée de 18 % en 2010 à 49 % en 2021 (World Bank, 2022). Depuis le début des années 2000, la Chine a multiplié ses prêts vers l'étranger, jusqu'à devenir aujourd'hui l'un des principaux pourvoyeurs bilatéraux de financement pour les pays en voie de développement. Elle propose en effet des instruments d'aide (dons, prêts

¹³ Créé en 1956, le club de Paris est un groupe informel de créanciers publics dont le rôle est de trouver des solutions coordonnées et durables aux difficultés de paiement de pays endettés. Ces créanciers leur accordent un allègement de dette pour les aider à rétablir leur situation financière.

à taux zéro, prêts concessionnels), des instruments hybrides (crédit d'achat préférentiel) et des prêts commerciaux (prêts des banques) (Padieu & Pornet, 2021). La Chine dispose de plusieurs acteurs financiers : tout d'abord les deux principales banques publiques : China Development Bank (CDB) et China Exim Bank et quatre banques commerciales : Industrial and Commercial Bank of China (ICBC), Bank of China (BoC), China Construction Bank (CCB), et Agricultural Bank of China (ABC). Elles représenteraient en volume 97 % des opérations chinoises de prêts internationaux dans le cadre de la BRI sur la période 2013-2017 (Bertuzzi et al., 2019). L'opacité de ces prêts rend très complexe la mesure de l'impact de l'endettement des pays concernés¹⁴. Par son engagement international, dans les institutions mondiales et avec son projet des routes de la soie, la Chine s'engage notamment dans le financement des infrastructures. Les conditions de prêt sont néanmoins très contraignantes, créant un grand risque d'interdépendance économique entre la Chine et les pays en voie de développement. Le risque de surendettement rend inévitable le dialogue entre les instances financières et gouvernementales mondiales pour limiter les risques de surendettement (Padieu & Pornet, 2021). Nous ne serons pas sans noter ici qu'un des objectifs principaux de la Chine avec le projet des routes de la soie est de remodeler un nouveau système de gouvernance mondiale. L'utilisation des prêts comme levier pour s'imposer comme acteur incontournable n'est pas sans conséquence pour le maintien du statut des grandes puissances occidentales. La situation proche du monopole de la Chine comme financeur crée également un risque pour les pays en voie de développement qui doivent parfois céder aux conditions de la Chine pour régler leur dette ou en cas de demande de restructuration.

De nombreux exemples peuvent déjà être cités comme lors de la renégociation du prêt entre Djibouti et la Chine. Thierry Pairault analyse avec inquiétude les coûts de négociation des prêts effectués par le gouvernement djiboutien pour développer ses infrastructures. En juillet 2019, le ministre de l'Économie et des Finances de Djibouti, Ilyas Moussa Dawaleh, annonce la

¹⁴ « La Chine n'est pas soumise à des exigences de transparence sur ses prêts. En tant que participant ad hoc au Club de Paris, elle peut assister, avec pour représentant la PBoC, et prendre part aux sessions de négociation ou aux séances mensuelles des Tours d'Horizon, avec l'accord des membres permanents et du pays débiteur. Elle est invitée à partager les données sur les créances, mais n'en a pas l'obligation, n'étant pas membre officiel du Club. La Chine ne déclare pas non plus ses flux officiels à la base de l'OCDE « Creditor Reporting System ». » (Padieu & Pornet, 2021).

restructuration du prêt commercial accordé par l'Exim Bank de 492 millions de dollars. Il avait pour objectif de financer la construction d'un tronçon de chemin de fer entre Djibouti et Addis-Abeba en Éthiopie. Le projet a été finalisé malgré un résultat mitigé, faute d'un approvisionnement en électricité régulier et un déficit de produits à exporter. La faible rentabilité du projet n'a donc pas permis de rembourser le prêt alloué. Un autre prêt, de 322 millions de dollars, avec les mêmes conditions, avait été alloué pour un projet d'acheminement d'eau potable entre l'Éthiopie et Djibouti. Enfin, un troisième prêt de 580 millions de dollars pour le port polyvalent de Doraleh a été réalisé avec une maturité de 20 ans et un différé de paiement sur sept ans. Ces trois prêts, contractés la même année, auprès de la même banque chinoise, ont entraîné Djibouti dans une spirale de surendettement. Le gouvernement djiboutien a donc tenté en 2019 d'obtenir une renégociation du remboursement de son prêt auprès de la Chine et a obtenu un allongement de 15 ans pour le remboursement du prêt ferroviaire. Thierry Pairault souligne qu'aux termes du contrat initial, le taux de rentabilité interne du prêt s'établirait à 8,5% ; la renégociation le ferait tomber entre 6,6 ou 6,8%. Cependant, ce calcul s'appuie sur l'hypothèse selon laquelle les infrastructures créées seraient rentables. Or, la demande pour une offre ferroviaire est peut-être surestimée et rien ne garantit le succès du tronçon ferroviaire. Pour la Chine, le projet est rentable financièrement et économiquement. En effet, des entreprises chinoises réalisent les opérations sur place, avec leur propre production, et leur propre main-d'œuvre qui importe jusqu'à sa nourriture de Chine (Pairault, 2020).

Le Sri Lanka connaît également une crise économique importante. Depuis 2007, l'État a tenté de relancer son économie en contractant des prêts auprès de l'Inde et du Japon, pour reconstruire les régions tamoules du nord et de l'est. Des prêts ont également été contractés auprès de la Chine pour financer « des projets de construction d'infrastructures aussi coûteux qu'inutiles – car souvent surdimensionnés – tels que l'aéroport international et le port en eau profonde à Hambantota. Suite à l'impossibilité pour le gouvernement à rembourser son prêt, le port a été cédé pour une durée de 99 ans à China Merchants Groups. La Chine détient désormais 10% de la dette extérieure du pays (Goreau-Ponceaud & Madavan, 2022).

China Merchants Group (CMG) est une entreprise chinoise créée en 1872, composée d'un conglomérat d'entreprises. Le groupe couvre les secteurs maritimes, de la finance et de

l'immobilier et opère sous les auspices du ministère chinois des Transports. Devenue l'une des principales entreprises d'État dans les années 1980, l'entreprise s'est développée grâce à l'initiative de la BRI. Elle est régulièrement présentée dans les médias occidentaux comme un outil de la « diplomatie de la dette ». L'entreprise participe désormais à des projets estampillés BRI en Grèce, en Lituanie, en Biélorussie, au Nigéria et à Djibouti. CMG possède par exemple 23,5% du terminal de Doraleh. La compagnie y a par la suite installé une base de soutien militaire chinoise, une zone de libre-échange internationale et de nouvelles infrastructures (Zhang, 2022).

Ces deux situations sont des exemples de la « diplomatie de la dette ». La Chine accorde des prêts à des pays parfois déjà largement débiteurs et obtient des concessions lorsque ces États ne peuvent faire face à leurs obligations de remboursement. Conscient des répercussions de cette situation sur son image, le ministre des Affaires étrangères Wang Yi a annoncé en août 2022, lors du Forum de coopération sino-africain, d'importants allègements des dettes. La Chine s'est engagée à ne plus exiger le remboursement des prêts concessionnels arrivés à échéance que 17 États africains n'avaient pas pu rembourser. Harry Verhoeven souligne que cette bonne nouvelle était attendue tant la situation était devenue critique. En effet, « la dette extérieure publique et privée combinée des États africains a plus que quintuplé entre 2000 et 2020. Les créanciers public et privé chinois représentaient 12 % des 696 milliards de dollars de dettes extérieures du continent en 2020. Les ratios moyens dette/PIB du continent dépassaient les 50 % avant la pandémie. Selon les dernières perspectives économiques en Afrique de la Banque africaine de développement, le ratio dette/PIB de l'Afrique atteindra les 70 % cette année. En février 2022, 23 pays africains étaient, soit surendettés, soit risquaient de l'être. » (Verhoeven, 2022). Le média chinois francophone French People relaie les propos plus mesurés de Sourabh Gupta, chercheur senior à l'Institut d'études sino-américaines basé à Washington. Les allégations de diplomatie du piège de la dette sont « une sorte de non-sens » et « une diversion » car le financement des infrastructures de la Chine a amélioré les capacités de nombreux pays à faible revenu à réaliser une meilleure croissance. Les financements de la Chine en Afrique ont démarré il y a plus de 20 ans et pallient désormais au manque de financements accordés par les puissances occidentales (Y. Liu, 2021). Sourabh Gupta a néanmoins également déclaré en 2017 qu'une variété de motifs malveillants, principalement économiques, ont été attribués au plan "la Ceinture et la Route". La BRI vise à

canaliser vers l'étranger les excédents de réserves prétendument manipulés de Pékin, à soutenir l'internationalisation du yuan, à décharger la surcapacité industrielle de la Chine sur les voisins, à piéger le pays bénéficiaire dans un cycle d'endettement, à exploiter les ressources stratégiques du pays hôte et à acheter son affiliation politique en cours de route (Gupta, 2017). Il est cependant intéressant de noter que la dualité des discours entre la Chine et les puissances occidentales est toutefois révélatrice de la montée en puissance de la Chine sur la scène internationale.

Cette diplomatie de la dette crée de nouveaux leviers de coopération pour la Chine. Au-delà des pressions économiques, ces prêts sont aussi un moyen pour Pékin de forcer les États africains à s'aligner sur ses votes dans les grandes institutions internationales. Elle crée également des relations diplomatiques importantes avec les états du continent, qui ne cessent de chercher à s'émanciper des puissances occidentales. La Chine a également pu développer de nouvelles infrastructures, bases militaires, ports, zones de logistique, lui permettant d'agrandir toujours un peu plus son réseau tentaculaire des routes de la soie dans le monde.

Pour conclure ces premiers éléments de définition et de compréhension sur les routes de la soie, il est essentiel de souligner l'ambition pharaonique du projet et du gouvernement chinois. L'objectif de la Chine est essentiellement de développer un réseau tentaculaire grâce aux opportunités commerciales et politiques des différentes régions du monde. La légitimité de ce projet repose sur l'histoire d'une voie commerciale historique qui a traversé l'Eurasie, reliant l'Asie de l'Est à l'Asie de l'Ouest. Cette voie a non seulement été utilisée pour le commerce de la soie, mais aussi pour les échanges culturels, religieux ou encore diplomatiques entre les peuples. Aujourd'hui, ce terme de routes de la soie est devenu un concept et un symbole de la mondialisation et de l'interconnexion des économies mondiales. Ces voies commerciales sont à nouveau au centre de l'actualité pour renforcer les connexions économiques et commerciales entre l'Asie et l'Europe en investissant dans des infrastructures de transport et de communication. Si la légitimité des routes repose sur leur préexistence, il est ainsi essentiel de préciser qu'elles ont été marquées par des conflits et des rivalités entre les empires et les civilisations qui l'ont empruntée. Les conflits ont souvent été liés aux convoitises des ressources et des richesses qui circulaient le long de la route. Ces routes ont également été un lieu de transmission de maladies et d'épidémies, comme cela fût le cas avec

la peste noire au XIV^e siècle, rappelant la rapide diffusion de la pandémie de la Covid-19 à travers le monde. Le projet contemporain suscite également des préoccupations quant à l'impact environnemental et social du développement des infrastructures, mais aussi de l'influence croissante de la Chine sur les économies de la région.

2.1.3. La stratégie des nouvelles routes de la soie

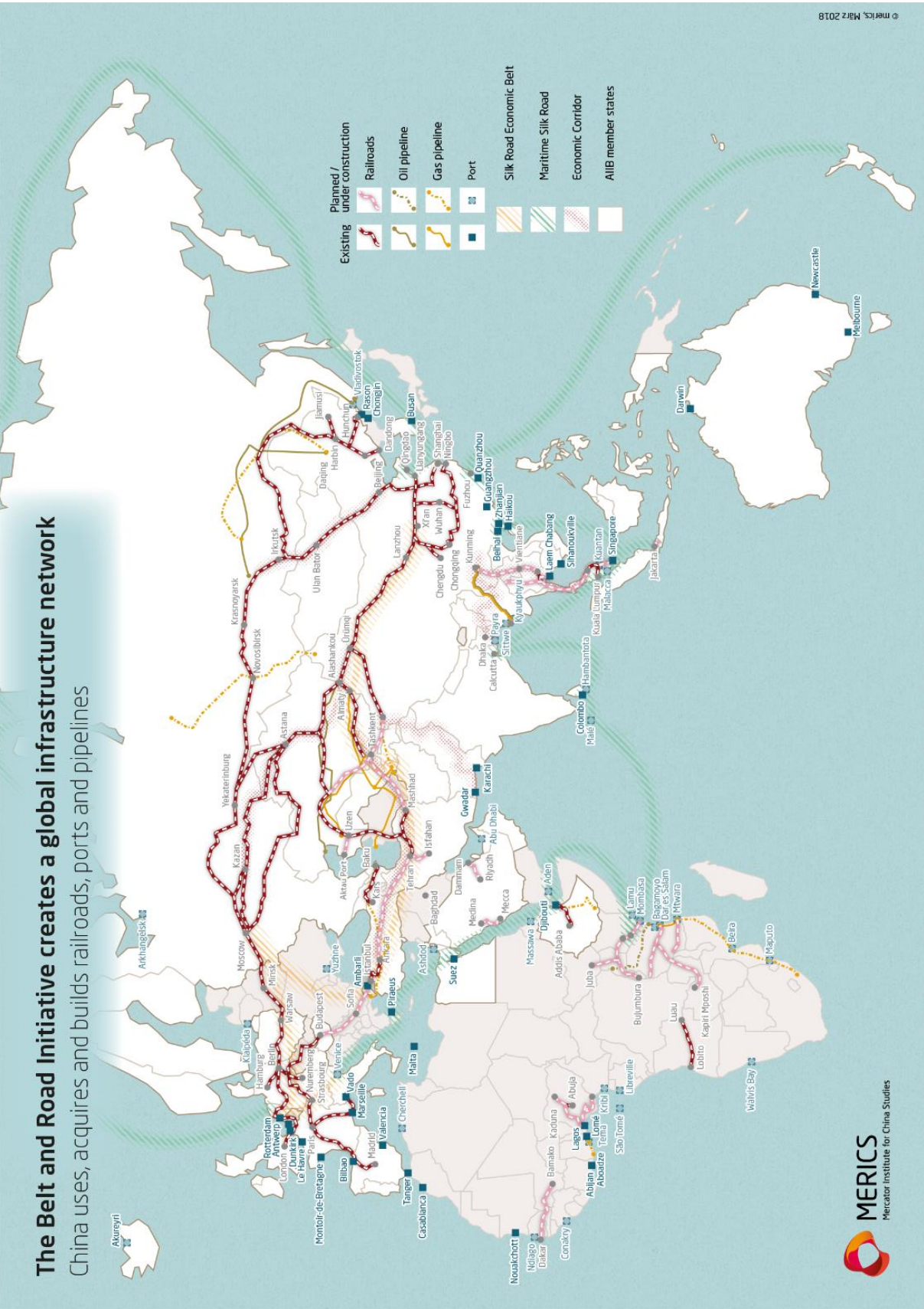
Au cours des dernières années, la Chine a élaboré une stratégie ambitieuse et complexe visant à renforcer sa position sur la scène internationale. Les routes de la soie englobent des voies de communication terrestres et maritimes qui ont aujourd'hui un impact significatif sur les relations internationales et la gouvernance mondiale. La coopération centrasiatique est un élément clé de cette stratégie, permettant à la Chine de consolider ses relations avec les pays de la région et d'accroître son influence. Ce chapitre tend à dégager les grands enjeux de cette relation qui s'affirme depuis l'indépendance des états centrasiatiques. Les questions de sécurité ont été soulevées dans un premier temps, notamment dans la gestion des populations ethniques dans le Xinjiang. Il est également question de maintenir un approvisionnement énergétique et alimentaire stable pour la Chine. La BRI est aussi un outil manipulé par la Chine dans le contexte de la pandémie pour promouvoir la « route de la soie sanitaire ». Elle vise à développer la coopération en matière de santé avec les pays partenaires et à intervenir dans les situations de crise. L'instrumentalisation de cette initiative, présentée comme un partenariat gagnant-gagnant, est critiquée pour son manque de transparence. Il s'agit donc de questionner la manière dont la stratégie chinoise façonne la perception internationale de la Chine. Les différents outils de développement qu'elle utilise nous permettent d'analyser les implications en matière de gouvernance mondiale et son impact macro-régional.

2.2. Le chemin vers l'Europe

Dans son ambitieux projet de résurrection des antiques routes commerciales, la Chine s'inscrit dans un contexte de mondialisation. Ainsi, contrairement aux anciennes voies, ces routes se développent sur l'intégralité du globe. Bien plus que de simples routes de circulation, la Chine crée, développe, améliore des axes ferroviaires, routiers, des gazoducs et oléoducs et

multiplie sa présence sur les corridors maritimes. Le MERICS, Mercator Institute for China Studies, a créé depuis 2018 une carte interactive rendant compte de l'évolution des axes entre la Chine, l'Europe et l'Afrique¹⁵. L'institut s'appuie sur une base de données qui contient plus de 1 500 initiatives où seuls les projets supérieurs à un seuil de valeur de 25 millions USD sont inclus. Il est à noter que des accords ont été signés également avec de nombreux pays d'Amérique latine, mais aussi quelques partenariats avec les pays d'Amérique du Nord, ne figurant pas sur la carte ci-dessous. Ce réseau vise à accroître l'influence de la Chine dans le monde et auprès de ses voisins, mais également à sécuriser à la fois son économie, par l'exportation, mais aussi son approvisionnement en ressources énergétiques. Les questions relatives à la sécurité font également partie intégrante du projet chinois et la Chine a notamment signé des accords sur cette thématique avec chacun de ses voisins centrasiatiques.

¹⁵ Carte interactive disponible intégralement à ce lien : <https://www.merics.org/en/tracker/mapping-belt-and-road-initiative-where-we-stand>



The Belt and Road Initiative creates a global infrastructure network

China uses, acquires and builds railroads, ports and pipelines

Figure 10 La Belt and Road Initiative crée un réseau global d'infrastructures (Mercator institute for China Studies, 2018)

Les nouvelles routes de la soie se découpent en deux principaux axes, eux-mêmes subdivisés en plusieurs itinéraires, correspondant partiellement aux anciennes routes de la soie au départ de la Chine. On retrouve sur cette carte un réseau de communication tentaculaire auquel il faut ajouter les projets initiés en Amérique latine et le développement des routes de la soie en Arctique.

2.2.1. Le développement des routes de la soie terrestre : la province du Xinjiang au cœur des enjeux de contrôle de territoire en Chine

L'étude du projet des nouvelles routes de la soie s'appréhende dans un premier temps par l'analyse de son fonctionnement, elle ne peut s'émanciper d'une analyse des enjeux globaux dans lesquels la Chine gravite. Cette thèse n'a pas pour objectif de présenter les grands enjeux de la mondialisation, mais de contextualiser le rôle de la Chine dans ces mécanismes en Asie centrale. Alice Ekman explique que plusieurs enjeux incontournables définissent la situation et le rôle de la Chine dans le monde. La Chine se positionne comme un leader de la restructuration de la gouvernance mondiale, notamment institutionnelle, et encourage le multilatéralisme. Ce processus s'illustre par son intégration à l'ONU (1971), son soutien à l'OMS (2001) ou encore la création de l'OCS (2001) et de la Nouvelle Banque de Développement (NBD), également connue sous le nom de Banque des BRICS (2014). En outre, la communication est extrêmement soignée de la part du gouvernement chinois qui préférera l'utilisation du terme « solution chinoise » au terme de « modèle chinois » lors de la promotion de ses concepts de développement et de modèles de gouvernance (Ekman, 2018). Cette « solution chinoise » se traduit, entre autres, par des investissements dans les ports grecs ou italiens ou encore le développement des infrastructures ferroviaires en Iran ou en Europe de l'est. Nous nous intéresserons ici aux enjeux des routes de la soie en Asie centrale et plus spécifiquement au rôle stratégique de cet espace dans le développement clé du projet vers l'Europe. L'articulation des routes de la soie se transpose sur la province du Xinjiang, située à l'ouest de la Chine, comme une porte de la Chine vers l'Europe *via* l'Asie centrale.

2.2.2. Une coopération sino-centrasiatique avant tout sécuritaire

D'une superficie de 1,6 million de km², la province du Xinjiang est positionnée le long d'une frontière administrative de 5 600 km avec huit pays (National Bureau of Statistics of China, 2019). Cette zone de contact importante représente un enjeu sécuritaire considérable pour la Chine. La politique de coopération avec l'Asie centrale s'est rapidement développée après l'indépendance des états en 1991. La Chine a conclu un certain nombre de traités de sécurité avec des pays d'Asie centrale, dont le Kazakhstan. Ces traités sont destinés à promouvoir la sécurité et la stabilité régionale et à faciliter la coopération, notamment la défense, la lutte contre le terrorisme et la sécurité des frontières. Les traités de sécurité conclus par la Chine avec les pays d'Asie centrale constituent un élément important de sa politique étrangère et reflètent l'influence économique et politique croissante du pays dans la région. Ils ont par ailleurs permis à la Chine d'établir une forte présence en Asie centrale et d'y jouer un rôle plus actif. L'une des principales caractéristiques des traités de sécurité conclus par la Chine avec les pays d'Asie centrale est l'accent mis sur la coopération et l'assistance mutuelle. Ils comportent également souvent des dispositions relatives à des exercices militaires conjoints, au partage d'informations et à d'autres formes de collaboration. Cela a contribué à renforcer les liens entre la Chine et ses partenaires d'Asie centrale et a facilité le développement d'une architecture de sécurité régionale plus intégrée.

Sous la présidence de Hu Jintao, secondé par le Premier ministre Wen Jiabao de 2003 à 2013, la « diplomatie de bon voisinage » a pris une ampleur particulière dans le Xinjiang. Jean-Pierre Cabestan rappelle que malgré l'affirmation de sa façade maritime, la Chine demeure « *circonspecte dans ses relations avec l'Asie centrale* » (Cabestan, 2011). L'Organisation de coopération de Shanghai est une organisation intergouvernementale régionale créée en 2001 par la Chine, le Kazakhstan, le Kirghizistan, la Russie, le Tadjikistan et l'Ouzbékistan. La mission de l'organisation est de promouvoir la sécurité et la stabilité régionale, ainsi que le développement économique et la coopération. L'OCS est un forum important pour la Chine et les autres pays d'Asie centrale, où ils peuvent discuter et coordonner leurs politiques, notamment la sécurité, le développement économique et la coopération régionale. L'organisation a gagné en importance ces dernières années et compte désormais plusieurs autres pays en tant qu'observateurs, dont l'Inde, l'Iran et le Pakistan. L'organisation a mis en

place un certain nombre de mécanismes pour faciliter la coopération entre ses États membres, notamment des réunions et des sommets réguliers, ainsi que des groupes de travail et des comités axés sur des questions spécifiques. Cela a contribué à promouvoir une architecture de sécurité régionale plus intégrée et a facilité le développement de liens plus étroits entre les États membres. L'un des principaux domaines d'action de l'OCS en matière de sécurité est la question du terrorisme. L'organisation a mis en place un certain nombre d'initiatives pour faire face à la menace terroriste dans la région, notamment une structure régionale antiterroriste (RATS) pour faciliter le partage d'informations et la coopération entre les États membres (Chabal, 2016). En outre, l'OCS s'est également concentrée sur d'autres questions de sécurité, telles que la sécurité des frontières, le contrôle des armes et la coopération militaire. L'organisation a mené des exercices militaires conjoints et établi des mécanismes de partage d'informations et de coopération entre ses États membres dans ces domaines. Isabelle Facon souligne à ce sujet que l'OCS a été créée à des fins de coopération sécuritaire et économique. Cette organisation ne peut donc constituer exclusivement un outil d'influence régionale pour les deux puissances (Facon, 2006). Pour la Russie, cette organisation reste néanmoins « un facteur déterminant de la politique internationale », la Chine et la Russie s'appuient considérablement sur cet outil du multilatéralisme et construisent des relations durables avec leurs partenaires (Ministère russe des Affaires étrangères, 2006).

Parallèlement à la création de l'OCS, l'Organisation du traité de sécurité collective (OTSC) a vu le jour en 2002. Cette alliance militaire et organisation internationale est composée de plusieurs anciennes républiques soviétiques en Europe de l'Est et en Asie centrale. Ses membres comprennent l'Arménie, la Biélorussie, le Kazakhstan, le Kirghizistan, la Russie et le Tadjikistan. Le principal objectif de l'OTSC est de fournir une défense collective contre les menaces extérieures et de garantir la sécurité des États membres. L'organisation promeut également la coopération dans des domaines tels que la défense, le renseignement et la réponse aux catastrophes. Cet organisme est compris dans le cadre de la Communauté des États indépendants (CEI) créée en 1991. Ses membres comprennent l'Arménie, l'Azerbaïdjan, la Biélorussie, la Géorgie, le Kazakhstan, le Kirghizistan, la Moldavie, la Russie, le Tadjikistan, l'Ukraine et l'Ouzbékistan. La CEI a pour objectif de promouvoir la coopération économique et politique entre ses membres, ainsi que de renforcer leur indépendance et leur

souveraineté. L'organisation joue également un rôle dans la promotion de la paix et de la stabilité dans la région. Le 15 mai 1992, six États sur onze (la Russie, le Kazakhstan, l'Arménie, le Tadjikistan, le Kirghizistan, l'Ouzbékistan) signent à Tachkent un Traité de sécurité collective (la Biélorussie, l'Azerbaïdjan, la Géorgie se joindront en 1993). Cette organisation permettra également de signer un accord sur le système de défense aérienne unifié et un traité de défense commune des frontières extérieures (1995). Le fonctionnement de la CEI est à ce jour de plus en plus controversé. Les divergences d'intérêts entre les états, les conflits territoriaux non résolus et les tendances hégémoniques de la Russie tendent à désolidariser cette institution. Outre la présence de ces grands voisins, la présence américaine tend à se raréfier en Asie centrale. Isabelle Facon souligne que « l'OCS, dont les responsables russes et chinois ne manquent jamais de rappeler qu'elle est l'une des rares structures internationales asiatiques sans participation américaine, est progressivement devenue l'une des tribunes privilégiées de la Russie et de la Chine pour manifester leur solidarité politique face à l'hégémonisme des États-Unis. » (Facon, 2006). Le 11 septembre avait été l'occasion pour les États-Unis de développer leur présence militaire en Asie centrale. Plusieurs bases ont été installées au Tadjikistan et au Kirghizistan en 2001 à proximité des aéroports et en Ouzbékistan, non loin de la frontière sud – est de l'Afghanistan la même année. En 2005, le gouvernement ouzbek demande au gouvernement américain le retrait de ses troupes suite aux critiques sur le massacre d'Andijan¹⁶ (Morel, 2006). Par ailleurs, le retrait des troupes américaines d'Afghanistan en août 2021 a été un signal fort de l'abandon des États-Unis dans cette zone. Il est intéressant de noter que ce retrait accentue la vision chinoise sur l'irréversible déclin américain. Le positionnement chinois dans cette zone est sensible car la Chine partage une frontière de 76 kilomètres avec l'Afghanistan et cherche à coopérer pour maintenir l'intégrité de son territoire. Marc Julienne souligne également à ce propos la crainte du gouvernement de voir les séparatistes islamistes s'associer avec les mouvements indépendantistes ouïghours. Les engagements sécuritaires de la Chine vont également plus

¹⁶ Le massacre d'Andijan est un événement marquant dans l'histoire du pouvoir en Ouzbékistan. Il s'agit d'une violente répression armée du gouvernement contre la population qui manifestait de façon pacifique pour la libération d'une vingtaine de chefs d'entreprises. Selon le gouvernement, 187 personnes seraient décédées contre entre 500 et 1500 selon les ONG (Amnesty International, 2015).

loin en coopérant avec le Tadjikistan et l'Ouzbékistan sur cette même thématique (Julienne, 2022)¹⁷.

2.2.3. La question ethnique au Xinjiang

Durant les années 2000, le gouvernement chinois a mené son programme de développement du Grand Ouest qui a rencontré une forte résistance de la part de la population ouïghoure. Dans la lignée de la guerre antiterroriste menée suite aux attentats du 11 septembre 2001, la Chine a lancé sa propre initiative de lutte. Le gouvernement chinois a alors annoncé avoir identifié un groupe extrémiste ouïghour relié à Al-Qaïda. Le gouvernement américain a alors soutenu qu'un lien existait entre le mouvement islamique du Turkestan oriental et Al-Qaïda en Afghanistan. Ce groupe a été retiré en 2020 de la liste d'exclusion des terroristes (Roberts, 2021). Le soulèvement de Lhasa en 2008 et les émeutes d'Ürümqi en 2009 ont dressé le spectre d'une implosion ethnique à la soviétique (Millward, 2009). En effet, la mosaïque ethnique du Xinjiang s'oppose à la majoritaire présence des Han dans le reste du pays. Suite à l'accession au pouvoir de Mao Zedong, la Chine entreprend de « civiliser » le Turkestan oriental dès 1950. Cette zone géographique a déjà connu deux républiques entre 1911 et 1949. Une première république, instaurée en 1933, la République Turque Islamique du Turkestan oriental a duré jusqu'en février 1934. Elle fut écrasée par l'armée soviétique et les forces du nouveau gouverneur de la région Sheng Shicai. Le 12 novembre 1944, une seconde République du Turkestan Oriental fut fondée avec le soutien soviétique jusqu'à la proclamation de la Chine communiste en octobre 1949 (Reyhan, 2021). Cette succession de changements politiques a déstabilisé la province, laissant une large porte d'entrée à l'installation du gouvernement de Mao sur ce territoire.

Selon les données du premier recensement national effectué en 1953, le Xinjiang avait une population de 4,78 millions d'habitants. Le septième recensement national de 2020 comptabilise la population totale du Xinjiang à 25,85 millions, dont le groupe ethnique Han

¹⁷ Si la Chine œuvre activement à la coopération sécuritaire avec les pays d'Asie centrale, elle demeure néanmoins un important fournisseur d'armes dans la région. Elle est notamment devenue en 2016 le premier fournisseur du Turkménistan en vendant des véhicules, des drones, des systèmes de télécommunications et de défense aérienne (Julienne, 2018)

comptait 10,92 millions et les autres groupes ethniques 14,93 millions. Le gouvernement chinois souligne dans ce rapport la nécessité d'une croissance démographique importante et harmonieuse (Bureau des statistiques de la région autonome ouïghoure du Xinjiang, 2021).

Tableau 1 Évolution de la population du Xinjiang, Source : Xinjiang Population Database, 2021, Réalisation : Hiliquin, 2022

	1953	1964	1982	1990	2000	2005	2020
Population totale du Xinjiang en millions ¹⁸	4,78	7,27	13,08	15,16	18,46	20,10	25,85
Ouïghours	3,60	3,99	5,95	7,19	8,34	10,00	11,62
Han	0,33	2,32	5,29	5,69	7,25	7,96	10,92
Kazakhs	0,51	0,49	0,90	1,11	1,32	1,41	1,56
Kirghizes	0,07	0,07	0,11	0,14	0,16	0,17	0,19

Après la création de la région autonome ouïghoure du Xinjiang en 1955, le Parti communiste chinois et le gouvernement central ont mis en œuvre l'autonomie régionale pour assurer l'égalité de statut de tous les groupes ethniques. Le gouvernement souligne l'adoption d'une série de politiques préférentielles pour aider et soutenir le développement régional. Les groupes ethniques minoritaires du Xinjiang, y compris les Ouïghours, sont entrés dans une « période optimale de développement » (The state council information office of the People's

¹⁸ Le gouvernement chinois a identifié 56 ethnies dans la province du Xinjiang, ce tableau ne propose qu'une présentation synthétique des données de population pertinentes pour cette thèse

of Republic of China, 2021). La chercheuse et militante ouïghoure Dilnur Reyhan rappelle la très récente prise en compte par les chercheurs sinologues de l'importance du caractère colonial de l'invasion chinoise au Xinjiang : « *En 1953, l'intégration et la sinisation de cet Occident de la Chine devaient passer par le changement démographique et le contrôle militaire* » (Reyhan, 2021). Sean R. Roberts souligne également que « *la répression des Ouïghours découle d'une relation fondamentalement coloniale entre Pékin et un territoire qu'il a conquis il y a longtemps, mais qui n'a ni été pleinement intégré à la Chine moderne ni été autorisé à avoir une réelle autonomie* ». Il souligne également qu'en 1953, les Han ne constituaient que 6 % de la population du Xinjiang, en 1982, ils étaient 38 % (Roberts, 2021). La prise de contrôle de cette région s'est organisée autour de trois organes administratifs : le gouvernement provincial, l'armée populaire de libération¹⁹ (APL) et la société de production et de construction du Xinjiang appelée plus communément Bingtuan²⁰. Le 7 octobre 1954, le Comité central du parti ordonne officiellement qu'environ 104 000 officiers et hommes de l'APL présents au Xinjiang soient immédiatement transférés dans le civil et que le nouveau Bingtuan les accueille. Cette institution s'est transformée en une vaste force de travail essentiellement civile, mais toujours quasi militaire, composée de personnes, désireuses ou obligées, de vivre dans ce que les Hans considèrent souvent comme un territoire quelque peu inhospitalier du pays. Le Bingtuan peut être considéré comme l'élément le plus important du « système de récupération » global du Xinjiang. Les deux autres éléments sont le système agricole sous l'égide du gouvernement provincial et les fermes de l'armée populaire de libération. Le Bingtuan, quant à lui, est composé de divers secteurs : gestion centrale, entreprises (fermes, mines, usines industrielles) et institutions (écoles, hôpitaux, agences scientifiques). Le Corps dispose de ses propres organes de sécurité publique et de justice (dont une force de police armée, un procureur, etc.). La plupart des membres se consacrent à

¹⁹ L'Armée populaire de libération (APL) : chinois simplifié : 中国人民解放军, pinyin : Zhōngguó Rénmín Jiěfàng Jūn, soit littéralement Armée de libération du peuple chinois. Elle fut fondée sous le nom d'Armée rouge chinoise, chinois simplifié : 红军, pinyin : Hóngjūn, par le Parti communiste chinois le 1er août 1927 au tout début de la guerre civile qui l'opposa au Kuomintang.

²⁰ La Société de production et de construction du Xinjiang : chinois simplifié : 新疆生产建设兵团, pinyin : Xīnjiāng Shēngchǎn Jiànshè Bīngtuán ou Corps : 兵团, Bīngtuán

l'agriculture, mais l'objectif a toujours été que l'organisation joue un rôle majeur dans l'industrialisation du Xinjiang. Le gouvernement considère ainsi l'agriculture comme le « socle » de l'économie du Bingtuan et l'industrie son « fer de lance » (Seymour, 2000).

La question de la menace terroriste, que Sean R. Roberts qualifie de « mirage », occupe le cœur des débats sur la politique chinoise sécuritaire à mener dans la province. Ces questions sont devenues prépondérantes lors de la révélation des camps de concentration ouïghours et autres ethnies minoritaires de la province. En 2014, le concept de « transformation par l'éducation » fait son apparition dans le Xinjiang. Son application est menée sur des groupes de population ouïghoure ou musulmane et est apparue en parallèle avec la campagne de « désextrémisation » ou de « déradicalisation ». Le 16 novembre 2019, le New York Times révèle le scandale des *Xinjiang Papers*, des documents internes chinois qui lui ont été transmis par un membre parti anonyme, documentant la répression contre les populations considérées comme des « minorités ethniques ». Ces documents sont composés de 403 pages de documents incluant 96 pages de discours de Xi Jinping, 102 pages de discours d'autres personnalités politiques, 161 pages de directives et de rapports sur le contrôle de la population ouïghoure dans le Xinjiang, et 44 pages d'enquêtes internes sur des fonctionnaires locaux (Ramzy & Buckley, 2019). Ils révèlent notamment la localisation et le nombre de camps apparus dans la région :

Xinjiang 'training centres'

"Vocational education and training centres" have come under international scrutiny, with rights activists describing them as political re-education camps

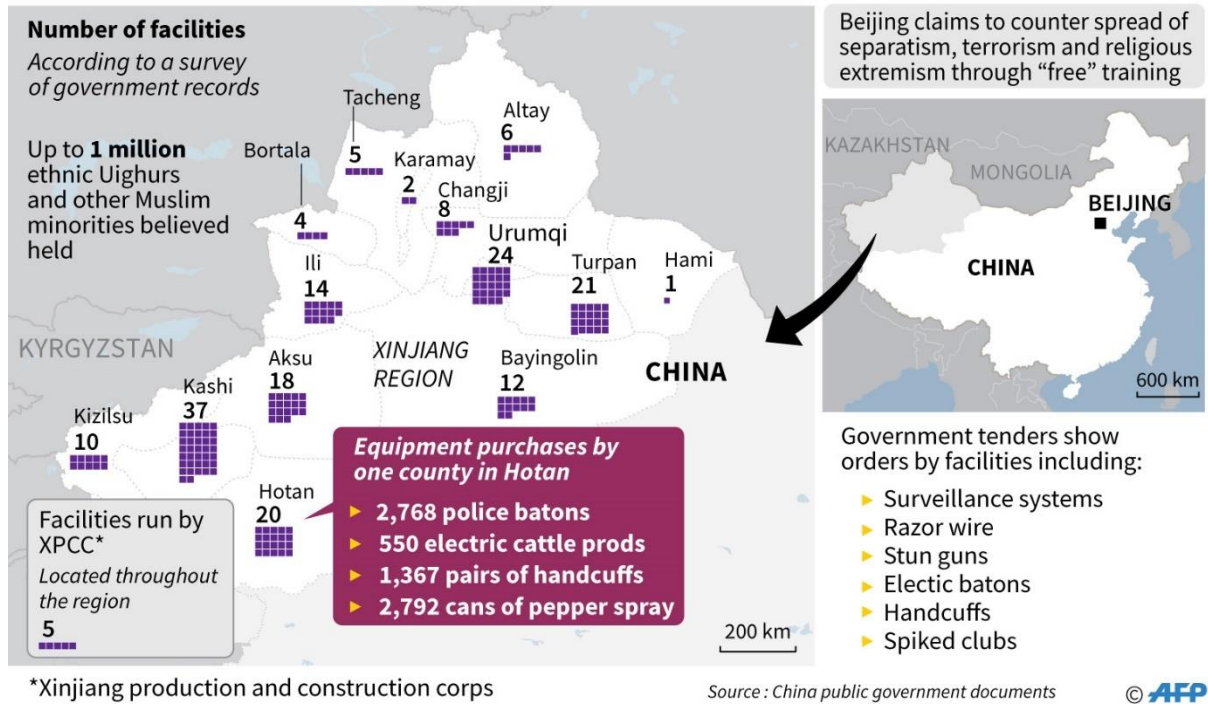


Figure 11 Localisation des camps de concentration (AFP, 2019)

Grâce à un pistage caméra très avancé, une importante surveillance des réseaux sociaux (notamment WeChat) et une intelligence artificielle, les services de police chinois ont établi une veille sur des centaines de ouïghours dès 2018. A titre d'exemple, la police du quartier Xiheba, non loin du centre historique d'Ürümqi, a rédigé un rapport le 27 août 2018 durant la sixième exposition Chine-Eurasie, mettant en lumière ces éléments de surveillance : « Grâce à l'analyse de la population migrante sur la plateforme QR code le 25 août, le rapport initial donne 25 personnes qui sont les parents de personnes de trois catégories qui ont des dossiers de résidence temporaire dans notre ville. Parmi elles, le district de Tianshan compte 19 personnes, le district de Gaoxin 2 personnes. Veuillez-vous assurer de surveiller les parents de personnes de trois catégories selon la liste de noms en pièce jointe (...) ». On y retrouve de nombreuses informations d'enquête : « Détails de l'enquête : Le 26 août 2018, après avoir reçu le renseignement, les policiers de Xiheba ont arrêté [nom] à [adresse] et l'ont ramené au commissariat pour une enquête. Selon l'enquête : [nom], homme, Ouïghour, numéro d'identification national [ID], emplacement Hukou : [adresse], localisation actuelle : [adresse],

numéro de passeport : [numéro], le passeport a été présenté au commissariat de Xiheba. Informations de contact : [numéro de téléphone]. Travailleur indépendant, dirige un commerce de [détail] à [expurgé]. A s'est rendu une fois en Turquie et une fois en Thaïlande pour ses affaires. A déjà consommé de la drogue une fois. Il a été arrêté et emprisonné pendant 15 jours par le commissariat de Xiheba pour avoir consommé de la marijuana le 5 mars 2007. » (Xiheba Precinct, 2018)²¹. Le média The Intercept qui dévoile ces documents rapporte que ces très nombreux documents d'enquête permettent de montrer la surveillance accrue de la population ouïghoure, mais aussi le fonctionnement des services de police. Il détaille également la surveillance téléphonique, en ligne et financière des groupes marginalisés, montrant comment la surveillance prétendument à l'affût de l'extrémisme se limite souvent à l'activité religieuse (Yaël, 2021). Pris ensemble, les documents donnent un large aperçu de la manière dont les vastes systèmes de surveillance déployés au Xinjiang s'imbriquent pour réprimer les populations minoritaires et de l'ampleur de leur impact sur la vie quotidienne dans la région.

La question de la rééducation par le travail a une place prépondérante dans l'histoire de la Chine communiste. Ce concept a été instauré en 1957 en tant que système de sanctions administratives et d'internement. Au début des années 2000, pour détourner les adeptes de la secte du Falun Gong, le gouvernement a développé ce concept vers la « transformation par l'éducation ». Elle a par la suite été développée dans le Xinjiang en se développant sous la forme d'un réseau d'installations dédiées (Zenz, 2019). De nombreuses restrictions sont imposées aux populations locales envers les pratiques religieuses et culturelles, discrimination sur le marché du travail et dans différents domaines de la vie sociale et professionnelle. Toute forme de contestation ou tout habitant soupçonné d'extrémisme est renvoyé vers ce réseau. En 2017, des campagnes de rééducation sans précédent ont été menées sous la gouverne de Chen Quanguo le nouveau secrétaire du Parti du Xinjiang élu en 2016. Une de ses initiatives a été de publier des appels d'offres pour la construction des camps éveillant les soupçons des médias et de la communauté internationale. De nombreux appels d'offres exigent l'installation de dispositifs de sécurité complets qui transforment les installations existantes

²¹ Texte complet en anglais : <https://www.documentcloud.org/documents/20466440-document-19>

en complexes de type carcéral : murs d'enceinte, clôtures de sécurité, treillis métalliques, barbelés, portes et fenêtres de sécurité renforcées, systèmes de surveillance, systèmes d'accès sécurisés, tours de guet, salles de garde, postes de police et installations pour les forces de police armées (Zenz, 2019). L'institut australien de stratégie politique dévoile dans son projet de recherche « Xinjiang Data Project » une cartographie montrant la présence de 385 camps d'internement :

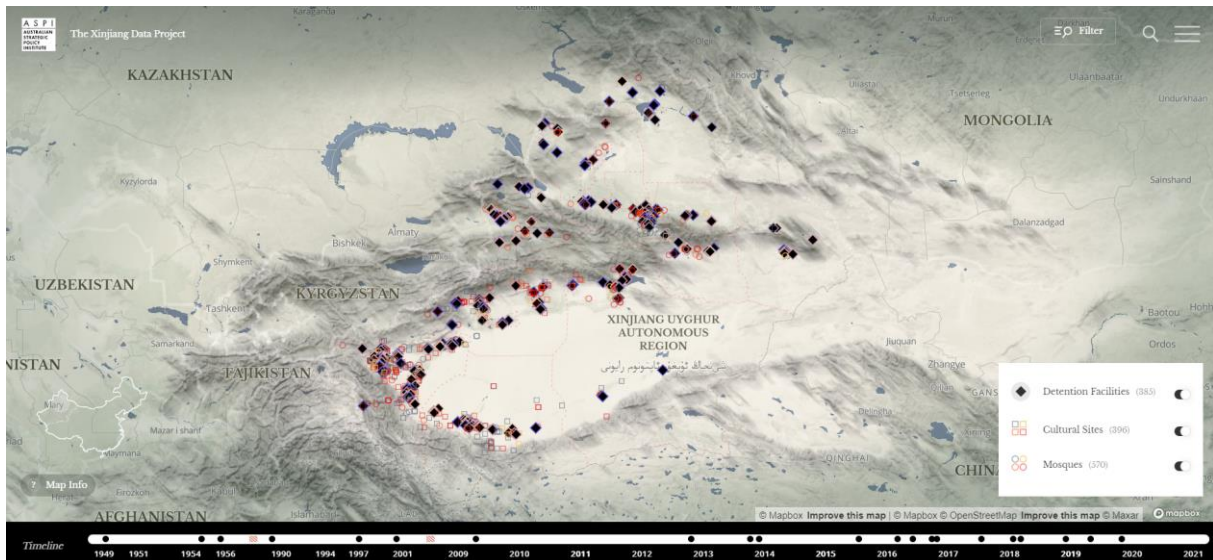


Figure 12 Cartographie des camps de concentration (Australian Strategic Policy Institute, 2022)

La détention de la population ouïghoure a été fortement médiatisée, mais d'autres ethnies sont la cible du gouvernement chinois. Cette région compte 1,5 million de Kazakhs, un million de Dounganes et environ 200 000 Kirghizes, ils représentent la majorité musulmane du Xinjiang (Loginova et al., 2020). On y retrouve également des populations Hui, Mongole, Tadjik, Xibe, Mandchoue, Ouzbek, Russe, Daur et Tatare.

Fig. 2 : LE XINJIANG : INTÉGRATION, OUVERTURE ÉCONOMIQUE ET SINISATION

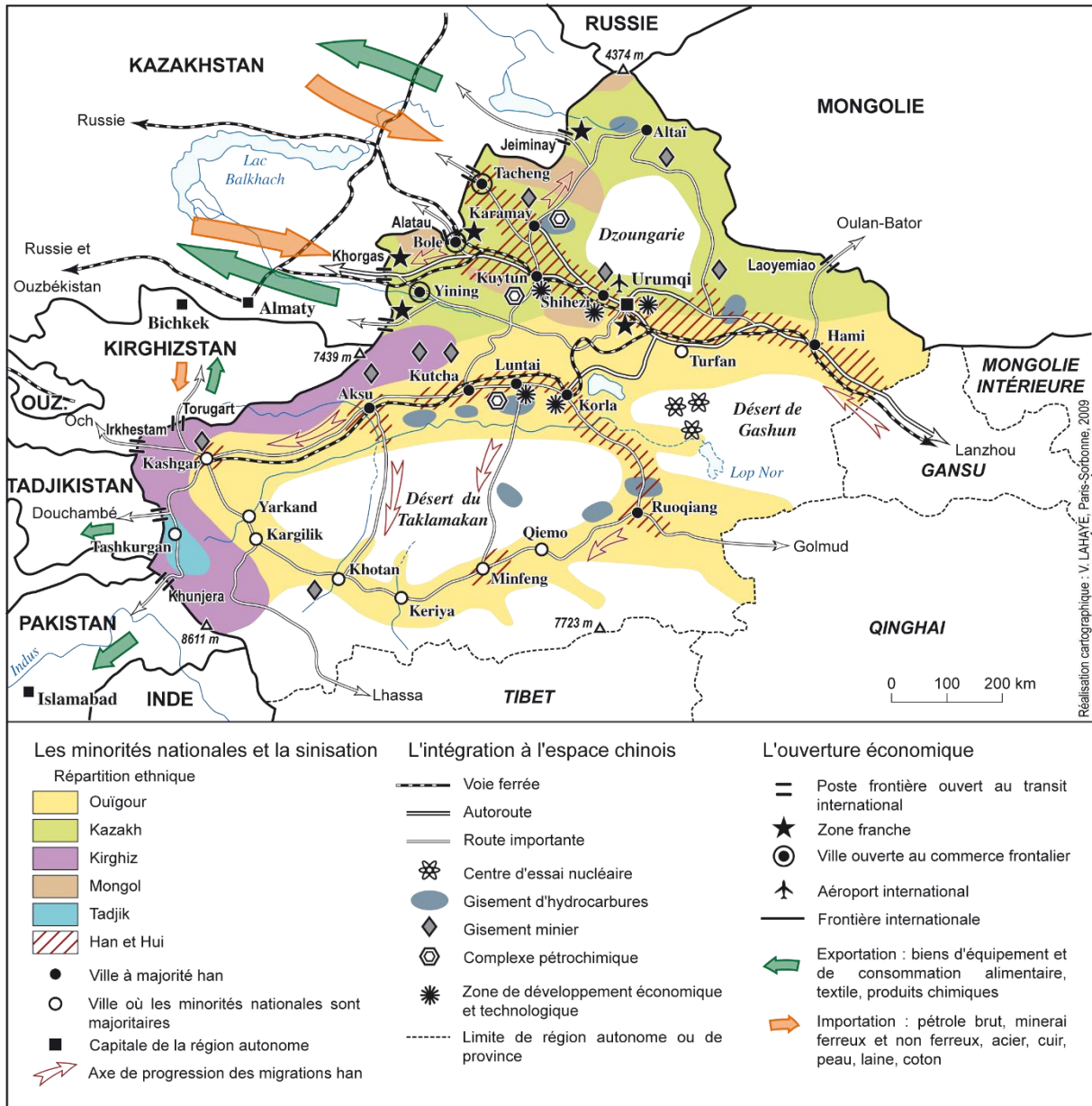


Figure 13 Répartition des populations du Xinjiang (Cariou, 2009)

À la fin des années 1920, le lancement de la collectivisation et de la politique forcée de la sédentarisation au Kazakhstan déclenche une vague de résistance des populations nomades. En 1931, 1 700 000 personnes avaient quitté leur pays pour la Chine, l'Iran, l'Afghanistan, la

Mongolie, les républiques centrasiatiques et la Russie pour échapper à la famine²² (Ohayon, 2012). Dans les années 1990, 1 111 718 Kazakhs étaient présents en Chine, soit la deuxième plus grande concentration de population après les citoyens chinois (Benson, 1998). La population kirghize comptait 139 781 habitants dans le Xinjiang en 1990. Le PCC leur a octroyé la préfecture autonome de Kizilsu en 1955 au sud-ouest de la région. Suite à l'indépendance du Kazakhstan en 1991, une politique de rapatriement a été mise en place pour permettre aux Kazakhs de revenir dans leur « patrie historique », mais aussi pour repeupler le pays. Ces Kazakhs de l'extérieur, appelés « Oralman »²³, ont pu bénéficier d'une loi sur l'immigration dès 1992, pour être rapatriés, avant que le programme ne cesse en 2012. Il fut relancé en 2014 suite à l'annexion de la Crimée par la Russie pour permettre aux citoyens de revenir, avec pour condition de s'installer dans une des sept régions suivantes : Akmola, Kazakhstan oriental, Kostanay, Kazakhstan du Nord, Pavlodar, Kazakhstan occidental, Atyrau. Les environ 1,5 million de Kazakhs ethniques vivant au Xinjiang ont au départ été très peu impactés par les contraintes imposées par le gouvernement chinois. Les mesures restrictives ont progressivement commencé à toucher toutes les ethnies musulmanes. En janvier 2019, le ministre des Affaires étrangères du Kazakhstan, Beibut Atamkulov, a annoncé que la Chine a autorisé plus de 2 000 Kazakhs ethniques à renoncer à la nationalité chinoise et à quitter le pays, sans qu'il n'ait été possible de savoir s'il s'agissait d'anciens détenus des camps de « rééducation » ou de bénéficiaires du programme destiné aux Oralmans (OFPRA, 2019).

Le partage d'une frontière avec le Kazakhstan et le Kirghizistan, ainsi que les importants investissements de la BRI dans ces deux états tendent les relations diplomatiques entre la Chine et les deux gouvernements suite aux accusations d'enfermement de personnes issues de l'ethnie kazakhe et kirghize. Le groupe militant kazakh, Atajur Eriktileri²⁴, recueille les témoignages de Kazakhs retenus au Xinjiang dénonçant les violences, tortures et abus sexuels subis dans ces camps. Le gouvernement kazakhstanaï ne s'est que peu prononcé sur cette

²² A l'issue du processus de collectivisation, les deux tiers des Kazakhs ayant survécu à la famine étaient sédentarisés. Ce phénomène s'explique par la disparition de 80% de leur cheptel et de l'impossibilité de mener une activité pastorale post – famine (Ohayon, 2012).

²³ Signifie en langue kazakhe « revenant ».

²⁴ Signifie en langue kazakhe « les volontaires de la patrie ».

situation et les demandeurs d'asile présents dans le pays risquent régulièrement d'être renvoyés au Xinjiang. Les manifestations pacifiques au Kazakhstan pour réclamer des informations sur des citoyens kazakhs disparus ont par ailleurs été réprimées par les autorités. La plupart des demandeurs d'asile au Kazakhstan ont par ailleurs pour beaucoup migré en Turquie (Svoboda, 2021). Cette situation réveille par ailleurs la sinophobie omniprésente dans la population kazakhstanaise. Le gouvernement kazakhstanaise s'appuie sur la Convention de Vienne sur les relations consulaires pour s'émanciper de tout interventionnisme envers cette population. Le gouvernement énonce en effet le principe de non-ingérence dans la politique intérieure en estimant que les Kazakhs, détenteurs de la nationalité chinoise, sont soumis au droit de la RPC. En réponse aux accusations de génocide envers les populations non Han dans la région, le gouvernement chinois argue que : *« Ces dernières années, diverses forces anti-chinoises ont accusé la Chine d'actions telles que le « travail forcé », les « stérilisations obligatoires », la « séparation parents-enfants », le « génocide culturel » et la « persécution religieuse ». Ils salissent le Xinjiang, diabolisent la Chine et diffament la gouvernance chinoise de la région avec des accusations de « génocide » (...)*

Le gouvernement chinois protège les droits des Ouïghours et de tous les autres groupes ethniques minoritaires du Xinjiang conformément à la loi. Ce fait contraste fortement avec les fabrications des forces anti-chinoises. (...) Les centres d'enseignement et de formation professionnelle du Xinjiang ont amélioré la maîtrise des stagiaires du chinois parlé et écrit standard et accru leur employabilité. Ces centres ont également renforcé leur sens de l'identité nationale, de la citoyenneté et de l'État de droit. (...)

Les travailleurs de tous les groupes ethniques du Xinjiang, y compris les diplômés des centres d'enseignement et de formation professionnelle, choisissent toujours leur emploi de leur propre gré. Conformément aux principes d'égalité, de libre arbitre et de consensus, et conformément aux lois et règlements tels que la loi sur le travail et la loi sur les contrats de travail, ils signent des contrats de travail avec les employeurs et reçoivent leur salaire. Il n'y a aucune contrainte d'aucune sorte. (...)

Les forces anti-chinoises affirment que les efforts du Xinjiang pour promouvoir le chinois standard représentent une campagne de « génocide culturel » et qu'ils sont un moyen d'«

assimilation ethnique », conçu pour éliminer les langues parlées et écrites et les traditions culturelles des minorités ethniques. (...)

Les forces anti-chinoises ont répandu de fausses accusations selon lesquelles le Xinjiang restreint la liberté de religion, maintient les activités religieuses sous surveillance, interdit aux musulmans de jeûner, démolit de force des mosquées et persécute les pratiquants religieux. (...) Les accusations de « persécution religieuse » sont totalement sans fondement.

Il existe une multitude de preuves que les accusations de « génocide » au Xinjiang évoquées par les forces anti-chinoises sont dénuées de toute vérité. Ils sont une calomnie contre la politique chinoise du Xinjiang et les succès obtenus dans le développement de la région, et une grave violation du droit international et des principes fondamentaux des relations internationales. (...)

Se faisant passer pour des "défenseurs des droits de l'homme", les forces anti-chinoises de certains pays comme les États-Unis ignorent la sombre histoire de leur propre pays, où un véritable génocide a été commis contre des peuples autochtones tels que les Amérindiens. Avec divers autres, ils ferment les yeux sur la discrimination raciale profondément enracinée et d'autres problèmes systémiques dans leur propre pays aujourd'hui, et sur la tache sur les droits de l'homme répandue par leurs guerres incessantes dans d'autres pays qui font des millions de victimes civiles innocentes. Leur double standard hideux, leur hypocrisie et leur état d'esprit hégémonique rappellent la citation infâme : "Accuse l'autre côté de ce dont tu es coupable". (...)

Il [le gouvernement chinois] continuera de promouvoir l'unité, l'harmonie et le progrès culturel et s'efforcera de créer un Xinjiang prospère et respectueux de l'environnement sous le socialisme aux caractéristiques chinoises de la nouvelle ère, où les gens vivent et travaillent dans la paix et la satisfaction. La marche du Xinjiang vers la modernisation ne sera arrêtée par aucune force, et son avenir est brillant et sûr. ». (Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of China, 2022a)

Au premier trimestre 2021, les parlements de sept pays occidentaux ont reconnu le génocide contre les Ouïghours mené par la Chine. L'ancien secrétaire américain, Mike Pompeo, a déclaré que les exactions de la Chine étaient « *un génocide et des crimes contre l'humanité* »

(Reyhan, 2021). Cette action a rapidement été suivie par les gouvernements occidentaux comme le Canada ou la France. L'Assemblée nationale française a en effet adopté la résolution n°758 le 20 janvier 2022 « portant sur la reconnaissance et la condamnation du caractère génocidaire des violences politiques systématiques ainsi que des crimes contre l'humanité actuellement perpétrés par la République populaire de Chine à l'égard des Ouïghours ». Elle s'appuie sur la résolution 260 A (III) du 9 décembre 1948 de l'Assemblée générale des Nations unies, dite « Convention pour la prévention et la répression du crime de génocide ». Le texte explicite :

« Constatant le recours au travail forcé des Ouïghours par la République populaire de Chine ;

Constatant les dispositifs de surveillance généralisée mis en place pour cibler les Ouïghours et d'autres minorités turciques, y compris pour intimider la diaspora ;

Constatant les témoignages relatifs à des faits de torture, de violence sexuelle et de viol systématisés ;

Constatant l'internement de masse des Ouïghours et d'autres minorités turciques dans des structures de détention ;

Constatant les politiques de stérilisation massive et forcée mises en œuvre pour prévenir les naissances et pour provoquer la chute du taux de natalité des Ouïghours dans la région autonome ouïghoure du Xinjiang ;

Constatant les politiques de sinisation et d'éradication de l'identité, de la culture et du peuple ouïghours ;

Constatant la séparation des enfants de leur famille et leur détention dans des pensionnats et des orphelinats gérés par l'État chinois ;

Constatant les multiples condamnations à la peine de mort d'individus ouïghours ;

Considérant que ces violences politiques extrêmes et systématiques à l'encontre du groupe ouïghour remplissent les critères suivants : meurtres de membres du groupe, atteintes

graves à l'intégrité physique ou mentale de membres du groupe, soumission intentionnelle à des conditions d'existence devant entraîner leur destruction physique totale ou partielle, mesures visant à entraver les naissances au sein du groupe et transfert forcé d'enfants du groupe à un autre groupe ;

Considérant qu'il y a donc intention de détruire en tout ou partie le groupe ouïghour en République populaire de Chine ;

1. Reconnaît officiellement les violences perpétrées par les autorités de la République populaire de Chine à l'encontre des Ouïghours comme constitutives de crimes contre l'humanité et d'un génocide ;

2. Condamne ces crimes contre l'humanité et ce génocide et demande l'arrêt des politiques génocidaires, concentrationnaires et répressives mises en place par la République populaire de Chine ;

3. Affirme son soutien au peuple ouïghour et aux autres minorités turciques concernées;

4. Invite le Gouvernement français à protéger les ressortissants ouïghours sur le sol français de toute intimidation ou de tout harcèlement de la part de la République populaire de Chine ;

5. Invite le Gouvernement français à reconnaître officiellement et à condamner les crimes contre l'humanité et le génocide perpétrés par la République populaire de Chine à l'encontre des Ouïghours ;

6. Invite le Gouvernement français à adopter les mesures nécessaires auprès de la communauté internationale et dans sa politique étrangère à l'égard de la République populaire de Chine pour faire cesser ces crimes et pour que les libertés fondamentales des Ouïghours et des autres minorités turciques soient respectées. » (Résolution n°758 - 15e législature, 2022)

De nombreux pays ont condamné les actes de la Chine, mais peu de sanctions réelles ont néanmoins été prises. D'importantes confrontations ont eu lieu entre des démocraties

libérales et des pays aux régimes plus autoritaires. La Chine a notamment été soutenue par la Russie et l'Arabie Saoudite. En 2019, lors de la troisième commission de l'ONU des affaires sociales, humanitaires et culturelles, 54 états ont soutenu la politique menée par Pékin dans sa région autonome du Xinjiang. Un bras de fer avant tout économique face à un pays indispensable au fonctionnement de la mondialisation et de n'importe quel pays. Les États-Unis et l'Union européenne se sont néanmoins positionnés face au gouvernement chinois. Le Sénat américain a notamment adopté une loi le 16 décembre 2021 interdisant l'importation de produits fabriqués dans le Xinjiang soupçonnés d'être produits par des Ouïghours. L'Union européenne a également réagi en interdisant à quatre dirigeants chinois de se rendre sur le sol européen. La Chine a en réponse sanctionné dix personnalités européennes en leur interdisant à eux et leurs familles de séjourner sur le sol chinois (Libération & AFP, 2021).

Le contrôle de la région est absolument crucial pour permettre à Xi Jinping de mener à bien son initiative des routes de la soie terrestres. Ce contrôle passe avant tout par une épuration ethnique et par la domination des Han sur ce territoire clé du projet. Suite à son élection en novembre 2012, le président a présenté son projet de « rêve chinois »²⁵. L'auteur chinois Ma Jian publie en 2019 l'ouvrage *China Dream*, faisant écho aux ambitions démesurées et à l'ambivalence de la société chinoise. Il y dresse le portrait d'un bureaucrate, tiraillé entre ses devoirs envers la société, les préceptes communistes inculqués depuis son enfance, jonglant avec les traumatismes d'une société blessée par la Révolution culturelle et la grande famine. Ma Jian dépeint le rêve chinois comme l'idéal d'une société inatteignable se transformant en cauchemar : *« D'un grand geste il verse la Soupe du Rêve chinois sur la foule en contrebas. Quand le liquide nauséabond atterrit sur leur tête, certains pleurent, certains rient, d'autres se bouchent le nez et s'enfuient comme une colonie de fourmis cherche à esquiver un jet d'urine. La puanteur morbide de la soupe flotte dans toutes les rues et les allées. Ma Daode sourit. Même s'il n'en a pas bu, ses souvenirs ont disparu et sa mémoire est complètement vide. Il lève les yeux de la marée de drapeaux rouge sang et regarde devant lui. La foule lui jette toujours de petits raviolis moelleux, mais quand ils arrivent dans son champ de vision, Ma Daode ne voit rien d'autre que des petits nuages blancs et doux qui se balancent dans le ciel bleu. Tout*

²⁵ Ce projet n'est pas sans rappeler le concept d'*American dream*

lui paraît pur et clair. Il est certain que cette scène divine qui se déroule devant lui n'est autre que le Rêve chinois du président Xi Jinping » (Ma, 2019). Sur ces derniers mots, Ma Daode, personnage principal dévoué au Parti se suicide. En reprenant le lexique révolutionnaire, Ma Jian, aujourd'hui exilé à Londres et dont les ouvrages sont interdits en Chine, décrit une société dystopique dont l'épuration ethnique du Xinjiang en est le reflet.

Le rêve chinois de Xi Jinping est directement lié au projet de la Belt and Road initiative de renaissance du rayonnement de la Chine à travers le monde sur le plan économique tout d'abord, mais aussi sur tous les aspects relatifs à la culture chinoise. L'humiliation des Guerres de l'opium dans la seconde moitié du XIX^e par les armées britanniques, l'invasion russe de la Mandchourie en 1900, le massacre de Nankin en 1937 par l'Armée impériale japonaise sont des éléments ayant créé le « Siècle d'humiliation ». Ce terme est utilisé pour désigner une période d'intervention et d'aliénation de la Chine par des puissances étrangères. Alison Adcock Kaufman souligne l'importance de cette période dans la rhétorique du Parti et la nécessité pour la Chine de restaurer son statut de puissance. Elle soutient que les discours des élites chinoises ont été façonnés par cette période. Ces derniers permettent de comprendre les faiblesses du monde occidental et ainsi de mieux façonner l'engagement de la Chine sur la scène internationale. Les chercheurs chinois ont analysé les relations internationales sous ce prisme et en sont arrivés à la conclusion que l'histoire était guidée par une dynamique concurrentielle. L'hypothèse selon laquelle le destin était une fatalité a été renversée pour orienter la pensée chinoise vers des dynamiques individuelles concurrentielles. En ce sens, trois points de vue s'alignent désormais aujourd'hui :

- Le monde est composé d'États-nations forts et faibles qui se disputent la domination sur la scène mondiale. Ils diffèrent cependant sur la question de savoir si cet état de choses est permanent et sur le rôle mondial que la Chine devrait rechercher. Le système international tourne toujours autour des intérêts des Occidentaux et suggère que la Chine doit rester prudente dans ses interactions avec les nations « fortes ».
- Le système actuel est acceptable maintenant que la Chine peut y jouer un rôle de premier plan. Ce point de vue tend à adoucir le caractère potentiellement néfaste d'un système international concurrentiel, arguant que cette dynamique peut être suffisamment souple en modifiant les institutions et les pratiques existantes.

- La Chine est dans une position unique pour refondre fondamentalement le système international précisément parce que ses expériences de honte et d'assujettissement ont donné au peuple chinois une vision alternative de la manière dont les relations internationales peuvent et doivent être menées (Kaufman, 2010).

Ce troisième et dernier point de vue affirme que la Chine peut changer le système de façon globale, c'est précisément l'objectif des nouvelles routes de la soie. Le "rêve chinois" est devenu le thème dominant de l'administration de Xi Jinping au cours de ses dernières années, visant à rétablir la légitimité idéologique et l'attractivité du PCC et à renforcer sa confiance en soi. La BRI, principale innovation de Xi Jinping en matière de politique étrangère, représente la tentative de son administration de jeter les bases d'une politique étrangère à long terme plus active et plus distinctive (Ferdinand, 2016). Dans ces perspectives économiques, le retard de développement du Xinjiang dans les années 2000 en fait une priorité pour le gouvernement.

2.2.4. Sécuriser les approvisionnements de matière première

La Chine doit faire face à deux enjeux principaux pour maintenir une croissance stable : sécuriser ses approvisionnements énergétiques et agroalimentaires. Le développement de l'industrialisation et de l'urbanisation ne sont que quelques exemples de facteur nécessitant un apport toujours plus important et constant de matières premières. Les routes de la soie doivent répondre à ces besoins en augmentant la capacité d'importation, mais aussi en sécurisant les achats et acheminements par une plus grande diversité de partenaires. La proximité de l'Asie centrale et la richesse de ses sols en font un partenaire privilégié pour le gouvernement chinois.

Les approvisionnements énergétiques

En septembre 2013, la Chine est devenue le premier importateur de pétrole devant les États-Unis. Les importations nettes chinoises (différence entre consommation et production intérieures) atteignent 6,3 millions de barils par jour en septembre, contre 6,24 millions pour les États-Unis (Paris & Bezat, 2013). Cette demande s'explique dans un premier temps par l'insuffisance des réserves d'énergies fossiles chinoises face à une demande toujours plus importante. En effet, entre 1990 et 2016, la population chinoise s'est accrue de 244 millions

de personnes, le revenu par tête a quasiment décuplé et le taux d'urbanisation est passé de 26 à 57 %. La consommation de charbon de la Chine, si elle tend à diminuer depuis quelques années, représente encore la moitié de la consommation mondiale (Huchet, 2016)²⁶. La demande chinoise est toujours plus importante, néanmoins la production de pétrole est soumise à des perturbations comme les variations de prix, les conflits politiques et les perturbations naturelles. Les rivalités entre les pays producteurs de l'Organisation des pays exportateurs de pétrole (OPEP), la guerre en Syrie, l'embargo sur l'Iran et les réserves limitées en Asie centrale rendent complexe la tâche d'approvisionnement de la Chine. Elle pose également la question de la diversification des partenaires.

Suite à la guerre en Ukraine et aux sanctions qui lui ont été adressées, la Russie est devenue le premier fournisseur de pétrole de la Chine en 2022, grâce, notamment, à une baisse de ses prix. En mai, les importations chinoises de pétrole, via l'oléoduc Sibérie orientale-océan pacifique et par voie maritime, ont atteint près de 8,42 millions de tonnes, selon l'Administration générale chinoise des douanes. En seconde position, on retrouve l'Arabie Saoudite avec une importation de 7,82 millions de tonnes (Hoskin, 2022). La coopération énergétique sino-russe s'illustre par un partenariat principal : l'oléoduc Sibérie orientale-Océan pacifique, annoncé en 2006, ouvert en 2011 et financé par la Chine. De plus, la Russie fournit également la Chine en gaz grâce au gazoduc Force de Sibérie dont les travaux ont débuté en 2014 et ont été achevés en 2019. Il traverse la République de Sakha (Iakoutie), les régions d'Irkoutsk et de l'Amour jusqu'à Blagovechtchensk, situé à la frontière avec la Chine. Il relie ensuite Heihe à la frontière, Harbin puis Jilin et doit s'achever à Shanghai. La capacité maximale d'exportation de ce gazoduc est de 38 milliards de mètres cubes de gaz par an. Une augmentation de la capacité de production est envisagée, d'ici 2040, la demande de gaz en Chine pourrait être multipliée par quatre à cinq (TACC, 2019). Ce projet pourrait être complété par le gazoduc Force de Sibérie 2, qui devrait connecter sur 2600 km les exploitations gazières de la péninsule de Yamal et de la Sibérie occidentale au réseau chinois. Il permettrait

²⁶ Il est important de souligner ici que cette augmentation de la dépendance énergétique de la Chine entraîne une crise environnementale sans précédent. La pollution de l'air, de l'eau, des sols est le résultat de cette croissance industrielle et économique. Les politiques publiques chinoises peinent à organiser une réponse cohérente et structurée à ces bouleversements.

d'acheminer 50 milliards de mètres cubes de gaz par an. Toutefois, la création de telles infrastructures nécessiterait des financements considérables pour lesquels la Chine reste à l'heure actuelle frileuse (Alexeeva & Lasserre, 2022). La Chine n'a pas rompu ses relations économiques avec la Russie malgré les sanctions de l'Union européenne suite à l'invasion de l'Ukraine. La stratégie chinoise vise à maximiser le nombre de partenariats avec les fournisseurs énergétiques pour limiter sa dépendance. On peut donc retrouver par exemple l'accord signé par la China National Petroleum Corporation (CNPC) en novembre 2008 avec le gouvernement irakien. Il permet l'exploitation, sur une durée de 23 ans, du champ pétrolifère d'al-Ahdab pour un montant de 3 milliards de dollars (AFP, 2008). Malgré l'embargo imposé sur l'Iran, un projet de pipelines doit être réalisé via le port de Gwadar et le Baloutchistan puis par la route du Karakorum. Celui-ci conduit à la région frontalière du Xinjiang par Kachgar (Kellner, 2006).

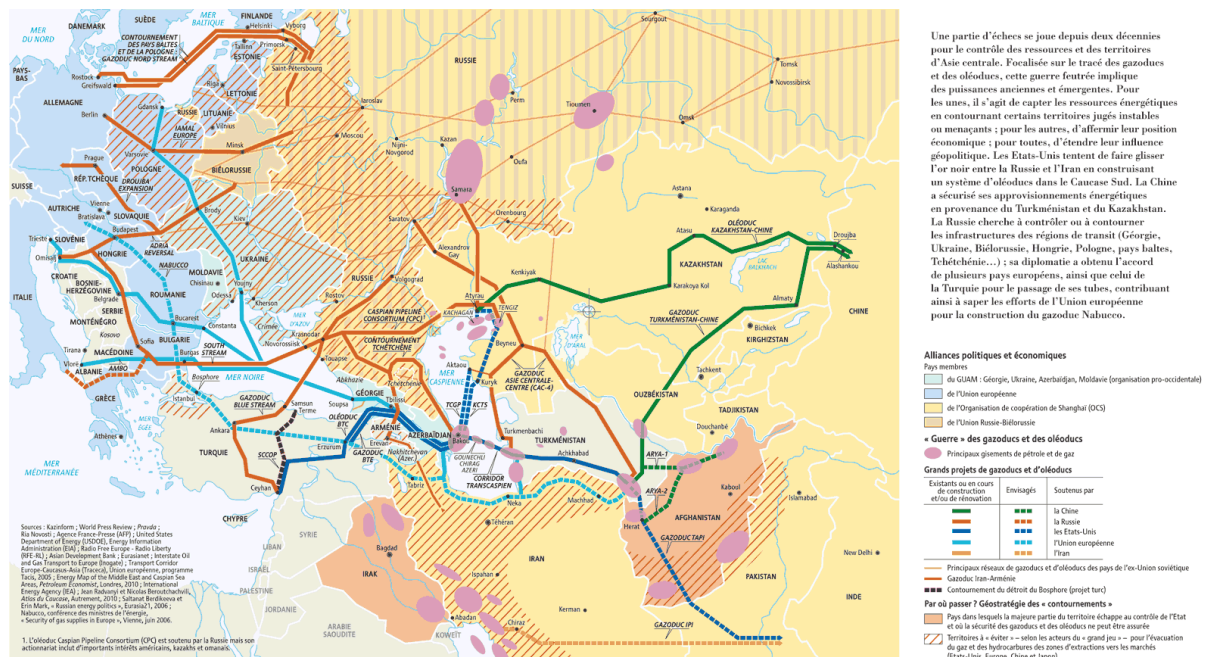


Figure 14 Géopolitique des tubes en Asie centrale, (Rekacewicz, 2011)

La coopération avec l'Asie centrale devient donc une clé dans l'apport énergétique nécessaire au développement économique chinois. On peut constater sur le graphique ci-dessous que l'Asie centrale occupe une part importante dans les apports terrestres énergétiques, devant la Russie. Les importations par la mer occupent cependant de loin la première place :

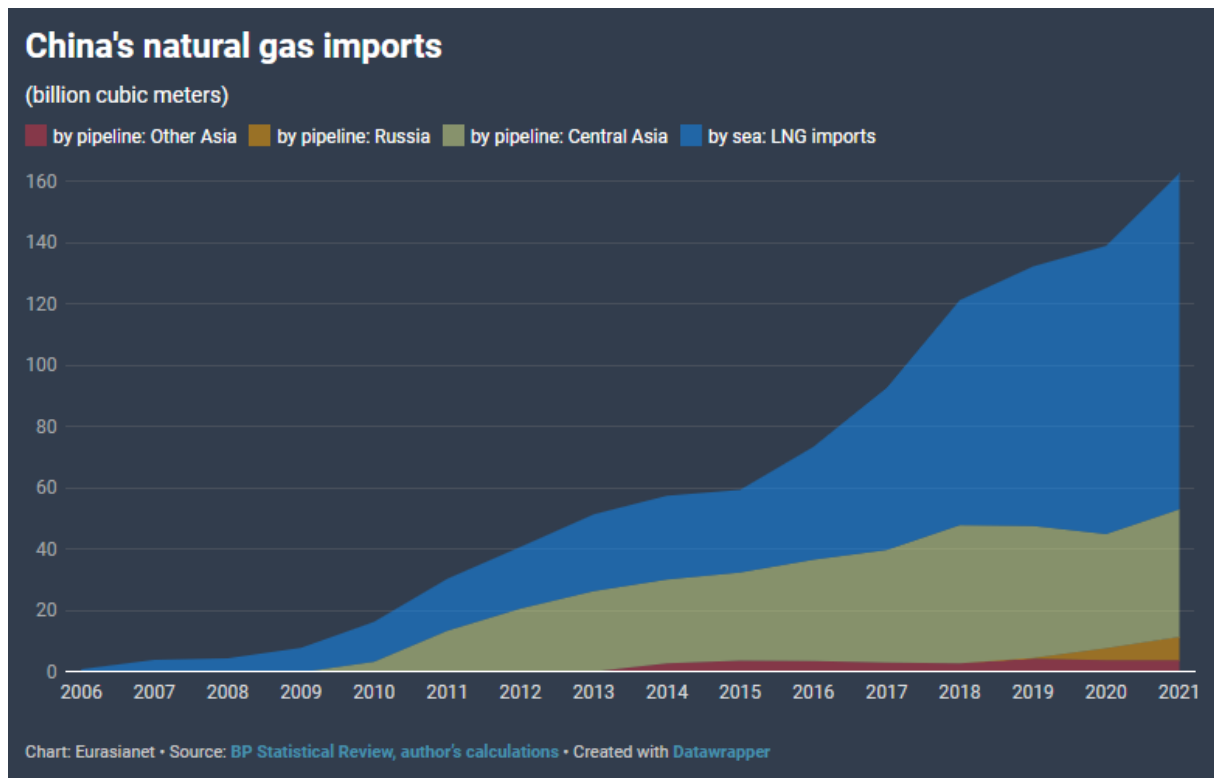


Figure 15 Importations chinoises de gaz naturel, (Webster, 2023)

La Chine tente de sécuriser ses importations à l'aide de nombreuses infrastructures terrestres et accords avec les gouvernements centrasiatiques. Le projet TAPI (Turkménistan – Afghanistan – Pakistan – Inde), est un projet de gazoduc qui permettra de transporter du gaz naturel depuis le gisement de Galkynysh - Yashlar au Turkménistan jusqu'au Pakistan et à l'Inde en traversant l'Afghanistan. Le projet est développé par la TAPI Pipeline Company Limited, son actionnariat est réparti entre les quatre pays impliqués : Turkmengaz (85%) Afghan Gas Enterprise (5%) Inter State Gas Systems (Pakistan - 5%) et GAIL (Inde-5%) et financé par la banque asiatique de développement (BAD). La construction du gazoduc a démarré en décembre 2015 et devait être achevée en 2019. Le tronçon afghan est néanmoins problématique de par l'instabilité politique du pays et l'opposition du gouvernement taliban. En effet, le gazoduc doit passer du champ turkmène de Galkynysh aux villes afghanes de Herat et Kandahar, pour rejoindre Quetta et Multan au Pakistan jusqu'à la ville de Fazilka dans l'ouest de l'Inde. En janvier 2023, le PDG de TAPI Pipeline Company Limited, Muhammetmyrat Amanov, a rencontré les dirigeants de l'unité de pouvoir des talibans dans le bâtiment du ministère des Affaires intérieures des talibans (Interfax-Azerbaïdjan, 2023). La BAD avait temporairement suspendu son soutien au projet, estimant que la sécurité du projet ne pouvait

être assurée et ne reconnaissait pas le régime taliban (BAD, 2022). Si ce projet se réalisait, une extension du gazoduc pourrait à l'avenir être construite pour relier la Chine et l'Iran.

Le projet TAPI n'est qu'un élément de la stratégie chinoise à long terme, elle s'appuie pour le moment sur d'autres accords avec les états d'Asie centrale. Les deux principaux partenaires de la Chine sont le Turkménistan et le Kazakhstan. En effet, le Kirghizistan a été considéré comme un partenaire pour l'hydroélectricité, mais sa production demeure trop faible pour être un réel partenaire. L'Ouzbékistan a été considéré pour son rôle dans l'acheminement du gaz depuis le Turkménistan, mais uniquement comme un état transit. Enfin, le Tadjikistan est jugé encore trop instable malgré sa production hydroélectrique.

Le Turkménistan dispose de la quatrième réserve de gaz prouvée au monde, soit 7,2% des réserves mondiales. Le pays n'utilise qu'une petite partie de ses réserves et sa proximité géographique en fait un partenaire privilégié pour la Chine. Les ventes de gaz naturel représentaient plus de 78% des exportations turkmènes en 2020, acheminées à 88% vers la Chine à travers le gazoduc transasiatique, d'une capacité annuelle de 55 milliards de mètres cubes (Direction générale du Trésor, 2022). Ce gazoduc, inauguré en 2009 et long de 1 833km, relie par l'Ouzbékistan et le Kazakhstan la province du Xinjiang. À l'origine, le projet TAPI avait notamment pour objectif de permettre au pays de diversifier son exportation et de limiter sa dépendance à la Chine. Par ailleurs, la CNPC est présente depuis 2007 sur l'exploitation des gisements extraterritoriaux de la mer Caspienne sur le gisement continental de Bagtyiarlyk (Vercueil, 2015).

La relation bilatérale Chine-Kazakhstan est profondément marquée par leur coopération énergétique. Le Kazakhstan dispose des ressources de pétrole, de charbon et d'uranium les plus importantes et domine la région. Les gisements d'uranium dépassent les capacités de la Russie et le pays est le premier producteur au monde en détenant près de 40% de la production mondiale ; 50% de la production est exportée en Chine (Direction Générale du Trésor, 2020). Cette relation s'explique dans un premier temps par la prédominance du Kazakhstan sur ses voisins centrasiatiques. Suite à l'indépendance du pays, de nombreuses firmes occidentales ont investi dans le développement des infrastructures pétrolières tandis que l'Ouzbékistan et le Turkménistan entraient dans une période protectionniste. Le Kazakhstan a lancé une politique multivectorielle pour diversifier ses partenariats avec les

firmes étrangères (comme par exemple la France et l'Italie). En 2005, la CNPC a par exemple acheté 5% des réserves de pétrole du pays à la compagnie canadienne PetroKazakhstan. La volonté de diversification du pays pour notamment s'émanciper de la Russie a conduit le Kazakhstan à exploiter sa proximité avec la Chine. Julien Vercueil rappelle à ce sujet que les infrastructures extérieures au réseau russe ont été construites comme des « routes alternatives à celles héritées de l'époque soviétique » : « Les infrastructures du Caspian Pipeline Consortium (CPC, 2001, pétrole), du Bakou Tbilissi Ceyhan (BTC, 2005, pétrole), du Bakou Tbilissi Erzurum (BTE, 2006, gaz), du Turkménistan Chine (2009, gaz), les deux gazoducs Turkménistan Iran (1997 et 2010), l'oléoduc Kazakhstan Chine (...) » (Vercueil, 2015).

Enfin, l'oléoduc Kazakhstan-Chine, long de 2 228 km, relie Atyrau au Kazakhstan à Alashankou dans le Xinjiang en Chine. Sa construction s'est étalée de 1997 à 2009 avec la construction progressive de trois tronçons. En 1997, deux contrats furent signés dans le cadre d'un accord général entre les deux pays qui invitaient la CNPC et ses filiales à investir dans les champs kazakhstaniens. En 2003, la construction du premier tronçon Atasu-Alashankou marque l'entrée des compagnies chinoises sur le marché kazakhstaniens. La plus grande difficulté dans cet accord a résidé dans l'exigence des autorités selon laquelle toutes les compagnies pétrolières devaient inclure l'entreprise publique KazMunaiGaz dans leurs activités. Malgré l'arrivée tardive de la Chine sur ce marché par rapport aux puissances occidentales, elle suit une logique d'acquisition qui porte rapidement ses fruits (Peyrouse, 2007). La construction de cet oléoduc est une des illustrations de la perte de vitesse du leadership de la Russie dans la région au profit de la Chine. Il existe une réelle ambivalence sur le positionnement des deux grandes puissances dans la région. La Russie demeure aujourd'hui un partenaire historique polyvalent privilégié pour les états d'Asie centrale, et plus encore pour le Kazakhstan, tandis que la Chine s'affirme majoritairement comme un partenaire économique.

Sécuriser l'approvisionnement agroalimentaire

La croissance démographique²⁷ de l'Asie entraîne un déplacement des centres de gravité économique de l'Occident vers les nouvelles plateformes de production asiatiques. La mondialisation modifie par ailleurs considérablement les modes de consommation alimentaire. Les produits de base sont délaissés au profit des céréales, du bétail et de produits horticoles plus coûteux. L'augmentation des revenus de la population et l'apparition d'une classe moyenne, particulièrement en Chine, entraînent une migration de la population des espaces ruraux vers les villes. Ce phénomène migratoire qui s'observe également en Inde a d'importantes conséquences sur les marchés des denrées alimentaires et autres produits primaires. L'essor des secteurs non agricoles crée d'importantes disparités de revenus dans la population et les zones urbaines et rurales. Ainsi, la sécurité alimentaire devient un impératif pour la Chine comme pour toutes les économies émergentes, mais aussi sur ses partenaires commerciaux et pays concurrents. La Chine cherche donc à sécuriser son approvisionnement alimentaire et se tourne vers ses partenaires pour répondre à ses besoins grandissants. La production et la proximité des états centrasiatiques répondent, entre autres, à cette problématique.

Après 1991, l'agriculture en Asie centrale fit partie des secteurs les plus durement touchés durant la transition d'une économie dirigée par les politiques soviétiques à une ouverture très rapide au marché mondial. Avant l'indépendance, l'agriculture était l'un des principaux secteurs des économies d'Asie centrale, contribuant jusqu'à 45 % de leur PIB et fournissant des emplois à près de 50 % de la population active (Qushimov et al., 2007). Des réformes en 1992 et 1993 ont tenté de relancer les performances du secteur, mais la production et le déclin économique général des états centrasiatiques ont limité leur entrée sur un marché mondial

²⁷ La progression de la population asiatique serait proche de 20% en 2050 à 5,29 milliards d'habitants, contre 4,42 milliards en 2015, soit 870 millions d'habitants supplémentaires. Si l'évolution globale de la population asiatique reste somme toute assez stable, les changements par pays et par sous-régions sont plus marqués. La baisse de la population chinoise, anticipée depuis une décennie, est annulée dans les prévisions 2017, alors que la progression de la population indienne ralentit (Testard, 2019).

très compétitif. La monospécialisation²⁸ des états à l'époque soviétique ne permettait notamment pas la diversification des exploitations (Erokhin et al., 2020).

Dans ses directives sur la sécurité alimentaire, le Bureau d'information du Conseil d'État de la République populaire de Chine souligne que « la Chine est autonome dans la sécurisation de son propre approvisionnement alimentaire ; ses habitants ont maintenant non seulement assez à manger, mais aussi un plus grand choix. » (Bureau d'information du Conseil d'État de la République populaire de Chine, 2019). Les nombreuses famines au XX^e siècle ont profondément marqué la société chinoise et la sécurité alimentaire est un enjeu pour le Parti²⁹. Le gouvernement chinois a mis en place une double stratégie³⁰ sur les questions agroalimentaires : sécuriser sa production et s'imposer comme un acteur important de la sécurité alimentaire dans le monde. Ces deux stratégies sont soutenues par l'initiative des routes de la soie permettant à la Chine de renforcer ses relations commerciales et

²⁸ Blé et autres céréales au Kazakhstan, maïs et agneau au Kirghizistan, coton et fruits au Tadjikistan, en Ouzbékistan et au Turkménistan. À titre d'exemple, la société kazakhstanaise Food Corporation et la société chinoise CITIC Construction Co. Ltd. ont signé un mémorandum de coopération pour développer un programme d'investissement conjoint pour les exportations de bétail et de viande du Kazakhstan vers la Chine. L'accord comprend la vente de viande, de blé fourrager et d'aliments du bétail pour un montant total de 134 millions d'euros en 2019, des investissements dans des infrastructures d'irrigation couvrant jusqu'à 1,5 million d'hectares et la promotion de la marque de viande kazakhstanaise sur le marché chinois (Business France, 2018).

²⁹ Durant le XX^e siècle de nombreuses famines ont touché les provinces chinoises. La plus grande, appelée « la grande famine chinoise » a eu lieu de 1958 à 1961 et est considérée comme la plus meurtrière dans l'histoire de l'humanité. Elle a touché l'intégralité du territoire chinois et aurait tué jusqu'à 55 millions de personnes. Le « Grand bond en avant », politique initiée par Mao Zedong dans les années 1950 avait notamment pour vocation à réformer le système agricole chinois. Pour effectuer une transition rapide vers la politique communiste des réformes de collectivisation ont été mises en place. L'échec complet de cette politique a engendré selon Yang Jisheng 36 millions de morts, des villages entiers ont été décimés et cet épisode a profondément marqué la jeunesse communiste (Yang, 2012). Il est intéressant de souligner ici que le président chinois actuel, Xi Jinping, est né en 1953 durant cette période. Elevé dans un milieu privilégié proche du pouvoir et de Mao Zedong, son père a été écarté de la politique en 1962 lors d'une purge du Parti. En 1969, il est envoyé à la campagne lors de la révolution culturelle en « rééducation politique » dans la province du Shaanxi puis en camp de travail pour avoir tenté de désertir en s'enfuyant à Beijing. Ces rudes années de travail ont contribué à la réhabilitation globale de sa famille en 1978 lors de l'arrivée au pouvoir de Deng Xiaoping (Lepault & Franklin, 2021)

³⁰ Il existe plusieurs documents de planification formulés par le gouvernement : le treizième plan quinquennal pour le développement économique et social national de la République populaire de Chine, le plan à moyen et à long terme pour la sécurité alimentaire nationale (2008-2020) , le plan national d'augmentation de la capacité de production de 50 milliards de kg de nourriture (2009-2020), le schéma du développement alimentaire et nutritionnel de la Chine (2014-2020), le plan national de développement durable de l'agriculture (2015-2030), le schéma national d'aménagement du territoire (2016-2030), le plan stratégique national de revitalisation rurale (2018-2022) et le treizième plan quinquennal de développement de l'industrie agroalimentaire. À travers ces plans, la Chine définit ses objectifs à différentes échelles et oriente la modernisation de l'agriculture sur son territoire.

économiques avec les pays participants en promouvant la coopération dans l'industrie alimentaire. Cette coopération permet par ailleurs au pays de participer à la gouvernance mondiale de la sécurité alimentaire avec la FAO, l'Organisation des Nations unies pour l'alimentation et l'agriculture et en s'engageant à mettre en œuvre l'agenda 2030 des Nations Unies pour le développement durable. Elle a rejoint la réserve d'urgence de riz 10 + 3 entre les pays de l'ASEAN, la Chine, le Japon et la Corée du Sud. La Chine a également lancé ou accueilli des réunions ministérielles de l'APEC, une coopération économique pour l'Asie Pacifique sur l'agriculture et la sécurité alimentaire, des réunions des ministres de l'Agriculture du G20 et des BRICS. La Chine répond également aux demandes de l'Organisation Mondiale du Commerce (OMC) en annulant, les quotas d'importation, les permis et autres mesures non tarifaires pour les produits agricoles concernés, exerce une gestion des quotas pour le blé, le maïs et le riz importés et réduit les droits d'importation sur d'autres types d'aliments. Elle a assoupli les restrictions sur les investissements étrangers dans l'agriculture, permettant aux entreprises semencières à capitaux étrangers d'opérer dans tous les types de céréales autres que le blé, le maïs et les espèces rares ou uniques à la Chine, ou les cultures génétiquement modifiées. Les restrictions imposées aux entreprises à capitaux étrangers concernant l'achat, la transformation et la vente en gros de produits agricoles ont également été levées. En s'intégrant dans ces logiques de globalisation, la Chine s'attache à un devenir un acteur incontournable dans le contrôle des importations et exportations internationales.

Le secteur céréalier est crucial pour le pays car si la Chine produit la majorité de sa consommation en blé et en riz, elle reste le plus grand importateur de soja au monde. Le gouvernement espère augmenter de 40% la production nationale d'ici 2025, mais demeure en 2022 dépendant de ses importations en provenance majoritaire du Brésil et des États-Unis (Vialle-Guerin, 2022). La culture céréalière est par ailleurs particulièrement consommatrice d'eau. L'utilisation de cette ressource fait l'objet d'une attention particulière de la part des autorités. L'amélioration et la rénovation des technologies d'irrigation (par canalisation, par aspersion et par micro-irrigation) font l'objet d'une attention particulière. Le partage des ressources en eau entre la province du Xinjiang et les états centrasiatiques fait l'objet de

tensions³¹. En effet, les bassins hydrographiques de l'Ili, de l'Irtych et du Tarim sont partagés entre la Chine, le Kazakhstan et le Kirghizistan. Le lac Balkhash, qui se trouve également dans le bassin hydrographique du Xinjiang, est partagé entre la Chine et le Kazakhstan. Ces bassins permettent à la fois d'assurer les besoins pour l'agriculture, l'eau potable et la production hydroélectrique. Les trois pays ont signé des accords dans les années 2000 pour coopérer sur la gestion et l'utilisation durable des ressources en eau. Cela inclut la mise en œuvre de mesures pour prévenir la pollution, améliorer l'efficacité de l'irrigation, réguler la consommation d'eau pour différentes utilisations et travailler ensemble sur des projets hydroélectriques. Alain Cariou rappelle néanmoins que les consultations se limitent pour le moment à échanger des données hydrologiques, la question du partage étant toujours en suspens (Cariou, 2015).

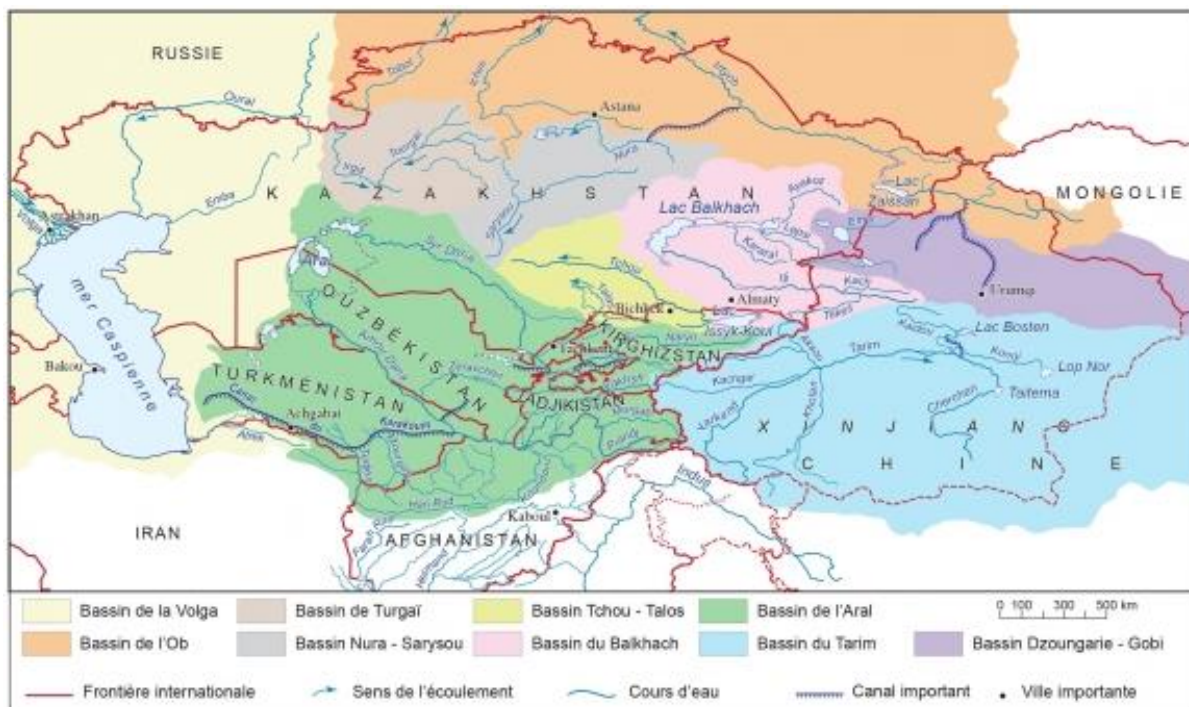


Figure 16 Carte des grands fleuves et bassins versants transfrontaliers d'Asie centrale, (Cariou, 2015)

³¹ L'eau est un bien local, sa gestion appartient à l'état. En cas de partage d'un bassin hydrographique, les états sont libres de coopérer ou non. Les états contrôlant les sources d'eau ont une position "hydrohégémonique" en ponctionnant une part importante en amont. Les eaux transfrontalières semblent démunies d'un cadre commun de gestion, permettant à la Chine d'asseoir un peu plus son pouvoir régional (Burnet et al., 2011)

La coopération pour le partage des ressources est un enjeu primordial pour la Chine, mais les routes de la soie sont également un outil pour permettre au pays d'asseoir sa position à travers le monde et sur ses voisins proches comme l'Asie centrale. La pandémie a bouleversé les plans économiques initiaux du gouvernement. La Chine tente alors de donner un nouveau sens à son projet d'expansion.

Routes de la soie sanitaire : nouvelles perspectives

La pandémie mondiale de la Covid-19 a donné une toute nouvelle perspective au projet des routes de la soie sanitaire telles qu'elles avaient initialement été présentées. Ce nouvel outil d'influence de la Chine sur ses partenaires s'est manifesté à de nombreuses reprises depuis le début de l'épidémie. Lors d'un entretien téléphonique le 16 mars 2020 avec le Premier ministre italien Giuseppe Conte, le président chinois a affirmé son soutien à l'Italie, notamment par l'envoi d'équipes médicales, d'experts et de fournitures dédiées à la lutte contre l'épidémie. Des messages de sympathie similaires ont également été envoyés en mars au président iranien Hassan Rohani, au président de la République de Corée Moon Jae-in, au Premier ministre pakistanais Imran Khan ou encore au Premier ministre éthiopien Abiy Ahmed Ali. Lors de ce dernier entretien, le président chinois a rappelé que la Chine était prête à accélérer la mise en œuvre de l'initiative sur les soins de santé en Éthiopie. Par ailleurs, l'une des huit initiatives annoncées au sommet du Forum sur la coopération sino-africaine à Beijing en 2018, était de faire progresser les travaux de construction du Centre africain de contrôle et de prévention des maladies et à intensifier la coopération Chine-Afrique en matière de santé publique, de prévention et contrôle des maladies. La Chine avait déjà acquis une place importante sur la scène internationale dans la gestion des crises sanitaires lors de la crise Ebola en 2014 – 2015, en participant pour la première fois à l'effort international en mobilisant du personnel médical déployé sur cette zone.

Des messages de soutien à la politique de gestion du PCC ont également été envoyés par le président chilien Sebastián Piñera ou encore par le président cubain Miguel Díaz-Canel. Enfin, le président mongol Khaltmaa Battulгаа a été le premier président à se rendre en Chine après l'annonce de l'épidémie comme une manifestation de soutien. Le site du ministère des Affaires étrangères de la RPC souligne les propos du président Xi : « *Ce geste aimable démontre pleinement l'esprit d'assistance mutuelle en ces temps difficiles partagés entre la*

Chine et la Mongolie en tant que voisins et je l'apprécie. » (Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of China, 2020).

Sur la scène politique occidentale, ces démonstrations d'amitié ont suscité de vifs débats. Le chef de la diplomatie européenne Josep Borrell ainsi que la secrétaire d'État française aux Affaires européennes Amélie de Monchalin ont dénoncé une instrumentalisation de l'aide sanitaire. Pourtant, le projet de route de la soie sanitaire avait été évoqué dès l'annonce du projet en 2013 lors d'un discours de Xi Jinping à l'université Nazarbaïev au Kazakhstan. Lors de la publication du plan national d'action en 2015, la Commission nationale de la santé et du planning familial était impliquée dans un plan triennal de coopération en matière de santé. On y retrouve notamment dans les objectifs à long terme la nécessité d'« accroître le rôle de la Chine dans la gouvernance multilatérale de la santé aux niveaux régional ou mondial et développer un modèle de coopération global entre les pays de la Ceinture et de la Route. ». Les grands domaines de coopération se recoupent avec la volonté chinoise de gestion de la crise sanitaire :

- Développer des mécanismes coopératifs
- Prévenir et contrôler les maladies infectieuses
- Proposer une réponse sanitaire rapide et une aide d'urgence
- Proposer une aide au développement sanitaire³² (National Health and Family Planning Commission of the PRC, 2015)

³² Plusieurs projets ont été proposés et certains inaugurés comme le centre de médecine traditionnelle Chine-Kazakhstan d'Almaty le 22 décembre 2022. En septembre, l'hôpital provincial de médecine traditionnelle chinoise du Shaanxi, l'hôpital de médecine traditionnelle chinoise et d'encéphalopathie de Xi'an et le centre de médecine traditionnelle de l'université médicale d'Astana du Kazakhstan ont signé conjointement un accord de coopération sur la construction d'un centre de médecine traditionnelle Chine-Kazakhstan. Selon l'accord, le centre est situé à Astana et une succursale à Almaty. Le centre permettra d'effectuer principalement le diagnostic et le traitement par la médecine traditionnelle chinoise, la formation du personnel et des échanges universitaires. Sur le site du consulat de Chine à Almaty, le projet est officiellement estampillé comme une réalisation de la BRI : « L'atterrissage réussi du Centre de médecine traditionnelle Chine-Kazakhstan est une pratique vivante de mise en œuvre de l'important consensus des deux chefs d'État, de promotion de la construction conjointe de haute qualité de « la Ceinture et la Route » et de promotion des liens entre les peuples. » (Consulat de Chine à Almaty, 2022)

Par ailleurs, la coopération avec l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) est un élément clé dans la continuité de la volonté chinoise de développer des routes de la soie sanitaire. Une collaboration politique médiatisée et une contribution volontaire supplémentaire de 20 millions de dollars en soutien à l'action mondiale de l'Organisation ont été apportées (Organisation mondiale de la santé, 2017). Des objectifs de soutien à de nombreux pays d'Afrique ont été affichés en préparant notamment une réponse organisée et collective aux urgences sanitaires, le développement d'infrastructures médicales ainsi que de formation de personnel. Malgré l'image d'une étroite collaboration, la sinologue Alice Ekman rappelle que : *« Non seulement le lobbying actif de la Chine ne semble pas avoir aidé l'OMS à prévenir la propagation du Covid-19 au niveau mondial, mais il semble même l'avoir dans un premier temps freiné : l'OMS a reconnu la possibilité que l'« épidémie » observée en Chine devienne une « pandémie » mondiale tardivement, le 24 février 2020, alors que les autorités chinoises étaient réticentes à ce que l'organisation emploie ce terme les semaines précédentes. Et le concept de « Route de la Soie de la santé », déjà promu activement par la diplomatie chinoise plusieurs années avant la crise, n'y a rien changé. »*. Alice Ekman souligne également l'importance du lobbying de la diplomatie chinoise, les mécanismes et expressions officielles chinoises ayant été repris de façon très similaire par l'OMS (Ekman, 2020). L'expression « diplomatie du masque » prend donc ici tout son sens et Antoine Bondaz de la Fondation pour la Recherche Stratégique explique qu' *« en apportant son aide, notamment technique, la Chine cherche à convaincre ses partenaires de son exemplarité, et à faire oublier ses erreurs et responsabilités dans la gestion initiale de la crise »*. La force du projet des routes de la soie réside dans la polyvalence des outils, leurs utilisations multiples et leur flexibilité. Les routes de la soie sanitaires en sont l'illustration, elles sont désormais déclinées comme outil de réponse au Covid, de *soft power* et de coopération économique avec les pays partenaires de la Chine (Bondaz, 2020).

Conclusion du chapitre 1

Ce premier chapitre nous permet de comprendre dans un premier temps les racines et la genèse du projet des routes de la soie. Ces routes commerciales antiques offrent au gouvernement chinois un cadre conceptuel pour le projet contemporain. Il est intéressant de noter que le déséquilibre des forces était un paramètre déjà omniprésent dans la relation de la Chine au territoire centrasiatique. La dépendance de l'Asie centrale à la Chine, où à ses voisins en général, s'explique dans un premier temps par l'enclavement de cet espace. Cette situation engendre une coopération plus ou moins forcée, dont les états centrasiatiques cherchent à tirer profit.

L'annonce du projet des routes de la soie en 2013 est l'aboutissement de la stratégie d'ouverture de la Chine au reste du monde et à son intégration profonde dans le système de mondialisation. Cette stratégie n'est pas sans susciter de nombreuses inquiétudes sur la scène internationale : diplomatie du masque, traitement des populations non Han, dépendance économique. La Chine doit désormais composer avec une perception internationale ambivalente et parfois méfiante à l'égard de son projet. Le manque de transparence sur les objectifs et outils des routes de la soie suscitent des inquiétudes dans les institutions de gouvernance mondiale. La Chine peut cependant s'appuyer sur des alliés comme la Russie et doit trouver un équilibre dans sa politique diplomatique pour réaliser ses ambitions. L'équilibre de cette approche nuancée est crucial pour la réussite de la Belt and Road Initiative.

Chapitre 2

Méthodologie et approches croisées

Avertissement linguistique

Dans la plupart des cas, les traductions proposées dans ce travail sont originales. Lorsqu'une traduction n'est pas originale, nous référons directement à son auteur ou auteure. Des termes anglophones peuvent être utilisés, après une première traduction dans le texte, en remplacement de termes français comme « win – win » pour « gagnant – gagnant ». Les citations en anglais sont systématiquement traduites directement par l'auteure.

Dans un souci de clarté, l'utilisation de vocabulaire en mandarin est réalisée dans un premier temps en sinogramme, avec la transcription en pinyin, puis la traduction française. Les traductions ont été vérifiées par Adrien Dupuis, sinologue, en préparation d'une thèse de doctorat à l'École pratique des hautes Études sur : « Les femmes et le pouvoir, des Khitan aux Mongols (907 - 1368) ».

Les termes russophones sont utilisés en français directement dans le texte. La traduction russe a été vérifiée par François-Olivier Seys, russophone, directeur de cette thèse, ancien conseiller de Coopération et d'Action culturelle à l'Ambassade de France au Kazakhstan (2004 – 2008).

Les localisations géographiques, villes, régions ou autres divisions administratives ont été harmonisées en français dans la thèse.

1. Démarche scientifique

1.1. Ancrage disciplinaire

Le Centre National de Ressources Textuelles et Lexicales (CNRTL) définit la géographie comme une « science qui a pour objet la description de la Terre et en particulier l'étude des phénomènes physiques, biologiques et humains qui se produisent sur le globe terrestre » (CNRTL, 2022). Elle se nourrit de la pluridisciplinarité et est en constante évolution, comme son sujet d'étude. L'étude de l'impact d'un projet comme les nouvelles routes de la soie aurait pu s'inscrire dans de nombreuses disciplines des sciences humaines et sociales. Si cette thèse s'inscrit en Géographie, elle est profondément influencée par des études menées en urbanisme et aménagement du territoire auparavant. Elle s'enrichit également des sciences politiques et parfois même des sciences économiques. Il ne s'agit ici que d'inspirations qui doivent permettre de travailler sans réaliser une monographie territoriale³³. On observe régulièrement ces processus dans les études sur les gouvernances territoriales, le montage de projets urbains ou sur l'aménagement du territoire, ces approches sont fréquentes dans ce domaine. L'étude de l'aménagement du territoire se fonde sur ce que Denis Martouzet divise en deux champs distincts, mais complémentaires : une approche rationaliste et une approche « à vue ». C'est-à-dire, « la séparation radicale entre l'objet observé et le sujet observant, entre l'objectif et le subjectif, entre les objets et les idées ». Les acteurs du territoire sont cependant paradoxalement « rationnellement limités » et doivent répondre à l'infinité des interactions possibles dans un espace. Cet élan vers la normativité d'analyse de l'espace conduit au rejet du déterminisme d'un territoire, indispensable à notre compréhension d'un lieu en tant que chercheurs, mais aussi à l'élaboration de *scenarii*, qu'ils soient pour améliorer un espace ou anticiper de futurs événements. La spatialité, le changement et la normativité sont autant d'éléments qui nous ont encouragés à mobiliser des notions et concepts interdisciplinaires (Martouzet, 2002). Le choix de réaliser cette thèse en géographie est

³³ La monographie territoriale est un portrait qui ne serait dressé que sous un seul angle de recherche ou d'analyse, occultant la pluralité des réalités territoriales.

intimement lié à notre volonté d'observer les évolutions territoriales entraînées par la Belt and Road Initiative. Notre thèse est donc construite autour d'une démarche hypothético-déductive. À partir de nos trois hypothèses de recherche présentées dans l'introduction, nous cherchons donc dans un premier temps à comprendre le projet des routes de la soie, ses objectifs et son déploiement dans l'espace. Puis, la collecte et le traitement des données nous permettent d'analyser l'impact des différents outils mis en place. Ces données sont notamment composées d'un état de l'art de la littérature scientifique et grise, nos entretiens, nos observations de terrains, des documents de planification et enfin des premiers résultats présentés par la Chine.

1.2. Une approche qualitative

Notre approche scientifique s'est construite autour d'une volonté d'extraction de sens pour comprendre le projet des nouvelles routes de la soie. Cette recherche s'inscrit donc avant tout dans une démarche qualitative. Le chercheur, après son retour de terrain, convoque à travers ses observations une pluralité d'éléments. Pierre Paillé et Alex Mucchielli entendent ici que le chercheur mobilise : *« l'exercice de sa logique, les ressorts de son argumentation, l'origine et la constitution de son monde théorique, on inscription dans le monde de la vie en même temps que sa réflexivité par rapport à celui-ci, sa capacité acquise et renouvelée de voir et de créer des contrastes, des formes, des types, des catégories, le sens déjà là pour lui et pourtant toujours se faisant, son ouverture intuitive à l'Autre sur fond d'un univers expérientiel qu'il tente de mettre entre parenthèses, les bases et le « mécanisme » de l'exercice de sa compréhension, le caractère hérité, mais aussi problématisé de son questionnement, son attachement indéfectible à des données empiriques qui ne parlent pourtant jamais d'elles-mêmes de manière absolue »* (Paillé & Mucchielli, 2012). Un des enjeux du travail de thèse et de la recherche en sciences humaines est avant tout de réussir à déconstruire les idées préconçues sur son objet de recherche. Paradoxalement, ces idées permettent cependant d'établir les premières hypothèses de recherche qui doivent donc être méticuleusement élaborées au départ du travail de recherche. Nous avons donc mené un premier travail exploratoire au Kazakhstan et au Kirghizistan en décembre 2018 afin de découvrir le territoire. Ce premier travail a été organisé en rencontres avec des scientifiques des universités locales, Université nationale kirghize, l'Université américaine d'Asie centrale, Université Nazarbayev,

l'Institut Sorbonne Kazakhstan qui ont permis de soulever de nombreux enjeux et préoccupations sur la présence chinoise en Asie centrale. Ce travail a été complété par des rencontres avec des personnes travaillant dans les ambassades, Business France et l'Institut français d'études sur l'Asie centrale (IFEAC). La création d'un réseau scientifique local a été primordial pour constituer une veille scientifique et médiatique tout au long des cinq années de recherche. La réalisation de terrain de recherche était essentielle pour permettre de dépasser les préjugés existants sur l'espace centrasiatique. Bien que l'absence de terrain de recherche en Chine soit regrettable, nos expériences de recherches précédentes sur ce territoire (première étude en 2013 sur le Guizhou, master en 2017 à Shanghai) nous ont cependant permis de nous émanciper, même partiellement, de cette crainte de préjugés, mais surtout de conscientiser le risque de ces derniers amenant à un manque d'objectivité. Par ailleurs, notre connaissance du mandarin et la veille médiatique menée sur ce pays depuis plus de 10 ans nous a permis d'acquérir une connaissance approfondie des fonctionnements sociétaux chinois. En parallèle de cette découverte du terrain de recherche sous le prisme des nouvelles routes de la soie, nous avons élaboré un premier état de l'art indispensable pour analyser les données récoltées. Selon Ambroise Zagre, trois niveaux de la recherche en sciences sociales se suivent : la description, la classification et l'explication (Zagre, 2013). Cette thèse s'inscrit dans cette logique à travers l'analyse d'un projet qui devient objet d'étude tout en intégrant les espaces et acteurs interférant avec les objectifs du programme chinois. Une première difficulté a été rencontrée lors de la définition du sujet car la Chine n'a pas publié d'objectifs chiffrés dans sa coopération avec d'autres états, mais de grandes orientations. L'agence de presse du gouvernement Xinhua publie cependant quasiment quotidiennement des informations sur les accords de coopération menés, permettant une analyse dans le temps de façon méticuleuse pour comprendre les intérêts de la Chine. Paillé et Mucchielli soulignent le caractère imprévisible de l'enquête qualitative qu'ils définissent comme une « aventure ». Elle implique en effet un contact personnel avec les sujets de la recherche par les observations de pratiques et les entretiens. L'analyse qualitative s'accompagne d'un ensemble de processus menés d'une manière « naturelle », sans artifices, pour accompagner une logique de proximité des acteurs du territoire (Paillé & Mucchielli, 2012). Cette logique a été mise à mal par la pandémie de la Covid-19 et les instabilités politiques des pays d'Asie centrale, empêchant non seulement l'accès aux terrains d'études, mais aussi les entretiens.

1.3. Le « bricolage des données » : une technique constructive

Nous avons donc eu recours à une « méthodologie de bricolage » pour nous assurer d’approcher l’exhaustivité attendue dans un contexte géopolitique stable. Ce type de méthodologie préexistait bien avant dans la recherche en sciences humaines pour répondre à trois nécessités principales :

- Un terrain éloigné géographiquement de son quotidien ;
- Une distance qui peut également être linguistique, culturelle ou religieuse ;
- Des cadres de références théoriques comme techniques différentes.

Selon Divya Leducq un certain nombre d’étapes dans la recherche qualitative des terrains éloignés permettent de maintenir une approche à la fois exhaustive, mais aussi originale. Elle explique à ce sujet : « j’ai tenté de construire une boîte à outils adaptée à chaque question de recherche, et ce, afin de faire face aux problèmes d’accès et de construction de données, en m’inspirant des outils d’investigation existants, dont la pertinence d’utilisation varie en fonction du contexte et des catégories de personnes enquêtées, urbanisants ou urbanisés » (Leducq, 2018). Ce concept de boîte à outils a été largement mobilisé dans cette thèse. Nous avons choisi par exemple pour pallier au manque de transparence ou de diversité des médias de maintenir une veille sur les réseaux sociaux, notamment Instagram, Facebook et Telegram. Lors de la révolution au Kazakhstan en janvier 2022 ces réseaux nous ont permis de suivre les événements en temps réel par des personnes sur place et les avancées des protestations. L’absence de terrain en Chine a nécessité de mobiliser d’autres ressources, nous avons donc utilisé un grand nombre d’images satellites. Malgré le manque d’objectivité et de représentativité, les avis Google ont permis d’obtenir des informations clés à traiter à exploiter avec précaution sur le passage des postes frontières et les commerces à proximité. Ces solutions s’apparentent à ce que Divya Leducq qualifie de « système D » pour « faire parler » son terrain (Leducq, 2018). Ce dialogue avec le sujet de recherche intervient à travers l’analyse de plusieurs échelles dans ce travail de recherche. L’analyse des facteurs impulsant ou freinant la Belt and Road Initiative s’interroge à travers les initiatives menées par les acteurs du territoire. Ces acteurs comprennent les institutions locales, nationales, régionales et internationales, mais aussi l’accueil des populations locales et des élites. En effet, le projet

a pour objectif de créer un développement territorial via les infrastructures de logistique. Les questions de collaboration, de difficulté de dialogue multiculturelle sont donc un prisme essentiel à la réussite des routes de la soie.

Enfin, il nous semblait essentiel d'associer des univers de réflexion issus de courants de pensée souvent diamétralement opposés. À titre d'exemple, la perception universitaire des nouvelles routes de la soie dans un institut Confucius, financé par le gouvernement chinois, par des chercheurs universitaires membres du parti communiste, ne peut être la même que celle d'un professeur allemand du groupe de réflexion du Mercator Institute for China Studies. Il nous a donc paru indispensable de veiller à inclure des sources de réflexion universitaire de toutes origines et de les confronter, comme par exemple dans le premier chapitre. Ces premières contradictions se sont par ailleurs révélées être des pistes de réponses à notre première hypothèse de recherche.

1.4. Une recherche basée sur l'étude de cas

Notre méthodologie de recherche se concentre donc avant tout sur l'étude d'un cas précis et son impact. Le guide de réalisation d'une étude de cas scientifique dans l'ouvrage *L'étude de cas comme méthode de recherche* par Yves-Chantal Gagnon nous a permis de créer un fil conducteur dont la méthode est synthétisée dans le schéma suivant (Gagnon, 2012) :

V

Etape 1 : Etablir la pertinence

- Définir l'approche de recherche et son inscription théorique
- S'assurer de la compatibilité avec la problématique et les hypothèses de recherche

Etape 2 : Assurer la véracité des résultats

- Fiabilité interne et externe : montrer que d'autres chercheurs arriveraient à des conclusions similaires en traitant les mêmes données
- Validité interne : assurer que le phénomène décrit est une représentation authentique de la réalité observée
- Validité externe : fournir des résultats qui peuvent être comparés avec d'autres cas
- Validité de construit : s'assurer de l'exhaustivité des manifestations enregistrées

Etape 3 : La préparation

- Développer le cadre de recherche grâce à une question de recherche claire et des réponses appropriées

Etape 4 : Le recrutement des cas

- Disposer d'un nombre suffisant de cas caractéristiques pour réaliser la recherche

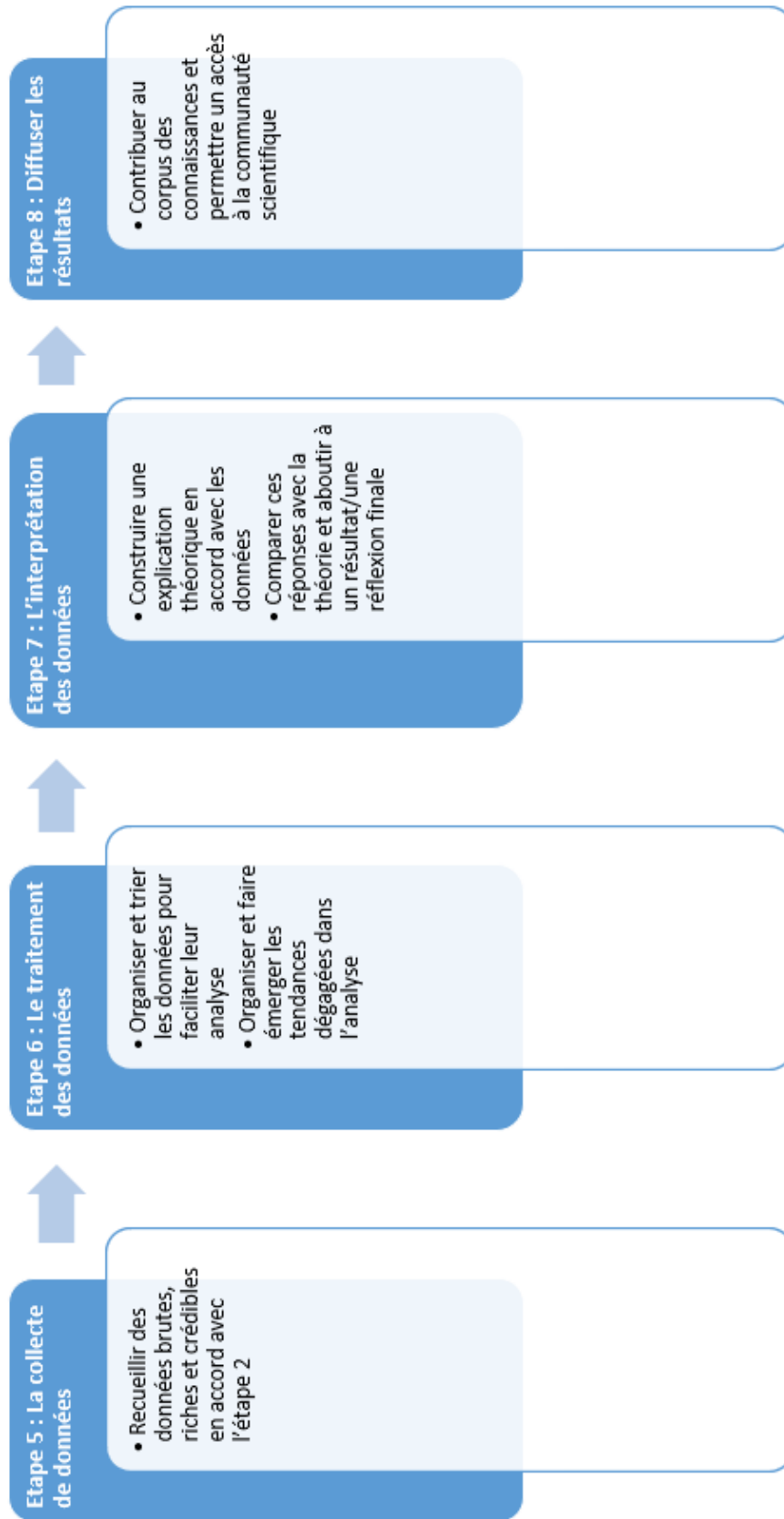


Figure 17 Guide de réalisation d'une étude de cas, (Gagnon, 2012)

Ces différentes étapes nous ont permis de créer un cheminement dans la construction des réponses à nos trois hypothèses de recherche et à notre problématique. Les routes de la soie sont la concrétisation d'un cadre théorique et conceptuel, lorsqu'on les perçoit comme un déploiement de la pensée « économie socialiste de marché »³⁴ du gouvernement chinois. La Chine peint un tableau de son idéal, elle dessine une vision du monde dans un renouvellement d'un concept antique initialement inventé. Les routes de la soie peuvent être perçues dans un second temps comme un objet concret qui se déploie, dont on peut étudier la spatialité et son impact. Cette dualité du projet, entre vision politique et développement territorial, est l'essence même de sa force dans les négociations politico-économiques mondiales.

En reprenant chacune des étapes, le travail de recherche s'est construit de la façon suivante :

Nom de l'étape	Correspondance avec la thèse
1) Établir la pertinence	<p>La pertinence repose sur une première logique de « tamis » : identifier les travaux de recherche existants et les manques. L'Asie centrale a largement été étudiée sous le prisme d'un ancien satellite de l'URSS, puis par des chercheurs dont les travaux s'intéressaient à la proximité avec la Russie. L'arrivée plus récente de la Chine dans la région interroge les géographes sur de nouveaux enjeux et invite à développer des travaux de recherche encore trop peu nombreux.</p> <p>L'état de l'art est fondé dans un premier temps sur la question régionale et l'intégration régionale (Chapitre 3, 1. Régionalisme et intégration régionale : le positionnement des nouvelles routes de la soie dans un monde de régions). Dans un second temps, en suivant la logique de l'intégration régionale et la rhétorique du</p>

³⁴ Le concept d' « économie socialiste de marché » a été adopté lors du XIV^e congrès en octobre 1992 et « incarne alors la synthèse entre le maintien de la prépondérance de la propriété publique des moyens de production et l'extension des mécanismes de marché dans l'allocation des ressources et la fixation des prix » (Séhier, 2015)

gouvernement chinois, la notion de corridors de développement a été étudiée (Chapitre 3, 2. Les corridors de transport comme levier des routes de la soie). Enfin, toujours dans cette logique d'entonnoir, une réflexion a été menée sur l'importance des transports dans ce projet, comme un lien entre les deux premières parties (Chapitre 3, 2. Les corridors de transport comme levier des routes de la soie).

2) Assurer la véracité des résultats

Pour répondre aux exigences académiques, un guide d'entretien a été créé, présent en annexe 1. Il s'agit d'entretiens semi-directifs, visant à déterminer l'impact des routes de la soie en Asie centrale. Ces entretiens ont volontairement été orientés de façon à mettre en avant le rôle et l'avis des acteurs du territoire.

L'arrivée de la pandémie de la Covid-19 a invité à remodeler les données et les observations de terrain initialement prévues. Ces modifications ont finalement amené à mobiliser des outils plus atypiques qui nous permettant de déjouer les pièges de la réalisation de monographie du territoire. Les données collectées ont donc été majoritairement numériques. Pour répondre à la masse de données présentes sur Internet, nous avons mis en place une grille de mots clés, présente en annexe 2-3-4.

3) La préparation
4) Le recrutement des cas

L'analyse des territoires de façon multiscalair a été sélectionnée durant la première année de recherche. Elle a été conditionnée par les difficultés d'accès au terrain. Elle est explicitée dans la partie suivante (Chapitre 2, 2. Le corridor centrasiatique une illustration des ambiguïtés du projet des routes de la soie).

5) La collecte de données

La collecte des données correspond à l'analyse des documents de planification, observations de terrain, résultats des lectures des

- | | |
|---------------------------------|---|
| 6) Le traitement des données | littératures grises et scientifiques, permettant de comprendre la logique de déploiement des routes de la soie. |
| 7) L'interprétation des données | <p>Cette collecte comprend également le recensement des tracés prévus des corridors de développement de la Chine vers l'Asie centrale (Chapitre 4 Le développement du grand Ouest, un enjeu territorial pour la Chine, Chapitre 5 Les réseaux de transports : une solution de connectivité pour le pont eurasiatique, Chapitre 6 Un développement égal de chaque côté de la frontière ?). L'analyse est menée de façon à comprendre les enjeux présents à chaque échelle territoriale et dans trois pays différents (Chine, Kazakhstan, Kirghizistan). Une production cartographique personnelle a également permis d'enrichir cette analyse.</p> <p>Le Chapitre 7 « Les routes de la soie : un projet viable ? », correspond à la fois à l'interprétation des données, mais est également un prolongement conceptuel problématisé. Il présente les obstacles extérieurs au projet chinois.</p> |
| <hr/> | |
| 8) Diffuser les résultats | La diffusion des résultats correspond à la publication de ce travail de recherche. Plusieurs articles scientifiques sont prévus pour permettre la lecture des enjeux et des résultats. |

1.5. Le choix des études de cas : le corridor centrasiatique, une illustration des ambiguïtés du projet des nouvelles routes de la soie

Le projet des nouvelles routes de la soie s'articule autour de la notion de corridors de développement. Ces corridors, dont la notion est analysée tout au long de cette thèse, ont guidé le choix des terrains de recherche sur l'impact territorial du projet. Des problématiques logistiques et géopolitiques ont également guidé le choix du sujet de la recherche. En 2018, le

choix initialement retenu était d'analyser l'impact territorial des routes de la soie en lien avec le développement du programme Grand ouest chinois. Ce programme a pour objectif de mieux répartir les richesses et les populations au sein du pays. Il répond au développement inégal des côtes maritimes chinoises, ouvertes par les programmes des Zones Economiques Exclusives (ZEE) dans les années 1970 par Deng Xiaoping. Le gouvernement a donc choisi dans les années 1990 de redynamiser la province du Xinjiang, à l'ouest du pays. Cette région autonome possède une frontière commune avec huit pays : la Mongolie, la Russie, le Kazakhstan, le Kirghizistan, le Tadjikistan, l'Afghanistan, le Pakistan, et l'Inde. Elle a donc un intérêt géostratégique important à la fois dans les domaines de la sécurité et du commerce. Cette porte ouverte vers l'Europe permet en effet à la Chine d'éviter le canal de Suez, mais aussi de palier aux problèmes de saturation des ports et des voies maritimes.

Sept lignes de fret ont été identifiées depuis la Chine vers l'Europe :

- Ligne Yu-Xin-Europe : relie Chongqing dans le sud-ouest de la Chine et Duisbourg en Allemagne, via le Kazakhstan, la Fédération de Russie, la Biélorussie et la Pologne ;
- Ligne Han-Xin-Europe : relie Wuhan, dans le centre et le sud de la Chine, à la Pologne et à la République tchèque, via le Kazakhstan, la Fédération de Russie et la Biélorussie ;
- Ligne Rong-Europe : relie Chengdu dans le sud-ouest de la Chine et Lodz en Pologne via le Kazakhstan, la Fédération de Russie et la Biélorussie ;
- Ligne Zheng-Europeline : relie Zhengzhou dans le centre-nord de la Chine et Hambourg en Allemagne via le Kazakhstan, la Fédération de Russie, la Biélorussie et la Pologne ;
- Ligne Su-Man-Europeline : relie Suzhou, dans l'est de la Chine, à Varsovie, en Pologne, via la Fédération de Russie et la Biélorussie ;
- Ligne He-Xin-Europe : relie Hefei, dans le centre de la Chine, à Hambourg, en Allemagne, via le Kazakhstan, la Fédération de Russie, la Biélorussie et la Pologne ;
- Ligne Yi-Xin-Europe : relie Yiwu, dans l'est de la Chine, à Madrid, en Espagne, via le Kazakhstan, la Fédération de Russie, la Biélorussie, la Pologne, l'Allemagne et la France (Hongjian, 2016).

Ces tracés ferroviaires démontrent que le Kazakhstan, pays frontalier de la Chine, est un point de passage commun à la circulation des lignes de fret. Le passage vers le Kirghizistan est majoritairement routier en raison de la chaîne de montagnes Tian Shan avec une altitude

moyenne de 4000m et une forte concentration de glaciers (UNESCO, 2010). Cette topographie rend quasiment impossible la construction d'une voie ferroviaire depuis Kachgar. La Chine a investi près de 2,8 millions de dollars en 2003 pour un projet ferroviaire Chine – Kirghizistan – Ouzbékistan conçu en 1996. La complexité du montage financier, l'instabilité politique ouzbek et kirghize dans les années 2000 et la prouesse technique d'un tel projet le laissent encore en suspens à ce jour. Un itinéraire avait été privilégié : Kachgar – col de Torugart (3 752m d'altitude) – Jalal-Abad – Kara-Suu – Andijan. En 2016, la section ouzbèke Angren-Pap a été finalisée grâce à un imposant tunnel financé par la Chine (Ren & Lasserre, 2021).

Depuis la province du Xinjiang deux corridors sont identifiés :

- Chine-Asie centrale, subdivisé en deux passages, un par Khorgos vers le Kazakhstan et un par Kachgar vers le Kirghizistan
- Chine-Pakistan ou CPEC China Pakistan Economic Corridor

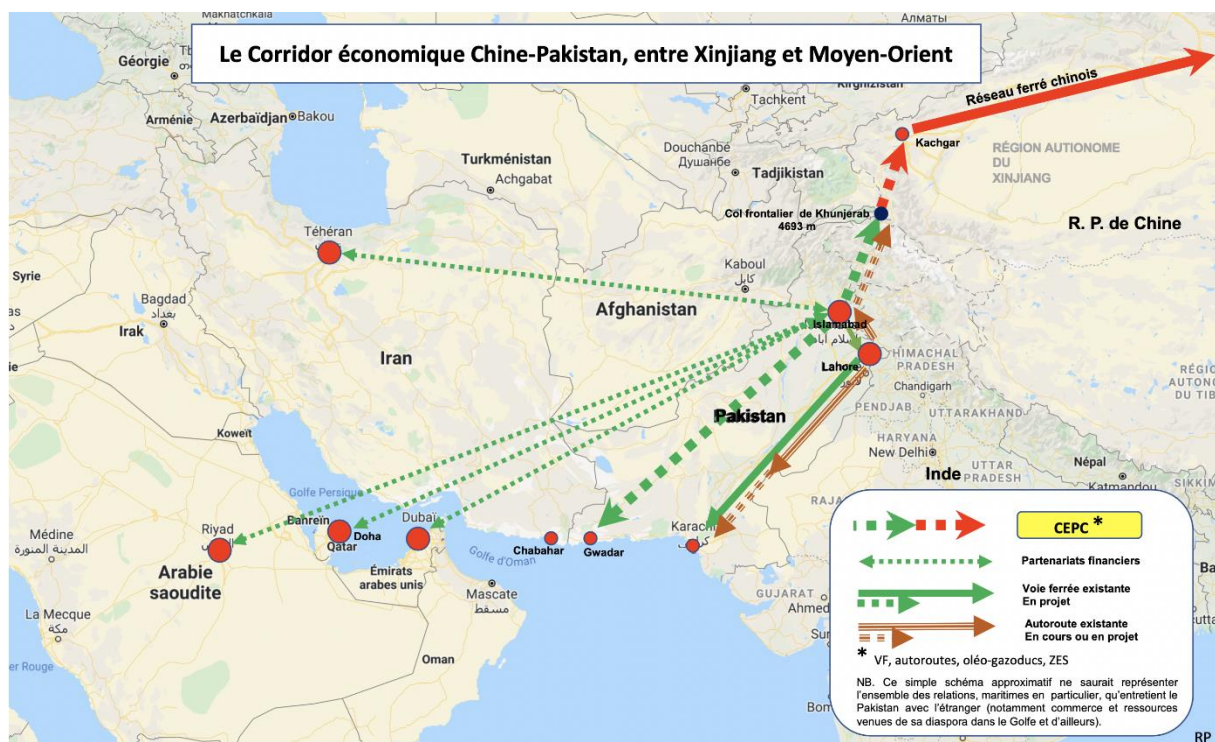


Figure 18 Le corridor économique Chine - Pakistan, (Asie 21, 2020)

L'hypothèse d'un terrain au Pakistan a rapidement été écartée après quelques semaines de recherches. Le pays comportait une majorité de zones déconseillées sauf raison impérative (en orange sur la carte) par le ministère de l'Europe et des Affaires étrangères avant de

comporter une majorité de zones formellement déconseillées (en rouge sur la carte). Le port de Gwadar étant classé dans cette dernière, il était risqué de s'y rendre.



Figure 19 Les zones de vigilance au Pakistan, (Ministère de l'Europe et des Affaires étrangères, 2021)

Le développement de la zone frontalière de Khorgos entre le Kazakhstan et la Chine semblait être un excellent indicateur pour analyser le développement des routes de la soie en Asie centrale. La question de la coopération politico-économique centrasiatique semblait en être un des enjeux. Le discours chinois annonçant des partenariats *win win* pour les pays signataires était un élément clé de l'importance des pays voisins dans le projet. Enfin, l'annonce de la création de la Belt and Road Initiative à Astana en 2013 démontrait la volonté de coopération de Xi Jinping avec le président kazakhstanais Noursoultan Nazarbaïev

2. Entretiens, observations et analyses de documents : sources et outils de l'enquête de terrain

2.1. Vers une grille d'analyse

Durant les cinq années consacrées à cette recherche, le contexte géopolitique fluctuant et la pandémie mondiale de la Covid-19 ont bousculé les méthodes initialement prévues. En janvier 2020, les premières annonces concernant l'épidémie de la Covid-19 en Chine ont commencé à circuler en Europe. La mise en place urgente du premier confinement en France le 17 mars 2020 a considérablement bousculé le pays, mais aussi le monde universitaire : aucun accès aux bibliothèques, peu de matériel de télétravail, impossibilité de se déplacer. Progressivement, de nouveaux outils de communication ont été mis en place et la visioconférence est devenue une manne d'information et de communication à travers le monde. Concernant ces travaux de recherche, nous avons obtenu une bourse de mobilité afin d'effectuer un premier terrain de recherche exploratoire dans le centre de la Chine en mars 2020. Si la Chine n'a pas officiellement fermé ses frontières, elle a temporairement suspendu l'entrée des ressortissants étrangers sur son territoire. Le pays a été paralysé par les confinements des mégapoles et l'accès au territoire demeure impossible à ce jour.

L'accès à l'information en Chine est particulièrement complexe et soumis au contrôle du gouvernement chinois. Les outils numériques sont différents de ceux plébiscités par l'Occident. L'utilisation de l'application WeChat est indispensable pour contacter des acteurs du territoire ou des professeurs d'université. Notre dernier séjour en Chine remontant à 2016, l'accès aux contacts universitaires était particulièrement difficile. Plusieurs prises de contacts par email ont été effectuées auprès d'anciens professeurs de l'Université de Tongji, mais aussi dans des instituts Confucius, ils sont restés sans réponses. Pour pallier cette problématique, la multiplication des colloques en distanciel a été particulièrement bénéfique dans nos recherches. S'il était quasiment impossible d'échanger lors d'entretiens individuels, nous avons pu écouter un très grand nombre de présentations de nos collègues chinois. Il était néanmoins nécessaire d'adopter une position d'observation distante et critique, ces intervenants étant très souvent reliés de façon plus ou moins directe au gouvernement chinois ou au Parti.

Trois temps forts se sont dégagés durant cette thèse. Nous pouvons tout d’abord citer le colloque international en présentiel et distanciel « Les Routes de la soie et les Échanges entre l’Orient et l’Occident de l’Antiquité à nos jours » qui a eu lieu à Boulogne – sur – Mer les 7, 8 et 9 décembre 2021. Il a été organisé par l’Université du Littoral Côte d’Opale en collaboration avec l’International Institute of Chinese Studies (IICS) Beijing Foreign Studies University (BFSU). Nous avons notamment pu écouter le point de vue du professeur associé à la BFSU, M. Yongqian Guan. Un autre exemple similaire fut le colloque organisé en distanciel par l’Université de Tongji, la 18e conférence annuelle T2M « Belt & Roads, Governmental visions for transport and mobility – Strategic transport infrastructures and the state » du 20 au 30 octobre 2020. Nous avons pu assister à la présentation de M. Ma Bin, professeur associé à l’Université de Fudan au centre de recherche sur la Russie et l’Asie centrale. Enfin, la 2e session du forum de Paris : les nouvelles routes de la soie, s’est tenue à la Maison de l’Unesco à Paris le 10 janvier 2019. Nous avons par exemple pu écouter le discours d’ouverture de M. Zhai Jun, ambassadeur de Chine en France ou encore la présentation de M. Jiwen Chang, directeur adjoint de l’Institut de recherche sur les ressources et l’environnement, centre de recherche sur le développement, conseil chinois des Affaires d’État. Ces présentations avaient toutes pour point commun de proposer des communicants chinois ayant repris de façon très proche les termes du gouvernement de leur pays. Nous avons pu relever des expressions récurrentes comme les « accords win – win », « la confiance mutuelle », « un principe de non-ingérence dans les affaires étrangères », « promouvoir la connexion des peuples ». Nombre de ces expressions se retrouvent sur le portail officiel de la ceinture et la route. Suite à ce constat, nous avons décidé de procéder à une analyse des documents politiques du gouvernement chinois. Cette analyse doit permettre de comprendre les objectifs du gouvernement pour le projet des nouvelles routes de la soie, de les comparer aux discours tenus et d’en dresser un bilan critique.

Le projet ayant été officiellement annoncé en 2013, nous avons choisi les plans quinquennaux chinois 12, 13 et 14 couvant la période de 2011 à 2025. Il n’existe pas de traduction intégrale en français pour ces différents plans, quelques versions anglophones ont été publiées, mais pas par le gouvernement chinois. Il suffit néanmoins de se rendre sur le site du gouvernement chinois où sont publiés les documents et d’utiliser un logiciel de traduction en ligne pour obtenir une traduction approximative des textes. Par ailleurs, les différents documents étant

très longs, nous avons choisi de ne pas les placer en annexe. Ils sont cependant consultables dans les liens indiqués en note de bas de page dans le quatrième chapitre.

Ces documents sont influencés par les lignes directrices du parti communiste chinois. Les objectifs de croissance, les réformes et les stratégies économiques sont définis par le comité central du parti. Les documents ont été collectés sur le moteur de recherche chinois Baidu puis extraits du site Internet du gouvernement central du peuple de la République populaire de Chine. Une première lecture générale a été effectuée puis une grille de mots clés a été définie à partir des similitudes relevées lors des colloques, des lectures effectuées et de nos connaissances en matière d'aménagement du territoire et de coopération transfrontalière. Cette grille de recherche permet de retracer les grandes tendances et objectifs du gouvernement chinois dans la planification des routes de la soie vers l'Asie centrale. Les mots clés sont ensuite repérés par l'outil de recherche sur le logiciel Word permettant de définir le nombre d'occurrences. Cette manipulation permet de traiter de façon exhaustive le texte et de repérer précisément les termes de communication employés.

Tableau 2 Grille d'occurrences dans les documents officiels, Source : Hiliquin, 2022

	Mots clés en français	Mots clés en mandarin	Mots clés en russe	Nombre d'occurrences
Localisation	Région autonome ouïghoure du Xinjiang - Xinjiang	新疆维吾尔自治区	Синьцзян	
	Khorgos	霍爾果斯	Хоргос	
	Alashankou	阿拉山口市	Алашанькоу	

	Kachgar	喀什	Кашгар	
	Dostyk	多斯特克	Дружба	
	Ürümqi	乌鲁木齐	Урумчи	
	Kazakhstan - Chine	哈萨克斯坦	Китай	
	Kirghizistan	吉尔吉斯斯坦	Кыргызстан	
Concepts correspondant à l'état de l'art	Routes de la soie	丝绸之路	Шелковый путь	
	Frontière	边界	Граница	
	Transports	运输	Перевозки	
	Corridors de développement	发展走廊	Коридоры развития	
	Poste-frontière	边境哨所	Пограничный пост	
	Ville frontière	城市 边界	Пограничный город	

2.2. Entretiens menés

Afin de compléter ces analyses, nous avons mené des entretiens en Asie centrale auprès d'acteurs du territoire, diplomates et universitaires. Un guide d'entretien semi-directif a été réalisé durant la première année de recherche (annexe 1). Si cette grille a servi de fil conducteur durant les rencontres, beaucoup d'informations ont été obtenues sous réserve de discrétion. Nous avons donc choisi de ne pas réaliser de transcription exacte des entretiens, mais des comptes – rendus généraux qui resteront confidentiels.

Tableau 3 Liste des entretiens, Source : Hiliquin, 2022

NOM – Prénom	Activité professionnelle	Date	Lieu de l'entretien	Langue
BASTIANUTTI Julie	Maîtresse de conférence à l'IAE de Lille	2018	Bichkek	Français
BELMAACHI Hicham	Directeur général des opérations pour DP WORLD ZES de Khorgos et terminal ferroviaire	2018	Almaty	Français
BERTELLE Cryrille	Professeur des Universités en Informatique au LITIS, Université du havre	2022	Lille - Le Havre en distanciel	Français
COLIN Sébastien	Maître de conférences à l'Institut National des Langues et Civilisations Orientales	2019	Paris	Français
DAMASSE Laurent	Conseiller commercial Ambassade de France au Kazakhstan - Directeur Business France Kazakhstan	2018	Almaty	Français
DELAHOUSSE Laurent	Ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire de France au Kirghizistan	2022	Bichkek	Français
ENIKEEVA Zalina	Chargée de recherche à l'Institut de politique publique et d'administration du Kirghizistan	2022	Bichkek	Anglais

FAUVE Adrien	Enseignant-chercheur à l'Université Paris-Sud puis directeur de l'IFEAC	2018 - 2023	Paris - Bichkek - Almaty	Français
MAMETZ Gilles	Attaché de coopération universitaire pour l'Ambassade de France	2019	Almaty	Français
MARTINET Philippe	Ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire de France au Kazakhstan	2019	Noursoultan	Français
NICHARAPOVA Jildiz	Maître de conférences à l'Université nationale kirghize, École des relations internationales. Conseillère en recherche à l'Université américaine d'Asie centrale	2019, 2022	Bichkek	Français
PEYROUSE Sébastien	Professeur de recherche en affaires internationales à l'Institut d'études européennes, russes et eurasiennes (IERES), l'Elliott School of International Affairs, George Washington University.	2021	Gand	Français
POUJOL Catherine	Professeure des universités à l'INALCO, ancienne directrice de l'IFEAC	2018	Bichkek	Français
QOROBAYEV Ikboljon	Professeur associé relations internationales KAZGUU Université au Kazakhstan	2019	Noursoultan	Français - Anglais
ROUX Michaël	Ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire de France au Kirghizistan	2018	Bichkek	Français
SELOSSE Fabien	Coordinateur de la chaîne d'approvisionnement locale, branche de Toktogul de General Electric Hydro France au Kirghizistan	2022	Bichkek	Français
SOLTOBAEV Azis	Expert tech et entrepreneuriat dans l'économie digitale pour Internet Society	2022	Bichkek	Anglais - Mandarins
SULTANOV Talant	Co - fondateur et coordinateur régional Asie de Internet Society	2022	Bichkek	Anglais

THOREZ Julien	Chargé de recherche au CNRS dans L'Unité Mixte de Recherche « Mondes iranien et indien »	2019	Paris	Français
---------------	--	------	-------	----------

Des correspondances scientifiques durant la thèse ont également permis de maintenir une veille sur la région centrasiatique. Les contacts soutenus avec l'Institut Français d'Études sur l'Asie centrale (IFEAC) et le groupe de recherche BRImpact ont particulièrement influencé cette recherche. Enfin, un certain nombre d'entretiens formels et informels ont été menés durant cette thèse avec des interlocuteurs de différentes nationalités. À leur demande, aucune information susceptible de pouvoir les rattacher à ce travail de recherche ne sera évoquée dans cette thèse.

2.3. Production cartographique

La production cartographique sur le projet des nouvelles routes de la soie est dense et variée. Il ne nous a donc pas semblé pertinent de produire une cartographie synthétique du projet des routes de la soie. En effet, il n'existe pas de carte officielle de la BRI, même si de nombreux médias ont produit des cartes sur les tracés des corridors la composant, cartes fausses pour la plupart (Lasserre, 2020). Le gouvernement chinois a de fait interdit la production de cartes approximatives en 2017 (Jones & Zeng, 2019). De nombreuses institutions se sont pourtant attelées à une tâche d'identification comme le MERICS (carte interactive), la Banque Mondiale ou encore le média officiel chinois Xinhua. Une cartographie schématique de nos propos permettrait une meilleure compréhension de nos résultats. Par ailleurs, une cartographie quantitative semblait complexe à achever, les données officielles chinoises étant peu nombreuses et sujettes à controverses.

La cartographie de nos propos a été réalisée ex nihilo. En effet, il n'existait aucun fond de carte disponible de la région. Nous avons donc utilisé un site de données SIG humanitaire : The Humanitarian Data Exchange (HDX). HDX est une plateforme ouverte pour le partage de données lancée en 2014. La plateforme est gérée par le Centre pour les données humanitaires d'OCHA, situé à La Haye. OCHA fait partie du Secrétariat des Nations Unies et est chargé de

rassembler les acteurs humanitaires pour assurer une réponse cohérente aux urgences. L'équipe HDX comprend le personnel d'OCHA et un certain nombre de consultants basés en Amérique du Nord, en Europe et en Afrique. Cette base de données a deux avantages : un nombre de données important et complet et l'absence de biais politique pouvant fausser la production. En effet, aucun contrôle étatique ou d'organisation supra-étatique qui valident les données ne sont présents.

D'autres fournisseurs de données ont également été utilisés de façon ponctuelle pour compléter les ressources d'HDX : MapCruzin, Geoboundaries (base de données libre, sous licence openGL), The University of Texas at Austin, Civil Architectural and Environmental Engineering, Cockrell School of Engineering, Marine regions, Diva – Gis, et ArcGis Hub.

Afin d'avoir une représentation complète de la région, nous avons utilisé une projection WGS 84. Ce système géodésique (généralisation d'une ligne droite sur une surface) est utilisé par le système de positionnement par satellite GPS que l'on peut retrouver sur Google Maps ou OpenStreetMap.

Ces données ont ensuite été utilisées sur QGIS Desktop 3, un Système d'Information Géographique (SIG) permettant de créer, éditer et visualiser des informations géographiques. Les bases de données HDX ont été transférées sur QGIS en format shapefile. Les données brutes ont ensuite été discrétisées à l'intérieur du logiciel pour simplifier le propos. Certaines données frontalières se sont affichées de façon irrégulière. L'utilisation d'une base de données neutre a fait apparaître plusieurs tracés sur les grandes zones de conflits. La région Chine – Pakistan – Inde était particulièrement décousue. La question des conflits frontaliers sur cette zone ne faisant pas partie du propos de cette recherche, les frontières ont été harmonisées lors de l'édition de la carte. Plusieurs types de données ont été choisies lors de la création du fond de carte : les frontières, les mers, fleuves et lacs principaux de la région et pôles métropolitains au cœur des corridors des routes de la soie. Enfin l'édition de la carte a été réalisée sur Adobe Illustrator. La création schématique s'est inspirée des codes cartographiques communs.

Par ailleurs, suite à l'impossibilité de pratique du terrain à cause de la pandémie, nous avons également choisi de réfléchir à une analyse d'images satellites provenant de Google Earth Pro.

Ce choix a également été guidé par la lecture des travaux d'Isabella Damiani et Victoria Bachelet sur lesquels nous aurons l'occasion de revenir pour notre étude de cas sur le poste-frontière de Khorgos. Leur article « Représentations géopolitiques sur la Route de la Soie, une étude à l'aide de l'analyse cartographique et du traitement d'images satellites » publié dans l'Espace politique en 2018 (Damiani & Bachelet, 2018) a été un pilier de notre réflexion sur Khorgos. Elles ont choisi d'utiliser une double méthode d'analyse : la télédétection et une analyse diachronique du territoire frontalier. La télédétection est une méthode pour déterminer à distance des informations sur la surface de la Terre, d'objets naturels ou artificiels, notamment grâce à des satellites. Cette technique est régulièrement utilisée pour obtenir des données sur des régions reculées ou inaccessibles. Ainsi, elles étudient et comparent les images de la frontière en 1992, 2006, 2011 et 2016. Nous avons donc choisi de poursuivre leur étude de façon simplifiée en utilisant les images de 2019 et 2022. En effet, le projet des routes de la soie a été lancé en 2013 et il nous semblait cohérent de visualiser l'évolution du projet après 6 ans, avant la Covid – 19, mais aussi deux ans après la pandémie.

Conclusion du chapitre 2

La sélection du corridor économique centrasiatique comme étude de cas du fonctionnement des routes de la soie est un outil essentiel de la compréhension des impacts territoriaux du projet. Il permet également de mettre en lumière l'articulation multiscalaire de la BRI. La difficulté d'accès au terrain a considérablement conditionné le recueil des données. Nous avons été confrontés à des défis méthodologiques liés à la situation géopolitique changeante et à la pandémie de la Covid-19. Ces facteurs ont limité nos déplacements physiques et notre accès à certaines sources d'information en Chine et en Asie centrale. Néanmoins, nous avons adapté nos méthodes en utilisant des outils de communication à distance, les réseaux sociaux et les ressources numériques. Nous avons donc choisi une approche méthodologique nous permettant de lier outils numériques et étude de cas. Nous avons structuré notre recherche en suivant différentes étapes clés dont la création d'une grille d'analyse, l'analyse d'images satellites, des entretiens, des observations sur les terrains.

L'application d'une méthode hypothético-déductive à l'étude des routes de la soie nous a permis de concilier toutes ces démarches méthodologiques et d'approfondir notre compréhension de la dimension territoriale. Il s'agit donc avant tout dans ce travail de recherche d'analyser les relations entre les variables clés d'aboutir à des conclusions sur les impacts socio-économiques et environnementaux de la Belt and Road Initiative. Le croisement de différentes approches nous permet également de souligner la complexité du projet multidimensionnel des routes de la soie.

Chapitre 3

Les opportunités du système macro-régional pour la Belt and Road Initiative

Ce chapitre vise à présenter les routes de la soie dans le cadre conceptuel du régionalisme à l'aide d'un état de l'art de la littérature scientifique. Le concept des nouvelles routes de la soie repose sur la relation économique de la Chine avec un partenaire permettant de créer des corridors de transport de flux. Pour assurer son bon fonctionnement, la Chine doit veiller à la mise en place de partenariats, mais aussi au fonctionnement complet des trajets identifiés. La coopération régionale et la bonne entente des pays centrasiatiques sont donc essentielles pour assurer la viabilité des routes de la soie. Nous étudierons donc tout d'abord la notion de régionalisme et d'intégration régionale, sous le prisme de la BRI. Puis, dans un second temps, l'insertion des corridors de transport dans les espaces régionaux.

1. Régionalisme et intégration régionale : le positionnement des nouvelles routes de la soie dans un monde de régions

De nombreuses publications officielles présentent aujourd'hui la Belt and Road Initiative, néanmoins peu d'études comparatives régionalistes ont encore pu être dressées. En effet, le manque d'informations claires et de données précises de la part du gouvernement chinois mène à un manque d'exhaustivité dans les études sur la nature même de la route de la soie. Pourtant scrutée sur la scène internationale, la Chine construit encore son discours sur la BRI, peu d'objectifs chiffrés ont été publiés, mettant plutôt en avant des objectifs de coopération.

Nous cherchons ici à dresser un état de l'art sur la question du régionalisme et de l'intégration régionale et à comprendre l'impact de la Belt and Road Initiative sur l'Asie centrale. Grâce aux différentes caractéristiques établies et analysées, une méthodologie pourra par la suite être développée et apposée aux études de cas prévues dans la seconde partie de cette thèse. Cet état de l'art n'a pas vocation à questionner la forme régionale de l'Asie centrale, mais

d'extraire les outils et réflexion qui ont pu être mis en avant dans les études régionales. Il vise à déterminer l'impact, ou non, des nouvelles routes de la soie sur différents espaces en proie à des questionnements sur le régionalisme.

1.1. Introduction, définition des termes

Le terme de région implique de nombreuses polysémies en français selon son échelle. La définition fonctionnelle de la région renvoie à la cohésion interne et aux systèmes de flux qui la relie aux autres espaces régionaux ou suprarégionaux (Géoconfluences, 2020). Conçue comme un système spatial, elle se distingue des systèmes voisins, peu importe sa taille. Elle fonctionne grâce à des éléments en interaction formant une réalité géographique dépassant les éléments externes. Elle peut être transposée à un ensemble multiétatique de taille continentale pourvu que le principe de contiguïté spatiale soit respecté. La notion de région a été transposée à de multiples échelles par les géographes et les économistes et celles-ci sont intimement liées à leur histoire et leur contexte politico-économique. Thomas Perrin souligne le lien entre la polysémie du terme et sa popularisation : *« la notion de région s'est généralisée dans le discours politique et dans les opérations d'aménagement. Une telle généralisation est justement rendue possible par la plasticité et la variabilité de l'échelle régionale. La région ne s'enferme pas dans des catégories rigidifiées, et c'est peut-être là que se situe sa pertinence tout autant conceptuelle et heuristique qu'appliquée. »* (Perrin, 2022).

Il s'agit dans un premier temps de s'accorder sur la définition des termes. Nous entendons ici que la régionalisation renvoie au processus de constitution, de démarcation ou de création d'une région par l'évolution des flux économiques ou autres ou encore par la création d'institutions. La notion de régionalisme est un mouvement, une idéologie, une action ou une stratégie de promotion et/ou, de défense, une volonté de coopérer dans un cadre dit régional (Richard & Gana, 2014). Il s'agit d'un « pluralisme organisé » (Delmas-Marty, 1998) dont *« l'engagement dans cette voie est toujours le résultat d'un choix stratégique, appuyé sur la conviction des acteurs, fondée ou non, que leurs intérêts seront mieux défendus et leurs objectifs plus facilement atteints, à l'intérieur d'un regroupement qu'en dehors. Trois éléments interviennent dans cet engagement : un corps d'idées, de valeurs et d'objectifs en vue de créer plus de sécurité, de richesses ou d'autres finalités dans une région donnée ; un programme*

formel orienté sur la construction d'institutions ; et une stratégie de « régionalisation » qui sera poursuivie par les acteurs publics et privés » (Deblock, 2006). Enfin, cet état de l'art s'intéressera à l'échelle macro – régionale et non micro, afin de cerner au mieux l'inscription géographique des routes de la soie en Asie centrale. En effet, les recherches démontrent que la mondialisation, si elle a réduit l'ancienne importance des distances, ne peut l'abolir ou supprimer l'utilité de la proximité géographique (Marei & Richard, 2020).

Le nouveau régionalisme, tel que défini par Björn Hettne et Frederick Söderbaum, peut être compris comme « *un processus complet, multiforme et multidimensionnel, impliquant le passage d'une hétérogénéité relative à une région donnée à une homogénéité accrue dans plusieurs domaines, les plus importants étant la culture, la sécurité, les politiques économiques et les régimes politiques* » (Hettne & Söderbaum, 1998). Cet ensemble multidimensionnel comprend donc les questions sociopolitiques, économiques, mais aussi les questions environnementales, sanitaires ou toutes thématiques pouvant faire l'objet de coopération. Sous cet angle, l'initiative des nouvelles routes de la soie se situe dans un monde où le régionalisme est une caractéristique constante. Cette régularité est à la fois temporelle, le développement des macro-régions étant un phénomène permanent depuis les années 1960, exacerbé en Asie depuis la fin des années 1990, mais aussi politique. La coopération régionale, certes nuancée en Asie centrale, demeure omniprésente dans les discours des décideurs à l'échelle internationale et régionale depuis près de 30 ans (Qoraboyev & Moldashev, 2018).

L'étude de la région et de ses échelles est au cœur de la réflexion géographique et urbanistique contemporaine. Cette dernière permet d'appréhender les interdépendances économiques et politiques des territoires. Ces réflexions soulèvent différents enjeux relatifs à l'aménagement d'un territoire dans la régulation de son économie et de ses sociétés. Dans le cadre de la globalisation des échanges, la performance et le dynamisme économique demeurent un objectif premier dans toutes les politiques. Ainsi, l'unification des territoires et leur accessibilité sont des enjeux de l'attractivité dans la perspective de construction d'un marché global. Néanmoins, ce système tend à creuser les disparités et écarts économiques. L'identification des espaces régionaux doit permettre avant tout leur stabilité, en soulignant les acteurs moteurs et en développant des stratégies d'action (Pasquier, 2012). Ainsi, nous nous attacherons à présenter la région, non comme un objet monolithique, mais comme un

ensemble interconnecté de territoires. L'interdépendance des régions a contribué à affaiblir les nations, du moins en comparaison de leur souveraineté nationale, lorsqu'elles agissent en partenariat avec d'autres. Dans le cadre des nouvelles routes de la soie, la fragilité des territoires centrasiatiques est à la fois un atout et un désavantage pour la Chine. Le *soft power* exercé sur chaque état est certes simplifié par sa dépendance au commerce sino-centrasiatique et la signature d'accords, notamment pour la création d'infrastructures, mais la Chine se heurte toutefois à la coopération complexe entre les états d'Asie centrale. Ces difficultés sont intensifiées par les tensions politico – économiques des pays proches voisins (Iran, Afghanistan, Ukraine...). Enfin, les différentes évolutions des pays centrasiatiques depuis la chute de l'URSS, le retour à une indépendance non contrôlée par un régime communiste, l'inégale répartition des richesses, notamment énergétiques et l'enclavement de cette région sont des enjeux auxquels la Belt and Road Initiative doit faire face afin de se développer. L'étude de l'Asie centrale comme ensemble régional doit ainsi permettre, à travers les caractéristiques méthodologiques étudiées dans cet état de l'art, de souligner la présence ou non des interdépendances des différents pays.

1.2. Qu'est-ce que le régionalisme à l'échelle macro – régionale ?

Fredrik Söderbaum distingue trois phases historiques d'évolution de la notion de régionalisme :

- L'invention du concept de régionalisme
- L'ancien régionalisme
- Le nouveau régionalisme

Ces trois formes de conception du régionalisme les plus récentes ont plusieurs similarités qui permettent de créer une méthodologie afin de les identifier : la description du contexte politique et ses acteurs, les questions théoriques et conceptuelles mises en place et les méthodologies et réponses proposées aux problématiques des territoires (Söderbaum, 2015).

1.2.1. L'ancien régionalisme

De nombreuses formes de régionalisme ont longtemps existé, résultats des interactions humaines : commerce, migrations, proximité géographique. Une organisation formelle par les acteurs de territoire est visible par des pactes, unions ou confédérations, mais aussi par la création d'empires et de royaumes. La véritable émergence du concept de régionalisme, que l'on qualifie aujourd'hui d'ancien régionalisme, date de la fin de la Seconde Guerre mondiale et prend racine en Europe occidentale. Les premiers États avec des régions au sens strict du terme émergent avec la création d'États fédéraux : la République Fédérale d'Allemagne (RFA) en 1949 et l'Autriche en 1955. D'autres États européens comme la France ou l'Italie se dotent dans les années 1960 de régions, par regroupement de provinces ou de départements, en déconcentrant les services de l'État puis en régionalisant au sens strict.

Le concept de régionalisme grandit de pair avec la construction européenne et l'importance de l'intégration régionale (Rosamond, 2000). La volonté de créer un cadre pacifique unifiant les différents territoires européens amène la création du communautarisme. Ernst Haas théorise la « méthode communautariste » (Haas, 2004), développée par Jean Monnet, un des « pères de l'Europe », menant ainsi vers la notion d'intégration régionale. Haas définit la notion d'intégration régionale comme le processus par lequel les acteurs politiques de différents états déplacent leurs activités vers de nouveaux centres décisionnels. Les institutions régionales deviennent ainsi primordiales dans la prise de décision. Quelques années plus tard, Stanley Hoffmann défend l'idée que l'intégration ne se propagera pas de la basse politique (économie) à la sphère de la haute politique (sécurité), comme les néo-fonctionnalistes comme Haas peuvent le défendre. L'intégration régionale n'a lieu que tant qu'elle coïncide avec l'intérêt national (Hoffmann, 1966). Déviant du courant néo-fonctionnaliste initial accordé à la Communauté Economique Européenne (CEE), la théorisation du régionalisme et de l'intégration régionale fut réactualisée. La variété d'études multiscalaires à l'échelle de l'Europe mène rapidement vers la mise en place de comparaisons avec d'autres systèmes dans le monde ou de territoires européens entre eux, mais également à un « eurocentrisme », créant des comparaisons basées sur une méthodologie inspirée de l'Europe et non adaptées à la plupart des territoires.

La question de l'intégration régionale devint rapidement problématique en raison de la définition des échelles. Une distinction s'opère sur cette thématique entre les systèmes intrinsèques aux régions et leur coopération et les organisations régionales dans l'intégration territoriale. Le traitement de l'intégration européenne comme élément de base du fondement de la méthodologie comparative demeure omniprésent encore aujourd'hui. Ces analyses peuvent être un point de départ ou une inspiration tout en demandant un certain recul dans les études régionalistes d'autres territoires. D'autres exemples ont désormais été étudiés comme l'association latino-américaine de libre-échange (ALALE) ou l'association des nations de l'Asie du Sud-Est (ASEAN).

1.2.2. Le nouveau régionalisme

La période du nouveau régionalisme débute en 1985 avec la signature de l'Acte unique européen, rapidement suivie de la chute du mur de Berlin, symbole de l'émergence de nouvelles politiques de coopération européenne. Les nouvelles dynamiques territoriales entraînent une augmentation des échanges commerciaux, une diminution du protectionnisme, la signature de nouveaux accords de sécurité et surtout une coopération croissante des pays européens pour former une superpuissance. La rapidité des changements et l'intensification de la mondialisation entraînent une nouvelle vague régionaliste et des théories qui l'accompagnent. De nouveaux questionnements émergent dans le courant rationaliste sur l'avenir de ce mouvement : pourquoi les États choisissent-ils de conclure des accords régionaux ? Pourquoi l'intégration a-t-elle progressé plus rapidement dans certains domaines politiques que dans d'autres ? Quelles formes institutionnelles sont les plus efficaces ? Quand et pourquoi les accords se sont-ils approfondis et avec quels effets sur le commerce, les finances, le développement, la sécurité ? (Söderbaum, 2015) Ce sont notamment ces questions qui nous intéresseront quant à l'impact de la Belt and Road Initiative sur la région centrasiatique.

À partir des années 1990, deux approches, « réflexiviste » et « constructiviste » s'opposent : l'approche réflexive s'intéresse principalement à la question des transformations structurelles et le but du régionalisme. Dans un contexte de mondialisation économique et de forces politiques hégémoniques, le régionalisme est-il devenu un instrument politique ? L'idée que les régions sont construites et incluses dans des processus de transformation et non pas

naturelles émerge alors . La nouvelle approche du régionalisme, notamment développée par le politologue Iver Brynild Neumann, soutient l'idée que les régions sont précédées par des acteurs politiques qui, dans le cadre d'un projet politique, voient dans leur intérêt d'imaginer et de construire une région. La création d'une région est un acte intrinsèquement lié à la politique qui doit être reconnu et réfléchi en tant que tel (Neumann, 2003). Ainsi, la structure, les institutions, les acteurs et les stratégies de mise en œuvre et de développement deviennent des éléments clés de la région et de notre analyse. Enfin, il est important de souligner que les acteurs non étatiques jouent également un rôle primordial dans la création et le soutien des régions. Les forces économiques privées réagissent souvent plus rapidement, ou du moins plus efficacement, que les acteurs étatiques à de nouvelles situations et à la libéralisation des marchés (Rugman, 2005). En Asie, les réseaux, communautés et diasporas, mais aussi les entreprises et les multinationales occupent une part importante des impulsions économiques territoriales. Il est ainsi certain que la Belt and Road Initiative s'inscrit, par son fonctionnement, dans les dynamiques régionales tendant à créer des partenariats à la fois politiques et économiques.

1.3. L'intégration régionale : quels impacts en Asie centrale ?

1.3.1. L'intégration régionale

Dans un contexte de globalisation des échanges, l'intégration macro-régionale demeure une clé de l'organisation de l'espace à l'échelle internationale. L'intégration régionale est avant tout une dynamique bien qu'elle soit complétée par l'organisation de différentes institutions. Jacques Ténier la définit selon l'analyse qu'en fait l'historien Fernand Braudel comme : « un mouvement de rapprochement qui mobilise avec une plus ou moins grande intensité les « copartageants » de l'espace et du temps que sont l'économie, la politique, la culture et la société » (Ténier, 2003). Nora Mareï et Yann Richard soulignent la difficulté à définir l'intégration régionale, étudiée à la fois en économie, en droit et en politique sans toutefois prendre en compte l'espace géographique. En effet, des accords commerciaux ne suffisent pas à instituer une continuité spatiale, mais comme le souligne Henri Regnault le « vouloir vivre ensemble », constitue ici un axe essentiel de la politique chinoise (Mareï & Richard, 2020).

Le contexte géopolitique mondial fluctuant des régions ne permet pas de montrer une trajectoire commune pour l'intégration régionale. Le jeu des régions du monde connaît à la fois crises et incertitudes. Les critiques adressées au fonctionnement de l'ALENA, de l'Union européenne ou de la CEI sur les inégalités présentes en leur sein sont nombreuses. Le découpage du monde en région est un enjeu de développement des structures de gouvernance et devient ainsi un élément structurant des axes des nouvelles routes de la soie. Parfois réduite aux échanges commerciaux, l'intégration régionale comprend autant d'enjeux économiques que politiques, sociaux et culturels. La force de la diplomatie chinoise réside ainsi dans la volonté de développement des structures décisionnelles et de son *soft power* en parallèle des accords commerciaux. Si une littérature foisonnante existe sur les nouvelles expériences régionalistes en Afrique ou en Amérique latine, l'Asie centrale est moins étudiée dans ce domaine et les expérimentations demeurent moins ambitieuses.

Il existe plusieurs théories sur la réussite d'une intégration régionale. Ernst Haas décrit une intégration régionale réussie lorsque les attentes de l'élite, basées sur des critères subjectifs, sont atteintes. Si elles convergent vers des revendications de changement pacifique et d'autres avantages, l'intégration est en cours (Haas, 1958). Elle peut par la suite être considérée comme réalisée lorsque les états de la région cessent de se préparer à une guerre les uns contre les autres. Cette condition qui peut être vérifiée à l'aide de statistiques et de l'évolution des stratégies militaires. L'intégration est réalisée progressivement par ces élites, c'est ce qu'il appelle un *spill over effect*, un effet de débordement. Ce mouvement contribue à multiplier des acteurs dont les intérêts peuvent diverger des états nationaux. Toutefois, l'intégration régionale peut également être abordée sous le prisme des échanges entre les états, qui créent des institutions internationales régionales faisant ainsi appel à une forme de rationalité des acteurs politiques (Hoffmann, 1990).

Haas présente donc plusieurs critères pour le succès d'une intégration régionale. Ils dépendent notamment de la compatibilité des opinions respectives des acteurs sur leurs partenaires et cela participe ainsi au processus d'unification. Les élites actives doivent ainsi être identifiées au niveau national, mais aussi régional afin de dresser différents *scenarii* pour établir les chances de réussite des projets entre régions. Ainsi, l'image chinoise est cruciale pour ses voisins, et, si le travail avec les élites semble généralement bien engagé en Asie

centrale, la sinophobie reste aujourd'hui un problème à l'échelle des populations locales ne prenant pas, ou peu, part aux décisions. C'est ce type de sentiment de sympathie, parmi les acteurs cruciaux, qui est considéré comme important, et non un engagement verbal vis-à-vis de symboles et de propositions communes, tels que ce que la Chine considère comme des critères pour la coopération : la liberté, la paix, ou le bien-être.

En outre, toujours selon Haas, une intégration réussie tend à s'articuler autour d'une "zone centrale", une région dotée de compétences administratives, de moyens militaires, de moyens et de techniques économiques supérieurs, ainsi que d'une capacité à recevoir et à assimiler les demandes des autres régions afin de les satisfaire. Les acteurs des zones les plus faibles se tournent vers la zone principale pour qu'elle fasse preuve de *leadership* et les aide à satisfaire leurs demandes. Une réponse positive de la part des élites actives dans le noyau central engendre alors une intégration progressive sans impliquer le moins du monde un "rapport de forces" entre les unités participantes (Haas, 2004). La question reste donc ouverte sur la prise en main de ce rôle. Le Kazakhstan occupe un rôle important dans les relations de l'Asie centrale avec la Chine. Cependant, il n'existe cependant pas de figure dominante claire dans les relations sino-centrasiatique. Il est pourtant essentiel pour le gouvernement chinois d'intensifier ces liens avec la région, afin de consolider le pont eurasiatique facilitant l'accès aux marchés européens.

1.4. La création régionale centrasiatique, au sein de l'Eurasie

1.4.1. Qu'est-ce que l'Eurasie ?

L'Asie centrale s'inscrit dans ce vaste ensemble complexe à délimiter qu'est l'Eurasie. Philippe Pelletier le définit comme « *l'ensemble terrestre formé par l'Europe et l'Asie, en tant que supercontinent. Il est généralement utilisé dans deux domaines distincts. D'une part en géographie physique : l'Eurasie désigne en biogéographie une vaste aire commune d'espèces végétales et animales, et en géologie l'une des plaques lithosphériques majeures. D'autre part, en géopolitique voire en géographie culturelle : soit le terme Eurasie permet de postuler une unité passée ou présente des civilisations européennes et asiatiques ; soit de se focaliser sur l'espace clé de cette unité : l'Asie centrale, pour tout ou partie, ou bien la Russie dans son*

ensemble, ou encore, mais plus récemment, le monde turcophone. » (Pelletier, 2011). Cette définition peut être complétée par celle, plus succincte, d'Yves Lacoste qui définit l'Eurasie comme un « *ensemble continental de nature essentiellement géologique englobant l'Europe (10 millions de km², et le continent asiatique (44 millions de km²). L'Eurasie compte 4,5 milliards d'hommes, de femmes et d'enfants* » (Lacoste, 2003). L'approche retenue dans cette thèse est donc de considérer l'Eurasie comme un ensemble particulièrement vaste dans lequel l'Asie centrale joue un rôle précis d'articulation entre l'Europe et la Chine dans le cadre des nouvelles routes de la soie. Néanmoins, Michel Bruneau rappelle que « *jamais cet immense espace n'a été politiquement ou culturellement uni, et il ne devrait pas l'être dans un avenir prévisible, mais les progrès incessants, grandissants, des communications et connexions de toutes sortes, grâce aux progrès des infrastructures, lui donnent de plus en plus de cohérence et font qu'un Eurasie devient une réalité de plus en plus tangible sur un arrière fond de concurrence, de rivalités et de quête d'une hégémonie par les plus grandes puissances du monde* » (Bruneau, 2018b).

Une autre approche, celle d'un *heartland* ou espace central, et d'un « pivot géographique » fût également théorisée dans la première moitié du XXe siècle et s'applique à l'Eurasie. John Mackinder a été le premier à présenter cette notion comme celle de plusieurs superpuissances luttant pour le contrôle stratégique d'une zone située entre la Chine, la Russie et l'Allemagne. Grâce au contrôle des voies de communication en Asie centrale notamment, la puissance la plus présente pourrait contrôler facilement l'Eurasie (Mackinder, 1904). Ainsi, selon le concept de pivot géographique, la Russie à l'époque et désormais la Chine, de par leur position géographique et leur étalement autour de cette zone, pourraient s'imposer comme puissance de premier plan sur la scène internationale en dominant la région centrasiatique.

1.5. Asie centrale et intégration régionale

L'indépendance des états d'Asie centrale à la suite de la dissolution de l'URSS le 8 décembre 1991 a rapidement apporté un questionnement sur l'intégration régionale de ces états³⁵. La dissolution découle notamment sur la création de la Communauté des États Indépendants. Les états d'Asie centrale sont le résultat d'une importante variété culturelle et sont notamment encore très influencés aujourd'hui par le mode d'administration soviétique. En effet, les frontières des Républiques ont été pensées par les autorités soviétiques dans les années 1920 avec une approche pragmatique afin d'administrer au mieux ces régions (Thorez, 2011). Néanmoins, cette approche a eu pour effet de créer des espaces nationaux fragmentés et discontinus. Par ailleurs, les voies de communication sont rapidement devenues un enjeu de développement pour les républiques centrasiatiques (Thorez, 2007).

La disparition de l'URSS contribua rapidement à la création d'alliances régionales économiques et militaires. En 1994, est inauguré le *Partnership for Peace* de l'OTAN pour accroître la stabilité, réduire les menaces à la paix et établir des relations de sécurité renforcées entre l'OTAN et les pays non membres de la zone euro-atlantique. L'OTAN finance l'année suivante l'établissement d'une unité conjointe de maintien de la paix, le Central Asian Battalion (Centrazbat) avec le Kazakhstan, le Kirghizstan et l'Ouzbékistan. Par ailleurs, Frand Viller souligne : « *Les États postsoviétiques impliqués dans la stratégie américaine – Géorgie, Ukraine, Azerbaïdjan et Moldavie – avaient formé en 1996 le GUAM, destiné à renforcer leurs liens avec l'Alliance atlantique. Avec l'adhésion de l'Ouzbékistan en 1999, cette organisation atteindra l'Asie centrale. La Central Asian Border Security Initiative (CASI), lancée par les États-Unis en 2000, devait assurer une pénétration en profondeur à l'intérieur des appareils régionaux de sécurité* » (Viller, 2006). Ces échanges ne sont que peu comparables à ceux menés entre les états centrasiatiques et l'Organisation du Traité de Sécurité Collective et l'Organisation de Coopération de Shanghai. Le « grand jeu », qui renvoie à la rivalité diplomatique entre l'Angleterre et la Russie en Asie au XIX^e siècle n'est cependant pas une

³⁵ Pour rappel, indépendance du Kirghizistan – 31 août 1991 ; Ouzbékistan – 1er septembre 1991 ; Tadjikistan – 9 septembre 1991 ; Turkménistan – 27 octobre 1991 ; Kazakhstan – 16 décembre 1991

notion applicable aux états centrasiatiques contemporains. Cette théorie renvoie en effet à l'idée que les états ne seraient que des « *agents passifs de leur insertion dans la mondialisation. La situation géopolitique centrasiatique est au contraire caractérisée par l'existence d'influences multiples et d'acteurs divers et entrepreneuriaux. (...) Si la concurrence est quelquefois intense entre les puissances mondiales et régionales, de même qu'en Europe orientale, aucun pays, pas même l'ancienne métropole, la Russie, n'entend aujourd'hui exercer un contrôle exclusif sur l'Asie centrale (...).* » (Thorez et al., 2015).

Ainsi, plusieurs organisations ont vu le jour à la fin des années 1980 jusqu'à aujourd'hui afin de développer la coopération entre les pays centrasiatiques et leurs voisins :

Tableau 4 Organisations de coopération en Asie centrale, Synthèse de données réalisées par l'auteure

Nom	Date de création	Pays inscrits
Organisation de coopération économique (ECO)	1985	Afghanistan, Azerbaïdjan, Iran, Kazakhstan, Kirghizistan, Pakistan, Tadjikistan, Turkménistan, Turquie, Ouzbékistan
Communauté des États indépendants (CEI)	1991, (ratifié entre 1991 et 1994)	Membres fondateurs : <u>Arménie</u> , <u>Azerbaïdjan</u> , <u>Biélorussie</u> , <u>Kazakhstan</u> , <u>Kirghizistan</u> , <u>Moldavie</u> , <u>Ouzbékistan</u> , <u>Tadjikistan</u> , <u>Russie</u> États associés (non ratifié) : Ukraine (1993), Turkménistan, 2007 (auparavant membre à part entière) États observateurs : Afghanistan (2008), Mongolie (2008)

Organisation de coopération de Shanghai (OCS), anciennement Forum de Shanghai	2001	Membres fondateurs : Russie, Chine, Kazakhstan, Kirghizistan, Tadjikistan, Ouzbékistan Rejoints par : Inde (2017), Pakistan (2017) Pays observateurs : Mongolie (2004), Iran (2005), Afghanistan (2012), Biélorussie (2015)
Organisation du Traité de Sécurité Collective (OTSC), suite à la signature du Traité de Sécurité Collective (TSC) de 1992	2002	Membres fondateurs ³⁶ : Arménie, Biélorussie, Kazakhstan, Kirghizistan, Russie, Tadjikistan États observateurs : Serbie (2013)
Union douanière de l'Union Eurasiatique, Eurasian Customs Union (EACU)	2010	États fondateurs : Biélorussie, Kazakhstan, Russie Membres depuis 2014 : Arménie, Kirghizistan
Espace Économique Commun (EEC) ou Espace économique unique (EEU), Eurasian Economic Space ou Single Economic Space	2012	Membres fondateurs : Biélorussie, Kazakhstan, Russie Membres depuis 2015 : Arménie, Kirghizistan

³⁶ À noter, certains états comme l'Azerbaïdjan, la Géorgie et l'Ouzbékistan ont été membres de 1992 à 1999 avant de rejoindre le GUAM, Organisation pour la démocratie et le développement. L'Ouzbékistan a de nouveau été membre de 2006 à 2012 de l'OTSC.

Union économique eurasiatique (UEEA ou UEE), Eurasian Economic Union (EAEU or EEU) anciennement Eurasian Economic Community (2000 – 2014)	2015	Membres fondateurs : Arménie, Biélorussie, Kazakhstan, Kirghizistan, Russie
---	------	---

Ces organisations, plus ou moins abouties, dont l'Union Économique Eurasiatique (UEE) ou l'Organisation de Coopération de Shanghai qui concentrent aujourd'hui de nombreux axes de coopération, seront analysées dans la deuxième partie de cette thèse.



Figure 20 La prédominance russe dans la coopération régionale centrasiatique, Réalisation : Hiliquin, 2

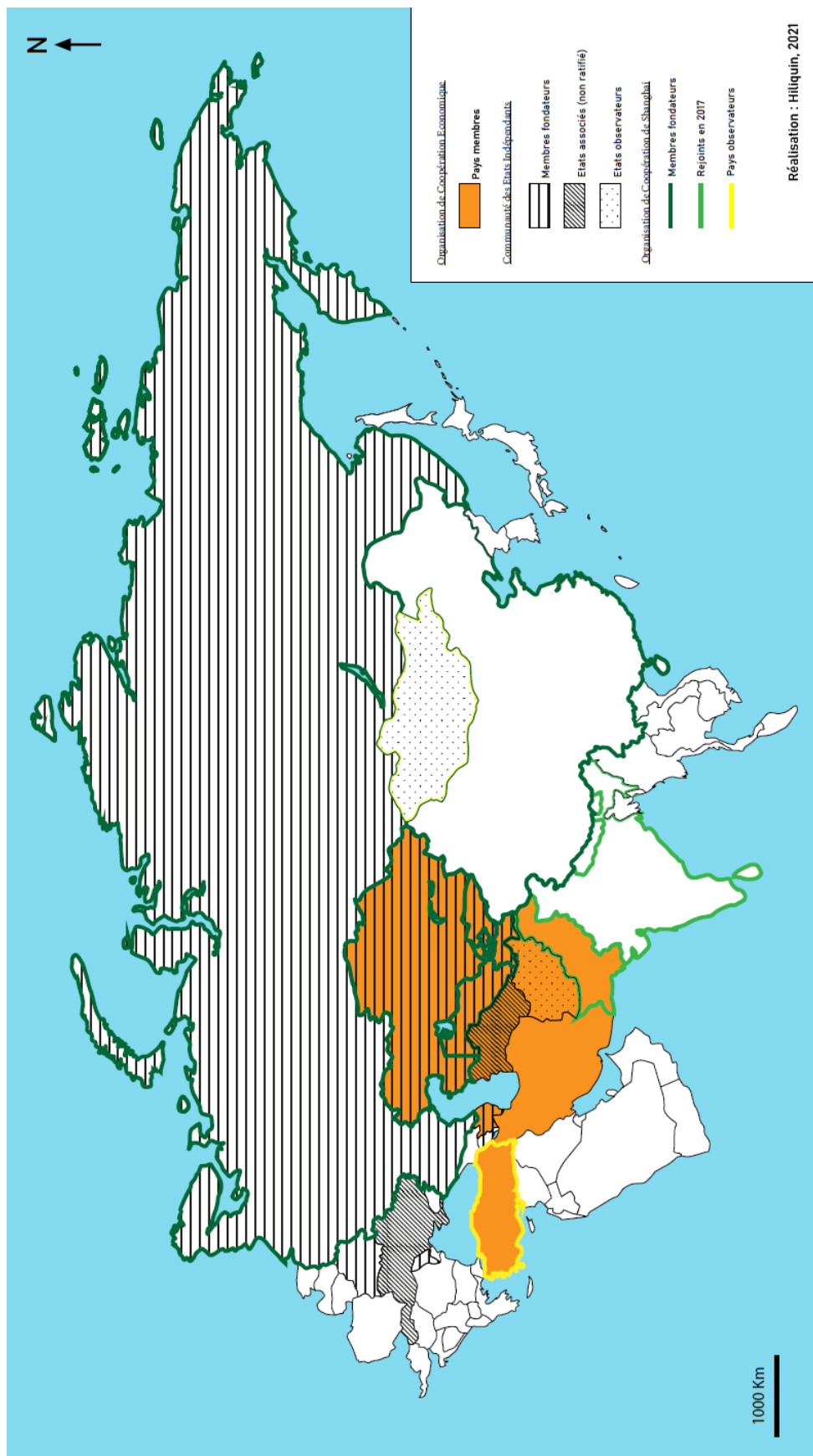


Figure 21 La coopération régionale centrasiatique au cœur de l'Eurasie, Réalisation : Hiliquin, 2021

Ces cartes de synthèse montrent l'omniprésence des deux géants la Russie et la Chine. Considérée comme une « arrière-cour stratégique » pour la Russie et un levier de développement pour les routes de la soie, l'Asie centrale se trouve enclavée par sa position géographique, mais aussi dans ses perspectives de développement. On peut observer dans un premier temps le flagrant enclavement des pays centrasiatiques. Ce dernier entraîne une interdépendance des états entre eux, mais aussi avec leurs voisins proches pour bénéficier d'un accès à de nombreuses ressources. Le récent conflit en Ukraine et ses retombées fragilisent la coopération régionale. La relation privilégiée entre la Russie et le Kazakhstan s'en trouve déséquilibrée. À court terme, la coopération économique est entravée par les sanctions internationales. À long terme, la confiance envers les engagements pris par la Russie est menacée.

1.5.1. Limites du modèle régional centrasiatique

Certaines critiques du modèle régional ont pu être apportées aux débats des économistes comme le risque de repli économique des pays sur eux-mêmes, la non-distribution des ressources à l'échelle planétaire dans un contexte de mondialisation ou encore la constitution de « blocs forteresse ». Christian Deblock rappelle néanmoins que cette théorie ne fait que peu l'unanimité et qu'il existerait un lien étroit entre le régionalisme et la mondialisation en cours (Deblock, 2006). C'est cette approche qui sera privilégiée dans cette thèse. Par ailleurs, malgré des intérêts divergents, des structures politico-économiques différentes, la construction identitaire régionale centrasiatique relèvera d'un travail d'invention permettant de regrouper les points de convergence des différents états. Remettre en cause le cadre national de développement et développer le leadership des « nations moteur » devient donc un enjeu prépondérant (André, 2014).

La création d'un espace régional de coopération n'est encore que balbutiante en Asie centrale. Comme constaté précédemment, le nombre de structures et leurs évolutions démontrent des difficultés à concentrer des intérêts communs entre les pays. Les inégalités territoriales et les enjeux des grandes puissances ne permettent pas pour l'instant de considérer les pays centrasiatiques comme un ensemble économique (Bruneau, 2018a). Si la Chine, la Russie et l'Union européenne encouragent leur coopération, elle ne peut remplacer un élan moteur en provenance des pays eux-mêmes.

Plusieurs obstacles peuvent barrer la route à une organisation centrasiatique plus large. Elle est notamment liée aux pays en voie de développement qui vont chercher, dans le cas de l'Asie centrale, à se défaire de l'influence des puissances extérieures. Leur difficulté résidera notamment dans le fait d'attirer les investissements extérieurs tout en diversifiant leur économie. Seul le Kazakhstan, première économie centrasiatique, parvient pour le moment à s'insérer dans le système international et comme puissance régionale grâce à une approche multivectorielle et multilatérale (Thorez et al., 2015). Néanmoins, la nécessité pour la Chine d'importer des ressources énergétiques et de développer les infrastructures de transport redistribue les cartes stratégiques de la région. Elle confère, par exemple, au Turkménistan une importance primordiale dans l'importation du gaz. Ainsi, l'analyse de la coopération entre la Chine et les états d'Asie centrale permet dans un second temps de cerner les enjeux de coopération entre ces pays.

1.6. La BRI dans un cadre régionaliste

1.6.1. La Belt and Road Initiative dans l'approche régionaliste

Une fois que la Belt and Road Initiative sera pleinement instaurée, il est envisageable que cette initiative confère indubitablement à la Chine une augmentation de son influence, à la fois à l'échelle régionale et internationale. Cette entreprise d'envergure bénéficie de l'aval du gouvernement chinois, qui délègue à la Commission de recherche pour le développement national de la Chine (NDRC) la responsabilité de son développement. La BRI vise ainsi à accomplir une double finalité : renforcer l'intégration de la Chine au sein du système économique mondial tout en évaluant la disposition du pays à assumer des engagements et à entreprendre des démarches d'ordre international, compte tenu de ses capacités (Ploberger, 2019). Le projet des routes de la soie chinois n'est pas la première initiative gouvernementale existante, plusieurs programmes similaires existent ou ont existé :

Tableau 5 Programmes reprenant la thématique des routes de la soie, Réalisation : Hiliquin, 2021

Dates de lancement	En charge du projet	Intitulé du Programme
1988	UNESCO	Integral Study of the Silk Road : Roads Dialogue
2004	Japon	Silk Road Diplomacy
2008	Nations Unies	Silk Road Revival Plan
2011	États-Unis	New Silk Road Initiative
2012	Kazakhstan	New Silk Road

Des programmes de développement régional sont également soutenus par la Banque asiatique de développement, comme le Programme de coopération économique régionale pour l'Asie centrale, axé sur les transports, le commerce et l'énergie, ou encore les stratégies russes visant à maintenir une coopération politico-économique étroite avec les pays d'Asie centrale. Ainsi, la Belt and Road Initiative n'a été ni le premier ni le seul cadre conceptuel à utiliser l'axe eurasiatique, bien qu'il soit désormais le plus présent.

Une autre caractéristique du régionalisme contemporain est la focalisation sur le régionalisme global. Même s'il ne s'agit pas d'un concept distinct, le régionalisme global est utilisé pour faire référence à certaines caractéristiques des projets de régionalisme, en particulier les contextes régionaux. Les nouvelles routes de la soie sont une stratégie de développement transcontinental, axée sur le soutien à l'interconnexion régionale. Néanmoins, cette initiative implique le succès du processus de mutation territoriale de la Chine et sa capacité à diversifier ses activités. La BRI tend ainsi à devenir un indicateur de la force économique de la Chine et à

accroître son rôle sur la scène internationale. Par son développement international, la BRI s'attache à des lieux stratégiques qui intéressent le gouvernement chinois : Asie du Sud-Est et du Sud, Asie centrale, proches de son territoire, mais aussi l'Europe et l'Afrique. Par conséquent, elle semble offrir un cadre politico-économique permettant d'aborder des thèmes connexes de coopération renforcée entre différents espaces géographiques dans un cadre fixé par la BRI. On peut donc souligner l'importance des routes de la soie comme moyen de répondre aux intérêts politiques et économiques existants pour le gouvernement chinois. Vouloir accroître le rôle politico-économique de la Chine dans ces différents espaces soulève par conséquent des questions quant à l'impact géopolitique et géoéconomique que cela peut avoir sur différents espaces régionaux. Il est certain que si la BRI réussissait et était mise en œuvre de manière globale, cela entraînerait la réorientation d'une bonne partie de l'économie mondiale en créant notamment un nouvel espace politique basé sur le continent eurasiatique. Ce scénario demeure encore éloigné et la perspective de créer un tel espace politique et économique alternatif reste plutôt mince, notamment face aux États-Unis. La mise en œuvre réussie des différents projets d'infrastructures constitue le premier pas dans cette direction.

En mars 2015, le ministre des affaires étrangères chinois, Wang Yi, s'est refusé à comparer la Belt and Road Initiative au plan Marshall, affirmant que la Belt and Road Initiative est le produit d'une coopération inclusive et non un outil géopolitique qui ne doit pas être appréhendé avec la vision dépassée de la guerre froide (The State Council The people's Republic of China & Xinhua, 2015). C'est dans ce cadre que la Chine tend à développer un cadre conceptuel différent et adapté à l'initiative, notamment par des procédés qu'elle qualifie de « win – win », en français « gagnant – gagnant ». S'assurer du soutien des régions proches de la Chine est important pour le succès de la BRI dans sa phase de conceptualisation. De nombreux chercheurs chinois, dont Wang Yiwei, estiment que la BRI vise à instaurer un modèle novateur de coopération régionale. En effet, la BRI ne se limite pas à des projets d'infrastructures, mais doit aspirer à redéfinir la manière dont les pays collaborent dans la région. Ce modèle doit donc reposer sur des principes tels que le respect mutuel, l'égalité et l'inclusivité, favorisant une communauté de destin où les intérêts de chacun sont pris en compte, contribuant ainsi à une région plus unie et prospère (WGng, 2016). Zeng Lingliang met en avant une perspective cruciale : la concrétisation de l'initiative repose sur deux piliers essentiels, à savoir l'intégration régionale et les partenariats entre les États. Il souligne que ces

mécanismes jouent un rôle fondamental en jetant les bases d'un phénomène de plus grande ampleur, à savoir la formation de communautés régionales. Ces communautés régionales se caractérisent selon lui également par le partage d'intérêts communs, d'un destin collectif et surtout de responsabilités partagées entre les nations impliquées dans la BRI. Par ailleurs, les routes de la soie s'inscrivent dans un contexte marqué par d'autres initiatives d'intégration régionale déjà en cours de développement. Cette logique signifie que la BRI doit nécessairement s'insérer dans ce paysage et collaborer avec d'autres projets similaires. Cette interaction entre différentes initiatives d'intégration régionale pourrait favoriser une coopération plus étroite entre les nations, renforçant ainsi la vision de Zeng Lingliang pour des communautés régionales interconnectées et interdépendantes (Zeng, 2016).

1.6.2. La BRI dans un monde de région

La conception d'un ordre mondial structuré autour des régions a été conceptualisée sous l'appellation de « un monde de régions ». Ce terme avancé par Peter Katzenstein suggère que notre réalité actuelle est caractérisée par des ordres régionaux qui sous-tendent la dynamique mondiale. Selon cette perspective, la mondialisation et la régionalisation sont deux forces prédominantes qui façonnent l'intégration économique en créant une interdépendance croissante entre les différentes régions du globe (Katzenstein, 2005). Dans son chapitre « Regional Security Complex Theory in the Post-Cold War World », Barry Buzan théorise que le monde serait divisé en plusieurs "complexes régionaux de sécurité". Chacun de ces complexes est une région géographique où les États partagent des intérêts de sécurité communs et sont interconnectés par des menaces et des préoccupations partagées. Leur création est influencée par des facteurs historiques, culturels, politiques et économiques. De plus, ces complexes sont définis non seulement par des facteurs objectifs, mais aussi par les identités et les perceptions des acteurs impliqués. Les États au sein d'un complexe de sécurité partagent souvent des valeurs, des normes et des croyances communes qui influencent leur compréhension de la sécurité. Ces identités collectives et les perceptions partagées contribuent à leur création et surtout à leur stabilité. Cette notion appliquée à l'Asie centrale demeure cependant encore complexe dans la pratique. Buzan souligne également l'importance de l'interdépendance sécuritaire. Cette dernière est effectivement soulignée par le nombre d'organisations de coopération régionales mettant en avant la nécessité d'une

stratégie sécuritaire commune (Buzan, 2003). Dans le contexte post Guerre froide, le complexe de l'Europe avait notamment mis l'accent sur l'intégration et la coopération régionale pour créer une dynamique et une stabilité territoriale. Par ailleurs, l'Union européenne s'est structurée en un grand marché intérieur qui essaye difficilement de se protéger de l'extérieur, mais qui est faible dans la négociation. C'est cependant un système efficace qui a réussi à mettre en place des normes communes et une réelle libre circulation intérieure des marchandises et des personnes. Pourtant, elle demeure de moins en moins compétitive face à des organisations toujours plus puissantes comme l'ASEAN ou l'OCS qui prennent désormais une place considérable dans les diverses négociations internationales.

Alors que Katzenstein, Buzan et Wæver ont principalement exploré les conséquences du régionalisme en mettant l'accent sur les relations de pouvoir, d'autres chercheurs se sont penchés sur des analyses comparatives du régionalisme avec une perspective axée sur les valeurs. Selon ces experts, le régionalisme offre une alternative aux scénarios de compétition entre grandes puissances ou à des environnements hégémoniques caractérisés par la rivalité (Qoraboyev & Moldashev, 2018). Le régionalisme permet la construction d'ordres régionaux participatifs sur la base d'intérêts et de valeurs communes. Il serait cependant discutable et naïf d'imaginer une réelle bienveillance dans la politique chinoise quant à l'importance du bien-être de ses partenaires économiques. Ce point sera étayé par différents exemples de l'asymétrie des relations entre la Chine et ses partenaires dans la suite de cette thèse.

Les difficultés liées à l'asymétrie dans le contexte de l'intégration régionale mettent en lumière les défis particuliers auxquels sont confrontés les États membres lorsque des déséquilibres de pouvoir existent au sein d'une organisation régionale. Selon Amitav Acharya ces asymétries peuvent être présentes dans les disparités de pouvoir politique entre les États membres. Ils peuvent en effet exercer une influence inégale dans les processus décisionnels de l'organisation régionale par leur taille, leur capacité militaire ou leur influence diplomatique. Ce déséquilibre peut provoquer une marginalisation ou une sous-représentation dans les instances décisionnelles et donc des tensions et dissensions au sein des organisations. Acharya souligne également que les inégalités économiques entre les États sont un défi majeur créant une compétition économique inégale. Ainsi, la coordination des politiques et des objectifs

devient complexe lorsque les priorités divergent, menant à un manque de cohérence dans les ensembles régionaux (Acharya, 2007, 2016).

Pour pallier à ces asymétries, les États jouent un rôle central en tant que "bâisseurs de région" dans le contexte de l'intégration régionale. Il insiste sur le fait que les États sont les acteurs principaux dans le processus d'intégration régionale. Contrairement à certaines théories de l'intégration qui mettent l'accent sur des acteurs supranationaux ou transnationaux, Moravcsik soutient que ce sont les États nationaux qui déterminent en fin de compte les politiques et les décisions régionales. En effet, selon lui l'intégration régionale repose principalement sur des négociations intergouvernementales. Les États membres s'engagent dans des discussions et des négociations pour définir les politiques, les règles et les accords régionaux. Cela signifie qu'ils ont un pouvoir substantiel dans la détermination de la forme et de la portée de l'intégration. En tant que "bâisseurs de région," les États cherchent à façonner les politiques régionales de manière à servir leurs intérêts économiques, politiques et de sécurité (Moravcsik, 1998). Cette théorie sur l'intergouvernementalisme libéral s'applique sur de nombreux principes des routes de la soie. Tout d'abord chaque pays conserve sa souveraineté nationale mais le processus d'intégration régionale est aussi complété par des négociations intergouvernementales. La diversité des objectifs étatiques devrait ainsi être prise en compte pour permettre à la fois une coopération bilatérale mais aussi régionale sur du long terme.



Figure 22 Les différents types d'objectifs présentés sur le site officiel de la Belt and Road Initiative (The State Council The people's Republic of China & Xinhua, 2015)

1.6.3. La BRI dans le régionalisme centrasiatique

L'Asie centrale revêt une importance symbolique cruciale pour le fonctionnement des routes de la soie terrestres. Lors de sa visite au Kazakhstan en septembre 2013, le Président Xi Jinping a officiellement présenté pour la première fois le plan de la Chine visant à créer une ceinture économique inspirée des antiques routes de la soie. De plus, c'est lors du sommet de l'Organisation de coopération de Shanghai à Astana en décembre 2014 que le président a exposé les principaux éléments de la *Silk Road Economic Belt* (SREB), une composante fondamentale de la BRI (Wang, 2016). Ce choix n'est pas anodin, tous les pays d'Asie centrale sont ciblés par l'initiative et la région attire d'importants investissements, chinois comme occidentaux. La BRI semble donc pouvoir réunir la Chine et l'Asie centrale dans un cadre régional unique. Bien que la Chine et les pays d'Asie centrale aient une longue et riche histoire de relations mutuelles, ils sont généralement perçus comme faisant partie de différentes régions. Buzan et Wæver identifient la Chine comme faisant partie du complexe de sécurité régionale de l'Asie de l'Est et de l'Asie centrale comme appartenant au complexe postsoviétique (Buzan & Wæver, 2003; Qoraboyev & Moldashev, 2018). Dans les études sur le régionalisme, ces régions sont analysées séparément, à l'exception des recherches sur l'OCS.

L'Asie centrale est souvent considérée comme une région au centre d'une rivalité stratégique impliquant de nombreux acteurs extérieurs majeurs. Elle est fréquemment perçue comme une zone d'importance stratégique pour la Russie et la Chine. De plus, étant à proximité de l'Iran et de l'Afghanistan, deux zones d'instabilité stratégique majeure en Eurasie, elle suscite un intérêt significatif pour les pays engagés dans des opérations militaires en Afghanistan et participant à des négociations avec l'Iran. Parmi les parties prenantes les plus impliquées figurent les États-Unis et d'autres membres de l'OTAN. En outre, en raison de ses vastes ressources naturelles, l'Asie centrale devient progressivement un acteur incontournable dans les politiques énergétiques mondiales (Qoraboyev & Moldashev, 2018).

Il est important de rappeler dans un premier temps que la mondialisation, si elle demeure un vecteur de développement des échanges, n'a pas totalement aboli certaines contraintes géographiques. La distance, notamment, est un critère dans la communication entre États et régions (Lafourcade & Crozet, 2009). La proximité géographique reste un élément

déterminant que l'on peut étudier dans l'économie spatiale et les phénomènes de régionalisation. De plus, l'intégration des territoires à toutes échelles dans la mondialisation reste inégale. La proximité chinoise et russe est donc un facteur clé dans la construction d'un espace intégré. D'un point de vue économique, la régionalisation réside dans le fait pour plusieurs pays de constituer un espace économique unique ou de tendre vers ce résultat, en empruntant des voies distinctes : la planification, le marché et l'action des firmes ou encore la signature d'accords régionaux internationaux (Richard & Gana, 2014).

En raison de ces caractéristiques, la région d'Asie centrale attire de grandes puissances de la politique eurasiennne. Les acteurs externes sont impliqués dans un réseau complexe de relations définies par une logique de la rivalité et conçues pour façonner l'évolution de l'espace régional d'Asie centrale pour en contrôler les ressources stratégiques et énergétiques. Selon l'analyse de Farkhod Tolipov, la forte prévalence des perceptions de rivalité dans la région d'Asie centrale incite les États de cette zone à adopter une approche traditionnelle de l'équilibre des pouvoirs en tant que principale stratégie de leur politique étrangère. Cette approche s'applique à leurs relations avec les grandes puissances étrangères, mais aussi à leurs interactions mutuelles. Cette tendance découle du fait que ces pays sont souvent perçus comme l'objet de rivalités géopolitiques entre acteurs majeurs, tels que la Russie, la Chine et d'autres puissances internationales, en raison de leur importance stratégique. Pour faire face à ces perceptions de rivalité, les États d'Asie centrale cherchent à maintenir un équilibre relatif et complexe entre ces grandes puissances, évitant ainsi de devenir excessivement dépendants ou vulnérables à l'une d'entre elles. En parallèle, ils s'efforcent également de créer un équilibre entre eux, favorisant la coopération régionale et la stabilité pour éviter les conflits et les tensions au sein de la région. Cette stratégie globale vise à préserver leur souveraineté et à naviguer habilement dans un environnement international marqué par la rivalité et la compétition entre les acteurs majeurs (Tolipov, 2004). D'autre part, les puissances extérieures « luttent pour l'identité de la région, pour l'intégrer à telle ou telle partie de l'Eurasie » (Qoraboyev & Moldashev, 2018).

Qoraboyev et Moldashev soulignent que ces constats laissent très peu de place à la politique étrangère indépendante des États d'Asie centrale et des initiatives telles que la BRI sont généralement considérées comme une tentative d'une puissance extérieure - la Chine, dans

ce cas - pour gagner plus d'influence dans la région. Dans cette perspective, certains experts ont comparé la BRI au plan Marshall ou à une stratégie concurrentielle de la Chine pour contrer son rival américain et « favoriser les divisions stratégiques » dans d'autres projets régionaux non dirigés par la Chine. L'initiative de Xi Jinping est parfois présentée comme rivale au projet de l'Union économique eurasienne de Poutine et le plan d'interconnexion de l'UEE et de la ceinture économique de la route de la soie est le « dernier effort » de Moscou pour maintenir l'UEE pertinente face aux investissements massifs de la Chine en Asie centrale (Casey, 2015; Qoraboyev & Moldashev, 2018). Pourtant, Alice Ekman souligne que les relations sino-russes sont une priorité pour Xi Jinping qui considère la Russie comme son « meilleur ami », une construction conjointe du futur de l'Asie centrale pourrait donc être envisagée (Ekman, 2021).

Considérer l'Asie centrale comme un échiquier pour la rivalité des grandes puissances, où la Russie a une plus grande influence parmi d'autres acteurs importants, notamment la Chine et les États-Unis, promeut certaines images de la BRI comme un autre schéma géopolitique ou géoéconomique visant à contrôler la région. Bien qu'une approche géopolitique puisse expliquer certains des processus en cours dans la région, elle fournit une image trop simpliste, en particulier pour expliquer le soutien ou la résistance des états d'Asie centrale à des initiatives telles que la BRI. Par ailleurs, cette vision réduit la BRI à un projet géopolitique et, en tant que discours politique, peut même avoir tendance à saper la volonté des pays d'Asie centrale à s'y engager. Si les élites centrasiatiques sont assez réceptives à une coopération approfondie avec la Chine, un fort sentiment de sinophobie a pu se développer. Sébastien Peyrouse souligne à ce sujet que « *la culture chinoise est particulièrement mal connue en Asie centrale et que cette ignorance teintée de défiance risque d'avoir à long terme un impact négatif sur les relations bilatérales* » (Peyrouse, 2008b).

1.6.4. Typologie retenue sur l'impact de la BRI sur l'Asie centrale

L'objectif de cette thèse est de déterminer l'impact des nouvelles routes de la soie sur deux territoires, l'ouest de la Chine et l'Asie centrale. Plus particulièrement le Kazakhstan, qui s'affirme comme un leader essentiel de l'articulation des routes de la soie dans la zone et de l'intégration régionale. De multiples méthodologies ont été élaborées afin de présenter les développements régionaux, leurs structures de gouvernance, leurs marchés. L'Union

européenne fait office de modèle d'étude dans ce domaine, mais de nouvelles recherches sur le régionalisme en Amérique latine, en Asie du Sud-Est Afrique ouvrent de nouvelles perspectives d'étude. Les études régionales sur l'Asie centrale ne peuvent que s'inspirer et non se transposer sur celles menées sur l'Union européenne du fait de leurs histoire, interdépendances, voisins et situations politiques profondément différentes. Par ailleurs, les études régionales sur l'Afrique peuvent également être un fondement pour cette typologie de recherche tout en prenant soin d'écarter les interdépendances que les organisations régionales ont entre elles.

L'intégration régionale peut être envisagée lorsque deux phénomènes concordent, une coopération économique et institutionnelle, ces deux éléments seront donc au cœur de l'analyse d'impact de la BRI.

Cette méthodologie s'appuie notamment sur celles proposées par Jacques Ténier dans son ouvrage *Intégrations régionales et mondialisation* (2003) dans son premier chapitre « Le phénomène de l'intégration régionale », partie 2 « Les modalités de l'intégration, essai de typologie » et a été adapté à la région centrasiatique et à d'autres critères présentés dans cet état de l'art. Il servira de base analytique aux données de la deuxième partie de cette thèse (Ténier, 2003).

Tableau 6 Méthodologie d'analyse du modèle d'intégration régionale centrasiatique, Source : Hiliquin, 2021 depuis Ténier, 2003

À l'échelle macro – régionale centrasiatique	
Transformations économiques	<p>Coopération interétatique / Accords Commerciaux Régionaux (ACR)³⁷</p> <p>Zone de libre-échange</p> <p>Union douanière</p> <p>Marché commun</p> <p>Union monétaire et au-delà</p> <p>Coopération énergétique</p> <p>Coopération agricole</p>
Transformations politiques	<p>Coopération diplomatique</p> <p>Unions politiques</p> <p>Organisations régionales</p> <p>Coopération sécuritaire</p>
À l'échelle nationale	
<p>Modifications du pouvoir exécutif</p> <p>Modifications du pouvoir législatif</p> <p>Les nouveaux leviers de l'action publique</p>	

³⁷ Les Accords Commerciaux Régionaux (ACR) sont définis comme des accords commerciaux réciproques entre au moins deux pays et sont autorisés par l'Organisation Mondiale du Commerce : au 1er février 2021, 339 ACR étaient en vigueur.

Les informations retenues dans cette grille seront des indicateurs essentiels à l'analyse des données dans la deuxième partie de cette thèse. L'articulation de la région au projet des routes de la soie permet de comprendre la stratégie chinoise de manière globale. Il est cependant essentiel de souligner l'importance d'autres facteurs, notamment les corridors de transports, pour la réussite du projet.

2. Les corridors de transport comme levier des routes de la soie

Dans le cadre de la mondialisation, les notions de corridors de développement sont un pilier essentiel de la globalisation des échanges. Comme constaté précédemment, le régionalisme est un vecteur de coopération, plus ou moins intense. Il s'agira donc dans cette partie de déterminer ce qu'est un corridor de développement, son positionnement et ses impacts potentiels, notamment entre la Chine et l'Asie centrale et le rôle des nouvelles routes de la soie dans son déploiement. Les corridors de développement et de transports sont-ils réellement les outils à privilégier pour créer un partenariat gagnant-gagnant entre la Chine et ses partenaires centrasiatiques ?

2.1. Qu'est-ce qu'un corridor ?

La notion de corridor de développement a été développée conjointement par les scientifiques et les institutions internationales et régionales. Apparue à la fin des années 1960, la notion géographique de corridor s'est formée avec l'accélération des échanges mondiaux et l'essor de la planification et des grands projets urbains. Sa définition même est sujette à plusieurs controverses du fait de l'unicité de chaque corridor. La revue en ligne Géoconfluences définit le corridor comme : « *un espace géographique dans lequel les régions sont parfaitement interconnectées par des liaisons terrestres ou maritimes plurimodales* » (Géoconfluences, 2010). Néanmoins, l'idée de « parfaite interconnexion » est à relativiser. Elle est étroitement liée aux échelles, aux acteurs du territoire et à leurs besoins. Cette interconnexion est difficilement parfaite et doit surtout évoluer dans le temps. Le lien avec les transports est indissociable de cette notion puisqu'elle est liée à la connectivité des territoires entre eux. Le phénomène de maillage multiscalaire des économies provoqué par la mondialisation tend à créer ces corridors que les Nations Unies définissent comme : « un axe de concentration des infrastructures de communication » (Fau, 2019) et les déclinent sous forme multiple : corridor de développement, urbain, de croissance ou encore de commerce. L'ONU a notamment contribué à la généralisation du terme de corridor en lançant entre 2002 et 2005 le projet *Capacity-building in developing inter-regional land and land-cum-sea transport*

linkages. Ce projet avait pour premier objectif d'aider les États membres de la Commission économique pour l'Afrique (CEA), des pays de l'Europe centrale et orientale (PECO), de la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP), de la Commission économique et sociale des Nations unies pour l'Asie occidentale (CESAO) et de la Commission économique pour l'Amérique latine et les Caraïbes (CEPALC) à renforcer leurs capacités nationales de développement des liaisons de transport interrégional terrestre et terrestre-maritime. Le deuxième objectif était également de promouvoir la coopération interrégionale pour en faciliter le commerce et le tourisme.

La popularité de cette notion auprès des gouvernements et des acteurs du territoire a rapidement propulsé les corridors de développement comme un outil de gouvernance et de planification de la croissance et du développement économique. Ils ont pour objectif de « *favoriser l'implantation de nouvelles activités productives grâce à l'amélioration de l'accessibilité au développement d'infrastructures énergétiques et des capacités de transformation des productions locales et de favoriser le développement des marges et non uniquement des principaux nœuds structurants. Il ne s'agit donc pas seulement de relier les villes entre elles par des axes de communication plus performants, à créer ou améliorer, mais de développer un nouveau type d'espace multipolaire et transnational articulant entre elles des régions urbaines existantes et des régions émergentes* » (Fau, 2019). Dans le cadre de la Belt and Road Initiative et de l'axe eurasiatique, la notion de marge prend tout son sens quant au désenclavement des pays d'Asie centrale. En effet, cet enclavement, tant physique qu'économique, est une des problématiques relatives au projet des nouvelles routes de la soie. Selon le gouvernement chinois, le corridor économique allant de la Chine vers l'Europe, doit tendre à développer cette zone géographique par la création d'infrastructures multimodales améliorant la connectivité de la région (Wang, 2016). Les corridors demeurent principalement des constructions politico – économiques dans un contexte de mondialisation et de libre circulation des biens. Néanmoins, dans le cadre de la BRI des barrières physiques et des contraintes politiques peuvent contrarier les ambitions chinoises. Par ailleurs, la qualité des infrastructures de transport, notamment en Asie centrale, est un frein à l'expansion chinoise vers l'Ouest (World Bank, 2019). Il s'agit donc de définir les différents critères permettant d'attester de la présence d'un corridor de développement, mais aussi les limites et perspectives de son évolution sur l'axe eurasiatique.

2.2. Une pluralité de corridors existants pour des résultats hétérogènes

Un corridor est le résultat d'un processus global et plusieurs types de couloirs peuvent être identifiés. Dans le cadre de cette thèse, le corridor eurasiatique et plus spécifiquement Chine-Asie centrale sont étudiés. Il a été largement identifié par les institutions régionales, internationales ou les gouvernements chinois et centrasiatiques dans leurs accords de coopération.

Claude Comtois identifie trois types de corridors : le corridor de pénétration, le corridor chaîne et le corridor centrifuge.

- « Le « corridor de pénétration » est fondé sur la construction d'une route n'affichant aucune activité de transit à l'exception des points d'entrée et de sortie. Ce corridor peut servir à acheminer des équipements et de la main-d'œuvre pour le développement de régions ressources dont les produits sont ensuite expédiés vers des marchés de transformation ou de consommation. Il peut également permettre à des États enclavés de disposer d'un accès direct à la mer à des fins commerciales dans le cadre de conventions internationales, d'accords bilatéraux ou de négociations politiques. »
- « Le « corridor-chaîne » affiche une séquence de corridors dont le terminal de sortie de l'un coïncide avec le terminal d'entrée de l'autre. Les terminaux servent soit de destination finale, soit de lieux de transit le long d'un itinéraire à destinations multiples. Les terminaux peuvent être reliés au sein d'une ligne de service de groupage-dégroupage de marchandises ou de passagers. La qualité des équipements et des services de transport aux terminaux influence le degré d'accessibilité de l'itinéraire. »
- « Le « corridor centrifuge » présente un ensemble de corridors, fondés sur différents modes de transport, qui émanent de et convergent vers quelques terminaux situés le long d'une ceinture axiale. Le corridor centrifuge permet d'atteindre des économies d'échelle par la concentration de services. Le corridor centrifuge repose sur le développement d'infrastructures de transport et leur intégration aux fonctions de

production et de transformation, aux marchés de consommation et aux procédés logistiques. » (Comtois, 2012).

Cette typologie permet également d'appréhender le corridor ferroviaire eurasiatique comme désignant l'ensemble des voies ferrées reliant l'Asie et plus spécifiquement la Chine à l'Europe intégré de façon plus globale à un réseau. En effet, la juxtaposition des routes, des voies ferroviaires et des axes énergétiques crée ce que Comtois qualifie d'« armature formative des corridors » (Comtois, 2012). Le projet des routes de la soie s'inscrit dans une volonté de création d'un corridor chaîne, c'est-à-dire relier le centre de la Chine aux pays d'Asie centrale pour relier ensuite les corridors déjà existants en Russie ou en Iran. Le contexte géopolitique rend toutefois cette entreprise particulièrement risquée et conditionnée par la stabilité de nombreux états. Le corridor créé par la BRI s'apparente actuellement plus vraisemblablement à un corridor de pénétration qui doit permettre le désenclavement des états d'Asie centrale.

Il existe plusieurs méthodologies permettant d'identifier les différents corridors de développement. Plusieurs institutions se sont essayées à l'exercice, mais l'exhaustivité de ces analyses reste contestée. En effet, les critères d'identification, majoritairement basés sur des données économiques et logistiques, sont particulièrement nombreux et ne permettent pas d'inclure l'intégralité des indicateurs de performance dans une analyse. Par ailleurs, chaque pays ne dispose pas des mêmes méthodes de calculs ou même de données exhaustives. Il s'agit donc avant tout de se questionner sur l'utilité de l'étude d'un corridor : créer un outil d'aménagement ou de développement, réduire les inégalités, atténuer les impacts environnementaux des transports ? Vouloir construire une matrice d'indicateurs est extrêmement complexe, leur pertinence, leur fiabilité et leur compréhension sont souvent critiquées. Les méthodes simples utilisant des indicateurs facilement accessibles peuvent donner des résultats forts plausibles (Alix & Pelletier, 2011)³⁸. Le rapport de la Banque mondiale *The Eurasian connection: supply-chain efficiency along the modern Silk Route through Central Asia* par Cordula Rastogi et Jean-François Arvis présente un certain nombre

³⁸ Il existe plusieurs initiatives institutionnelles afin de recenser les corridors de développement à travers le monde comme celle de la *Transport Result Initiative* de la Banque Mondiale ou le *Logistic Performance Index* (LPI) de la Banque Mondiale qui recense la qualité des infrastructures et des services, mais aussi leur coût.

d'indicateurs pertinents pour analyser le corridor eurasiatique. Les auteurs présentent notamment une analyse de la structure du commerce, les coûts du commerce, les performances des chaînes d'approvisionnement sur les routes de la soie moderne. Ils présentent également ce qu'ils qualifient de *game changer*, l'union douanière eurasiatique et les bénéfices des échanges commerciaux avec la Chine. Enfin, une analyse du fret ferroviaire et routier sous le prisme de l'Index de Performance Logistique élaboré par la Banque mondiale. Malgré le très grand nombre de données analysées et le sérieux de cette étude, les recommandations pour améliorer la performance de ce corridor demeurent limitées car assez vagues. L'étude souligne enfin principalement le manque de connectivité dans les pays d'Asie centrale, le grand nombre d'acteurs internationaux impliqués et la difficulté de coordonner les actions (Rastogi & Arvis, 2014).

2.2.1. Perspectives et limites pour les corridors centrasiatiques

Dans son article sur les corridors centrasiatiques du projet des routes de la soie, Alain Cariou souligne tout d'abord que le Xinjiang qui a longtemps joué le rôle d'un « *hinterland* amorphe » est devenu une région pivot stratégique. Dans le processus de « régionalisation transnationale », la région concentre désormais les atouts pour le développement des infrastructures de transport et des zones de libre-échange. Le pont transcontinental de la Chine vers l'Union européenne est le projet le plus abouti à ce jour (Cariou, 2018). Il existe néanmoins plusieurs difficultés pour rendre ces corridors performants. La planification appliquée à cette zone par la Chine est différente de la réalisation et de l'application : la concrétisation d'accords de coopération et la construction d'infrastructures demeurent complexes et soumises à de nombreux aléas. Tout d'abord, le contexte géopolitique mondial instable : les conflits en Afghanistan, en Ukraine et en Arménie créent des zones intraversables pour ces corridors. Par ailleurs, les états centrasiatiques ont traversé de nombreuses crises politiques et phases d'instabilité et d'insécurité ces dernières années.

Le fret maritime demeure à ce jour une solution plus fiable pour acheminer des marchandises. Il est également beaucoup moins limité en termes de capacité en comparaison au fret ferroviaire : le train eurasiatique transporte 50 à 228 EVP tandis qu'un porte-conteneur géant

embarque plus de 18 000 EVP³⁹. Aussi, le commerce Europe-Asie se fait à environ 99 % par la mer à un rythme annuel de 40 millions d'EVP pour les conteneurs et 500 millions de tonnes de vrac (Cariou, 2018; Rastogi & Arvis, 2014). Le fret ferroviaire est néanmoins plus rapide que le transport maritime et moins coûteux que le transport aérien. Il représente une alternative intéressante. Il s'inscrit dans la politique chinoise comme un moyen de diversification des modes d'exportation et d'importation pour le gouvernement chinois (Wang, 2016). En effet, il permet également de s'accorder à la politique nationale pour désengorger le trafic sur les côtes chinoises. Il permet de rééquilibrer partiellement les pôles urbains et zones de production dans le pays.

Les corridors s'inscrivent également dans la volonté politique chinoise de trouver de nouvelles forme de planification et d'aménagement du territoire. Nathalie Fau rappelle que « *l'action publique des États est complexifiée avec non seulement la nécessité de multiplier les accords bilatéraux ou multilatéraux, mais aussi avec celle de prendre en compte d'une part le secteur privé qui finance et exploite ces corridors et d'autre part les autorités locales dont le pouvoir s'est accru avec les mouvements de décentralisation. La gestion des corridors transnationaux impose un nouveau cadre de gouvernance, impliquant la mise en place d'une collaboration avec une multitude d'acteurs* » (Fau, 2019) . La Chine porte une grande importance au principe de non-ingérence dans les affaires des pays avec lesquels elle collabore. La coordination des acteurs dans le cadre de projets transfrontaliers est donc un moyen pour la Chine de privilégier ce mode de fonctionnement. Nathalie Fau rappelle néanmoins que ce mode de fonctionnement peut mettre de côté les priorités de développement à l'échelle locale⁴⁰. Dans le cas de la BRI en Asie centrale, les autorités chinoises pourront se heurter à la sinophobie croissante des populations locales ⁴¹ . Enfin, le développement des corridors et des

³⁹ EVP, Equivalent Vingt Pieds ou TEU, Twenty-foot Equivalent Unit en anglaise, désigne la taille d'un conteneur standard

⁴⁰ Ce fut par exemple le cas lors de l'implantation du Northern Corridor par l'Union Africaine où les enjeux internationaux et nationaux ont primé sur les enjeux locaux et exclue les autorités métropolitaines de Nairobi.

⁴¹ Ce fut par exemple le cas en 2021 au Kazakhstan. Certains villages se sont vus privés d'électricité suite à l'arrivée importante de mineurs de bitcoin non déclarés en provenance de Chine. D'importants problèmes infrastructurels énergétiques existent au Kazakhstan, mais cet évènement a rapidement montré le mécontentement des populations locales face à la présence de ces populations chinoises.

infrastructures qui les composent pose la question des investissements et du partage des financements de ces espaces. Dans le cas des routes de la soie, plusieurs modèles existent : la BAI, le Silk road fund, les investisseurs chinois privés, etc. Le financement par la Chine de ces infrastructures soulève la problématique du « piège de la dette » (Cf Chapitre 1, 2.1.2 Le piège de la dette), mais aussi la préservation de la souveraineté nationale dans un contexte d'intégration régionale. Nathalie Fau rappelle à nouveau que les infrastructures sont l'outil et le reflet de puissance d'un état. Il peut alors devenir délicat d'envisager que des opérateurs privés étrangers gèrent le développement local. Suite à l'accaparement des états centrasiatiques par l'ex-URSS, cette situation est encore plus délicate que les états sont sensibles à la présence de puissances étrangères dans leur développement économique. Le Kazakhstan ne permet par exemple pas à un autre pays d'être actionnaire majoritaire d'une entreprise kazakhstanaise. Enfin, la coopération entre les états centrasiatiques demeure complexe, la stratégie chinoise de travailler avec des accords bilatéraux peut donc rapidement devenir limitée. En effet, le développement de corridors de transports transnationaux et les ambitions chinoises pourraient être rapidement limités sans réelle coopération et motivation de la part des autorités locales comme nationales.

2.3. L'appui essentiel des transports aux routes de la soie

Les transports et infrastructures logistiques sont les supports indispensables aux activités économiques et au bon développement des routes de la soie. Ils sont le lien matériel entre la Chine et l'Asie centrale. Il s'agit en effet d'intensifier les interactions entre les systèmes productifs : production, transformation, consommation. L'organisation des activités de fret, le transport de voyageurs, la logistique, l'amélioration des infrastructures sont donc indispensables. Dans un contexte de mondialisation, ces échanges s'organisent grâce à des réseaux pour toucher des marchés toujours plus nombreux. La Chine cherche à maintenir sa compétitivité en développant son réseau de routes maritimes et terrestres tentaculaire et donc à toucher des lieux de plus en plus éloignés, augmentant considérablement les coûts de transport (Carroué, 2019).

Selon Gustaaf de Monie, la géographie des transports identifie trois types de structures de transport :

- Les nœuds qui produisent les flux de fret, de passagers et d'information ;
- Les corridors qui concentrent les axes de communications ;
- Les seuils qui limitent la circulation.

Il explicite : « *l'organisation du maillage des nœuds par un nombre de liens définit un système de transport. L'augmentation des liens ou des interfaces entre modes de transport permet d'édifier un système de transport multimodal intégré. Un corridor est un axe qui donne accès à un lieu et, par extension, exprime la concentration de flux. Tous les corridors affichent une forme de configuration linéaire. Mais le dynamisme physique des corridors s'affiche dans la direction du trafic qui est contrôlée par la localisation des points d'entrée et de sortie entre lesquels se développe une polarité pouvant créer un corridor.* » (De Monie, 2012). Ainsi, la performance des infrastructures, les accords de libre-échange, la coordination des acteurs deviennent un enjeu économique majeur. Les processus de libéralisation des transports constituent une certaine réponse aux difficultés de financements en abolissant les monopoles (par exemple les entreprises ferroviaires nationales). La libéralisation entraîne enfin de nombreuses innovations : modalités de tarification, structures de réseau ou encore refonte des modèles économiques pour abaisser les coûts (Libourel et al., 2022). Dans le cadre des routes de la soie terrestre, c'est avant tout le développement d'un nouveau réseau centrasiatique qui nous intéressera.

2.3.1. La Belt and Road Initiative dans un monde de réseau

Le terme de réseau se caractérise par sa polysémie. Le CNRTL propose cette première définition : « Ensemble de voies de communications, de canalisations, de lignes aériennes, ferroviaires ou de télécommunication, de circuits électriques, desservant une même unité géographique à partir d'un centre de commandement ou d'émission. » (CNRTL, 2023). L'idée d'un ensemble apporte dans un premier temps l'importance d'une cohérence, nécessaire à son bon fonctionnement. Le réseau de transports est un « *support infrastructurel (rails, câbles, etc.) et les services, en tant que catégorie modale (un réseau de métro) ou en tant qu'ensemble produit par un opérateur/exploitant en particulier qui peut s'appuyer sur plusieurs techniques (le réseau de transports urbains d'une grande agglomération).* » (Libourel et al., 2022). Ici, l'idée de support implique également l'idée de soutenir le territoire, et donc le développement, notamment par l'intermodalité.

L'intermodalité désigne l'aptitude d'un système de transport à permettre l'utilisation successive d'au moins deux modes, intégrés dans une chaîne de déplacement. Pierre Ageron distingue de la plurimodalité (existence d'un choix entre au moins deux modes de transports pour effectuer un déplacement) et la multimodalité (le cheminement du voyageur n'est ni organisé ni balisé par les opérateurs, et l'interconnexion n'est alors pas garantie) (Ageron, 2014). L'intermodalité est indispensable au projet des routes de la soie car elle est le seul moyen d'éviter les ruptures de charge entre les différents modes de transport utilisés, notamment lors du passage des frontières. Par ailleurs, l'intermodalité repose sur une gestion plurielle du réseau, impliquant un principe de solidarité pour être efficace. Ce principe peut parfois être mis à mal par la corruption lors du passage des frontières comme nous le verrons à Khorgos.

La notion de réseau de transport pourrait faire l'objet d'une typologie analogue à celle de tout autre réseau, mais présente des caractéristiques qui lui sont propres, entraînant de ce fait une analyse des impacts également unique. Nous nous intéresserons dans le cadre du projet des routes de la soie aux réseaux de transports à l'échelle macro – régionale et à leur impact sur l'organisation spatiale. Les réseaux de transports construisent en effet « *un espace réticulé, polarisé par des points desservis (carrefours, échangeurs, gares, téléports, etc.) et reliés par des axes ou des faisceaux (autoroutes, voies ferrées, faisceaux hertziens, etc.).* » (Géoconfluences, 2022).

La typologie des réseaux peut s'organiser en fonction de leurs usages, leur domaine spatial, leur mode ou leur statut juridique. On peut aussi les caractériser par leur forme : réseaux maillés, polaires ou en étoile, en arbre. La représentation des réseaux sous forme d'un graphe, à l'aide de points (pôles, nœuds ou sommets) et d'arcs (ou arêtes). La caractérisation d'un réseau permet notamment d'en analyser l'impact. S'il existe des formules mathématiques permettant de calculer l'efficacité d'un réseau et de modéliser le trafic, il n'existe pas de calcul pour analyser l'effet des réseaux, tout comme pour les corridors. Trois paramètres peuvent cependant être dégagés pour en dresser un portrait relativement exhaustif : les choix d'investissements, la gestion et l'exploitation et enfin les coûts de production (Quinet, 1985). Ces trois critères sont primordiaux dans l'analyse du corridor mis en place entre la Chine et l'Asie centrale, et plus spécifiquement le Kazakhstan. En effet, les investissements chinois sur

la plateforme de Khorgos sont révélateurs de l'intérêt que la Chine porte à ce point de passage. Néanmoins, la multiplicité des acteurs rend la coordination complexe tandis que la différence de performance des infrastructures crée des temps de traitement des flux hétérogènes.

Les routes de la soie sont créées *ex nihilo* pour répondre aux besoins du projet, s'intègrent dans des réseaux déjà existants ou améliorent des réseaux jugés trop vétustes.

- Les réseaux en étoile correspondent à deux arcs, reliés ensemble par un nœud. Les correspondances s'effectuent en un seul point, nécessitant une coordination plus ou moins importante en fonction des flux pour permettre d'échelonner les arrivées et départs.

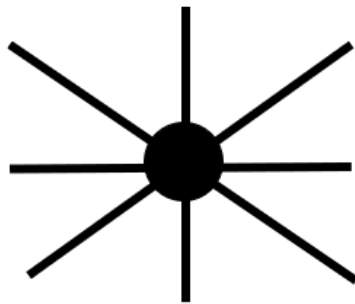


Figure 23 Réseau en étoile, Hiliquin, 2023 à partir de Libourel, Schorung, Zembri, 2022

- Les réseaux maillés sont caractérisés par un plus grand nombre de nœuds permettant de mettre en contact certains arcs du réseau. Ce réseau a pour avantage de permettre de multiplier les itinéraires possibles en cas de blocage d'un arc.

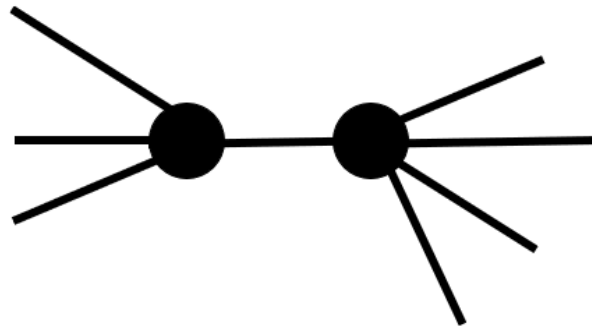


Figure 24 Réseau maillé, Hiliquin, 2023, à partir de Libourel, Schorung, Zembri, 2022

- Le réseau hiérarchisé est la combinaison des deux premières formes de réseau, associant maillage et étoile. Il se construit avec des arcs à forte et basse fréquence en se connectant aux nœuds pour les correspondances. Ce type de réseau peut par exemple permettre de connecter la périphérie des espaces urbains⁴².

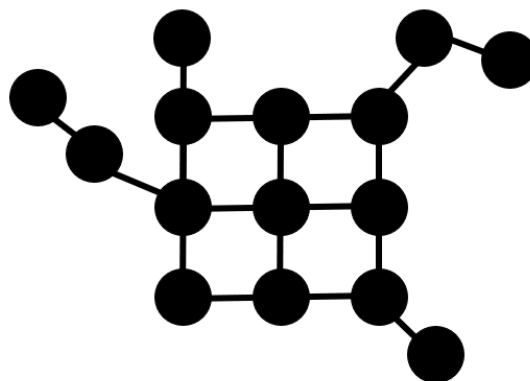


Figure 25 Réseau hiérarchisé, Hiliquin, 2023, à partir de Libourel, Schorung, Zembri, 2022

Pour le corridor Chine – Asie centrale, les réseaux de transport ferroviaire du Xinjiang vers le Kazakhstan se présentent en étoile, avec une zone logistique principale située à Khorgos. On

⁴² On peut par exemple ici y trouver un intérêt pour désaturer les mégapoles chinoises qui devraient exporter leurs productions par train. À Chongqing, on trouve par exemple quatre gares : Chongqing West Railway Station (à l'extérieur de la ville), Chongqing North Railway Station (dans la périphérie nord), Chongqing Station (entre le centre-ville et le fleuve Yangtze) and Shaipingba Station (dans le centre – ville).

trouve également une superposition des arcs avec les axes routiers, permettant notamment de desservir le Kazakhstan, le Kirghizistan et le Tadjikistan (Ciboulet, 2020). L'intermodalité des réseaux centrasiatique est en effet contrainte par les infrastructures soviétiques vieillissantes, des contraintes topographiques et des tensions aux abords de certaines frontières⁴³.

Dans un tel contexte de modélisation, l'efficacité des connexions occupe une place prépondérante dans la réussite des routes de la soie. En effet, si une incompatibilité technique existe, une rupture de charge⁴⁴ se crée, plus ou moins longue ou coûteuse. Dans le cas du trafic vers l'Europe se sont avant tout les écartements de rail différents qui deviennent un enjeu. La Chine, l'Iran et l'Europe fonctionnent avec l'écartement quasiment standard de 1,435 m, la Russie et l'Asie centrale ont un écartement de 1,52 m, le Pakistan et l'Inde 1,676 m. Ainsi, chaque franchissement d'un point de rupture implique un transbordement des conteneurs, ou un changement des essieux des wagons, ou encore l'ajustement de l'écartement des roues pour les boggies à écartement réglable (L. Huang et al., 2018). Par ailleurs, les points de connexion sont relativement limités en Asie centrale si on les mesure à leur diffusion des flux. Cette diffusion se mesure par le nombre de destinations directement accessibles et le nombre de possibilités dans un laps de temps donné d'accéder à ces destinations (fréquence) (Libourel et al., 2022). Les frontières sont des éléments amplificateurs de ces ruptures de charge, notamment pour les transports de voyageurs (bus comme trains) qui doivent passer les frontières à pied.

Ainsi, la notion de frontière sera un élément capital de notre analyse. Tout d'abord définie dans un premier sens comme une limite définie par un traité entre deux états, la frontière est aussi un « objet spatial en mutation ». Sa construction historique évolutive n'en fait pas un espace figé (Arbaret-Schulz et al., 2004). C'est une zone d'interface, de contrôle et de friction.

⁴³ Des affrontements armés ont encore régulièrement lieu à la frontière entre le Kirghizistan et le Tadjikistan. Des tirs ont été échangés du 14 au 18 septembre 2022 causant la mort d'une centaine de personnes. Le 29 avril 2021 une trentaine de personnes étaient également décédées. La militarisation de cette frontière crée une escalade des tensions auxquels les gouvernement peinent à répondre (Ferrando, 2022).

⁴⁴ Une rupture de charge signifie l'obligation de décharger et de recharger lors d'un changement de transport. Cette rupture est financièrement coûteuse et chronophage.

Bernard Reitel souligne cependant que « la frontière ne se limite pas à sa dimension politique et géographique, mais aussi sociale et anthropologique, et que la limite westphalienne elle-même ne cesse de se recomposer. Si l'État en est un acteur essentiel, voire incontournable, d'autres acteurs, économiques, sociaux, jouent à présent un rôle pour produire, instituer, détourner, transformer, reconsidérer des frontières » (Reitel, 2022). Dans le fonctionnement des routes de la soie terrestre, il est donc essentiel de prendre en compte la frontière dans le fonctionnement de ce réseau. Christiane Arbaret-Schulz souligne le paradoxe suivant : « Le réseau crée artificiellement de la proximité là où il y a de la distance, inversement la frontière crée artificiellement de la distance, là où il y a de la proximité. » (Arbaret-Schulz, 2013). Il est également intéressant de souligner que « la frontière gestionnaire est instrumentalisée dans le cadre de jeux d'acteurs complexes dans lesquels les pratiques liées à la proximité (physique) sont étroitement articulées aux pratiques relevant de la mise à distance (par la frontière). » (Arbaret-Schulz et al., 2004). Ainsi, lors de notre étude du passage des frontières de la Chine vers l'Asie centrale, il sera nécessaire de prendre en compte la multitude de facteurs conditionnant le fonctionnement du réseau des territoires aux acteurs.

2.3.2. Le potentiel d'exploitation des transports entre la Chine et l'Asie centrale

Afin d'atteindre ses objectifs économiques, la Chine a aligné ses initiatives avec les stratégies nationales de développement des pays d'Asie centrale pour mobiliser le soutien des gouvernements. De grands investissements ont été réalisés dans des projets d'infrastructures à long terme permettant également à la Chine de mobiliser sa propre main-d'œuvre et entreprises. La nécessité pour la Chine d'investir dans les infrastructures de transport est liée au développement de leur réseau durant la période soviétique. Les anciens satellites ont effectivement bénéficié de la planification russe durant le XX^e siècle. L'enclavement des pays d'Asie centrale est dû à leur positionnement spatial, mais aussi aux voies de chemin de fer qui suivaient les frontières, limitant les connexions à l'intérieur des pays et vers leurs voisins (Batsaikhan & Dabrowski, 2017). Par ailleurs, l'objectif du gouvernement soviétique était avant de tout de redistribuer les productions sur son marché (notamment le coton). Le transport par la mer Caspienne était considéré comme trop lent et complexe, les voies ferrées sont donc devenues un enjeu pour le développement des pays satellites centrasiatiques. Un

projet de train Turkestan-Sibérie vit le jour dans les années 1930. Il devait permettre d'exporter du bois, du blé et du charbon depuis la Sibérie vers l'Asie centrale. Ces projets ont été conçus pour desservir des zones de production vers des zones de consommation sans anticiper l'importance de la connectivité interrégionale (Eronen, 2001; Taaffe, 1962). La dissolution de l'Union soviétique a entraîné un profond déséquilibre dans les échanges commerciaux des pays centrasiatiques majoritairement reliés à la Russie. En Ouzbékistan, la part des anciennes républiques soviétiques dans les exportations a chuté de 60% en 1994 à 26% en 1998. L'intégration des pays d'Asie centrale comme part intégrante à l'URSS a également créé d'importantes tensions sur le réseau ferroviaire à l'apparition de nouvelles frontières entre les états (Eronen, 2001).

2.3.3. Les routes de la soie peuvent-elles structurer le territoire centrasiatique grâce aux réseaux de transports ?

Il est indéniable que les transports et leurs infrastructures ont une influence sur l'espace. Il serait cependant un peu rapide de juger qu'ils créent du développement territorial. C'est pourtant l'objectif des routes de la soie et un des premiers arguments utilisés pour obtenir la signature d'accords bilatéraux. Les réseaux de transports influent sur la distribution des populations, les formes urbaines et sur la vie économique. Ils impactent sur la localisation des activités, le dynamisme des entreprises et l'attractivité générale du territoire permettant l'accessibilité aux grandes infrastructures. Les formes urbaines ne sont cependant pas uniquement conditionnées par ces réseaux, elles dépendent également de la présence des entreprises industrielles, de l'approvisionnement en matières premières, ou tout simplement de l'espace disponible. Ces critères sont également nécessaires à l'apparition et au développement des transports, créant des espaces urbains plus ou moins denses et attractifs. Enfin, les transports ont un impact direct sur l'emploi : industrie de production, commercialisation, redistribution de matériel, aménagement du territoire, déplacement de la main-d'œuvre, gestion des infrastructures. Une des préoccupations principales du gouvernement chinois est également de développer des routes de la soie « verte ». Or, les réseaux de transports produisent un certain nombre de nuisances sonores et atmosphériques. Ils créent des coupures dans le territoire et sont consommateurs d'espaces (Libourel et al., 2022).

Il existe un réel paradoxe mis en avant par la littérature scientifique entre les années 1970 et 1990. Il est impossible d'envisager notre société sans déplacements ni transports. En 1993, Roger Brunet met en lumière plusieurs éléments d'analyse : les flux de transport ne cessent de croître et le prix du coût de transport diminue. Cela entraîne une démultiplication des lieux de fabrication et la mise en place de nouvelles fiscalités avantageuses. Le transport routier croît rapidement, grâce à sa souplesse, sa pénétration dans les territoires et sa possibilité de fragmentation. Les « flux tendus » sont toujours plus nombreux, c'est-à-dire l'optimisation des systèmes de circulation pour éviter le stockage des marchandises. Les économies d'échelle entraînent l'organisation en transports groupés : wagons, conteneurs entraînant l'émergence de points de groupage et de redistribution. Les flux tendus exigent une grande souplesse de la part des opérateurs et une gestion optimisée des infrastructures de transports. Enfin, il rappelle un point essentiel : « *si le transport coûte relativement peu dans le prix de chaque objet, les infrastructures de transport sont très coûteuses* ». *Les progrès techniques doivent venir pallier au vieillissement des infrastructures et permettre de rentabiliser le coût de ces infrastructures. Il qualifie le transport de « sous – système de l'aménagement du territoire » qui « appelle à la recherche d'un ensemble de standards élevés de qualité : vitesse, accessibilité, sécurité, fiabilité, innocuité, information. »* (Brunet, 1993). Dans cette logique, le système ferroviaire peut présenter un atout considérable pour les industries manufacturières chinoises qui limitent leur stock par une logique d'approvisionnement en flux tendus entre les sites de production (BMW, Audi, Volkswagen), ou qui doivent s'adapter très rapidement à l'évolution des marchés de consommation (Apple, HP, entreprises de fast – fashion européennes comme chinoises⁴⁵) (Cariou, 2018).

Jean-Marc Offner publie dans la même revue que Roger Brunet en 1993 un article intitulé « les effets structurants du transport : mythe politique, mystification scientifique ». Il souligne en introduction que si ses remarques concernent la France, il a pu observer une convergence de

⁴⁵ Ces marques ont notamment été dénoncées pour leur impact écologique et pour non-respect du droit des travailleurs. L'entreprise chinoise Shein est un des nombreux exemples de l'industrie de la *fast fashion*, inondant les marchés occidentaux d'articles de basse qualité, néfastes pour l'environnement, où les droits des travailleurs sont bafoués, mais proposant des prix encore plus bas que les entreprises de *fast fashion* européennes (Bottini, 2022).

cette démarche scientifique dans les colloques internationaux. Il réfute le lien de cause à effet linéaire entre développement territorial et transports. Plusieurs éléments d'analyse sont à prendre en compte, la création de transports est le résultat avant tout d'un interactionnisme (avec l'habitat, les lieux de production). La construction des espaces n'est pas le résultat d'un déterminisme infrastructurel, mais de rencontres entre motifs d'échanges pluriels. De plus, la variable « transport » ne doit pas être analysée sans prendre en compte les processus d'agrégation, de synergie ou d'interdépendance. Il soutient que « *l'infrastructure de transport ne saurait ne saurait modifier l'usage de l'espace (...). Il y a donc là interaction entre des dynamiques structurelles, dans lesquelles les projets de transport s'inscrivent inmanquablement, et des stratégies d'acteurs se positionnant a priori (s'ils sont partenaires ou interlocuteurs de la décision) ou a posteriori par rapport à ces projets, en leur donnant un sens qui n'apparaît ni immuable ni exclusif. On retrouve en partie ces idées dans la réflexion selon laquelle le transport représente une « condition nécessaire, mais non suffisante » (de la croissance économique, de l'aménagement du territoire, etc.). Il est désormais régulièrement fait mention de l'absence d'effets « automatiques » et de la nécessité d'élaborer des mesures d'accompagnement. Mais il convient de formaliser des concepts qui rendent compte de cette modélisation des relations entre transport et organisation socio-économique de l'espace. L'emprunt de la notion de congruence au langage courant (et de façon plus directe aux mathématiques) participe à cette ambition.* » (Offner, 1993). Il est donc primordial de retenir ici que les réseaux de transport ne peuvent à eux seuls structurer un territoire. Leur développement doit être organisé conjointement aux activités socio-économiques de l'espace. Il doit être considéré comme un des éléments constitutifs des politiques locales comme nationales en insistant sur la coordination des échelles. Les réseaux de transports doivent être considérés comme un facteur déterminant, mais non comme un facteur isolé des espaces qu'il dessert. Ces considérations posent donc la question de la rhétorique du gouvernement chinois : comment un projet, servant les intérêts du développement chinois, peut-il être véritablement gagnant-gagnant pour les pays centrasiatiques traversés par les corridors de transports mis en place ?

2.3.4. Intégrer les réseaux de transports aux politiques publiques

Le concept de territorialisation pourrait être une réponse au constat inquiétant de la multiplication des investissements chinois dans les infrastructures d'Asie centrale. La territorialisation est l'« *ensemble des actions, des techniques et des dispositifs d'action et d'information qui façonnent la nature ou le sens d'un environnement matériel pour le conformer à un projet territorial* » (Debardieux, 2009). En effet, Roger Brunet rappelle également que : « *La première exigence d'une politique publique des transports est d'intégrer pleinement la dimension territoriale du sujet.* » Elle nécessite de prendre en compte : l'hétérogénéité des espaces, parfois renverser la priorisation accordée aux pôles, gérer l'intégration des échelles macro et micro pour que les axes soient coordonnés. (Brunet, 1993).

La territorialisation est un processus en plusieurs étapes:

- L'apparition d'une manifestation spatialisée et matérialisée d'une politique publique et la mise en cohésion d'un espace vaste et hétérogène autour d'un projet commun, ici les routes de la soie (Collignon et al., 2007) ;
- La recomposition du jeu des acteurs autour d'un projet en le modifiant ou en en créant un nouveau, ici les gouvernements chinois et centrasiatiques, les organisations régionales, les acteurs des transports, les banques d'investissements, etc. ;
- La mise en évidence de territoires en utilisant des concepts d'aménagements abstraits, dans le cas des routes de la soie le concept de corridors. Ce concept doit notamment permettre de créer un sentiment d'appartenance⁴⁶ (Libourel et al., 2022).

Le développement des systèmes de transports est une condition *sine qua non* de la réussite des routes de la soie. La Chine tente de répondre à cet enjeu en développant son réseau terrestre en Asie centrale qui nécessitera une analyse contextualisée. En effet, « *l'analyse des transports prend tout son sens s'il est vu comme un élément des systèmes géographiques* –

⁴⁶ Nous reviendrons plus tardivement sur les difficultés de ce « sentiment d'appartenance ». La sinophobie en Asie centrale est une réelle problématique pour la bonne coopération des populations. Les tensions ethniques, économiques, la corruption des élites, la peur de l'étranger sont autant d'éléments rendant difficile la pénétration chinoise dans les pays centrasiatiques.

ainsi que des systèmes productifs, et quelle que soit l'échelle considérée comme un mal nécessaire, une dépense improductive. La circulation des biens et des personnes, et le treillage du territoire qui la permet et l'organise, sont des éléments constitutifs de ces systèmes. À l'ignorer, la Russie soviétique s'est ruinée. Un mauvais treillage freine la performance (...) » (Brunet, 1993). Il est donc nécessaire, avant toute analyse des réseaux de transport existants et futurs de comprendre les enjeux transrégionaux en place. Le Xinjiang occupe désormais une place prépondérante dans le projet des routes de la soie, mais le passage de la frontière s'accompagne de nombreuses contraintes. Il sera donc indispensable pour le gouvernement chinois de mettre en place une coordination de sa politique nationale avec sa politique d'ouverture, mais aussi de coopérer avec les autorités centrasiatiques.

Conclusion du Chapitre 3

La région centrasiatique est liée aux anciennes routes de la soie par son héritage historique et culturel. L'initiative contemporaine est désormais au cœur de la logique d'intégration régionale pour faciliter les échanges économiques. Dans le cadre du projet chinois, les corridors de développement et les infrastructures de transports sont deux piliers de la réussite du développement régional. La province du Xinjiang, en tant que porte d'entrée vers l'Asie centrale est donc appelée à jouer un rôle clé en tant que hub stratégique. La gestion des flux, sans rupture de charge, est donc primordiale pour le fonctionnement de la BRI. Ces critères de réussite sont cependant largement conditionnés par la coopération des populations locales, des états concernés avec la Chine, mais aussi la coopération entre ces mêmes états.

Cette intégration régionale est conditionnée par la connectivité économique et l'essor des échanges commerciaux. Ils permettent à la fois de stimuler la croissance économique chinoise, mais aussi de développer l'attractivité économique des pays centrasiatiques. Cette stimulation vise à favoriser la coopération et les liens économiques entre les pays d'Asie centrale. Cependant, on observe que malgré une volonté politique d'expander ces liens, les corridors sont amenés à n'être que des corridors de transit, ne permettant pas un développement local conséquent. Cette intégration régionale doit être abordée avec prudence car cette stratégie nécessite de prendre en compte les besoins économiques spécifiques à chaque territoire, mais aussi les aspirations politiques parfois opposées de chaque gouvernement. La répartition des avantages économiques, la gestion environnementale des projets et les impacts sur la population sont donc des enjeux clés de réussite. Les populations locales, souvent réfractaires à la présence chinoise, nécessitent une prise en compte spécifique de la part des acteurs politiques. Enfin, le hub majeur de la Belt and Road Initiative, le Xinjiang, a un rôle clé à jouer dans la promotion de cette intégration régionale. Comment la politique nationale chinoise s'articule-t-elle pour créer un corridor optimal vers l'Asie centrale ?

PARTIE 2

**ANALYSE DES ROUTES DE LA SOIE :
ENTRE QUETE DU « GAGNANT-GAGNANT » ET
CONSTATS DES ASYMETRIES,
DE LA PLANIFICATION A LA REALITE DE
L'AMENAGEMENT**

Chapitre 4

Le développement du Grand Ouest, un enjeu territorial pour la Chine

La compréhension de la planification territoriale de la Chine nécessite une première lecture de ses enjeux : inégale répartition de la population, des richesses, des climats variés nécessitant des infrastructures adaptées ou encore tensions ethniques. Le pays est divisé en trois zones : un littoral développé et économiquement fort, le centre du pays en voie de développement centralise progressivement de grands pôles économiques et l'ouest du pays, que le gouvernement cherche à développer, mais qui demeure un espace désertique et peu dynamique. La maîtrise d'un tel espace n'est pas aisée et les provinces chinoises concentrent d'importantes disparités économiques et sociales. Les routes de la soie sont considérées dans la politique de Xi Jinping comme l'élément clé de redistribution des cartes pour parvenir à maintenir une croissance toujours à la hausse.

Ce chapitre vise donc à présenter la diversité du territoire chinois et les réponses des grandes orientations politiques contemporaines du gouvernement. Ces réponses seront étudiées grâce aux plans quinquennaux de 2011 à 2025, mais aussi des plans de planification régionaux et locaux comme le plan provincial du Xinjiang, le programme de développement du Grand Ouest ou encore le plan de construction du centre de la zone centrale de la ceinture économique de la route de la soie. Ces orientations sont influencées par une volonté d'accélération et de transformation du progrès économique. Pour cela, les routes de la soie deviennent un outil pour résoudre les déséquilibres de développement et positionner la Chine au premier plan de la scène internationale. Cette politique coordonne les différents secteurs de la finance, l'industrie, les investissements, la priorisation de l'emploi, la répartition des revenus, le développement des nouvelles technologies pour libérer le potentiel de consommation des citoyens et placer le marché intérieur comme l'un des meilleurs du monde. Les mécanismes d'investissement doivent compléter les investissements publics pour maintenir la demande intérieure. L'objectif premier du gouvernement est de tendre vers un développement moins inégal et plus harmonieux entre toutes les provinces du pays. Il s'agit

en effet d'éviter de renforcer le statut de territoire à la marge de la province du Xinjiang. Enfin, l'optimisation de la structure du commerce extérieur et sa stabilisation doit permettre d'accélérer la transformation de tout le pays. Pour répondre aux problématiques de sous-développement de l'ouest du pays, la Chine s'ouvre vers ce territoire et donc vers l'Asie centrale. Ce chapitre mettra donc également en évidence la collaboration de la politique chinoise interne avec les pays centrasiatiques au cours des vingt dernières années.

1. La diversité territoriale en Chine : dimensions socio-économiques et culturelles au sein d'une nation en mutation

1.1. Organisation et dynamiques de la structure administrative chinoise

La République Populaire de Chine a pour capitale politique Beijing bien que d'autres centres de décisions existent, notamment la capitale économique non officielle à Shanghai. La Chine compte 34 collectivités territoriales : le pays se découpe en 23 provinces, cinq régions autonomes (Guangxi, Mongolie Intérieure, Ningxia, Xinjiang Ouïghour, Tibet), et quatre municipalités (Beijing, Chongqing, Shanghai, Tianjin). Hong Kong et Macao sont pour l'instant deux régions administratives spéciales.



Figure 26 Carte administrative de la Chine, (Encyclopædia Universalis, 2021)

La République Populaire de Chine fut fondée le 1^{er} octobre 1949 par le Parti communiste chinois qui conserve aujourd’hui l’influence principale sur l’ensemble du système politique du pays. Le chef d’État, le Président Xi Jinping, est à la tête du pays depuis le 14 mars 2013, appuyé par un vice-président Wang Qishan (mars 2018). Le Premier ministre à la tête du gouvernement est Li Keqiang depuis le 15 mars 2013⁴⁷. De plus, un conseil d’État est nommé par l’Assemblée populaire nationale. Les provinces sont dirigées par un Comité du Parti communiste chinois et l’administration est répartie entre un gouvernement provincial dirigé par un gouverneur et une assemblée populaire provinciale. Le gouverneur est nommé par le Comité central du Parti et le Conseil d’État. Le processus de nomination est très étroitement lié au système politique chinois car les gouverneurs sont des membres du Parti avec une longue expérience politique, ayant occupé divers postes dans différents domaines et régions.

⁴⁷ Li Keqiang devrait être remplacé en mars 2023 par Li Qiang, actuel secrétaire du PCC de la ville de Shanghai.

Ces nominations sont basées sur les réalisations du citoyen, mais aussi sa loyauté envers le Parti et sa capacité à exécuter les politiques initiées par le gouvernement central. Ces gouverneurs sont responsables de la gestion de la province et du maintien de sa stabilité. Ils sont accompagnés par les secrétaires provinciaux, nommés de la même façon, qui représentent directement l'autorité du Parti. En effet, si le gouverneur est le chef de l'administration provinciale, le secrétaire est le responsable de la direction politique (Cabestan, 2014).

1.2. Multiscalarité et diversité territoriale en Chine : des enjeux locaux aux implications nationales

1.2.1. Un géant territorial

La Chine s'étend sur 9 561 240 de km², sur 5 500km du Nord au Sud, et 5 200km d'est en ouest, soit 17 fois la France . Il s'agit du troisième plus grand pays du monde. Au centre du continent asiatique, la Chine est entourée de 14 voisins et a une frontière terrestre totale de 22 457 km, soit la plus grande du monde. Ses frontières maritimes sont partagées avec la Corée, le Japon et les Philippines avec un linéaire long de 18 000km, contre cependant 40000km en Europe (Sanjuan et al., 2010).

La vaste étendue territoriale et le nombre de frontières confèrent à la Chine une position stratégique et centrale sur le continent asiatique. Il est indispensable pour la Chine de maintenir la stabilité aux frontières pour que la BRI puisse prospérer. Les revendications territoriales en mer de Chine face aux Philippines et au Vietnam ou encore la situation taïwanaise sont un enjeu pour le gouvernement. Les réponses de la Chine sont scrutées par ses voisins et la scène internationale, créant une hypervigilance médiatique et une inquiétude sur les enjeux des gouvernances régionales. La coopération dans la gestion des ressources aux frontières est également une importante préoccupation. La Chine possède des écosystèmes variés, des montagnes de l'Himalaya aux plaines côtières, qui abritent une riche biodiversité. La croissance économique et l'urbanisation ont entraîné une dégradation de ces environnements : pollution de l'air, de l'eau et déforestation. L'équilibre précaire entre

développement économique et préservation de l'environnement est complexe et la multiplicité des acteurs entrave une coopération interrégionale de gestion des ressources.

Diversité topographique et enjeux territoriaux : explorer les dimensions du territoire chinois

La construction topographique du pays est variable et se divise en plusieurs zones : la Chine du Nord, du Sud, les hautes terres tibétaines et le Xinjiang et en trois paliers topographiques ou niveaux d'altitude : supérieur, intermédiaire et moyen. La Chine orientale, de Xi'an au littoral, s'inscrit dans le palier inférieur, moins de 1 000m d'altitude, sur près de 3 000 000 de km². On trouve des espaces comme le Sichuan et le Guizhou dans les paliers intermédiaires. Cette topographie a notamment mené au projet du barrage des Trois Gorges⁴⁸.

Ces paliers ont largement contribué à l'inégal développement du territoire chinois. Les régions côtières, situées dans le palier inférieur, sont des zones plus fertiles et utilisées pour la production de riz, de blé, de thé et d'autres cultures. Les régions montagneuses, comme le Sichuan et le Guizhou, sont moins fertiles et sont principalement utilisées pour la culture de fruits, de légumes, de thé ou de tabac. La présence de massifs montagneux limite considérablement le nombre de surfaces arables. Ces reliefs ont également contribué à l'inégal développement des infrastructures à travers le pays. Les régions montagneuses, plus difficiles d'accès, ont rendu la construction de transports et de liaisons plus laborieuses et complexes. En effet, le Xinjiang se situe dans les paliers supérieurs et intermédiaires et se structure autour des chaînes de l'Altaï (3 000m), du Tianshan (5 000m) et la cordillère du Kunlun (7 000m). Les chaînes de l'Altaï et du Tianshan marquent également la frontière avec le Kazakhstan et le Kirghizistan tandis que la cordillère du Kunlun forme la bordure nord du plateau tibétain jusqu'au sud du bassin du Tarim. Le territoire est donc marqué par de

⁴⁸ Ce projet controversé a été achevé en 2012 après une construction de plus de 10 ans. Le barrage est situé sur le Yangzi Jiang dans la province du Hubei. Il a pour objectif de maîtriser le débit du fleuve, d'augmenter les capacités de navigation sur le cours d'eau, notamment jusqu'à Chongqing et enfin de réaliser la plus grande centrale hydroélectrique au monde. Le projet a été décrié pour son impact écologique : inondations de terres agricoles et de forêts, blocage du transport sédimentaire naturel, profonde transformation de la faune et de la flore, assèchement des zones humides. Il a également entraîné le déplacement d'environ 1,3 million de personnes vers des zones urbaines déjà densément peuplées (Sanjuan & Béreau, 2001).

nombreux obstacles créant obligatoirement un développement territorial inégal sur toute la province.

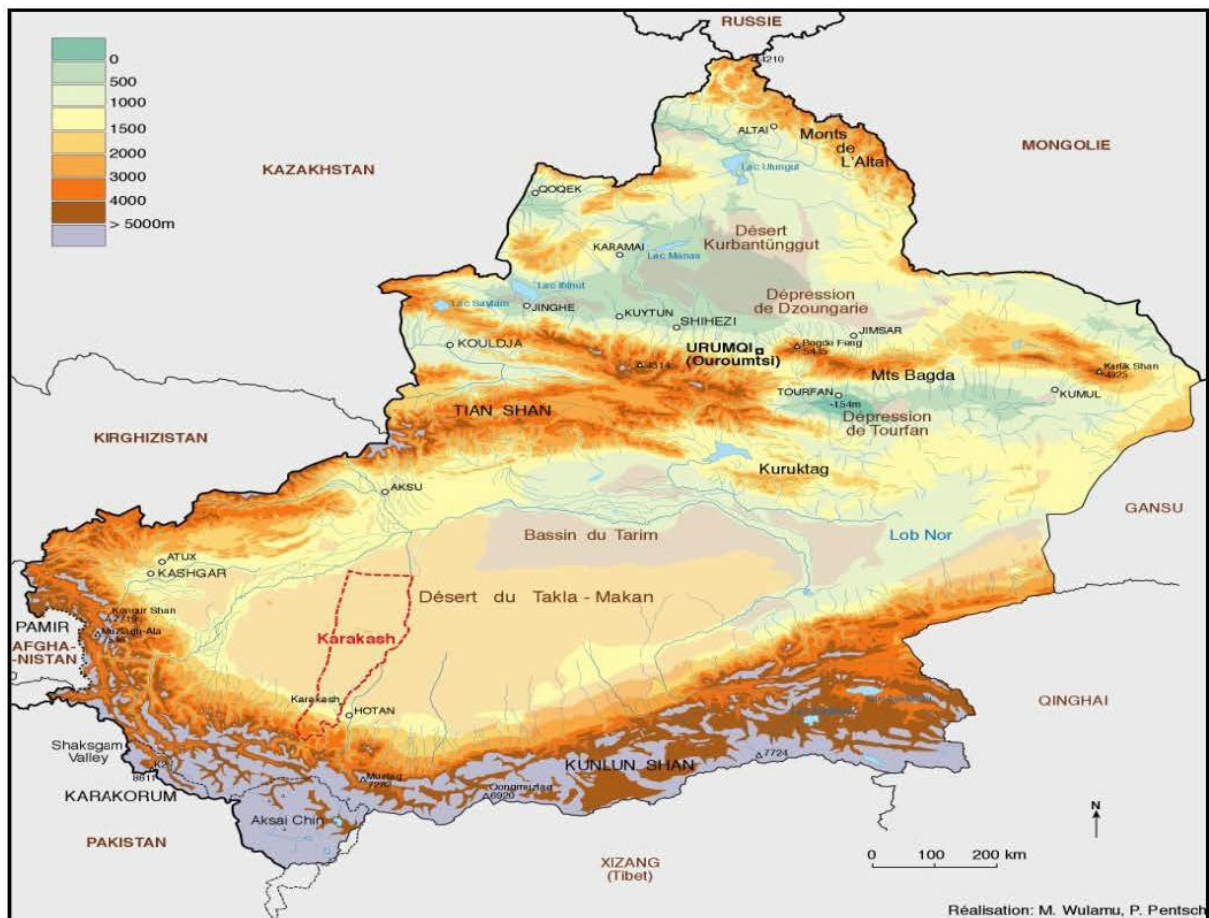


Figure 27 Géomorphologie du Xinjiang, (Wulamu et al., 2013)

Enfin, la structure topographique entre la Chine et l'Asie centrale a historiquement pu remplir la fonction de rempart et a permis de dessiner les frontières actuelles. Elle pose néanmoins le problème de la traversée de ces espaces par les infrastructures de transports. Les hautes plaines de Dzungarie au nord et du Tarim au sud (entre 800 et 1 300m) sont enclavées et comportent en leur centre des déserts de sable : le Gurbantünggüt au nord (47 000 km²) et le Taklamakan (331 000km²) au sud⁴⁹. Sur leurs périphéries se trouvent des talus d'éboulis

⁴⁹ Ce désert est aussi appelé « Mer de la mort » ou « lieu des ruines » et est couvert à 85% de champs de dunes mouvants.

creusés en gobis⁵⁰ formant à l'ouest le désert de Gobi sur le « plateau mongol » (Sanjuan et al., 2010).

Les enjeux de la répartition inégale des ressources hydriques en Chine

La Chine dispose d'un important potentiel en ressources en eau cependant la répartition inégale de cette ressource sur le territoire chinois soulève plusieurs questions quant à sa gestion et son utilisation. La population croissante du pays ainsi que l'urbanisation rapide mettent à rude épreuve les ressources hydriques, notamment dans la Chine du Nord, qui concentre une grande partie de la population, mais dispose d'une faible quantité d'eau. Par ailleurs, la rareté de l'eau dans le Xinjiang, région désertique et aride, souligne l'importance des enjeux à venir dans un contexte de réchauffement climatique. La mise en place de politiques et d'infrastructures pour garantir l'accès à l'eau potable, la gestion et la répartition équitable des ressources en eau sont autant de défis auxquels la Chine doit faire face pour garantir le bien-être de sa population et préserver la qualité de son environnement.

La Chine est traversée d'est en ouest par trois grands fleuves : le Huang He, le Yangzi Jiang et le Zhu Jiang.

- Le Huang He, « fleuve jaune » en français, long de 5 500 km, prend sa source dans les cordillères du Kunlun dans la province du Qinghai à l'ouest du pays et se jette dans la mer de Bohai. Son nom lui vient de sa couleur boueuse et trouble, il fertilise notamment la grande plaine du Nord de la Chine. Son débit irrégulier limite les possibilités d'irrigation et de navigation.
- Le Yangzi Jiang, plus simplement appelé Yang – Tsé ou encore « fleuve bleu », traverse les régions centrales du pays. Long de 6 400km, les Chinois l'appellent également « Chang Jiang », « long fleuve », il est en effet le troisième plus long fleuve du monde après le Nil et l'Amazone. Il prend également sa source au Qinghai, dans la chaîne de montagnes Tanggula et se jette à Shanghai, après un parcours de 6 300km. Le bassin

⁵⁰ Des étendues de roche nue formant une série de petits bassins composés d'une couche de gravier sur un plancher de roche granitique et métamorphique.

du fleuve couvre plus de 2 millions de km², concentre un tiers de la population en traversant les plus grandes agglomérations du pays : Chongqing, Wuhan, Nankin et Shanghai. Il alimente également un quart des terres cultivables du territoire chinois et la plus grande partie des productions rizicoles.

- Le Zhu Jiang, ou « Rivière des Perles » est le cours d'eau alimentant le delta du même nom. Il est le principal cours d'eau du pays avec le deuxième débit le plus important derrière le Yangzi Jiang. Long de 2 200km il traverse notamment Guangzhou (Canton), zone majeure du développement chinois (Xie & Costa, 1993).

La superficie totale des lacs s'élève à 71 787 km², pour un volume d'eau stocké de 709 milliards de mètres cubes. On compte 2 300 grands lacs dont la superficie unitaire dépasse 1 km² (Cai, 2004). Avec une superficie totale de 58 500 km², les glaciers chinois représentent l'équivalent d'une réserve d'eau de 5 100 milliards de m³ (Zhao & Chen, 1999). La fonte des glaces est assez faible, seulement 56 milliards de m³ par an au total, soit à peine 2% du débit total des cours d'eau du pays. Néanmoins, ces eaux de fonte alimentant les cours d'eau jouent un rôle majeur pour l'agriculture irriguée des régions arides et semi-arides de la Chine de l'Ouest.

La rapide et importante urbanisation du territoire chinois, ainsi que l'accroissement de la population, posent donc la question des ressources en eau sur le territoire chinois. Le volume total moyen des eaux de surface est de l'ordre de 2 711,5 milliards de m³ et les eaux souterraines avoisinent 828,8 milliards de m³ soit un peu moins de 6% des réserves mondiales (Zhao & Chen, 1999). Zhongxia Cai rappelle l'inégale répartition de l'eau sur le territoire : « *la Chine du Nord possède 42,41% de la population chinoise (483,44 millions de personnes), mais ne dispose que de 19,84% de ses ressources en eau (544,93 km³), soit 1 127 m³ d'eau par habitant. En revanche, la Chine du Sud héberge seulement 57,59% de la population (656,56 millions de personnes), mais concentre 80,16% des ressources hydriques (2 201,1 km³), soit, par habitant, environ le triple de la Chine du Nord avec 3352,5 m³ par habitant* » (Cai, 2004). La répartition de l'eau est inégale sur le territoire car la Chine s'articule autour de plusieurs climats : subtropical humide dans les terres du sud-est, océanique sur la façade littorale jusqu'au nord-est où le climat est océanique humide puis subarctique vers le nord. La Chine occidentale est majoritairement aride, sauf pour la zone proche de l'Himalaya concernée par la mousson pouvant remonter jusqu'à Xi'an. Le Xinjiang est une province marquée par un

climat aride, voire désertique, avec de grandes différences de températures saisonnières. Les précipitations dans la région sont donc faibles et la majeure partie de la région est endoréique⁵¹ : les rivières disparaissent dans le désert où se terminent dans des lacs salés (au Xinjiang même, ou dans le Kazakhstan voisin). Une exception cependant, la rivière Irtysh, prend sa source dans les montagnes de l'Altaï pour rejoindre l'océan Arctique via le Kazakhstan et la Russie. Une partie importante des eaux de l'Irtysh a été artificiellement détournée via le canal Irtysh – Karamay – Ürümqi vers les régions plus sèches du sud du bassin de Dzungarian. Ce canal permet à la Chine de mieux contrôler la rivière au détriment cependant des ressources nécessaires au Kazakhstan. La grande majorité des rivières du Xinjiang sont alimentées par les neiges du Tian Shan. Ces eaux sont largement utilisées pour l'irrigation des terres agricoles, ce qui contribue à leur disparition dans le désert. Par ailleurs, certains des lacs salés, ayant perdu une grande partie de leur apport d'eau douce, sont maintenant utilisés pour la production de sels minéraux (fabrication d'engrais potassiques) c'est le cas pour le lac Lop et le lac Manas.

L'inégale répartition de l'eau et sa rareté, notamment dans le Xinjiang, soulignent plusieurs enjeux à venir dans un contexte de réchauffement climatique. Les infrastructures et réformes mises en place par le gouvernement chinois pourront-elles garantir la qualité de l'eau ? Le prix de l'eau va-t-il augmenter drastiquement ? Enfin, face au partage des cours d'eau avec le Kazakhstan, des conflits vont-ils éclater sur la gestion de la ressource ? Depuis 70 ans, le gouvernement chinois a mis en place un grand nombre de projets hydrauliques en endiguant fleuves et rivières afin de mieux irriguer les terres agricoles, passant ainsi de 45 en 1978, 49 en 1992 et 54 en 2000, à plus de 59 millions d'hectares en 2009. L'implantation des usines le long des cours d'eau contribue à la pollution de cette ressource. Au total, près de 300 millions de Chinois n'auraient pas accès à l'eau potable (Sanjuan, 2011).

⁵¹ Un bassin endoréique est un bassin de drainage qui retient normalement l'eau et ne permet aucun écoulement vers d'autres masses d'eau externes, telles que les rivières ou les océans. Le drainage converge plutôt vers des lacs ou des marécages, permanents ou saisonniers, qui s'équilibrent par évaporation. Ils sont aussi appelés bassins fermés ou terminaux. La mer Caspienne est le plus grand bassin endoréique du monde.

La répartition de la ressource en eau en Chine donne une dimension encore plus importante aux infrastructures mises en place par le gouvernement chinois dans le cadre du projet des routes de la soie. L'approvisionnement en eau est en effet un enjeu majeur pour la réussite des échanges commerciaux. La Chine a prévu d'investir massivement dans des projets de gestion de l'eau dans les pays partenaires, notamment en Asie centrale où les ressources en eau sont également limitées. Cependant, cette initiative suscite des inquiétudes quant à la gestion et la répartition de cette ressource, ainsi qu'à l'impact environnemental des grands projets hydrauliques associés. Il est donc essentiel que la Chine et ses partenaires développent des projets de gouvernance communs pour trouver des solutions durables et équitables pour la gestion des ressources hydriques. La compréhension des ressources hydrographiques de la Chine permet de mieux saisir les dynamiques territoriales du pays, notamment la répartition de la population. En effet, les caractéristiques géographiques des bassins hydrographiques influent sur la distribution de la population et leur organisation spatiale. La topographie des terres, la répartition des précipitations et la présence de cours d'eau déterminent ainsi les zones de peuplement et les densités de population. Ainsi, l'hydrographie de la Chine est un facteur clé pour comprendre les enjeux démographiques du pays et la répartition de sa population.

1.2.2. Enjeux et dynamiques de la répartition territoriale de la population chinoise

Avec officiellement 1 443 497 378 habitants en mai 2021⁵², la Chine est le pays le plus peuplé du monde. Par rapport à la population de 1 339 724 852 habitants du sixième recensement national de la population en 2010, la population nationale a augmenté de 72 053 872 personnes, soit 5,38 %. Le taux de croissance annuel moyen était de 0,53 % (Bureau national des statistiques de Chine, 2021). En 1910, sa population de 400 millions d'habitants n'a cessé de croître, jusqu'à doubler entre 1950 et 1990 malgré les politiques gouvernementales pour

⁵² Ce chiffre, tiré des données officielles du gouvernement chinois inclut la population de Taïwan. La population de la Chine continentale avec Hong Kong et Macao est de 1 419 936 142 habitants en mai 2021.

maîtriser la démographie. L'éthnie majoritaire est composée de Han à 91% bien qu'il existe 54 ethnies non Han en Chine (Sanjuan et al., 2010).

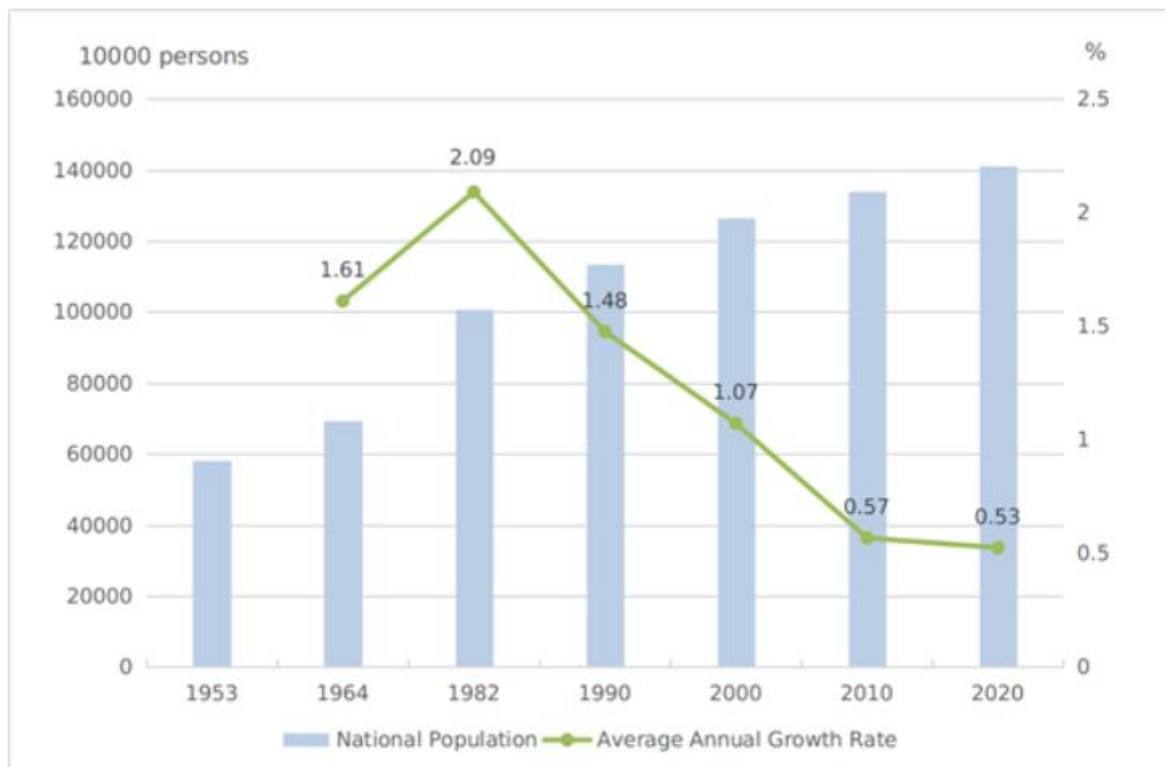


Figure 28 Population nationale de chaque recensement de la population et taux de croissance annuel moyen, (Bureau national des statistiques de Chine, 2021)

Lorsque l'on compare la population du Xinjiang avec la population chinoise totale, la démographie de la province ne représente qu'une faible proportion de la population chinoise, soit environ 1,8% (Bureau national des statistiques de Chine, 2021). Il est cependant essentiel de souligner que le Xinjiang est une région géostratégique clé pour la Chine car frontalière aux pays d'Asie centrale. Le Kazakhstan compte une population de 19 millions d'habitants et l'Asie centrale dans son ensemble environ 80 millions d'habitants. Ce déséquilibre démographique positionne donc la province du Xinjiang comme une région clé dans les relations diplomatiques et sécuritaires entre la Chine et les pays d'Asie centrale. Les enjeux démographiques sont donc de taille pour la Chine et la répartition de la population une problématique importante. La grande majorité de la population se trouve dans la moitié est du pays, créant une forte disparité géographique. L'ouest, avec ses vastes zones montagneuses et désertiques, reste peu peuplé. Bien que classée au premier rang mondial de la population totale, la densité

globale de la population du pays est inférieure à celle de nombreux autres pays en Asie et en Europe. Les plus fortes densités de population se situent le long des vallées du Yangzi et du Fleuve Jaune, du delta du fleuve Xi Jiang, du bassin du Sichuan (autour de Chengdu), à Beijing et ses environs, et dans la zone industrielle autour de Shenyang.

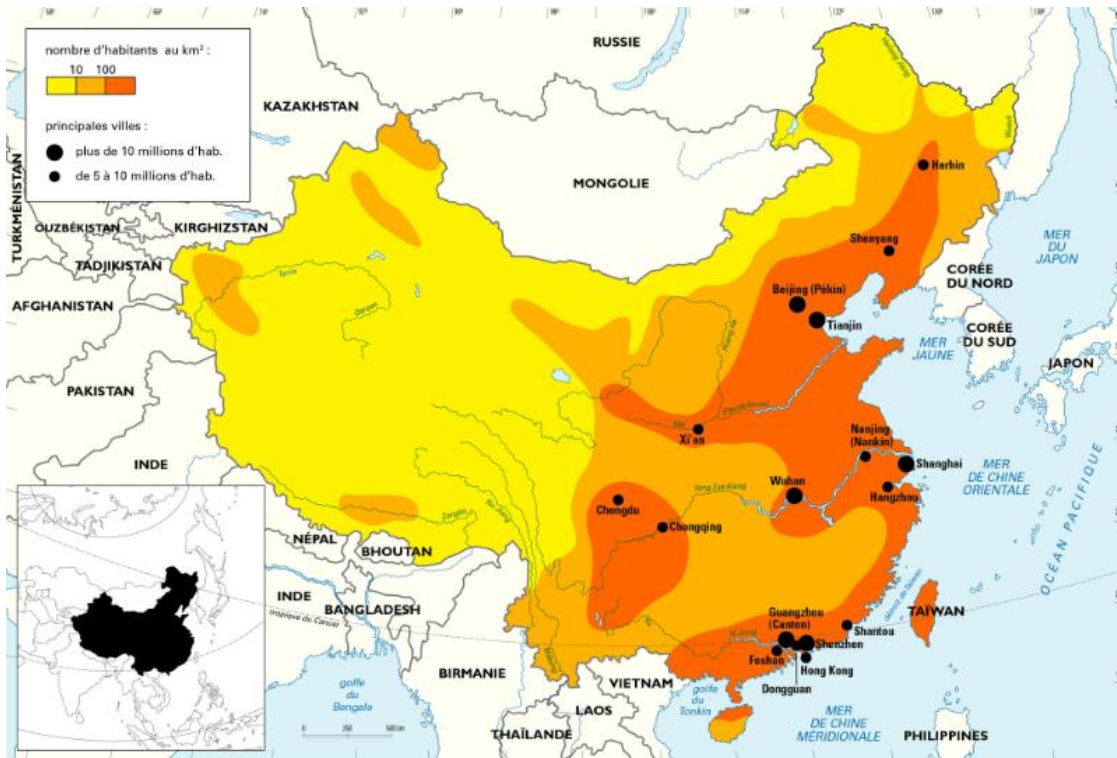


Figure 29 La répartition de la population et les principales villes chinoises, (Sanjuan et al., 2010)

Le peuplement du territoire s'organise en différentes zones avec des densités très inégales. Elle s'organisait autrefois autour des agriculteurs sédentaires et de leurs terres jusqu'au début des années 1980. Plusieurs grands types de migrations se sont organisées dans les trente années qui ont suivi l'arrivée du gouvernement communiste au pouvoir. Le modèle chinois de peuplement des régions périphériques s'inscrit dans la même logique que celle du modèle soviétique avec la campagne des terres vierges⁵³ menée dans les années 1950. Les fronts

⁵³ La campagne des terres vierges était un programme de développement agricole lancé par le gouvernement soviétique en 1954. L'objectif était d'augmenter la production alimentaire en exploitant les régions excentrées des centres de pouvoirs russes en Sibérie et au Kazakhstan. Originellement considérées comme impropres à la culture en raison de leur éloignement, d'un climat hostile et de la faible densité de population, cette campagne avait pour objectif de développer les infrastructures pour permettre l'installation de populations. Cette

pionniers comme le Xinjiang ont également été colonisés sur le même modèle que les sovkhoses soviétiques⁵⁴, sous la forme de fermes d'État et d'exploitations minières. Environ 15 millions de migrants, venus des zones plus densément peuplées de l'Est, se sont installés les espaces périphériques du Heilongjiang, du Xinjiang et du Qinghai.

À partir des années 1980, plusieurs mouvements de migration se sont accélérés pour répondre aux besoins de main-d'œuvre dans le secteur industriel sur les zones littorales. À l'échelle locale, les paysans ont rejoint les pôles urbains et à l'échelle nationale un exode rural massif s'est dirigé vers les côtes. Ce phénomène a entraîné la multiplication des zones de développements économiques, des formes urbaines avec de fortes ségrégations sociospatiales. On observe facilement ce phénomène à Shanghai : temps de déplacement domicile-travail très long pour les personnes les plus défavorisées situées dans les lointaines banlieues, logements insalubres et exigus, accès aux meilleures écoles et soins de santé réservés aux populations les plus privilégiés (Hiliquin, 2017)⁵⁵.

En 2021, la population de la Chine vivant dans les régions urbaines de la partie continentale s'est élevée à 901,99 millions, soit 63,89% du total. La proportion de la population urbaine était en hausse de 14,21% par rapport au chiffre enregistré en 2010 lors du précédent recensement, selon le Bureau d'État des Statistiques chinois. La population rurale a totalisé 509,79 millions d'habitants, en baisse de 164,36 millions par rapport au chiffre enregistré en 2010 (French Xinhua, 2021). Les aires urbaines majeures se concentrent en premier lieu à Shanghai avec plus de 28 millions d'habitants puis Beijing (21 millions) et Chongqing (17 millions). Chengdu arrive en 7^e position avec un peu plus de 9 millions d'habitants, Xi'an en 10^e position avec un peu plus de 8 millions d'habitants. Ürümqi n'arrive qu'en 21^e position

campagne a été abandonnée dans les années 1970 en raison des tensions interethniques et de l'augmentation de la productivité agricole dans des régions plus peuplées de l'Union soviétique (Elie, 2017).

⁵⁴ Le système de sovkhoses, « fermes d'État » a été mis en place en 1928 (comme les kolkhoses). Le sovkhose avait un directeur nommé par le même parti unique. En Chine ces fermes se confondaient souvent avec des camps de réforme par le travail (劳改, láogǎi) qui peuvent s'apparenter à des goulags soviétiques.

⁵⁵ Les *mingong*, les ouvriers-paysans migrants chinois, aussi parfois appelés « population flottante », posent plusieurs problèmes aux autorités. Leurs *hukou* (carte d'identité) sont rarement en règle et ne leur permettent pas de s'établir dans les zones de leur choix. En situation d'irrégularité dans leur propre pays ces travailleurs fantômes ne sont généralement pas pris en compte dans les statistiques du gouvernement. En 2020, les estimations allaient de 175 à 280 millions de personnes (Géoconfluences, 2023).

avec une aire urbaine comptant 4,652,105 habitants (Population Stat, 2020). L'objectif des routes de la soie est de permettre au triangle urbain Chongqing – Chengdu – Xi'an d'exporter leurs denrées via les routes terrestres. Si le projet tire son essence de la ville historique de Xi'an, c'est la mégapole de Chongqing qui a vocation à polariser un axe de développement suivant le Yangzi jusqu'aux portes du bassin du Sichuan. Thierry Sanjuan et Bruyo Fayolle Lussac rappellent néanmoins que les nouveaux modes d'urbanisation tendent à permettre l'évolution de plus petites villes grâce au développement du transport routier et ferroviaire. Cette théorie s'applique facilement autour de Xi'an avec le développement de Baoji ou de Tianshui qui bénéficient de l'essor des routes de la soie ou encore des villes à proximité des pôles littoraux de Canton et de Shenzhen (Sanjuan & Fayolle Lussac, 2017). Le Xinjiang ne s'est pas encore inscrit dans cette tendance, le seul pôle réellement développé étant Ürümqi, au milieu d'un espace naturel pour le moins hostile. Le développement des routes de la soie ferroviaire pourrait avoir une incidence sur la croissance de ce pôle, ou comme nous pourrons l'observer dans le chapitre 6, à proximité de la frontière. Leur situation de zone de transit ne permettra néanmoins pas encore à l'heure actuelle de créer des pôles attractifs pour les populations des zones littorales.

La croissance démographique et la répartition spatiale de la population sont donc des enjeux majeurs en Chine, avec une concentration importante de la population dans la moitié est du pays et une faible densité de population dans les zones montagneuses et désertiques de l'ouest. Les politiques gouvernementales ont tenté de maîtriser la croissance démographique, mais la population continue d'augmenter. L'exode rural vers les zones urbaines a entraîné la création de mégalo-pôles et l'essor de nouvelles formes d'urbanisation. Dans ce contexte, le projet des routes de la soie offre une opportunité de développement économique pour les régions intérieures de la Chine, en particulier pour les villes de Chongqing, Chengdu et Xi'an. Toutefois, le développement des zones littorales continue d'attirer une grande partie de la population, créant des disparités géographiques importantes. Il est donc crucial de trouver un équilibre entre le développement des zones intérieures et celui des zones littorales, afin de permettre une répartition équilibrée de la population et une croissance harmonieuse de l'économie chinoise. Ainsi, le territoire chinois se trouve morcelé en trois espaces aux dynamiques contraires. Afin de répondre à cette problématique, le gouvernement chinois

tente de planifier ses objectifs de croissance et le projet des nouvelles routes de la soie comme le moteur d'une marche commune.

2. La planification politique chinoise

La seconde partie de ce chapitre a pour finalité de présenter l'évolution et les objectifs de la planification du territoire chinois en lien avec le développement des nouvelles routes de la soie. Afin de mieux comprendre l'impact du projet sur le pays, nous procéderons à une étude multiscalaire des politiques territoriales. L'étude de ces documents nous permettra d'analyser les actions menées pour mieux implanter le projet, son évolution dans les lignes directrices du parti depuis son lancement et les premiers impacts. Pour cela, nous observerons donc les dynamiques nationales de la planification puis provinciales et enfin des spécificités locales dans les pôles urbains du Xinjiang.

2.1. La planification des routes de la soie à l'échelle nationale

Les nouvelles routes de la soie s'inscrivent depuis le début des années 2010 dans la planification économique et politique du Parti communiste chinois. Il n'existe pas de documents officiels sur le programme complet des nouvelles routes de la soie. Comme mentionné précédemment nous avons donc analysé les documents de planification nationale et régionale, ciblés sur le développement des routes de la soie terrestres *via* le Xinjiang. Cette étude comprend donc une étude multiscalaire de la planification du gouvernement chinois.

2.1.1. Les plans quinquennaux (2011 – 2025)

Les plans quinquennaux (aussi appelés guides) de la République Populaire de Chine « 中国五年计划 », « zhōngguó wǔnián jìhuà », « plan quinquennal de la Chine », sont définis par le parti depuis 1953, avec une exception de 1963 à 1965 lors du réajustement économique du pays lors du Grand Bond en avant⁵⁶. Ils s'inscrivent dans la lignée des principes communistes et définissent à court, long et moyen terme les objectifs de la République. L'ouverture

⁵⁶ Le Grand Bond en avant est la politique économique lancée par Mao Zedong mise en œuvre de 1958 à 1960 qui a notamment engendré la période de la grande famine mentionnée dans le premier chapitre. Le premier plan quinquennal (1953 – 1957) avait également encouragé la collectivisation inspirée de l'Union soviétique.

économique du pays au début des années 1990 a profondément modifié les desseins du parti laissant place à une « économie socialiste de marché ». La Belt and Road Initiative s’inscrit dans les douzième (2011 – 2015)⁵⁷, treizième (2016 – 2020)⁵⁸ et quatorzième⁵⁹ (2021 – 2025) plans quinquennaux. Leurs objectifs principaux sont de permettre à la Chine de mener une croissance globale et durable pour le pays. (Assemblée nationale populaire, 2011, 2016, 2021)

Douzième plan quinquennal, 2011 – 2015 : les prémices de la planification de la BRI

Le 12^e plan comporte 16 chapitres et 62 objectifs généraux (sections). Le projet des routes de la soie fut lancé en 2013, mais ce plan n’en comporte aucune mention nominative. On retrouve néanmoins un grand nombre d’arguments et d’expressions typiques de la rhétorique du gouvernement sur la BRI comme « gagnant – gagnant »⁶⁰, « la confiance mutuelle », ou encore la question de l’ « optimisation de la structure du commerce extérieur » (Objectif 51). Le tableau 1 d’occurrences des mots clés se situe en annexe 2. Comme présenté dans le deuxième chapitre de cette thèse (Vers une grille d’analyse), ces tableaux permettent d’établir une lecture plus exhaustive des documents de planification.

Malgré l’absence de mention du projet des routes de la soie, la BRI doit permettre de maintenir le développement économique de la Chine et s’intègre parfaitement dans la logique du 12^e plan quinquennal. Le troisième chapitre du plan présente les objectifs principaux du pays sur cette période :

- L’économie se développe rapidement, le taux de croissance moyen annuel du PIB est de 7% et le taux de chômage urbain est contrôlé à moins de 5%. L’objectif est donc de maintenir cette croissance tout en développant les secteurs d’emploi.

⁵⁷ Le 12^e plan est disponible à cette adresse : http://www.gov.cn/2011lh/content_1825838.htm (consulté le 15/02/2022)

⁵⁸ Le 13^e plan est disponible à cette adresse : http://www.gov.cn/xinwen/2016-03/17/content_5054992.htm (consulté le 16/02/2022)

⁵⁹ Le 14^e plan est disponible à cette adresse : http://www.gov.cn/xinwen/2021-03/13/content_5592681.htm (consulté le 16/02/2022)

⁶⁰ Toutes les traductions des textes de planification ont été réalisées par l’auteure.

- Suivant cette logique, le plan souligne que des ajustements structurels ont été effectués dans les secteurs de l'industrie traditionnelle et dans les secteurs émergents des nouvelles technologies et de l'agriculture. Cela a entraîné une augmentation du taux de consommation de la population, majoritairement dans les zones urbaines qui sont les zones de production. Il est donc nécessaire de maintenir une politique de coordination du développement régional égale entre les zones urbaines et rurales.

Le quatrième chapitre définit les grandes orientations politiques du parti. Elles visent à accélérer la transformation du progrès économique par l'élaboration de réformes et d'innovations pour résoudre les problèmes de déséquilibres de développement. Ces réformes se présenteront sous les formes suivantes :

- Un renforcement et une amélioration du macro-contrôle par une coordination des différentes politiques sur la finance, la monnaie, l'industrie et les investissements pour mieux anticiper une potentielle inflation.
- La mise en place d'une logique d'expansion de la demande des consommateurs en priorisant l'emploi, la répartition des revenus et un meilleur système de sécurité sociale. Cela doit permettre de libérer le potentiel de consommation des citoyens vivant dans les zones urbaines comme rurales, mais aussi de placer le marché intérieur comme un des meilleurs du monde.
- Les mécanismes d'investissement doivent compléter les investissements publics pour maintenir la demande intérieure. La consommation des citoyens doit interagir avec l'expansion d'investissements privés.
- Les zones urbaines ne doivent plus être développées au détriment des zones rurales. L'industrialisation, l'agriculture et l'urbanisation doivent devenir trois secteurs complémentaires et non opposés. Cela doit être réalisé en renforçant les infrastructures rurales et les services publics dans les zones les plus déficitaires. L'innovation technologique⁶¹ doit devenir une priorité dans la modernisation de

⁶¹ Il est intéressant ici de souligner que les stratégies du pays s'inscrivent dans les perspectives de développement par l'industrie 4.0. Cette quatrième révolution industrielle est née dans les années 2000 et développée en Europe, notamment par l'Allemagne au début des années 2010. Elle vise à organiser les processus de production

l'industrie pour permettre à la Chine d'être compétitive sur les marchés internationaux, mais aussi sur son marché intérieur et ainsi limiter les inégalités. Enfin, ces évolutions doivent être réalisées en restreignant la consommation d'énergie et en réduisant les émissions de gaz à effet de serre. L'optimisation de la structure énergétique doit aller de pair avec un système de taxe et de redevance sur les ressources, tout en préservant l'environnement.

- Toutes ces évolutions doivent être réalisées en maintenant un développement régional coordonné grâce à l'élaboration de zones fonctionnelles. En urbanisme, la mixité fonctionnelle a pour objectif de permettre la pluralité des fonctions économiques, culturelles, sociales, de transports et d'habitat sur un même espace. Cela permet de maintenir une compétitivité économique et d'être attractif pour les investisseurs souhaitant tirer profit d'un espace polyvalent avec une main-d'œuvre qualifiée. Comme mentionné précédemment, les déséquilibres régionaux en Chine, notamment dans le Xinjiang et entre les zones urbaines et rurales en général, sont une priorité pour le gouvernement.

La section 18 « Mise en œuvre de la stratégie globale de développement régional » et plus particulièrement la première partie : « promouvoir un nouveau cycle de développement occidental » répondent de façon plus précise à la problématique des déséquilibres régionaux et à la nécessité du développement du Xinjiang. La stratégie de développement de l'Ouest n'est pas qu'une stratégie régionale, mais s'intègre dans la stratégie globale de réussite du pays et un soutien politique particulier doit lui être apporté. Des infrastructures doivent être construites et les réseaux de transports ferroviaires, aériens et routiers doivent être renforcés. Par ailleurs, la conservation de l'eau, l'avancement d'oléoducs et des gazoducs sont prioritaires. Malgré cette importance, il n'est nullement fait état d'une quelconque coopération avec les états voisins de la province bien que ces éléments soient partagés avec le Kazakhstan et le Kirghizistan. Des zones écologiques clés doivent être créées avant que le

grâce aux technologies de l'information et Internet, que l'on appelle en français « Internet des objets ». Elle fut développée en Chine à partir de 2015 au travers du plan « China manufacturing 2025 ». La Chine doit rapidement appliquer les principes de l'industrie 4.0 à ses petites et moyennes entreprises sur le même modèle que l'Allemagne pour maintenir sa productivité, sa compétitivité, améliorer ses rendements, réduire ses coûts de travail et faire face au manque de travailleurs qualifiés (Lee et al., 2022).

texte ne présente la nécessité de créer des projets d'exploitation de ressources. La question de l'eau dans cette région est néanmoins préoccupante, mais ce sont avant tout les pays voisins qui en subiront le prix en cas de surexploitation. Enfin, pour promouvoir le développement de la région du Grand Ouest, une coopération stratégique doit avoir lieu entre le triangle des hubs de Chongqing, Chengdu et Xi'an, qui sont pour rappel, le cœur historique des routes de la soie. Par ailleurs, la partie 3 appelle à « promouvoir vigoureusement l'essor de la région centrale » pour « faire jouer pleinement les avantages géographiques en reliant l'Est et l'Ouest ».

L'élément crucial pour la réussite des routes de la soie réside dans le bon fonctionnement du système de transport intérieur et extérieur au pays. La section 12 du chapitre 3 du plan s'intitule « création d'un système de transport complet » et rappelle en introduction qu'il s'agira d'« *établir essentiellement un réseau ferroviaire express national, un réseau routier, former initialement un système de transport complet avec des installations de réseau de soutien, des équipements techniques avancés et applicables, et des services de transport sûrs et efficaces.* ». Les priorités portent donc selon le plan sur :

- L'amélioration du réseau de transport interrégional : le réseau de fret lourd doit être renforcé et plus rapide. La planification du réseau routier national doit également être améliorée en accélérant la construction de tronçons manquants et globalement élargir les routes nationales et provinciales. Par ailleurs, une attention particulière sera accordée aux systèmes de transport pour le charbon, le pétrole, le minerai de fer et les conteneurs.
- La construction d'un réseau rapide interurbain : suite au développement des agglomérations urbaines, le transport ferroviaire et les voies rapides doivent devenir des « épines dorsales » pour promouvoir les agglomérations urbaines des régions clés. Il n'est cependant pas précisé dans cette section que le Xinjiang ou Ürümqi en font partie.
- L'amélioration du niveau de service des transports : renforcer la connexion organique des chemins de fer, des autoroutes, des ports, des aéroports et des transports publics urbains. Cette section est particulièrement intéressante pour le développement de la BRI puisqu'elle cherche spécifiquement à optimiser l'organisation de l'intermodalité

des transports pour le fret grâce à des billets intégrés multimodaux. Par ailleurs, il est une nouvelle fois rappelé que ces transports doivent être économes en énergie et respectueux de l'environnement.

C'est finalement la section 49 du chapitre 11, « Bénéfice mutuel et situation gagnant – gagnant, améliorer le niveau d'ouverture » qui décrit le mieux la volonté de lancement du projet des routes de la soie terrestres. Le gouvernement cherche à mettre en œuvre une « stratégie d'ouverture plus proactive, élargir continuellement de nouvelles zones et espaces ouverts et élargir et approfondir la coopération avec toutes les parties ». Il n'est néanmoins pas mentionné nominativement ici s'il s'agit bien des pays frontaliers à la Chine.

Dans la section 50, le plan établit définitivement la volonté du gouvernement de promouvoir l'ouverture des frontières côtières et intérieures pour former un modèle d'ouverture régionale. Cette ouverture sera réalisée en s'appuyant avant tout sur les villes intérieures et les agglomérations urbaines, risquant cependant de contredire la possibilité de rétablissement d'un équilibre territorial entre les zones rurales et urbaines. L'appui sur les zones urbaines comme celle de Chongqing, mégapole déjà saturée, pour en faire des plateformes de nouvelles zones de développement, pourrait tendre à créer d'importants déséquilibres territoriaux dans le centre de la Chine. Le défi pour les autorités régionales du Sichuan et du Xinjiang sera donc de coordonner leurs politiques de développement pour s'appuyer sur les agglomérations urbaines et de créer un réseau en toile pour accueillir les nombreux investissements prévus. Dans la troisième partie, le gouvernement affirme sa volonté de faire jouer les avantages géographiques des frontières en mettant en place des politiques d'ouverture spéciales et de faire « du Xinjiang une base importante qui s'ouvre à l'ouest ». Les villes frontalières ou transfrontalières permettront de renforcer la connectivité des infrastructures avec les pays voisins et de développer les espaces périphériques. La frontière ne peut aujourd'hui se défaire de la variable géographique. Cette logique répond à la théorie de William J. Reilly selon laquelle les pays ont tendance à commercer entre eux proportionnellement à la distance qui les sépare. Plus les pays sont proches, plus ils ont un marché important et tendent à échanger entre eux (Thillard, 2022).

La section 51 poursuit la logique de lancement international des routes de la soie en s'intéressant à l'« optimisation de la structure du commerce extérieur ». Le texte énonce la

volonté de « *stabiliser et d'élargir la demande extérieure, d'accélérer la transformation des méthodes de développement du commerce extérieur, de l'expansion de l'échelle à l'amélioration de la qualité et de l'efficacité, et des avantages de coûts à des avantages concurrentiels complets.* ».

- La première partie du chapitre, si elle ne cite toujours pas explicitement les pays d'Asie centrale, illustre la politique de la Chine dans ces pays depuis plus de vingt ans. Il y est en effet notamment question d'améliorer les politiques et les fonctions des zones spéciales de contrôle douanier et encourager les entreprises de transformation à se concentrer dans ces zones. La zone spéciale de Khorgos est le résultat de cette politique nationale avec le développement d'un réseau commercial international et de la diversification des marchés d'exportation.
- La deuxième partie s'intéresse à l'amélioration des importations pour pallier la pénurie des ressources intérieures. Grâce à l'optimisation de la structure, des importations des nouvelles technologies de pointe doivent être importées pour notamment optimiser la structure des balances commerciales. L'énorme taille du marché chinois est considérée comme l'atout principal du pays pour devenir attractif sur le marché mondial. En effet, la Chine mise également sur l'exportation traditionnelle comme le tourisme, sa main-d'œuvre et les transports. Le plan ne mentionne cependant pas ici les produits manufacturés. En effet, le président Xi Jinping souhaite s'émanciper de l'image de la Chine comme « l'atelier du monde », et proposer une image plus moderne et plus proche de celle d'une superpuissance. Elle propose aussi de s'appuyer sur de nouveaux secteurs correspondant aux thématiques de la BRI comme la culture, la médecine traditionnelle chinoise et les services d'information pour diffuser au mieux son *soft power* et développer sa diaspora à l'étranger.

Les sections 52 et 53 concluent sur la proposition d'un « modèle chinois » qui vise à approfondir la coopération mutuellement avantageuse dans tous les secteurs et plus spécifiquement dans le traitement des ressources énergétiques mondiales. Ce modèle de planification globale s'appuie notamment sur les institutions financières mondiales,

l'amélioration des lois et réglementations relatives aux investissements étrangers⁶². Enfin, c'est avant tout un modèle de gouvernance économique mondiale grâce à la coopération régionale que le plan priorise. Il s'inscrit dans la ligne de la création d'institutions comme l'OCS ou la BAII pour mener une coopération multilatérale. La réforme du système économique international doit permettre d'atteindre « un système commercial multilatéral, équilibré et gagnant-gagnant ». La coopération doit également mener au renforcement des capacités de développement indépendant. Ces deux stratégies reprennent encore une fois ici les objectifs des routes de la soie sans pour autant réellement expliciter la notion de « gagnant-gagnant » et les moyens pour y parvenir.

En conclusion, l'analyse du douzième plan quinquennal chinois met en évidence que la Belt and Road Initiative s'inscrit dans une stratégie globale de développement économique de la Chine, visant à maintenir la croissance annuelle du PIB tout en développant les secteurs d'emploi et en réduisant les inégalités territoriales. Les objectifs du plan portent sur l'amélioration du réseau de transport interrégional, la construction d'un réseau rapide interurbain, l'amélioration du niveau de service des transports et l'optimisation de l'organisation de l'intermodalité des transports pour le fret grâce à des billets intégrés multimodaux. La mise en place de ces infrastructures permettra également à la Chine de renforcer sa connectivité avec les pays voisins, notamment en Asie centrale. Toutefois, cette initiative se heurte aux difficultés de maintenir un développement économe en énergie et respectueux de l'environnement. Le modèle de gouvernance économique mondiale proposé par la Chine à travers la BRI vise à approfondir la coopération mutuellement avantageuse dans tous les secteurs, renforcer les capacités de développement indépendant et créer un système commercial multilatéral, équilibré et gagnant-gagnant.

⁶² Il est mentionné à la fin du chapitre que la Chine doit avant tout protéger ses intérêts, puis que les entreprises doivent assumer leurs responsabilités sociales et profiter aux populations locales. Il n'est cependant pas précisé ici les outils et méthodes employés et si cette responsabilité répond aux normes internationales ou chinoises.

Treizième plan quinquennal, 2016 – 2020 : le projet de la BRI devient central

Les plans quinquennaux sont la vitrine de la politique du président Xi Jinping et une forte médiatisation sur fond de propagande entoure la publication de ces plans. Le 25 octobre 2015, l'agence Xinhua publie une vidéo sur Youtube pour présenter le treizième plan quinquennal en anglais, tout en reprenant les codes de la pop culture occidentale. On peut notamment y voir une représentation de David Bowie, un mini van Volkswagen, un astronaute ou encore un emoji, le tout entouré de couleurs acidulées. La vidéo débute avec un dialogue entre deux interlocuteurs : « Hey, have you guys heard what's going on in China ? President Xi Jinping's new style ? Yes ! And there's more. The 十三五⁶³ ! ». Il est intéressant ici de souligner que la vidéo présente dans un premier temps le nouveau style de Xi Jinping avant de le corrélérer à la publication du 13^e plan, associant ainsi l'image du président au plan, plutôt que celle du gouvernement ou du Parti. La vidéo se poursuit avec « It's a huge deal [the plan] ! Like how huge ? Huge ! Like, China huge ? Yeah, China huge. Wow, that's really big ! »⁶⁴, si l'on peut s'amuser du manque de subtilité des dialogues, le message envoyé par Xi Jinping est clair : la Chine est un grand pays par sa superficie mais surtout par sa place dans le monde.



What's China gonna do? Better check this music video

New China TV

Figure 30 Capture d'écran de la vidéo de présentation du 13^e plan quinquennal, (New China TV, 2015)

⁶³ 十三五, Shísānwǔ, 13^e plan quinquennal

⁶⁴ Vidéo disponible à ce lien : <https://www.youtube.com/watch?v=m91zBt94LI0>

Le 13^e plan quinquennal et la BRI s'inscrivent désormais dans la même ligne directrice. Le projet est d'ailleurs mentionné sept fois dans le document. Le tableau 2 d'occurrences se situe en annexe 3.

Le 13^e plan quinquennal s'organise en 18 chapitres et 80 sections et prolonge les objectifs du 12^e plan. Le premier chapitre rappelle en effet les priorités du gouvernement : maintenir une croissance stable, miser sur l'innovation, maintenir un développement coordonné, écologique et égal sur le territoire notamment grâce à l'optimisation des ressources régionales et une gouvernance efficace. Ce plan en appelle néanmoins beaucoup plus rapidement à la rhétorique de communication des routes de la soie en insistant dès le chapitre 1 section 3 « Objectifs principaux » pour : *« suivre la tendance de l'intégration profonde de l'économie chinoise dans l'économie mondiale, poursuivre une stratégie d'ouverture mutuellement avantageuse et « win-win », adhérer à la coordination des besoins internes et externes, équilibrer les importations et les exportations (...) simultanément attirer les capitaux et la technologie, et développer un niveau plus élevé d'ouverture. Participer activement à la gouvernance économique mondiale et à la fourniture de produits publics, renforcer la voix institutionnelle de la Chine et bâtir une large communauté d'intérêts ».*

Le septième chapitre précise les objectifs du gouvernement en matière de réseau et d'infrastructures et s'intègre dans l'objectif de création d'un réseau terrestre des nouvelles routes de la soie. Il s'agit d' *« élargir l'espace pour la construction d'infrastructures, accélérer l'amélioration d'un réseau d'infrastructure moderne qui est sûr, efficace, intelligent, vert et interconnecté, et mieux jouer un rôle de soutien et de premier plan dans le développement économique et social. »*

Le plan présente dans la section 29 l'amélioration du système de transport moderne et complet. Le gouvernement a pour objectif de construire un réseau de canaux de transport pour les connexions internes et externes. S'il ne mentionne toujours pas les pays frontaliers de la Chine, l'accès au Xinjiang et au Tibet doit bien être renforcé, soutenu par des couloirs de transport de la route de la soie dans le nord-ouest. Un réseau rapide ferroviaire de haute qualité doit être créé tout en développant le réseau national d'autoroute. Nous pourrions supposer ici que ces constructions routières pourraient en effet être privilégiées dans les relations avec le Kirghizistan et permettre de passer plus facilement les cols montagneux. Il

n'est cependant question que de développer des réseaux ferroviaires à large couverture dans le centre et l'ouest du pays. Enfin, la promotion des réseaux énergétique a été revue pour privilégier une approche d'interconnexion régionale, permettant ainsi de mieux desservir le pays.

La problématique de la répartition de la population est également toujours une préoccupation pour le gouvernement qui présente dans le chapitre 8 la nécessité d'optimiser la configuration et la forme de l'urbanisation, notamment dans le centre et l'ouest du pays et plus spécifiquement à Chongqing et Chengdu. Les grandes et moyennes villes sont au cœur du projet pour permettre de transformer et moderniser l'industrie. Il s'agit de créer des cordons de chaînes de service et de former des nœuds de croissance pour stimuler le développement régional. La proximité des mégapoles du centre et les investissements réalisés pourraient donc avoir deux effets sur le Xinjiang : créer de nouveaux centres de production ou renforcer le rôle de région de transit vers l'Asie centrale de ce territoire.

Le chapitre 9 souligne également la volonté du gouvernement de promouvoir un développement régional coordonné comme dans la section 18 du chapitre 5 et le chapitre 12 du 12^e plan. Ce chapitre mentionne que *« sur la base de la stratégie globale de développement régional, guidée par la construction de la « Ceinture et la Route », le développement sera coordonné de Beijing – Tianjin – Hebei et le développement de la ceinture économique du fleuve Yangtsé, une ceinture d'axes économiques verticaux et horizontaux dominée par les ceintures économiques côtières le long du fleuve Yangtsé sera formée pour créer une circulation ordonnée et libre des éléments »*. L'introduction du chapitre 9 insiste sur une organisation globale et coordonnée des axes régionaux, suivie de la section 37 *« mise en œuvre approfondie de la stratégie globale de développement régional »*. Ce développement se coordonne en trois mouvements : la région orientale garde son leadership, la région centrale trouve son essor, la région nord – est est revitalisée. Pour assurer le bon déroulement de ces articulations, la région occidentale doit être priorisée pour devenir un socle du développement national. Le projet des routes de la soie doit donc prendre le relai du programme de développement du Grand Ouest, considéré comme un échec. Ce plan propose donc de nouvelles orientations d'aménagement territorial : la construction de canaux de communication interne et externe, de pôles régionaux, l'amélioration des infrastructures et

des conditions d'accès aux zones reculées et éloignées. La région doit aussi renforcer son secteur industriel, notamment dans la transformation de produits agricoles⁶⁵, en développant des grappes industrielles. Le traitement sur site et la transformation des ressources doit être en réalisée selon le document en préservant les ressources en eau. Cette préservation est explicitée dans la cinquième partie où les régions doivent coopérer sur l'ensemble du bassin hydrographique, mettre en place un mécanisme d'assistance mutuelle « gagnant-gagnant » et la construction conjointe d'un parc. Les mécanismes d'équilibre des intérêts régionaux, la protection écologique et la compensation de l'exploitation des ressources sont une priorité pourtant il n'existe à ce jour aucune action concrète réalisée conjointement entre le Kazakhstan, le Kirghizistan et la Chine sur la préservation des ressources. Dans la deuxième partie, l'accélération des réformes doit être appuyée, comme dans le 12^e plan, par la construction d'un réseau ferroviaire rapide et de canaux de transmission d'énergie. Enfin, le développement occidental doit être soutenu par la formation d'une zone d'appui stratégique dans le centre et un système de transport tridimensionnel et un système logistique moderne permettant de relier les quatre points cardinaux du territoire national.

Les rapports conflictuels entre le gouvernement et les ethnies du Xinjiang ne sont pas mentionnés dans le 12^e plan et sont désormais mentionnées dans le 13^e. Dans le chapitre 8, section 36, paragraphe 2 il est mentionné qu'il est nécessaire d'*« effectuer un traitement spécial des mauvaises habitudes dans les zones rurales et corriger les problèmes en suspens tels que les activités religieuses illégales »*. La suite du paragraphe mentionne cependant la nécessité de protéger les « *villages traditionnels* » et des « *villages et villes ethniques caractéristiques* » pour construire « *une pastorale idyllique, de belles montagnes et de belles rivières, de beaux villages harmonieux et heureux* ». Dans le chapitre 9, section 40, partie 2

⁶⁵ Dans son podcast « L'envers de l'assiette », la chef Alexia Duchêne présente les enjeux agroalimentaires autour de la tomate. La Chine est numéro 2 du concentré de tomate dans le monde, dont la production est basée dans le Xinjiang. Au début des années 2000, le PCC propose de faire de cette région le cœur de la politique agricole du pays suite aux recommandations du général Yu Li, travaillant pour le Bingtuan. En développant la région, le gouvernement espère contrôler la population, une sorte de colonisation intérieure « pacifique ». Shellkiss entreprise fournit le monde. La tomate est achetée en Chine, créée en triple concentrée de tomates, avant d'être transformée en Europe, majoritairement en Italie possédant les meilleures machines au monde.

« *promouvoir le développement sain des régions ethniques*⁶⁶ » il est question de donner une position stratégique prééminente et de renforcer le travail d'assistance à ces espaces régionaux. Le Xinjiang devait donc bénéficier d'un développement accéléré des quatre préfectures du sud.

Le contrôle du Xinjiang est réalisé par le gouvernement chinois grâce à plusieurs leviers : le développement industriel et donc la création d'emploi, l'ouverture de la région aux flux, qu'ils soient humains, matériels ou financiers et la construction de villes frontalières permettant d'ouvrir des « zones pilotes » (partie 3, section 40, chapitre 9). Le Xinjiang doit devenir « *une fenêtre importante pour l'ouverture vers l'Ouest* ». Sans mention du nom d'une région spécifique, la partie 4 souligne que les zones difficiles doivent être développées grâce au renforcement du soutien politique, les industries alternatives et l'innovation sur la gestion des ressources. En effet, en août 2016, Chen Quanguo, ancien militaire, était nommé secrétaire du parti au Xinjiang après avoir occupé la tête du PCC pour la région autonome du Tibet depuis août 2011⁶⁷. Maya Wang de l'organisation Humans Rights Watch avait souligné à ce sujet en 2018 que : « *le gouvernement chinois mène depuis longtemps des politiques répressives contre les peuples turcs musulmans de la région autonome ouïghoure du Xinjiang, dans le nord-ouest de la Chine. Ces efforts ont été considérablement intensifiés depuis fin 2016, lorsque le secrétaire du Parti communiste Chen Quanguo a déménagé de la région autonome du Tibet pour prendre la direction du Xinjiang.* » (Wang, 2018).

Contrairement au 12^e plan, la création de la Belt and Road Initiative oriente le développement national intérieur et la planification de la poursuite de l'ouverture de la Chine au monde. Le chapitre 11 « *construire un nouveau modèle d'ouverture* » énonce clairement la volonté du gouvernement d'entrelacer politique nationale et nouvelles routes de la soie : « *sous la direction de la construction « Belt and Road », enrichir la connotation d'ouverture, améliorer le niveau d'ouverture, coordonner pour promouvoir la confiance mutuelle stratégique, les*

⁶⁶ Il est intéressant ici de souligner que le Xinjiang pourrait donc être considéré comme une région ethnique, indépendante de la culture Han en 2016.

⁶⁷ Erkin Tuniyaz a remplacé Chen Quanguo et est l'actuel secrétaire adjoint du Comité du Xinjiang du Parti communiste chinois et président de la région autonome ouïghoure du Xinjiang depuis septembre 2021.

investissements, la coopération économique et commerciale et les échanges interpersonnels et culturels, s'efforcer de former un modèle de coopération profondément intégré et mutuellement avantageux, et créer une nouvelle phase d'ouverture ». Ces directives proposent :

- D'améliorer la disposition des zones ouvertes
- De poursuivre la coopération internationale en matière de capacité de production et de fabrication d'équipements
- Accélérer l'optimisation et la mise à niveau du commerce extérieur
- Améliorer le niveau des investissements étrangers

En améliorant son système d'ouverture au monde, la Chine souhaite « *créer un environnement de marché équitable et compétitif, un environnement gouvernemental efficace et propre, un environnement juridique et politique juste et transparent, et un environnement humaniste ouvert et inclusif.* » Ce système entend la construction de zones de libre-échange pilotes, le commerce électronique transfrontalier ou encore le dédouanement intégré. Cela pourrait notamment contribuer au développement de la zone de Khorgos et à la coopération intergouvernementale entre la Chine et le Kazakhstan. L'ouverture vers le monde extérieur s'appuie également sur la logique de la BRI avec la signature d'accords d'investissements bilatéraux, des accords d'assistance judiciaire et des conventions fiscales (chapitre 11, section 50). Le chapitre 51 « promouvoir la construction « One Belt One Road » souligne la nécessité de « *mettre l'accent sur la communication politique, la connectivité des installations, le commerce sans entraves, la connectivité financière et les liens interpersonnels, et améliorer les mécanismes de coopération bilatérale et multilatérale. Promouvoir l'amarrage des plans de développement et des systèmes de normes techniques avec les pays situés le long de l'itinéraire, les accords de facilitation du transport entre les pays le long de l'itinéraire et mener une coopération dans le domaine du dédouanement à grande échelle* ». On perçoit ici très facilement l'imbrication de la politique de développement nationale et régionale dans le Xinjiang *via* le projet BRI.

Les corridors privilégiés sont énoncés dans la seconde partie de la section 51 : Chine – Mongolie – Russie ; Chine – Asie centrale – Asie occidentale ; Chine Indochine ; Nouveau pont continental eurasien ; Chine – Pakistan ; Bangladesh ; Chine – Inde – Myanmar. La

construction du parc logistique entre la Chine et le Kazakhstan est mentionnée et doit permettre de développer le Xinjiang comme une zone centrale de la ceinture économique terrestre des routes de la soie. Par ailleurs, la partie 2 de la section 2 mentionne la nécessité de continuer à faire progresser les investissements entre la Chine et l'Union européenne. Enfin, la troisième partie rappelle l'importance de la coopération dans les mécanismes de gouvernance mondiale et les plateformes de gouvernances régionales (comme l'Organisation de coopération de Shanghai).

En conclusion, le 13^e plan quinquennal positionne les éléments indispensables à la Chine pour devenir une puissance hégémonique. Le gouvernement chinois met en place une stratégie de développement régional coordonnée avec une politique d'ouverture nationale reposant principalement sur le projet des routes de la soie. Les accords bilatéraux occupent une place prépondérante dans les projets d'investissements et permettent à la Chine de poursuivre sa politique d' « amitié » plutôt que de signer des accords l'engageant à prendre toute responsabilité pouvant être contraignante, notamment sur la question de respect des droits de l'Homme. Enfin, la pandémie de la Covid – 19 a profondément impacté l'économie chinoise et les objectifs de développement de la BRI. L'élaboration du 14^e plan quinquennal doit donc relever des enjeux différents des deux plans précédents et permettre à la Chine de maintenir sa croissance économique dans un contexte de mondialisation fortement perturbé. Il apparaît donc que la mise en place d'une politique de planification économique ne constitue pas une solution infaillible pour répondre aux défis du développement économique et social. Malgré cela, la Chine continue d'avancer à grands pas dans la réalisation de ses objectifs de développement économique et de projection de puissance, faisant de la mise en œuvre du 13^e plan quinquennal un enjeu majeur pour l'avenir du pays et de la région. Ce plan annonce en effet les futurs objectifs encore plus ambitieux pour la période du 14^e plan.

Quatorzième plan quinquennal, 2021 – 2025 et aperçu des objectifs pour 2035 : la Chine s'affirme

Le quatorzième plan comporte également un aperçu des objectifs à long terme pour 2035 et s'articule autour de 15 propositions découpées au total en 59 sections. Ils permettent de prolonger la stratégie proposée dans le 13^e plan et de proposer de nouvelles perspectives dans le contexte postpandémie. L'épidémie, arrivée à la fin de l'année 2019, a entraîné des mesures

de confinement dans la province du Hubei en janvier 2020 (avec Wuhan comme épïcentre). Le 14^e plan fut adopté lors de la cinquième session plénière du 19^e Comité central du PCC le 29 octobre 2020. La prise en compte de la pandémie dans les objectifs de développement du gouvernement reste donc relativement floue. Le nombre d'occurrences dans le dernier tableau (annexe 4), montre la continuité du précédent plan. La question des transports est par ailleurs prédominante avec 13 occurrences identifiées.

Dans un premier temps il est important de préciser que ce plan est radicalement différent de ceux proposés par le passé. Le président Xi Jinping et sa doctrine y occupent une place beaucoup plus importante que dans les plans précédents. Les routes de la soie sont avant tout le projet phare de sa politique et de sa doctrine. Il est tout d'abord rappelé au début de la première proposition que « *le Comité central du Parti, avec le camarade Xi Jinping au cœur n'a pas oublié ses aspirations initiales et s'est souvenu de sa mission, unissant et conduisant l'ensemble du parti et le peuple de tous les groupes ethniques à avancer* ». L'utilisation du terme camarade n'est pas anodine, elle réfère à la doctrine communiste, comme un retour aux sources. Par ailleurs, un appel à l'union des groupes ethniques est présent dans le texte, comme un rappel voilé de la répression des ethnies qui n'iraient pas dans le sens du parti. L'individualité doit être mise de côté au profit des grandes avancées du pays, rappelant aussi dans un sens les discours de Mao Zedong lors de la grande famine (Zheng, 1999). Dans la deuxième proposition, il est effectivement fait référence aux fondamentaux de la pensée politique chinoise contemporaine : « *Tenez haut la grande bannière du socialisme aux caractéristiques chinoises, appliquez à fond l'esprit du 19^e Comité national (...) et adhérez à l'importance du marxisme-léninisme, de la pensée de Mao Zedong, de la théorie de Deng Xiaoping et des « trois représentations⁶⁸ ».* Guidé par l'idéologie, le concept de développement scientifique et la pensée de Xi Jinping sur le socialisme aux caractéristiques chinoises⁶⁹ pour

⁶⁸ Les « Trois Représentations » sont une politique initiée par Jiang Zemin pour le parti dans les années 2000. Cette théorie est inscrite dans la constitution nationale depuis 2003. Elle stipule que le PC se doit de représenter : les forces productives d'avant-garde ; la culture chinoise moderne ; et les intérêts fondamentaux de la majorité du peuple. Elle permet notamment aux entrepreneurs privés d'adhérer au parti, de légitimer l'introduction du capitalisme dans la politique chinoise et de montrer que le PCC gouverne avec son temps (Tran, 2006).

⁶⁹ Le « socialisme aux caractéristiques chinoises » est un concept lancé par Deng Xiaoping en 1982. Il est le moteur idéologique de l'ouverture économique du pays et de la libre entreprise, cependant toujours strictement contrôlés par le gouvernement (Danjou, 2017).

une nouvelle ère. ». Selon le plan, la direction générale du parti doit être renforcée, le peuple doit se tourner vers la prospérité commune tout en ayant une position dominante et adhérer à la position directrice du marxisme. Cette adhésion sera accompagnée par « l'étude et l'éducation à la nouvelle ère du socialisme de Xi Jinping aux caractéristiques chinoises et promouvoir la recherche et la construction de la théorie marxiste ». L'accent est porté sur l'histoire du Parti, du développement socialiste et du collectivisme, et le patriotisme. Le peuple est encouragé à diffuser ce modèle et à participer à la construction d'une culture de réseau « positive et saine » dans un « style familial » (Proposition 9, section 32). Ce 14^e plan marque un virage politique important dans la politique de Xi Jinping. Marqué par la révolution culturelle, il a toujours manifesté un profond patriotisme, une volonté d'éradication de la corruption et une défiance envers les puissances occidentales et surtout les États-Unis. La combinaison de ces éléments est par ailleurs une des raisons de sa grande popularité en Chine (Danjou, 2017).

L'unification et l'éducation patriotique de la population sont également une priorité pour faire face aux tensions ethniques dans le Xinjiang. La section 56 propose ainsi de « *persister et améliorer le système d'autonomie régionale, mettre pleinement en œuvre la politique ethnique du parti et créer un sentiment de communauté pour la nation chinoise (...)* ». La religion doit être activement guidée pour s'intégrer à la société socialiste. Cette affirmation est suivie par la phrase suivante « améliorer l'autoéducation et l'autosurveillance par les masses ». Cela doit être réalisé grâce aux organisations populaires, à la ligue de la jeunesse communiste et à la fédération des femmes. Les relations du peuple doivent devenir harmonieuses et dépasser les différences ethniques, de classe, avec les Chinois d'outre-mer.

Outre la diaspora, la Chine tient à préserver ses relations avec Hong Kong⁷⁰ et Macao. Une plateforme fonctionnelle de la BRI doit permettre de réaliser un développement économique

⁷⁰ Le 15 mars 2019 a commencé une série d'importantes manifestations à Hong Kong pour protester contre l'amendement de la loi d'extradition. En février 2019 le gouvernement hongkongais a proposé d'amender l'ordonnance de délinquants en fuite relative à l'entraide judiciaire avec les autres pays qui n'ont pas d'arrangement avec Hong Kong, y compris Taïwan, la Chine continentale et Macao. La population craint la très probable intervention de la Chine continentale dans son système juridique, menaçant la sécurité des hongkongais, des personnes qui y transitent. De manière générale, cet amendement menace le particularisme légal de cette région administrative spéciale. À titre d'exemple, les réseaux sociaux occidentaux sont accessibles

durable et diversifié grâce notamment à la construction d'un centre international d'innovation et de technologie. La réunification des peuples doit également être réalisée avec Taïwan. Le projet des routes de la soie doit permettre de créer un pont avec les entrepreneurs taiwanais et créer une nouvelle voie d'intégration et de développement (section 58).

La Belt and Road Initiative est désormais parfaitement intégrée au système d'ouverture international de la Chine. En effet, le projet est mentionné dès la première proposition : « l'ouverture sur le monde extérieur a continué de s'étendre et la construction conjointe de la « Ceinture et la Route » a donné des résultats fructueux ». Le chapitre 11 explicite les performances et objectifs pour la BRI. La coopération internationale doit toujours permettre d'obtenir « des avantages mutuels et des résultats gagnant-gagnant ». La BRI doit ainsi s'articuler autour de trois objectifs principaux pour son ouverture vers l'extérieur :

- Le nouveau système doit permettre d'atteindre un niveau plus élevé d'économie ouverte grâce à la libéralisation et la facilitation du commerce et des investissements. L'internationalisation du renminbi doit par exemple permettre une coopération mutuellement bénéfique basée sur le libre usage de la monnaie (section 39).
- La BRI doit poursuivre son objectif initial de construction d'infrastructures, mais l'accent se porte désormais également sur le développement de l'interconnexion et l'élargissement de la coopération avec des marchés moins développés. Les chaînes d'approvisionnement industrielles doivent être renforcées tout en améliorant la coopération entre les politiques, les règles et les normes internationales et nationales. Enfin, les domaines de priorité du gouvernement sont : la santé publique, l'économie numérique, le développement vert, l'enseignement scientifique et technologique, les échanges culturels (section 40).
- La Chine souhaite s'impliquer dans la réforme du système de gouvernance économique et l'Organisation mondiale du commerce ou encore promouvoir le G20.

à Hong Kong, permettant une communication ouverte sur l'international, ce qui est impossible sans VPN pour la population de la Chine continentale. Une forte répression a été menée par la police, orchestrée par Pékin, entraînant plus de 10 000 arrestations, des milliers de blessés, mais aussi plusieurs morts et suicides. La Chine a également reproché une ingérence dans ses affaires par les puissances occidentales. De très nombreuses manifestations de soutien à Hong Kong ont eu lieu dans le monde.

Elle encourage tout particulièrement à s'inscrire dans des mécanismes régionaux multilatéraux et bilatéraux d'investissement et à coopérer dans des domaines émergents (section 41).

Le positionnement de la Chine dans la gouvernance mondiale est également une préoccupation beaucoup plus présente que dans les 12^e et 13^e plan. La pandémie a entraîné une certaine forme de décrédibilisation de la capacité de la Chine à gérer des situations urgentes. La politique zéro Covid et le manque de coopération scientifique pour trouver l'origine du virus ont fait l'objet de vives critiques de la part des gouvernements occidentaux. Le plan 2021 – 2025 insiste pour positionner la Chine au cœur des discussions et débats internationaux, de façon encore plus prononcée s'ils sont envisagés pour 2035. Il est énoncé dans la 2^e section que « *l'impact de la nouvelle épidémie de pneumonie coronarienne a été considérable et de grande portée. La mondialisation économique s'est heurtée à un contre-courant et le monde est entré dans une période de changements turbulents. L'unilatéralisme, le protectionnisme et l'hégémonisme constituent des menaces pour la paix et le développement mondiaux.* ». En réponse à la pandémie, le gouvernement invite à construire une « Chine saine », à améliorer les politiques nationales de santé, à partager les ressources médicales et à les répartir de façon égale entre les régions et à investir dans l'industrie de la santé. Sur le plan international, Xi Jinping incite ainsi à faire tomber les barrières institutionnelles, promouvoir des projets à grande échelle permettant d'inscrire la production dans un système de chaînes productives transnationales.

Le plan rappelle également les différents enjeux auxquels la Chine continentale doit faire face. Il est rappelé dans la première section que « les résultats de la réduction de la pauvreté ont attiré l'attention du monde entier. Des dizaines de milliers de ruraux pauvres ont été sortis de la pauvreté ». Il est néanmoins précisé dans la deuxième section que la capacité d'innovation ne répond pas encore aux exigences de développement envisagées, que la base agricole n'est pas stable et que le développement régional urbain-rural compte encore d'importantes inégalités.

Les innovations technologiques occupent une place plus importante pour les performances de développement : intelligence artificielle, information quantique, circuits intégrés (section 7), Internet, Big Data (section 12). Le soutien des universités et de la recherche de haut niveau

devient alors indispensable. Le gouvernement souhaite également mettre en œuvre une politique de talent plus ouverte pour construire un plateau de recherche scientifique et d'innovation internationale (section 9) et de façon plus générale une coopération ouverte dans le domaine de la science et de la technologie (section 10).

Le système d'infrastructure est considéré comme « complet, efficace, pratique intelligent, vert, sûr et fiable. Il doit cependant désormais être adapté à l'accélération des constructions des communications mobiles de 5^e génération et nouvelles innovations. Par ailleurs, la connectivité des réseaux de transports et de logistiques avec le réseau des agglomérations urbaines et des zones métropolitaines doit être renforcée pour promouvoir une révolution énergétique verte. Ces connexions doivent également bénéficier à la coordination des relations entre les secteurs de l'agriculture, de la fabrication, de l'industrie et des ressources énergétiques. Malgré une volonté de développement « vert et sobre en carbone » (section 35), la révolution énergétique est entraînée par une exploration des gisements de pétrole et de gaz nationaux. La construction de grands oléoducs et gazoducs nationaux doit être optimisée par les *smart devices*, pour permettre de fournir les zones les plus reculées du pays (section 14).

En dehors des tensions ethniques mentionnées précédemment, plusieurs mentions sont faites du développement de la région occidentale pour permettre le développement coordonné des zones urbaines et rurales. Tout d'abord, le projet du chemin de fer Sichuan – Tibet, mais aussi d'un nouveau chenal ouest terre – mer (section 19). Commencé en novembre 2020, le chemin de fer Sichuan – Tibet doit permettre de relier Chengdu à Lhassa en traversant Ya'an, la préfecture autonome tibétaine de Garzê, Qamdo et Nyingchi. D'une longueur totale de 1933km, le projet devrait être achevé en 2032. Ce projet est extrêmement complexe et peut être qualifié d'itinéraire d'alpinisme ferroviaire à grande vitesse, du bassin du Sichuan au plateau Qinghai-Tibet, le toit du monde. Il doit notamment traverser les montagnes Hengduan dont le sommet principal, la montagne Daxue, culmine à 7 556 mètres. Le pergélisol, les glissements de terrain et les tremblements de terre récurrents rendent cette entreprise périlleuse (Y. Huang et al., 2014). Ce projet consolide la frontière entre la Chine et l'Inde qui se disputent encore plus de 120 000km² le long de la frontière (Zhaoyang, 2018).

Ce projet et le plan soulignent le lien de nécessité de développement de la région centre pour développer la façade ouest du pays. Un cercle économique doit être construit entre Chengdu et Chongqing et faire jouer un rôle de premier plan à ces agglomérations pour développer le territoire (section 31). Il s'agit également de « *soutenir le développement accéléré des anciennes zones révolutionnaires et des zones ethniques, renforcer la construction des zones frontalières, promouvoir la prospérité et la stabilité de la frontière* » (section 30). Si les voisins centrasiatiques ne sont toujours pas explicitement nommés dans le plan, la question de la gestion des ressources et surtout de l'eau est évoquée. Il est ainsi question d'apporter « une compensation écologique diversifiée et de promouvoir la gestion totale des ressources en la recyclant et en la conservant » (section 38).

Le plan insiste dans tout le document sur la promotion d'un mode de développement vert, entraîné par toutes les technologies. Il existe cependant une forte contradiction dans ce discours. La section 18 énonce la volonté de « *renforcer le rôle fondamental de la consommation dans le développement économique, suivre la tendance de la modernisation de la consommation, augmenter la consommation traditionnelle, cultiver de nouveaux types de consommation et augmenter de manière appropriée la consommation.* ». Si le texte précise ensuite que les marques doivent avoir une production de qualité et verte, le plan ne prône absolument pas la sobriété ou un retour à l'essentialisme. Or, avec un marché de plus de 1,4 milliard d'habitants et sa politique d'ouverture aux marchés étrangers, la Chine se dresse comme un acteur incontournable du marché économique, mais aussi des responsables du réchauffement climatique.

En conclusion, l'analyse du 14e plan quinquennal montre un virage politique important, plaçant la Belt and Road Initiative au cœur de sa politique de développement et renforçant la position de la Chine dans la gouvernance mondiale. La promotion d'un mode de développement vert est également une priorité affichée, mais cette politique est confrontée à une contradiction entre la nécessité de stimuler la consommation pour maintenir la croissance économique et l'impératif écologique. Par ailleurs, le plan met en avant une éducation patriotique et un renforcement de la direction générale du parti, soulignant ainsi la primauté de l'idéologie communiste et de la pensée de Xi Jinping. Cette politique doit cependant également se confronter aux tensions ethniques dans le Xinjiang ; et la répression

de la population ouïghoure suscite de vives critiques de la part de la communauté internationale. De même, la politique d'ouverture sur les marchés étrangers de la Chine suscite des interrogations sur la concurrence déloyale et le respect de la propriété intellectuelle. Enfin, la position de la Chine dans la gouvernance mondiale est également mise en cause, notamment à cause de son manque de transparence dans la gestion de la pandémie de COVID-19. Ainsi, le 14e plan quinquennal de la Chine est un reflet de l'ambition et de la complexité de la politique chinoise, combinant des objectifs économiques, écologiques et géopolitiques. Il est donc nécessaire de s'intéresser à la coordination de cette politique nationale avec les politiques provinciales. La cohérence de ces politiques, notamment dans la province du Xinjiang qui est le nœud des routes de la soie terrestre, doit permettre la complémentarité des initiatives de développement. Nous aborderons donc dans la suite de cette analyse l'articulation des politiques régionales avec la stratégie des routes de la soie nationale.

2.2. La planification des routes de la soie à l'échelle provinciale

Afin d'obtenir une analyse plus fine du développement territorial à l'échelle du Xinjiang, nous avons choisi d'établir une synthèse des enjeux et projets à partir des documents suivants ci-dessous. Une analyse linéaire serait redondante et superfétatoire car les plans provinciaux reprennent en grande partie les objectifs nationaux. Nous nous intéresserons donc seulement aux sections présentant les projets d'infrastructures et à l'aménagement du territoire. Afin de fluidifier la lecture, nous nous référerons à chaque document par son numéro (document 1, document 2 ...).

Dans un premier temps, une analyse de l'évolution des préoccupations politiques et des enjeux du Xinjiang pour le gouvernement :

- Document 1 : l'avis du bureau général du gouvernement populaire de la région autonome ouïghoure du Xinjiang sur la transmission du « Plan de construction du

corridor culturel frontalier de la route de la soie » (Gouvernement populaire de la région autonome ouïghoure du Xinjiang, 1994)⁷¹

- Document 2 : l'avis de mise en œuvre des politiques et mesures de développement des régions de l'ouest par le Bureau général du Conseil d'État de la République Populaire de Chine (Bureau général du Conseil d'État de la République populaire de Chine, 2001)⁷² ;
- Document 3 : le rapport du Conseil d'État sur la mise en œuvre approfondie de la stratégie de développement de l'Ouest (Congrès national du peuple de Chine, 2013)⁷³ ;

Dans un second temps, une analyse générale du projet des routes de la soie dans cette province :

- Document 4 : le plan de construction du centre de la zone centrale de la ceinture économique de la route de la soie (2016-2030) (Réseau gouvernemental du Xinjiang, 2016)⁷⁴ ;
- Document 5 : l'avis directeur du Comité central du Parti communiste chinois et du Conseil d'État sur la promotion du développement des régions occidentales dans la nouvelle ère et la formation d'un nouveau modèle (Comité central du Parti & Conseil des Affaires d'État, 2020)⁷⁵ ;

Enfin, une analyse thématique des questions énergétiques et des hubs de transports, relatifs aux enjeux de développement, mais aussi des liens avec les états d'Asie centrale :

⁷¹ Disponible à ce lien : https://www.pkulaw.com/lar/633ec46017e670fca71d2432c5f35bf7bdfb.html?fbclid=IwAR1yChd30Q7Y8-BJXBU7U7UzasbMQFhvO49oh48DaFjHCdNqH_eLfKEIF0U (consulté le 17/12/2022)

⁷² Disponible à ce lien : https://www.ndrc.gov.cn/fggz/lywzjw/zcfg/200507/t20050714_1046915.html (consulté le 17/12/2022)

⁷³ Disponible à ce lien : http://www.npc.gov.cn/zgrdw/npc/xinwen/2013-10/22/content_1810645.htm (consulté le 17/12/2022)

⁷⁴ Disponible à ce lien : <https://www.yidaiyilu.gov.cn/p/24671.html> consulté le (17/12/2022)

⁷⁵ Disponible à ce lien : https://www.gov.cn/zhengce/2020-05/17/content_5512456.htm (consulté le 17/12/2022)

- Document 6 : le plan de construction du centre de hub de transport dans la zone centrale de la ceinture économique de la route de la soie (2016 – 2030) (Gouvernement populaire de la région autonome du Xinjiang, 2017)⁷⁶ ;
- Document 7 : le plan énergétique pour la zone centrale de la ceinture économique de la route de la soie par la Commission du développement et de la réforme du Xinjiang (Commission de développement et de réforme du Xinjiang, 2018)⁷⁷ ;

2.2.1. Une prise de conscience tardive des enjeux régionaux du grand Ouest

Le 10 mai 1994, le gouvernement populaire de la région autonome ouïghoure du Xinjiang publie le premier document de référence sur le développement d'un « corridor culturel frontalier de la route de la soie ». Bien avant l'arrivée au pouvoir de Xi Jinping et de l'annonce du projet de la BRI, ce document fait donc référence aux « routes de la soie » et au « pont terrestre eurasiatique ». La construction de ce corridor doit être réalisée en 10 ans pour former une route reliant le nord et le sud des monts Tianshan, avec des équipements et activités culturelles. Les objectifs sont nombreux comme mettre en avant les caractéristiques ethniques des territoires, améliorer la qualité idéologique et morale des populations. Ce corridor devra surtout permettre de diffuser mondialement le concept de « routes de la soie » sous le prisme du socialisme et de développer les échanges économiques et culturels entre l'Europe, l'Asie, l'Asie occidentale et orientale. Deux étapes de réalisation sont prévues :

- Une ligne nord, partant de la préfecture de Hami à l'est jusqu'à la préfecture d'Ili à l'ouest par l'actuelle route nationale G312.
- Une ligne sud, d'Ürümqi au nord rejoignant Kachgar au sud par l'actuelle route nationale G3012.

Malgré l'absence d'un caractère transfrontalier, il est ici intéressant de noter qu'une résurgence du concept de routes de la soie a également eu lieu en Chine dès les années 1990.

⁷⁶ Disponible à ce lien : <https://www.imsilkroad.com/news/p/53040.html> (consulté le 17/12/2022)

⁷⁷ Disponible à ce lien : https://www.sohu.com/a/224066823_418320 (consulté le 17/12/2022)

Le projet tente de se réapproprier un concept culturel et historique tout en valorisant le développement local par la construction de centres culturels dans les sites historiques des antiques routes de la soie.

Le 29 septembre 2001, le Bureau général du Conseil d'État de la RPC publie ses recommandations pour la mise en œuvre des politiques et mesures pour le développement de l'Ouest⁷⁸. Il s'agit de la première véritable proposition de développement de l'ouest de la Chine en lien avec la politique nationale. Dans les 20 propositions divisées en 70 sections, l'idée des routes de la soie n'est cependant plus mentionnée. Les questions des infrastructures et de la connectivité du territoire sont cependant une priorité. Le Grand Ouest comprend un large périmètre : « la ville de Chongqing, la province du Sichuan, la province du Guizhou, la province du Yunnan, la région autonome du Tibet, la province du Shaanxi, la province du Gansu, la région autonome du Ningxia, la province de Qinghai, la région autonome ouïghoure du Xinjiang (le corps de production et de construction du Xinjiang est répertorié séparément⁷⁹), la région autonome de Mongolie intérieure et la région autonome du Guangxi (les régions susmentionnées sont collectivement appelées la région occidentale) » (Document 2).

Suite aux réformes d'ouverture de la Chine dans les années 1970, une « frontière invisible » s'est créée entre les espaces littoraux. La partie est du pays s'est intégrée à la mondialisation grâce aux processus de « *maritimisation, littoralisation et de métropolisation (...)*. Les autorités chinoises n'ont pas seulement pris acte de cette tendance dans les années 1980, elles ont volontairement privilégié l'essor des provinces et municipalités côtières dans un premier temps. Le VII^e plan quinquennal chinois (1986 – 1990) impose, le premier, une lecture tripartite du territoire national, entre littoral, intérieur et Ouest. » (Sanjuan, 2016).

⁷⁸ Nous ne traiterons pas le premier document paru en 2000 car l'avis de 2001 est plus détaillé.

⁷⁹ Le Bingtuan

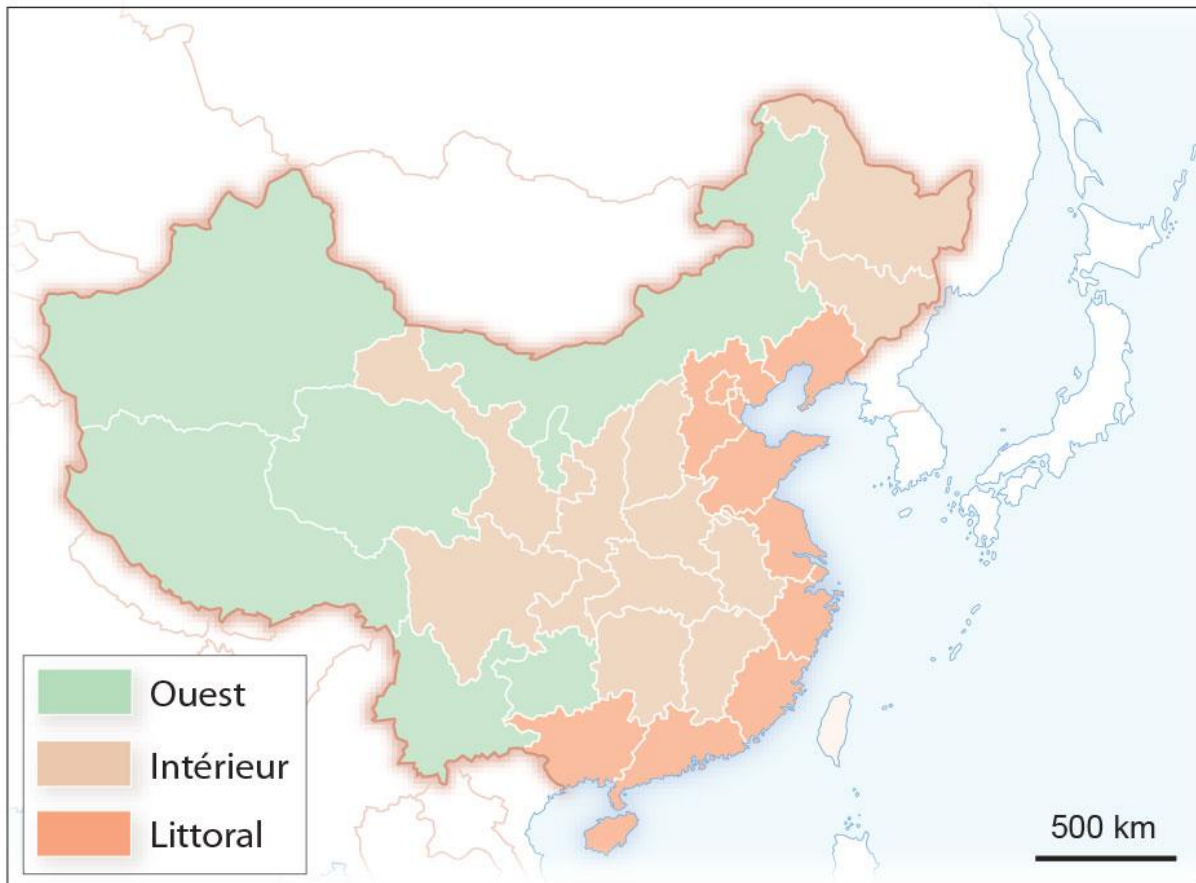


Figure 31 Le découpage du territoire chinois en littoral, intérieur et Ouest, (Sanjuan & Benoit-Guyod, 2015)

Ces politiques d'aménagements ont entraîné de profonds déséquilibres territoriaux auxquels la politique de développement du Grand Ouest tente de remédier. Bien plus qu'une problématique de réussite à l'ouverture à l'international, cette sélectivité dans l'aménagement du territoire a entraîné une répartition inégale de la répartition de la population, pour des questions topographiques, mais aussi par manque d'attractivité. En 2014, le PIB de l'Ouest représente 8%, contre 34% pour la zone intérieure et 58% pour la zone littorale. Les investissements des entreprises étrangères (en milliards de dollars) sont seulement de 2% pour la région Ouest et les exportations 3% (Sanjuan & Benoit-Guyod, 2015). On constate sur les documents ci – dessous que la politique de développement du grand Ouest n'a eu que peu d'effets sur l'intégration économique à la mondialisation :

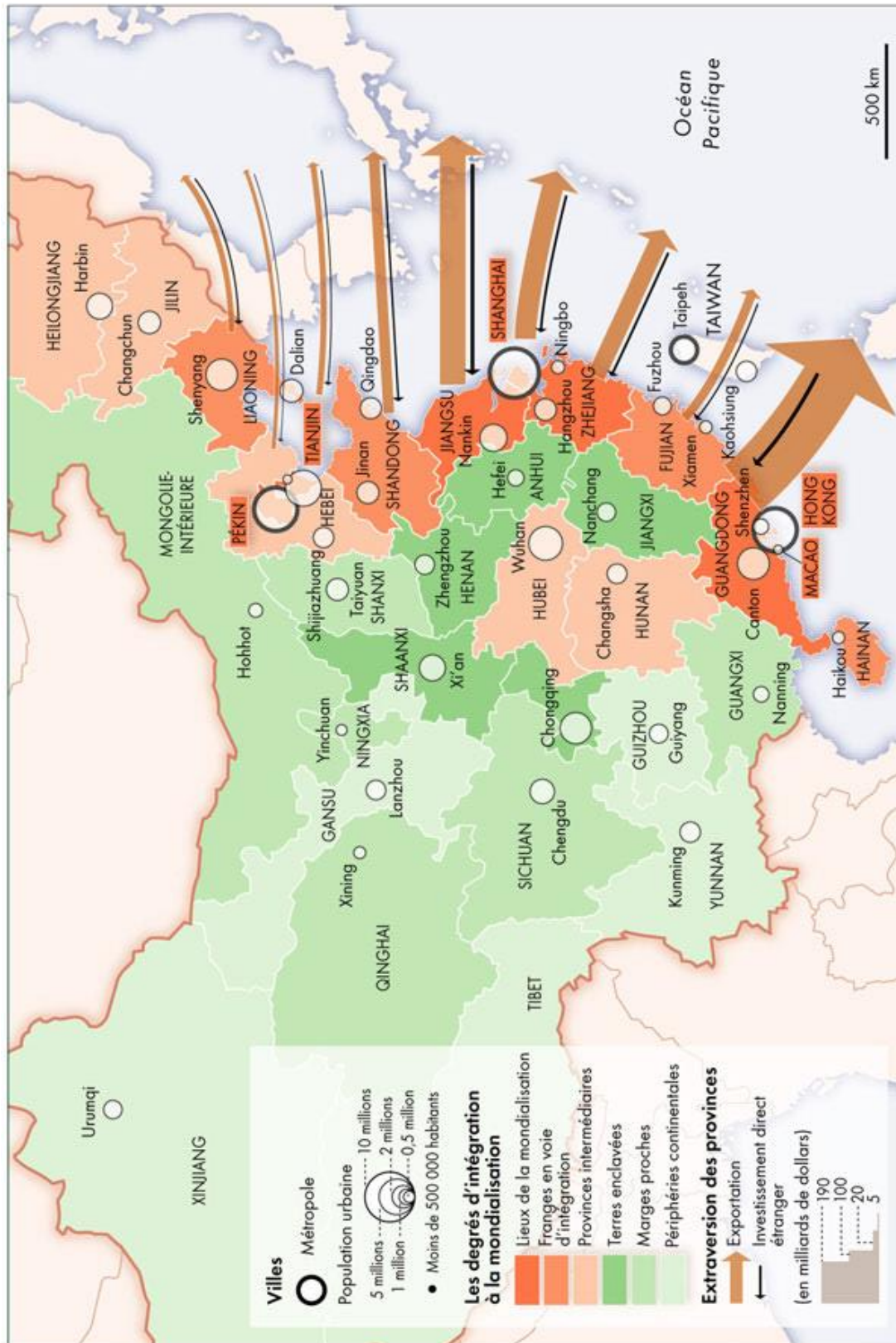


Figure 32 Les degrés d'intégration des territoires chinois à la mondialisation en 2005, (Sanjuan & Benoit-Guyod, 2015)

La politique de développement du Grand Ouest avait pourtant pour objectif un certain nombre de réalisations comme l'augmentation de la proportion de fonds fiscaux de construction et d'investissements. Ils devaient notamment financer de grands projets tels que, le chemin de fer Qinghai-Tibet, l'amélioration des principales autoroutes nationales, une meilleure gestion des ressources en eau ou encore l'ensemble de gazoducs ouest-est.

- La construction de la première pipeline a débuté en 2002, a été achevée en 2004 pour une mise en service en 2005, et relie Lunaan à Shanghai. D'une longueur de 4000km, sa capacité est de 17 milliards de mètres cubes. Elle est alimentée par les champs pétroliers et gaziers du bassin du Tarim et le gazoduc Kazakhstan-Chine.
- La construction de la deuxième pipeline a débuté en 2008 et a été achevée en 2012. Le gazoduc d'une longueur totale de 9 102 kilomètres relie Khorgos à Guangzhou. Jusqu'au Gansu, la ligne est parallèle et interconnectée avec le premier gazoduc. Sa capacité est de 30 milliards de mètres cubes et est principalement alimentée par le gazoduc Asie centrale-Chine, en provenance du Turkménistan.
- La construction de la troisième pipeline a débuté en 2012 et se découpe en trois tronçons (ouest, médian, est). La construction de la troisième partie a débuté en 2021. Les lignes partent de Khorgos et rejoignent Fuzhou dans le Fujian et Zhongwei dans le Ningxia. La ligne est alimentée par le gazoduc Asie centrale-Chine complétée par des approvisionnements du bassin de Tarim (Document 7).

La construction de ces gazoducs n'est néanmoins pas suffisante pour redynamiser économiquement le Xinjiang. Des efforts ont également été portés sur :

- La modernisation des techniques agricoles avec une incitation à développer des exploitations de produits de qualité ;
- La préservation des ressources (eau, forêts)
- L'attractivité financière pour l'installation d'entreprises en mettant en place des politiques fiscales préférentielles ;
- L'exploration de nouvelles ressources minérales avec un marché de droits miniers favorable ;

- L'amélioration des lignes ferroviaires et la mise en œuvre de tarifs de fret spéciaux pour les lignes nouvellement construites ;
- L'autorisation des investissements étrangers dans de nombreux secteurs (agriculture, foresterie, transports, énergie, infrastructures) (Document 2).

En 2010, le Comité central du Parti et le Conseil d'État ont tenu une première conférence sur cette politique et ont proposé que d'ici 2020, « la force économique globale, le niveau de vie des populations et la qualité et la protection de l'environnement écologique dans la région de l'ouest soient améliorés ». Le 22 octobre 2013, le Conseil d'État publie un rapport sur la mise en œuvre de la politique de développement du Grand Ouest et propose la création d'un Groupe pilote pour mieux coordonner les actions. En effet, malgré la mise en place de 55 politiques préférentielles, un important soutien politique de la part des ministères, 8 500 milliards de yuans investis entre 2000 et 2012, les inégalités continuent de se creuser entre le littoral et l'Ouest. Ces politiques ont néanmoins encouragé l'émergence de grands pôles comme Chongqing et Chengdu. De grands projets industriels ont été lancés avec l'installation des entreprises HP à Chongqing, Intel à Chengdu et Samsung à Xi'an. Ces trois pôles urbains sont d'ailleurs désormais qualifiés de « villes centrales moteur ». Enfin, la promotion des frontières est encouragée, avec la mise en œuvre de politiques économiques spéciales à Khorgos et Kachgar. Le texte cite même l'importance des corridors économiques du Pakistan, du Bangladesh – Chine – Myanmar et la coopération régionale Chine – Kazakhstan (Document 3).

En conclusion, depuis la publication en 1994 du premier document de référence sur le développement d'un "corridor culturel frontalier de la route de la soie" par le gouvernement provincial du Xinjiang, le projet des routes de la soie a été intégré aux politiques nationales de développement de la Chine. La mise en place d'une politique de développement du Grand Ouest devait combler les déséquilibres territoriaux causés par la croissance économique de la côte est. Des investissements massifs et des politiques préférentielles n'ont cependant pas permis de rattraper les régions littorales et intérieures en termes de développement économique et d'intégration à la mondialisation. Ces inégalités structurelles ont notamment été réduites par la mise en place de gazoducs et de voies ferroviaires améliorant ainsi la connectivité de cette région périphérique sans pour autant permettre de réduire

considérablement les inégalités de développement. Par ailleurs, la mise en œuvre de ces projets a suscité la préoccupation des voisins frontaliers à la Chine face au développement de sa volonté d'accroître son influence sur la région. La naissance officielle du projet des routes de la soie amplifie cette méfiance.

2.2.2. L'arrivée des routes de la soie : un levier de développement pour la région ?

En 2016, le "Plan de construction du centre de la zone centrale de la ceinture économique de la route de la soie (2016-2030)" propose que d'ici 2020, de nouveaux progrès soient réalisés dans la construction de hubs de transports internationaux et d'améliorer la connexion des transports du Xinjiang au reste du pays. La région doit également passer de zone terminale à "centre de hub de transport Asie-Europe". L'objectif est de créer un modèle spatial de réseau de transport complet de "quatre corridors, quatre axes, quatre niveaux et un double anneau fermé et interconnecté" pour former une plaque tournante de transports pour la BRI en direction des quatre points cardinaux. La formation de ces quatre corridors doit permettre de soutenir le trafic entre les axes de trafic internationaux Russie-Chine-Pakistan, Chine-Mongolie et Mongolie-Chine-Pakistan, Chine-Singapour (Chongqing). Le plan indique que dans la construction du centre de transport dans la zone centrale de la ceinture économique de la route de la soie, l'accent sera mis sur le renforcement de la construction de canaux de transport pour entrer et sortir du Xinjiang, en construisant des canaux de transport internationaux différenciés. (Documents 4 et 5).

En 2020, le Comité central du Parti communiste chinois et le Conseil d'État publient leur avis directeur sur la promotion du développement des régions occidentales. Les projets d'infrastructures doivent être accélérés comme le chemin de fer Sichuan-Tibet, le chemin de fer à grande vitesse le long du fleuve Yangtze, le chemin de fer à grande vitesse Chongqing-Kunming et le chemin de fer Ouest Ningbo-Chengdu. Le développement des voies à grande vitesse doit être coordonné avec celle des "trains lents" qui comptent de nombreuses gares et des tarifs bas. Les plus grandes villes, Chongqing, Chengdu et Xi'an doivent tendre à devenir des villes passerelles internationales pour soutenir les capitales provinciales telles que Kunming, Nanning, Ürümqi, Lanzhou et Hohhot. Cela doit également encourager le développement de la zone franche pilote de la région de l'Ouest. Ces zones pilotes doivent

également permettre de désenclaver et de dynamiser les pôles autour de la frontière grâce aux tourisimes, aux investissements et à un dédouanement. Enfin, la politique d'aménagement du territoire incite à la construction de nouvelles infrastructures tout en préservant une partie des terres comme les terres sablonneuses du Gobi ou les terres cultivables (Document 5).

Ainsi, le plan de construction de la zone centrale de la BRI prévoit de faire du Xinjiang un centre de hub de transport Asie-Europe, en créant un réseau de transport complet de quatre corridors, quatre axes, quatre niveaux et un double anneau fermé et interconnecté pour former une plaque tournante de transports en direction des pays frontaliers. Le développement des régions occidentales de la Chine, et plus spécifiquement le Xinjiang, est encadré par les politiques nationales qui coordonnent les multiples projets d'infrastructures. On constate cependant que le développement économique des villes passerelles, comme Chongqing, Chengdu et Xi'an, semble être plus accompli et ne résout pas pour autant les inégalités de développement avec le Xinjiang.

2.2.3. L'aménagement du territoire sous le prisme des routes de la soie

Dans le plan de construction du centre de hub de transport publié en 2016, les villes de Kachgar et d'Ürümqi sont au centre des préoccupations. Quatre niveaux de développement (international, national, provincial, local) sont attendus avec Ürümqi et Kachgar comme hubs de connexion.

Ürümqi sera positionné comme le nœud international du transport Asie – Europe et pour centraliser les flux en provenance des nœuds secondaires des villes suivantes :

- La préfecture autonome Hui de Changji, au nord-ouest d'Ürümqi, à environ 50mn en voiture par la S112/G312 (40km) ;
- La ville oasis de Tourfan, au sud-est de la capitale, à environ 2h30 en voiture par la G30 (194km) ;

- La ville vice-préfecture⁸⁰ de Shihezi, au nord-ouest d'Ürümqi, à environ 2h en voiture par la G30/G312 (150km) ;
- La ville district de Fukang, placée sous la juridiction de la préfecture autonome Hui de Changji, au nord-est, à 55mn en voiture par la G7 (62km) ;
- La ville vice-préfecture de Wujiaqu, au nord d'Ürümqi, à 1h15 d'Ürümqi par la S102 (55km).

L'objectif est de créer un hub de conversion pour les flux de personnes, de matériaux et d'information. Le développement envisagé avec des pôles urbains de second plan autour d'Ürümqi permettre notamment d'optimiser les infrastructures et de créer un développement plus harmonieux et moins concentré que dans les grandes villes chinoises.

Le hub international de Kachgar a pour objectif de devenir central pour les nœuds environnants tels que : Shufu, Shule, Artush, Aktao, Wuqia et Khunjerab, mais aussi des ports de Karasu, Irkeshtan et Turgat, des hubs nationaux et des centres de transports régionaux. Nous reviendrons plus en détail sur les dispositions, fonctionnement et impacts de ces hubs dans le sixième chapitre.

De manière générale, le plan souligne qu'en 2020, les habitants du Xinjiang voyageront plus facilement. Le réseau ferroviaire sera pratiquement achevé, couvrant tous les centres administratifs de la préfecture et plus de 75 % des villes et des comtés. Un réseau d'autoroutes reliera les comtés et cantons. Il y aura également plus de 28 aéroports civils, et un certain nombre d'aéroports polyvalents doivent être mis en service.

La Commission du développement et de la réforme du Xinjiang a publié le plan énergétique pour la zone centrale de la ceinture économique de la route de la soie en 2018. En plus des gazoducs présentés ci-dessus, le plan prévoit d'accélérer la construction de grandes bases de

⁸⁰ Les villes vice-préfecture sont une division administrative. Officiellement situées au même niveau que les villes-districts, mais elles ont de facto un plus grand pouvoir, toutefois inférieur à celui des villes-préfectures. Les villes-districts dépendent de la préfecture, les villes vice-préfectures sont souvent administrées directement par la province, sans intervention du niveau préfectoral. On en compte quatre au Xinjiang : Shihanza, Tumushuke, Aral et Wujiaqu.

production, d'industrie pour le charbon, de traitement et de stockage de pétrole et de gaz. Des bases de production d'énergie éolienne et photovoltaïque sont également prévues. La région doit ainsi développer :

- Trois grandes bases énergétiques pour tirer parti des avantages des ressources énergétiques du Xinjiang et des avantages géographiques des ressources énergétiques d'Asie centrale et de Russie ;
- Un canal énergétique interconnecté du nord au sud, pour transporter le pétrole, le gaz, mais aussi du charbon et de l'électricité en parallèle ;
- Un centre régional de commerce de l'énergie pour promouvoir la région et organiser la répartition des ressources ;
- Un centre régional de fabrication d'équipements énergétiques, financé par des investissements nationaux et étrangers pour faciliter le développement des infrastructures locales ;
- Un centre régional de services d'ingénierie et de technologie énergétiques pour développer les techniques d'exploitation de ressources géologiques ;
- Le centre régional de recherche et développement sur les technologies énergétiques et de rassemblement de talents doit permettre dans le cadre de la BRI d'amplifier la coopération internationale sur le partage des ressources. Il permettra également de réaliser des démonstrations et de former des chercheurs et techniciens.
- Enfin, une zone de démonstration pour promouvoir la révolution de la production et de la consommation d'énergie. Il devra permettre l'innovation et la création d'un environnement vert, à faible émission de carbone et à haute efficacité.

Les projets clés liés aux trois grandes bases énergétiques et à la construction de centres régionaux de fabrication d'équipements énergétiques devraient notamment permettre d'économiser les ressources en eau. Le plan indique une réelle volonté de surveiller la consommation de l'eau dans les secteurs industriels et de créer un système de recyclage des eaux usées.

Enfin, la coopération énergétique entre le Xinjiang et d'autres pays et régions le long des routes de la soie terrestres devrait définir des mesures strictes de prévention et de contrôle de la pollution pour réduire les émissions. Il est notamment suggéré que les bénéficiaires de

la fourniture d'énergie versent une certaine compensation au Xinjiang. Cette compensation serait réalisée par le biais de subventions financières, de transferts industriels et la formation de personnels (Document 6).

Conclusion du Chapitre 4

Le développement de la province du Xinjiang, en tant que hub des routes de la soie, est étroitement lié à la mise en place d'un système d'aménagement du territoire local. Cet aménagement est un défi car il doit articuler les échelles et intégrer les logiques internationales, nationales et provinciales. Les hubs locaux, tels qu'Ürümqi et Kachgar, ainsi que le développement d'infrastructures de desserte, doivent permettre de relier les centres urbains aux espaces ruraux tout en les connectant aux régions voisines et au reste du pays. Le renforcement de l'attractivité de la région est planifié par la facilitation de la circulation des personnes, des biens et des informations. Cela doit notamment permettre d'augmenter le nombre d'investissements étrangers.

Les caractéristiques du territoire rendent complexes ces aménagements et la préservation de l'environnement et la gestion durable des ressources peuvent être reléguées au second plan au bénéfice de ces logiques économiques. Ainsi, l'aménagement du territoire du Xinjiang doit être compris comme une combinaison de stratégies à différentes échelles, qui doivent être cohérentes et coordonnées. Le projet des routes de la soie est en ce sens ambivalent et la dualité des objectifs, économiques et environnementaux, semble difficile à atteindre.

Chapitre 5

Les réseaux de transports : une solution de connectivité pour le pont eurasiatique ?

Suite à l'analyse des documents de planification, ce chapitre vise à analyser les différentes infrastructures de transports permettant de relier la Chine et l'Asie centrale. La province du Xinjiang occupe une position stratégique dans la politique nationale chinoise et dans le projet des routes de la soie, il doit permettre d'ouvrir les routes de la soie terrestres vers l'Europe. Grâce notamment à un travail cartographique, nous étudierons le déploiement de ce corridor et sa logique de déploiement, vers les grands hubs d'Asie centrale. Nous étudierons également les limites du développement de corridor et le rôle primordial du Kazakhstan pour la réussite de la BRI.

1. Une structure chinoise encore déséquilibrée

La situation périphérique de la province du Xinjiang nécessite une attention particulière de la part des autorités chinoises. La desserte du territoire doit permettre de fluidifier les flux de transports des centres de production dans le centre du pays vers l'ouest. Il s'agira donc dans un premier temps de comprendre qui sont les acteurs de ce développement et le fonctionnement de leurs institutions.

1.1. Institutions des transports en Chine

Créé en 2008⁸¹, le ministère des Transports de la République Populaire de Chine est une composante du Conseil d'État chargée de la gestion administrative des chemins de fer, des autoroutes, de la navigation, des ports, des transports urbains de voyageurs et de l'aviation civile. Le ministère est en charge de formuler et d'organiser la mise en œuvre des plans, politiques et normes de ces différents réseaux. Il entreprend les travaux de planification et de coordination impliquant le système de transport complet et doit promouvoir l'interconnexion des divers moyens de transports. Li Xiaopeng en est ministre et secrétaire depuis 2016. Le ministère des Transports compte 10 divisions qui ont pour objectif de mettre en place un système de transport commode, fluide, efficace, sûr et intégré (Ministry of Transport of the People's Republic of China, 2014).

Les principaux acteurs institutionnels du développement territorial en lien direct avec le projet des routes de la soie sont :

- La NDRC : Commission Nationale au Développement et à la Réforme de la République Populaire de Chine, anciennement Commission de planification de l'État et Commission de planification du développement de l'État. Le NDRC est un ministère général en charge de la création et de la mise en œuvre des stratégies de développement économique et social national, des plans annuels et des plans de développement à moyen et à long terme. Il coordonne le développement économique et social du pays, définit les objectifs et fait approuver ou refuser les projets d'investissements importants du pays par le Conseil des Affaires d'État. Cette commission suit les tendances et le développement macroéconomique, sur la question des transports, elle met notamment en place des stratégies économiques nationales et internationales et décide notamment des investissements et de la planification des projets de construction d'infrastructures. Elle prend également en charge

⁸¹ Le ministère des Chemins de fer de la République populaire de Chine a été aboli et ses responsabilités administratives ont été confiées au ministère des transports et ses subordonnés : la nouvelle State Railway Administration, dont les responsabilités ont été transférées à la nouvelle China Railway Corporation.

l'organisation de l'envoi et la coordination du transport des marchandises et matériels importants (National development and reform commission, 2019).

- La Société des Chemins de fer chinoise, China Railway Corporation en anglais, La China Railway ou China State Railway Group Company est une entreprise appartenant à l'État fournissant les services de transport ferroviaire de passagers et de fret. Le ministère des Finances agit en tant qu'investisseur pour le compte de l'État et la société est dirigée par un conseil d'administration et gérée par des dirigeants choisis par le conseil. China Railway exploite les trains de passagers entre la Chine et la Mongolie, la Russie, le Kazakhstan, la Corée du Nord et le Vietnam. En 2017, China Railway assurait le transport de marchandises dans 15 villes européennes, notamment des liaisons vers Madrid et Hambourg, ainsi que le service expérimental East Wind vers Londres, destiné à tester la demande. Le gouvernement chinois a mis en place dans le cadre de la BRI, une liaison ferroviaire au départ de Yiwu à destination de Londres en passant par le Kazakhstan, la Russie, la Biélorussie, la Pologne, l'Allemagne, la Belgique et la France (China Railway Group Limited, 2022).

La conception, construction et exploitation des routes sont confiées aux provinces. Chaque province dispose d'un département provincial des transports. Cette entité administrative est chargée de la maîtrise d'ouvrage des projets routiers et peut prendre en charge les travaux ou les déléguer à une société extérieure. Ces provinces ont également mis en place un système de péages via des sociétés publiques autoroutières. Enfin, chaque province possède un bureau d'études routières qui conçoit tous les projets de la province ou de la ville. Les travaux sont principalement réalisés par des entreprises de travaux publics chinoises appartenant à de grands groupes de BTP nationaux ou à des entreprises de travaux publics provinciales.

1.2. Connectivité du Xinjiang à ses voisins centrasiatiques

1.2.1. Par la route

Le trafic routier de la RPC est unifié par la loi sur la circulation routière de la République populaire de Chine promulguée par arrêté n° 8 du Président de la République populaire de

Chine le 28 octobre 2003. L'article 4 de la loi souligne que « les gouvernements populaires à tous les niveaux veillent à ce que la gestion de la sécurité routière soit compatible avec la construction économique et le développement social. » (Loi sur la sécurité routière de la République populaire de Chine, 2003). La construction et l'entretien des installations sont gérés par le Bureau des autoroutes du ministère des Communications. L'ordre, la sécurité et la gestion du trafic routier civil sont centralisés sous le ministère de la Sécurité publique et sont conformes aux règles de circulation promulguées par les gouvernements des juridictions administratives locales.

En 1981, la publication "National Arterial Highway Network (Trial Plan)" montre que l'architecture du pays est composée de 70 routes avec "12 radiales, 28 verticales et 30 horizontales", d'environ 110 000 kilomètres. Le réseau routier national actuel est d'environ 461 000 kilomètres. Le réseau national d'autoroutes est d'environ 162 000 kilomètres, composé de 7 lignes radiales capitales, 11 lignes longitudinales nord-sud, 18 lignes horizontales est-ouest, 6 lignes de ceinture régionales, 12 lignes de ceinture métropolitaines, et 30 lignes de ceinture de ville (Quotidien du peuple, 2022).

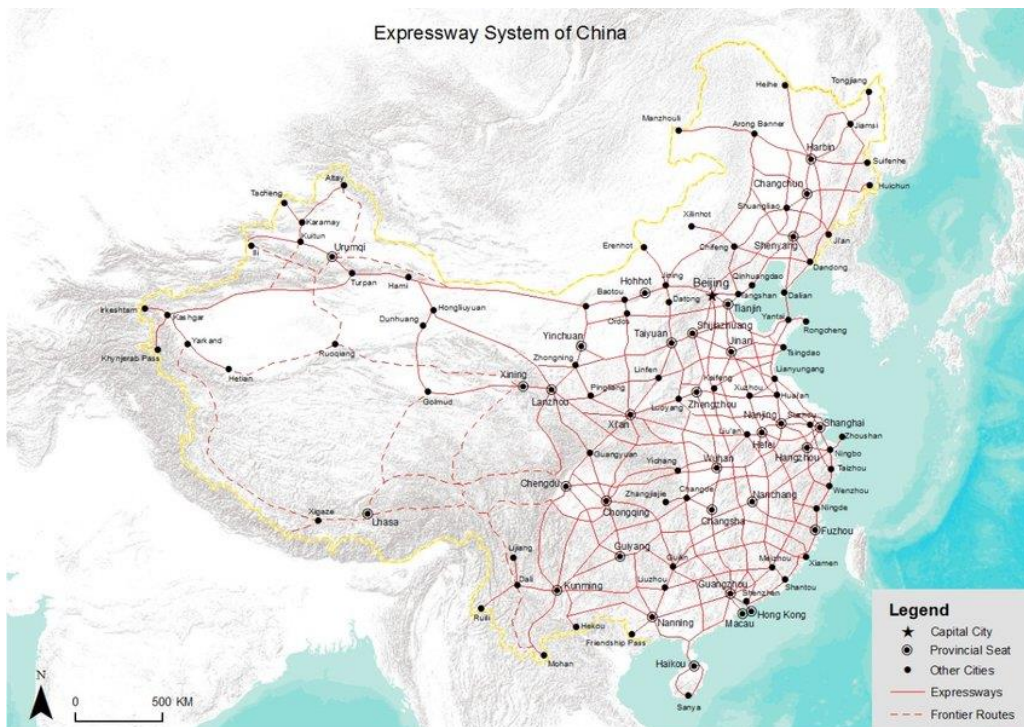


Figure 34 Réseau d'autoroutes chinoises, (Kuan & Linn, 2019)

Les besoins futurs en construction et rénovation sont d'environ 110 000 kilomètres. Il existe une classification qualitative comprenant les autoroutes, les routes classées de 1 à 4 et les routes non classées. Les routes classées 1 et 2 sont les mieux entretenues, les routes non classées correspondent aux routes non asphaltées (Quotidien du peuple, 2022).

1.2.2. Par le train

La Chine continentale a construit le plus grand réseau ferroviaire à grande vitesse au monde. Fin 2018, le nombre total de chemins de fer exploités par China State Railway Group était de 160 000 kilomètres, dont les chemins de fer à grande vitesse représentent 30 000 kilomètres. L'exploitation des chemins de fer à grande vitesse se classe également au premier rang mondial. L'étendue du territoire chinois et son importante population rendent le transport ferroviaire économique et rapide. C'est également un mode de transport important pour l'acheminement d'énergie et de minéraux. Ils assurent le transport de 85 % du bois, 85 % du pétrole brut, 60 % du charbon, 80 % de l'acier et des matériaux de fonderie (NDRC, 2020).

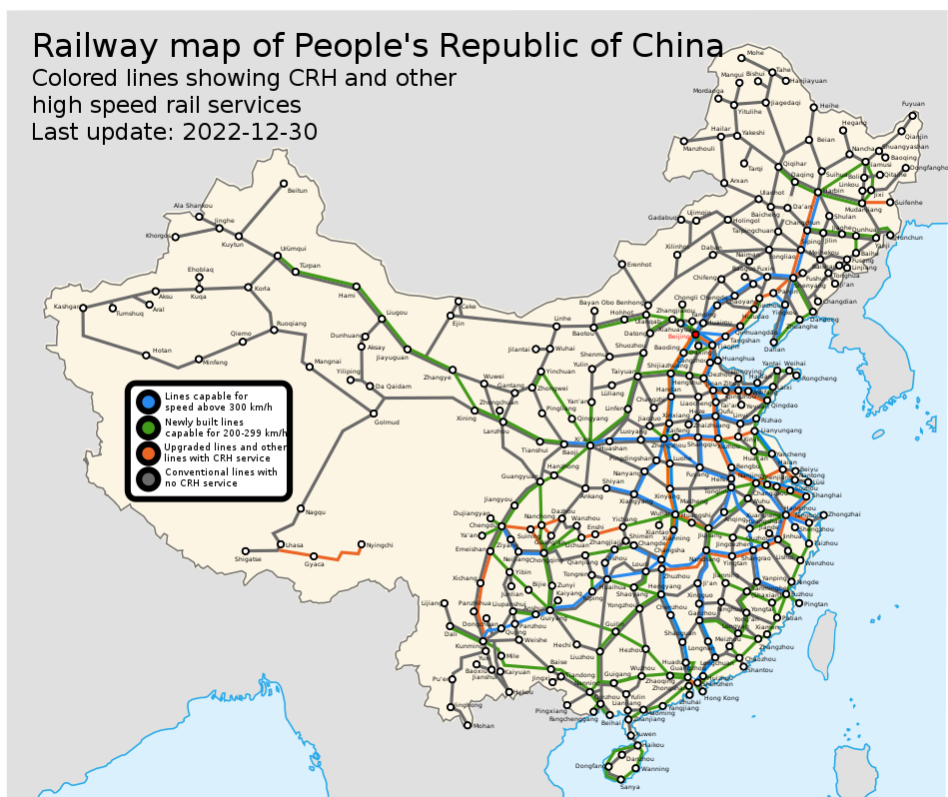


Figure 35 Le réseau ferroviaire chinois en 2017, (Howchou, 2017)

Les lignes bleues peuvent faire circuler des trains à une vitesse supérieure à 300 km/h en orange de 200 à 300 km/h ; en vert les lignes électrifiées basées sur des chemins de fer ordinaires ; en gris les lignes générales.

1.2.3. Des connexions limitées dans la province du Xinjiang

Sur les deux cartes, on peut noter que malgré les efforts du gouvernement l'Ouest reste extrêmement mal relié au reste du pays. Les hubs ferroviaires les plus importants s'arrêtent finalement autour de Lanzhou et Zhangye. La ligne la plus rapide (200 – 300 km/h) s'arrête à Ürümqi. Deux lignes générales desservent la frontière à Khorgos et Alashakou (depuis Jinghe) ainsi que deux lignes proches de la frontière à Kachgar au sud et Beitun au nord. Les voies routières sont plus nombreuses et permettent de passer la frontière à plusieurs points de passage, que ce soit par l'autoroute ou des routes nationales. Leur connectivité n'est cependant pas optimale. En effet, les voies sont peu reliées entre elles et s'il existe quelques voies dans les différentes zones désertiques, leur développement reste évidemment limité.

Les infrastructures de transport en Chine ont connu une forte expansion ces dernières années, notamment grâce à la mise en place d'un réseau de transport interconnecté et efficace. Le ministère des Transports, conjointement avec la NDRC et la China Railway Corporation, est chargé de coordonner et de mettre en œuvre les plans, politiques et normes des différents réseaux de transport. Ces infrastructures ont eu un impact significatif sur la gestion du territoire en Chine, en permettant une meilleure intégration économique et une plus grande mobilité de la population. Elles ont également contribué à réduire les inégalités régionales en permettant une meilleure connectivité entre les zones urbaines et rurales. Dans le cadre des routes de la soie, la coordination du projet avec ces infrastructures revêt une importance capitale. Malgré les efforts importants pour améliorer le réseau, l'Ouest demeure encore mal relié au reste du pays. Afin d'améliorer l'intégration économique, il est indispensable pour le projet des routes de la soie que la connectivité soit améliorée entre la région du Xinjiang et l'ouest du pont eurasiatique.

2. Enjeux et développement du corridor Chine – Asie centrale

2.1. Identification du périmètre du corridor

Longtemps qualifié « *d'hinterland* amorphe », le territoire centrasiatique connaît un regain d'intérêt pour la Chine grâce aux routes de la soie et à la résurgence d'un corridor eurasiatique. Le Xinjiang en constitue la « tête de pont » (Becquelin, 1997) ou « l'interface continentale » (Cariou, 2018). L'objectif est de développer l'interconnexion ferroviaire et routière bien que pour des raisons topographiques et économiques le développement de ce corridor demeure particulièrement asymétrique.

Des chercheurs chinois, Yang Shu, directeur de l'Institut d'Asie centrale à l'Université de Lanzhou et Wang Shusen, doctorant de l'École du marxisme à l'Université de Lanzhou, ont identifié le corridor de développement stratégique pour les investissements chinois en Asie centrale. Leur méthodologie a consisté à tracer une ligne droite passant selon eux par les pôles principaux de l'Asie centrale. Dans les pays d'Asie centrale, la part des grandes villes, centres d'activité économique, représente 20 à 30 % du PIB. Le fonctionnement des systèmes politiques dans la région (centralisation stricte du processus décisionnel, etc.) conduit à une augmentation hypertrophiée de l'importance des mégapoles. L'axe démarre donc à Almaty, au Kazakhstan jusqu'à Achgabat, la capitale du Turkménistan, et passe par Bichkek, la capitale du Kirghizistan, Tachkent, la capitale de l'Ouzbékistan. Douchanbé, la capitale du Tadjikistan, se situe non loin au sud de cette ligne. Si cette ligne est prolongée vers le nord-est, elle atteindra la position au nord d'Ürümqi (plus de 100 kilomètres). Leur méthode repose sur l'identification des six centres économiques les plus importants d'Asie centrale, la zone la plus densément peuplée⁸² et le plus grand marché du territoire. Cette ligne est ainsi dénommée « l'axe de développement économique de l'Asie centrale ». D'autres agglomérations viennent compléter la force de cet axe à proximité : Taraz, Chymkent, Andijan, Samarcande, Boukhara,

⁸² Les cinq villes les plus peuplées d'Asie centrale, en prenant en compte leur aire urbaine sont : sont Tachkent (2,603,000 habitants), Almaty (1,987,000), Astana (1,291,000), Bichkek (1,105,000), Achgabat (902 000) (Population Stat, 2023).

Och ou encore Khodjent. Elles concentrent des pouvoirs politiques, économiques, culturels et des nœuds de transports. Il existe également un certain nombre de zones industrielles, d'universités et d'instituts de recherche scientifique qui jouent un rôle important dans le développement de la région.

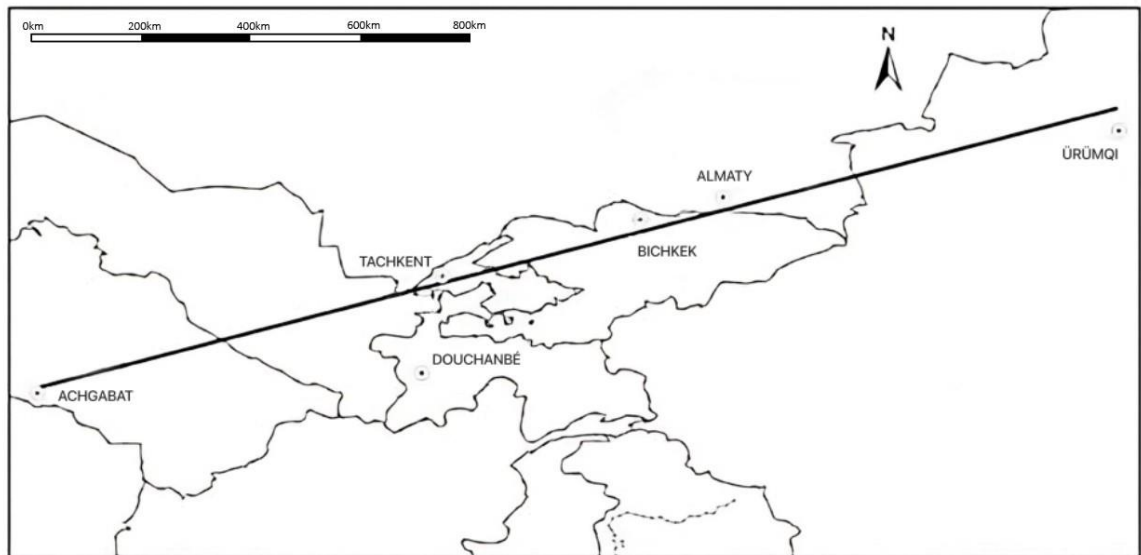


图1 亚洲中部经济发展轴

AXE DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DE L'ASIE CENTRALE

Figure 36 « L'axe de développement économique de l'Asie centrale », (Yang & Wang, 2018)

Il est intéressant de noter que dans leur article, Yang et Wang présentent l'axe en partance d'Achgabat vers Ürümqi et non de la Chine vers l'Asie centrale. Les flux des pays centrasiatiques, notamment énergétiques, sont en effet bien plus nombreux et surtout capitaux pour la Chine (S. Yang & Wang, 2018). Les villes mentionnées sur l'axe présentent toutes un intérêt certain pour la Chine :

- 1) Achgabat, qualifiée de « capitale ostentatoire » ou encore de « Disneyland stalinien » (Fénot & Gintrac, 2005), est une alliée du projet des routes de la soie. Les autorités nationales assurent un rôle central dans le domaine économique grâce à une planification et un contrôle des entreprises dans les secteurs de l'énergie, du transport et de l'industrie (Thorez, 2015). Les relations avec le Turkménistan sont essentielles à la Chine pour permettre la connectivité de son réseau avec les états voisins comme l'Iran ou l'Afghanistan.

- 2) Douchanbé est une ville à la construction récente, moderne, regroupant 1/3 de la production industrielle du pays grâce à des secteurs variés comme le textile, l'énergie électrique, la transformation des aliments, la fabrication de machines, les matériaux de construction et la métallurgie (en particulier la fonte d'aluminium). Par ailleurs, la capitale dispose de quatre axes routiers permettant de relier ses voisins centrasiatiques (Yang & Wang, 2018). C'est néanmoins sans compter sur les tensions frontalières qui opposent le Tadjikistan et le Kirghizistan ces dernières années.
- 3) Tachkent est la ville la plus peuplée d'Asie centrale et après deux décennies d'isolationnisme, la capitale s'ouvre à nouveau. Le pays est revenu à la table des négociations régionales, notamment sur les questions d'eau et d'énergie (Laruelle, 2020). La création en 2018 de « Tashkent city », un grand centre d'affaires international doit permettre le retour des investisseurs étrangers, en particulier chinois.
- 4) Bichkek est un hub important du transport routier et s'appuie sur la connexion avec la route nord – sud menant à Och. On a également pu observer une importante arrivée de main-d'œuvre chinoise dans des usines de production et dans l'industrie d'extraction de bronze et d'or (Parkhomchik et al., 2016).
- 5) Almaty est l'ancienne capitale du Kazakhstan et demeure à ce jour un centre économique, financier, culturel, universitaire de premier ordre⁸³. Le système de chemin de fer du Kazakhstan est plus complet que celui du Kirghizistan et permet de relier Ürümqi par Khorgos ou Dostyk. La facilité d'acheminement de marchandises rend la ville d'Almaty particulièrement attractive aux yeux du gouvernement chinois.

Le rapport "2012 World's Most Competitive Cities Index" publié par l'Economist Intelligence Unit britannique classe la force économique globale et le capital humain des grandes villes du monde, et Almaty se classe 100e sur 120 villes. La capitale Astana n'a pas été présélectionnée. Yang et Wang justifient ainsi leur choix d'exclure la capitale kazakhstanaise du corridor (Yang, Wang, 2018). La « Dubaï des steppes », devenue capitale du Kazakhstan en 1998, demeure encore isolée du reste du pays. La capitale a pourtant accueilli en 2017 l'Exposition

⁸³ Une analogie pourrait être faite entre les représentations de Pékin et Astana, comme centres du pouvoir politique et Almaty et Shanghai, comme centres économiques.

internationale dont le bâtiment principal a par exemple été reconverti en centre international de commerce. Le bâtiment accueille désormais de nombreuses start up et l'association des mineurs de bitcoin du pays. Le dynamisme de la capitale reste encore à construire, mais l'exclure du corridor des routes de la soie pourrait être une erreur pour privilégier un autre arc de développement économique vers la Russie. Par ailleurs, nous pouvons également identifier un intérêt certain de la Chine pour le Pakistan depuis le développement du port de Gwadar. Les corridors énergétiques pourraient également transiter par l'Afghanistan à l'avenir si des accords de coopération sont envisagés avec le gouvernement taliban. Enfin, la mer Caspienne présente également un intérêt dans le développement du trafic vers l'Azerbaïdjan par Bakou comme porte vers l'Europe de l'Est si le conflit entre l'Arménie et l'Azerbaïdjan se résorbe. Nous avons donc choisi d'identifier d'autres corridors potentiels des routes de la soie sur notre carte (en jaune) en plus de l'axe identifié par Yang et Wang (en vert)

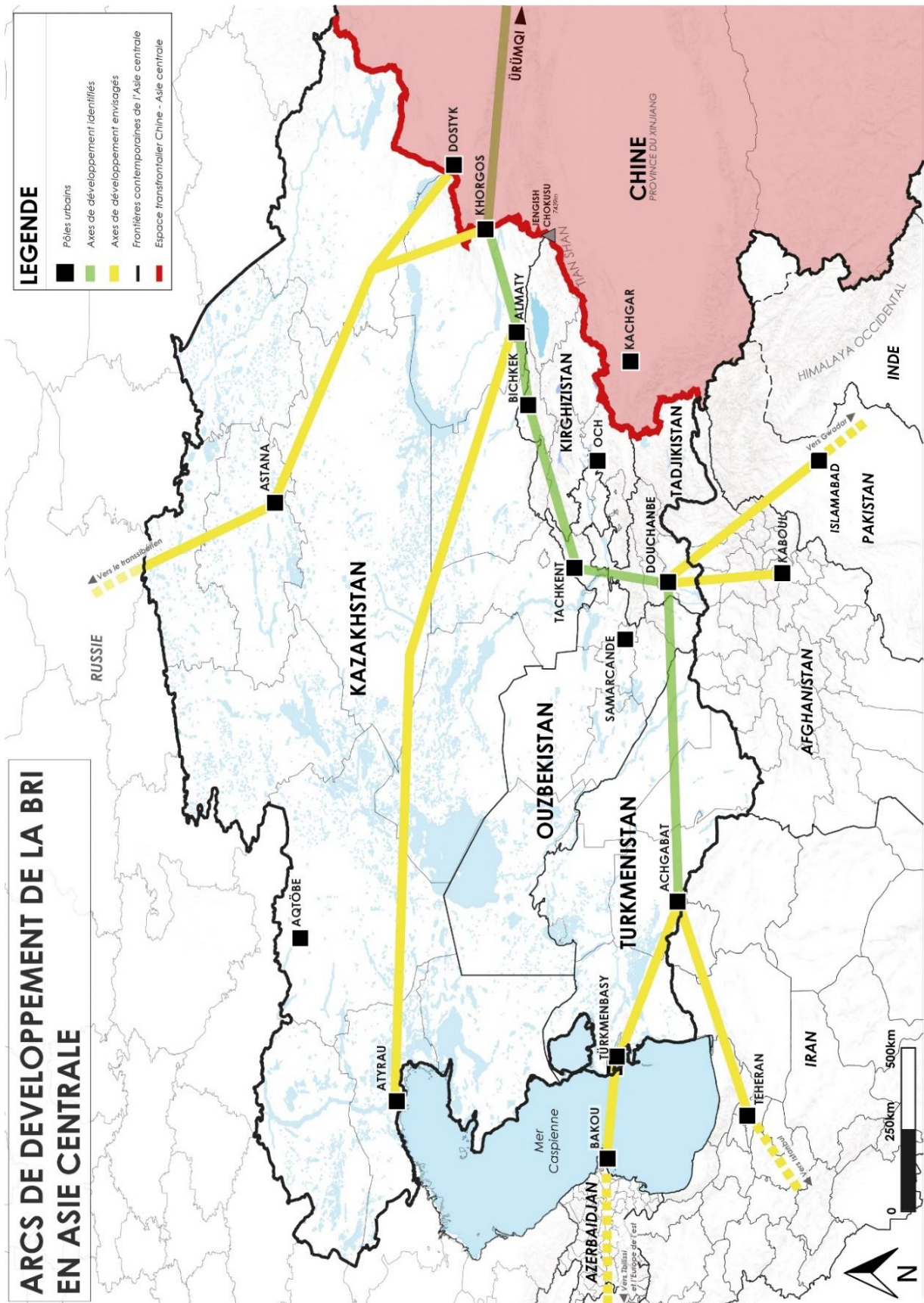


Figure 37 Arcs de développement de la BRI en Asie centrale, Source : Hiliqin, Réalisation cartographique : Hiliqin, Radet, 2023

La carte présente ici de façon plus précise l'axe identifié par Yang et Wang et en jaune l'axe des corridors nécessaires au développement du trafic chinois. En effet, si d'importants pôles urbains sont présents, il est nécessaire de mieux représenter la capitale Astana, mais aussi les deux centres d'accès à la mer Caspienne, Atyrau et Türkmenbaşy. Par ailleurs, la carte permet de mieux visualiser les limites de développement du corridor vers l'Europe. Les routes vers la Russie sont entravées par la guerre en Ukraine, la mer Caspienne crée une barrière naturelle et l'embargo sur l'Iran bloque les routes vers le sud. On observe donc ici que le corridor chaîne idéalement envisagé par le gouvernement pour les routes de la soie est bien un corridor de pénétration donc le terminal de sortie est indéterminé à ce jour. Ce terminal est particulièrement soumis aux aléas géopolitiques.

2.2. Enjeux et limites de ce corridor

2.2.1. Mesures du corridor

Le Programme de coopération économique régionale en Asie centrale (CAREC) est une initiative collaborative entre 11 pays⁸⁴, dont les cinq pays d'Asie centrale, et six institutions multilatérales⁸⁵, visant à promouvoir le développement par le biais de la coopération régionale. Le CAREC se concentre sur quatre domaines prioritaires : l'énergie, la politique commerciale, les transports et la facilitation des échanges. Ce programme a notamment pour objectif de mesurer et de suivre les performances des corridors de développement en utilisant la méthode de mesure et de suivi des performances des corridors (CPMM). Cette méthode fournit des données sur les performances et permet d'identifier les obstacles à la circulation des biens et des personnes. En identifiant les corridors présents en Asie centrale, ils proposent notamment un plan stratégique pour les transports pour 2030.

⁸⁴ Afghanistan, Azerbaïdjan, Chine, Géorgie, Kazakhstan, Kirghizistan, Mongolie, Ouzbékistan, Pakistan, Tadjikistan et Turkménistan.

⁸⁵ La Banque Asiatique de Développement, la Banque européenne pour la reconstruction et le développement (BERD), la Banque islamique de développement (BID), la Banque mondiale, la Commission économique et sociale des Nations Unies pour l'Asie centrale (CESNUAC) et le Programme des Nations Unies pour le développement (PNUD)

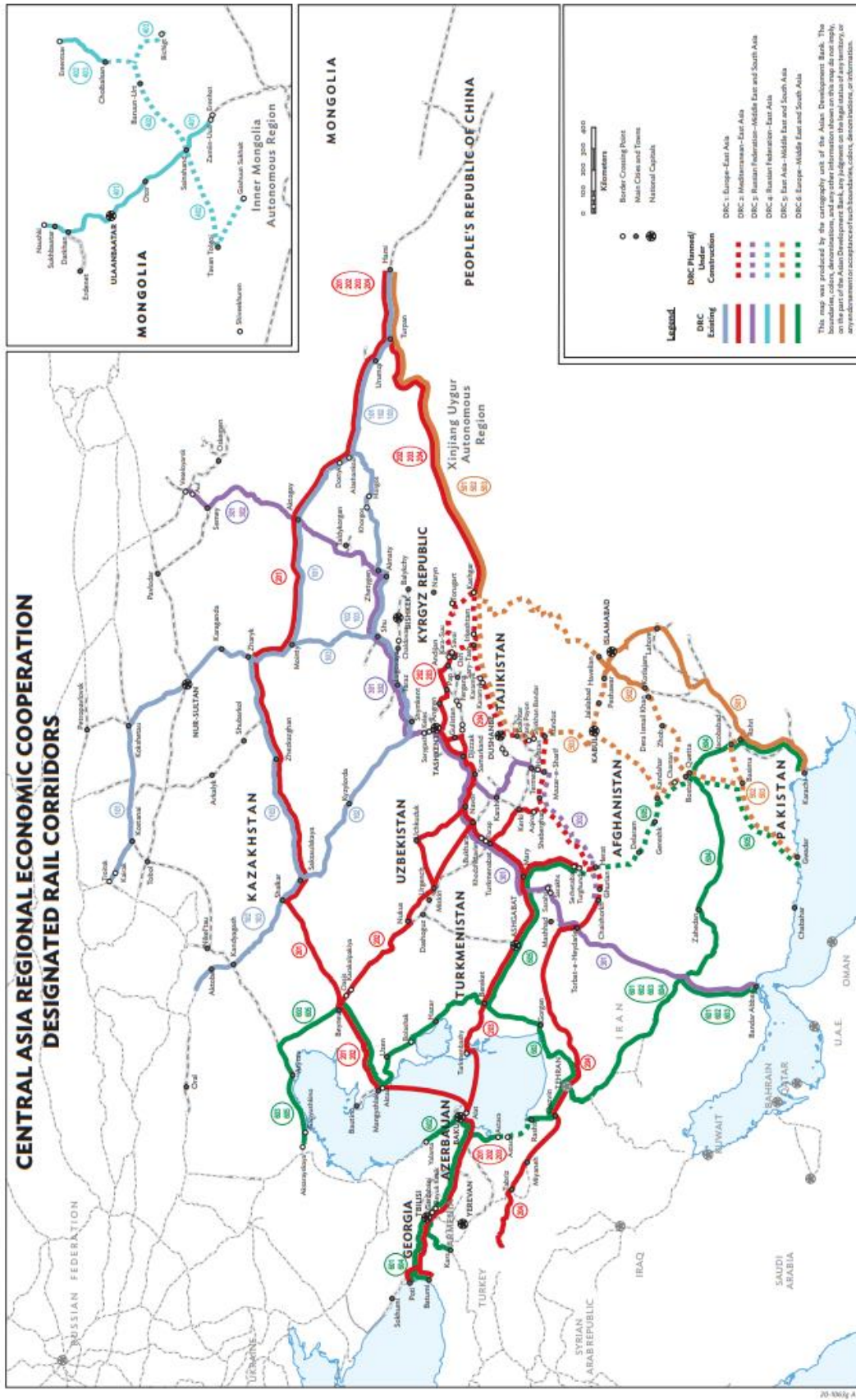


Figure 38 Coopération régionale économique en Asie centrale, Corridors ferroviaires désignés, (BAD & CAREC, 2020)

Le programme présente notamment quatre facteurs indispensables pour la réussite d'un corridor :

- Définir le potentiel économique : un corridor économique ne peut pas se développer à partir de rien ; au contraire, il amplifie et s'appuie sur le potentiel économique sous-jacent, qui peut par la suite attirer des investissements privés. Le point de départ du développement du corridor économique est la sélection et la priorisation d'une zone géographique cible en fonction du potentiel économique identifié.
- Amener une analyse économique et technique pour identifier les moyens de tirer parti du potentiel économique et prioriser où et comment les ressources doivent être allouées. Il s'agit d'identifier les opportunités commerciales, les besoins en infrastructure et les conditions préalables politiques et réglementaires
- Engager une politique et une coordination entre de multiples parties prenantes à différents niveaux de gouvernement, diverses agences gouvernementales à chaque niveau et des pays (pour le développement de corridors économiques transfrontaliers). L'engagement politique au plus haut niveau est une autre condition préalable pour assurer le succès du développement des corridors économiques.
- Créer un engagement soutenu sur une décennie ou plus. Le développement de corridors économiques nécessite généralement des investissements publics et privés dans les infrastructures, la réalisation de projets prendra beaucoup de temps et de ressources. La croissance réussie des entreprises dans le corridor peut également prendre du temps (BAD & CAREC, 2020).

On observe sur la carte présentée par le programme que certains axes ne correspondent pas avec ceux identifiés par Yang et Wang, notamment au nord du Kazakhstan. La divergence de résultats signifie dans un premier temps une différence de méthode. Elle démontre cependant également le manque de coopération sur la thématique *win-win* entre la Chine et les pays d'Asie centrale. En ne sélectionnant que les routes commerciales les plus rentables pour le projet de la BRI, la Chine met de côté les intérêts de développement territorial de ses partenaires. Le cas d'Astana, capitale enclavée, est l'illustration de cette politique. Peu d'intérêt est porté à cette zone géographique par la Chine tandis que le gouvernement kazakhstanais tente de créer un dynamisme économique depuis sa création.

2.2.2. Coopération régionale entravée dans le corridor Chine-Asie centrale

Yang et Wang rappellent que malgré les opportunités que l'Asie centrale présente pour les routes de la soie, il existe quatre limites de développement. Le manque de coopération entre les états est peut-être le frein le plus important au développement régional. L'héritage historique des états soviétiques a créé des mouvements de protectionnisme et d'ouverture divergents entre les cinq états. Le Kazakhstan, longtemps leader dans la région a fait face à une période trouble suite à la transition présidentielle entre Noursoultan Nazarbaïev, à la tête du pays de 1991 à 2019, au président actuel Kassym-Jomart Tokaïev⁸⁶. Le Kazakhstan a toujours été un partenaire privilégié de la Chine depuis son indépendance. Le gouvernement chinois a maintenu d'importantes relations diplomatiques avec le pays. De 2013 à 2020, la part de la Chine dans l'afflux brut d'investissements étrangers au Kazakhstan est néanmoins passée de 9,3 à 4,7 %. Cette baisse pourrait en partie s'expliquer par le développement des accords entre la Chine et l'Ouzbékistan. Le gouvernement ouzbek encourage la coopération économique avec son voisin chinois en simplifiant les démarches administratives, l'accueil d'investissements chinois, les échanges commerciaux sur les plateformes numériques et le tourisme (Hiliquin, 2022). La Chine s'inscrit dans une volonté de développement territorial grâce à des accords de coopération bilatéraux, mais risque de se heurter au manque de coopération régionale dans le développement des infrastructures nécessaires à la BRI. Malgré la présence de l'OCS, de la CEI ou encore de l'union douanière, les relations entre les états restent complexes, plutôt tournées vers une volonté de mise en avant individuelle que muée par une volonté de réussite globale. Enfin, la qualité et la répartition des infrastructures de transport, les mauvaises conditions géographiques et un développement industriel encore trop léger sont également un frein au développement du corridor centrasiatique.

⁸⁶ Il est ici intéressant de rappeler que le président Tokaïev est entré en 1970 au ministère des Affaires étrangères de l'URSS et a été envoyé pour une pratique de premier cycle de six mois à l'ambassade de l'URSS en Chine. En 1983, il se rend en Chine pour un stage de 10 mois à l'Institut linguistique de Pékin. En 1985 i est envoyé à l'ambassade soviétique à Pékin, où il travaille jusqu'en 1991 comme deuxième secrétaire, premier secrétaire et conseiller (Osipov, 2019).

On constate sur la carte ci – dessous que Frédéric Lasserre et Olga Alexeeva présentent une autre vision des corridors ferroviaires en Asie centrale. Ils incluent effectivement Astana pour permettre de rejoindre l’axe du transsibérien en Russie, un axe jusqu’à Aktau pour rejoindre Bakou et Tbilissi et prolongent également l’axe vers Téhéran et le port de Gwadar. Il est à noter qu’un certain nombre de ces axes est encore en cours de construction, comme celui vers le Pakistan. L’embargo sur l’Iran rend également complexe un investissement politique de la Chine dans ce pays. Enfin, les deux axes sud se rejoignent jusqu’à Istanbul. La coopération de la Turquie avec le gouvernement d’Erdoğan est de plus en plus importante avec la Chine⁸⁷.

⁸⁷ Le président Recep Tayyip Erdoğan a qualifié la politique de Beijing de « quasi-génocide » à l’égard des populations ouïghoures. Lors de la visite d’Erdoğan à Beijing en 2017, la Turquie et la Chine ont pourtant signé un traité d’extradition, ratifié par la Chine en décembre 2020. La Turquie doit encore lui emboîter le pas. Les organisations de défense des droits de l’homme craignent que ce traité n’ouvre la voie à l’expulsion et à l’emprisonnement dans des camps d’internement de dizaines de milliers de personnes.

La Chine et la Turquie ont néanmoins célébré les 50 ans de relations diplomatiques entre les deux pays. Le président turc a rappelé que la tragédie de la pandémie et les opportunités économiques ont rapproché les deux pays. La Turquie est un des exemples du retournement de certains pays contre les puissances occidentales pour se tourner vers l’aide et le soutien de la Chine. À titre d’exemple, la Chine possède 65 % du terminal conteneurs de Kumport à Istanbul, le 3e plus grand port de Turquie, acquis pour 950 millions de dollars) (MEE correspondant, 2022).

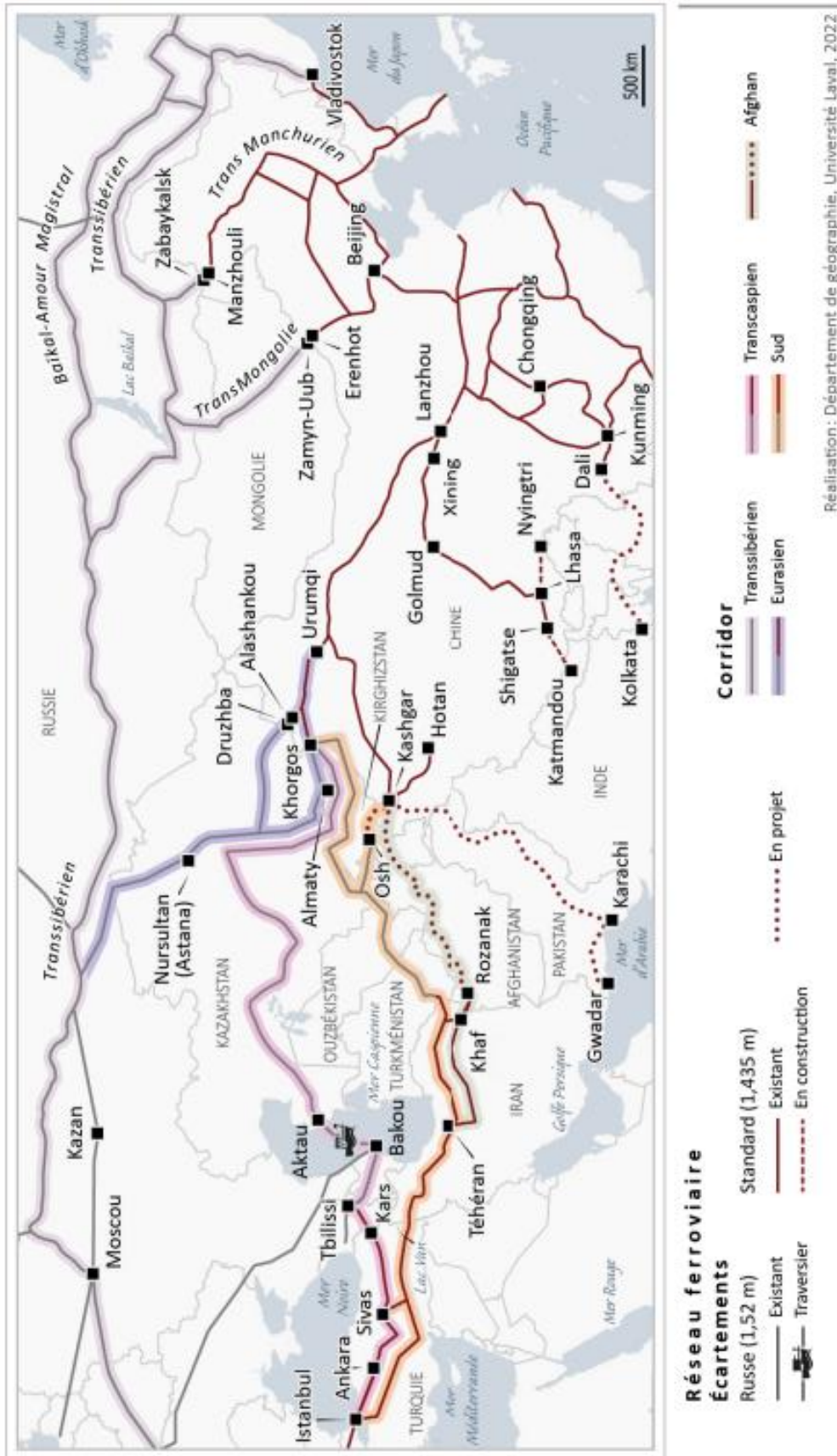


Figure 39 Les corridors ferroviaires en Asie centrale, objets de coopération ou de rivalités ? (Alexeeva & Lasserre, 2022)

2.3. Le Kazakhstan comme pivot stratégique de la Belt and Road Initiative

2.3.1. Des relations historiques de plus en plus fortes

On constate que quelle que soit la stratégie adoptée dans l'élaboration des corridors chinois que le Kazakhstan occupe toujours un rôle pivot pour le déploiement des routes de la soie. Il est intéressant de souligner que le pays s'inscrit dans cette même logique pour la politique internationale russe. La Chine et la Russie se retrouvent d'ailleurs sur ce terrain pour la coopération énergétique et la coopération régionale avec l'OCS. Leur entente est néanmoins complexe et Dominique de Rambures rappelle à ce sujet que : « *Comme l'a déclaré l'un des négociateurs kazakhs : « La Russie voulait transformer l'Organisation en union économique et politique, avec une seule monnaie et un seul Parlement. Nous l'avons fait échouer. » Quand la Chine propose d'étendre le domaine d'activité de l'Organisation de Shanghai pour en faire une zone de libre-échange ouverte aux produits chinois, la Russie s'y oppose et fait entrer l'Inde et le Pakistan pour limiter l'influence de la Chine. »* (de Rambures, 2020). Les pays d'Asie centrale, et plus particulièrement le Kazakhstan, sont confrontés à la difficulté de partage de relations entre la Chine et la Russie. Il s'agit en effet de trouver un juste équilibre entre la présence des deux géants, nécessaire à son développement, tout en maintenant leur indépendance. Le président Nazarbaïev voyait les routes de la soie comme un moyen de désenclaver le Kazakhstan : « Nous sommes au milieu d'un continent. Nous n'avons pas accès à la mer. La Chine est notre océan. » (de Rambures, 2020).

Selon Aghavni A. Harutyunyan, les relations politiques entre la Chine et le Kazakhstan sont marquées par quatre périodes depuis l'indépendance de 1991 :

- 1) La première période (1991-1996) est caractérisée par le développement des relations bilatérales dans le domaine de la politique étrangère à travers l'établissement de relations diplomatiques, des visites d'État de haut niveau et la signature d'accords bilatéraux. En octobre 1993, le président Nazarbaïev se rend en Chine et signe le premier document officiel déterminant les principes des relations bilatérales : la déclaration commune sur les principes des relations amicales entre la République du

Kazakhstan et la République populaire de Chine. En 1994, un accord a été signé sur le règlement de la question frontalière sino-kazakhstanaise ainsi que l'octroi de crédits d'État et d'aide humanitaire par la Chine au Kazakhstan. En 1995, le Kazakhstan obtient de la RPC l'assurance de régler le problème des armes nucléaires soviétiques au Kazakhstan. Ils signent alors une déclaration conjointe sur le développement et l'approfondissement des relations amicales. Au cours de cette période, la coopération dans les domaines du commerce, de l'économie et de la sécurité s'est développée.

- 2) La deuxième période (1996 – 2002) encourage les prémices d'une coopération régionale. En 1996, la Chine, la Russie, le Kazakhstan, le Tadjikistan et le Kirghizistan se réunissent pour former le « Shanghai Five », l'ancêtre de l'Organisation de Coopération de Shanghai. L'organisation a notamment pour objectif de réduire les forces armées dans les zones frontalières. En mai 2002, le protocole sur la démarcation de la frontière d'État est signé et l'aménagement juridique de la frontière entre les deux pays est achevé. Le 23 décembre 2002 est également signé à Beijing l'accord de coopération des « Trois maux » qui doit lutter contre le terrorisme, le séparatisme et l'extrémisme. Le début des années 2000 annonce une nouvelle période de développement des relations bilatérales et multilatérales sino-kazakhstanaïses.
- 3) La troisième période (2005 – 2010) est marquée en juillet 2005 par la signature par Hu Jintao et Noursoultan Nazarbaïev d'un partenariat stratégique entre les deux pays. Il doit permettre d'avancer sur les questions de coopération régionale (OCS) et internationale dans des instances de gouvernance mondiale (ONU). L'ouverture en 2005 du Centre international de coopération frontalière de Khorgos (ICBC) à la frontière sino-kazakhstanaïse est un nouveau marqueur de l'intensification des relations.
- 4) La quatrième période est marquée par la signature d'accords de développement et d'un partenariat stratégique global en 2011, approfondi en 2013. En septembre 2015, Beijing et Astana signent 25 accords d'une valeur totale d'environ 23 milliards de dollars et une déclaration conjointe sur une nouvelle étape de partenariat stratégique global. En septembre 2019, les relations sino-kazakhstanaïses se sont transformées en un partenariat stratégique global permanent (Harutyunyan, 2022).

2.3.2. Le développement conjoint des stratégies kazakhstanaïses et chinoïses

Le programme Nurly Zhol, « chemin lumineux » en français, vient compléter la coopération entre la Chine et le Kazakhstan. Lancé en novembre 2014, Nurly Zhol est un plan de relance économique national de 9 milliards de dollars pour développer et moderniser les routes, les chemins de fer, les ports, l'infrastructure informatique, l'éducation et les services civils en du Kazakhstan (Kushkumbayev, 2015). Il s'intègre aux deux stratégies nationales (Kazakhstan 2030 Strategy, 1997; Kazakhstan-2050 Strategy, 2012)⁸⁸.

La stratégie « Kazakhstan 2030 » prévoit la mise en œuvre de sept priorités à long terme :

- La sécurité nationale ;
- La stabilité politique intérieure et la consolidation de la société ;
- Une croissance économique basée sur une économie de marché ouverte avec un niveau élevé d'investissements étrangers et d'épargne interne ;
- La santé, l'éducation et le bien-être des citoyens ;
- Le développement des ressources énergétiques ;
- L'amélioration des infrastructures, plus particulièrement de transport et de communication ;
- La professionnalisation du personnel d'État.

Ces priorités ont servi de base à l'élaboration des plans de développement du pays à moyen et long terme. Le plan stratégique pour le développement de la République du Kazakhstan jusqu'en 2010, approuvé par le décret du président de la République du Kazakhstan en décembre 2001, est devenu la première étape à long terme de la mise en œuvre de la stratégie "Kazakhstan-2030". La prochaine étape de la mise en œuvre de la stratégie "Kazakhstan-2030" est le plan stratégique de développement de la République du Kazakhstan jusqu'en 2020 (Republic of Kazakhstan, 2023). Le plan stratégique de développement de la République du

⁸⁸ Les deux plans sont disponibles à ce lien : https://www.akorda.kz/en/official_documents/strategies_and_programs (consulté le 05/02/2023)

Kazakhstan jusqu'en 2020 a été approuvé par le décret du Président de la République du Kazakhstan n° 922 du 1er février 2010. Sa période d'élaboration a coïncidé avec le début de la « plus grave crise financière et économique mondiale de l'histoire de l'humanité depuis les soixante-dix dernières années ». En conséquence, le plan stratégique 2020 a mis l'accent sur la mise en œuvre de mesures visant à accroître la stabilité de l'économie nationale par rapport aux conséquences négatives des crises mondiales ou régionales. Au cours de la prochaine décennie, six orientations clés seront prioritaires dans l'activité de l'État :

- La préparation au développement post-crise ;
- Une croissance soutenue de l'économie par le biais d'une diversification accélérée par l'industrialisation et le développement des infrastructures ;
- L'augmentation de la compétitivité du capital humain pour la réalisation d'une croissance économique soutenue, de la prospérité et du bien-être social des Kazakhs ;
- L'amélioration de services sociaux, des logements et des services communaux ;
- Le renforcement de l'assentiment international, la sécurité et la stabilité des relations internationales ;
- Le renforcement du consentement interethnique.

À la suite de la mise en œuvre du plan stratégique 2020, le Kazakhstan devrait atteindre un certain nombre d'indicateurs de développement. Le pays doit renforcer sa compétitivité grâce à une économie diversifiée et être attractif pour les investissements étrangers, notamment grâce à l'amélioration de ses infrastructures. La pauvreté des habitants doit avoir diminué et la croissance économique doit être stable (Republic of Kazakhstan, 2023).

La stratégie Kazakhstan-2050 a été présentée en décembre 2012. Son objectif principal est de créer une « *société de bien-être basée sur un État fort, une économie développée avec une main-d'œuvre universelle, ainsi que d'entrer dans le club des 30 pays les plus développés du monde* ». Pour atteindre cet objectif, la Stratégie Kazakhstan-2050 prévoit également la mise en œuvre de sept priorités à long terme :

- Un nouveau cap pour la politique économique qui doit s'orienter vers un pragmatisme économique fondé sur les principes de rentabilité, de retour sur investissement et de compétitivité.
- Un soutien global à l'entrepreneuriat, considéré comme la force motrice de l'économie nationale.
- De nouveaux principes de politique sociale avec le développement de garanties sociales et responsabilité personnelle.
- La modernisation des systèmes d'éducation, de formation et de reconversion pour mener les citoyens vers la professionnalisation et l'acquisition de compétences.
- La poursuite du renforcement de l'État et le développement de la démocratie kazakhstanaise.
- Une politique étrangère cohérente et prévisible pour promouvoir les intérêts nationaux et le renforcement de la sécurité régionale et mondiale.
- Le développement du patriotisme, tourné vers une société multiethnique et multiconfessionnelle. (Republic of Kazakhstan, 2023)

Ces trois programmes s'alignent idéalement avec les objectifs de développement des routes de la soie. Ces plans s'engagent conjointement dans le développement des infrastructures du pays pour promouvoir son intégration économique. Par ailleurs, un accord de synergie entre les deux programmes Nurly Zhol et la BRI a été signé en 2016 entre les deux gouvernements. Leurs thématiques de coopération portent sur les transports, l'énergie, mais aussi les nouvelles technologies ou le secteur agricole.

On trouve un certain nombre d'exemples d'opérations conjointes. À titre d'exemple, les produits agricoles kazakhstanaï, réputés de bonne qualité dont le coût n'est pas très élevé (principalement le blé, la farine, la viande, l'huile comestible, le miel) sont très demandés par les consommateurs chinois. Sur le marché kazakhstanaï, la gamme de légumes chinois s'enrichit également. Un parc agricole expérimental situé à 60 km d'Almaty a vu le jour et comporte une zone de démonstration industrielle et d'innovation sino-kazakhstanaïse de l'agriculture moderne. Les réalisations des technologies agricoles chinoises sont testées dans le climat local pour être utilisées dans l'agriculture locale. En 2021, les entreprises

kazakhstanaises ont participé à la 3^e China Import Expo et des produits comme le lait sont entrés sur le marché chinois (Harutyunyan, 2022).

Comme le rappelle la stratégie Kazakhstan 2050, la coopération pour le développement des infrastructures et des réseaux de transport demeure une priorité pour les deux gouvernements. Malgré des relations de plus en plus importantes, il est nécessaire de souligner la différence de grandeur, de richesse, mais aussi d'intérêts entre les deux pays. Le développement de la zone frontalière sera donc notre indicateur de la réussite de la coopération qui se veut « win-win ».

Conclusion du Chapitre 5

Depuis les années 1990, le développement remarquable des infrastructures de transports en Chine a joué un rôle crucial dans la gestion du territoire. Il a permis de faciliter l'intégration économique de la Chine dans la mondialisation et permis une plus grande mobilité de la population. Malgré ces progrès, la connectivité de la région occidentale et plus particulièrement du Xinjiang est un défi majeur. Dans ce cadre, la connectivité au pont eurasiatique est primordiale pour la réussite du projet des routes de la soie. Il doit notamment répondre aux enjeux d'intégration régionale en Asie centrale et la coordination des politiques.

Les réseaux de transports peuvent devenir une véritable solution de connectivité en renforçant les liens entre les pays de la région. Il est cependant indispensable que ce développement se réalise de façon équilibrée. Malgré les opportunités qu'offre ce corridor, son développement est confronté à plusieurs problématiques. Dans un premier temps politique : le manque de coopération entre les pays de la région constitue un obstacle majeur. Infrastructuel : le développement industriel limité de la région, le vieillissement et la qualité des infrastructures sont également un enjeu pour le développement du corridor. Géographique : les conditions topographiques et climatiques sont une variable essentielle et incontournable. Enfin géopolitique : les relations complexes entre la Chine et la Russie dans la région ajoutent une dimension supplémentaire à la dynamique géopolitique de la BRI.

Le Kazakhstan joue un rôle pivot structurant dans la dynamique des routes de la soie. Sa position géographique l'expose directement à l'influence de la Russie et de la Chine, mais est aussi un atout pour son développement économique. Cette position lui permet également d'accroître son influence régionale. La conclusion d'accords de coopération peut bénéficier aux intérêts nationaux, cependant, il est essentiel de maintenir un contrôle afin de sauvegarder l'indépendance du pays et optimiser la collaboration en naviguant habilement entre les deux puissances.

Chapitre 6

Un développement frontalier « gagnant-gagnant » ?

Dans leur article *Représentations géopolitiques sur la Route de la Soie, une étude à l'aide de l'analyse cartographique et du traitement d'images satellites*, Isabella Damiani et Victoria Bachelet présentent une analyse multiscalair de deux représentations des nouvelles routes de la soie. La première représentation cartographique à l'échelle continentale présente la BRI. La seconde analyse, sur laquelle nous nous appuyerons, provient d'un traitement des images satellites de Khorgos et permet d'analyser l'artificialisation de la frontière et la coopération sino-kazakhstanaise. L'article a été publié en 2018 et présente le territoire en 1992, après la chute de l'URSS, en 2006, après le début des travaux du centre de coopération transfrontalière, en 2011, vingt ans après l'indépendance et en 2016. Elles apportent la conclusion suivante : « *La Chine est totalement à l'aise face à la montée en puissance de son influence régionale et internationale, et cela lui permet de montrer sa vision de l'Eurasie, de s'approprier des espaces et de modifier les territoires dans des temporalités très courtes. La région centrasiatique voisine, pièce géographique fondamentale de cette Eurasie chinoise, contribue de manière complémentaire à l'accomplissement du dessein de Pékin. Le rôle de la frontière dans les projets de nouvelle Route de la Soie montre toute la complexité et le paradoxe des dynamiques de création d'un territoire transfrontalier asymétrique et à plusieurs vitesses, dans un contexte à petite échelle de plus en plus mondialisé, et où les territoires, réels ou virtuels, sont constamment en contact. Avec sa nouvelle Route de la Soie, Pékin plaide pour une cohésion territoriale continentale, mais profite de son influence régionale pour établir des discontinuités territoriales et renforcer ainsi la valeur de ses démarcations politiques.* » (Damiani & Bachelet, 2018). Le projet des routes de la soie a été lancé en 2013, nous avons donc considéré que pour nos recherches sur la BRI, une période de trois ans était trop réduite pour observer le développement de la frontière. Nous avons donc décidé de poursuivre leur recherche, en nous appuyant sur des images satellites de 2023 sur tous les points de passage frontaliers que nous avons pu observer le long de la frontière. Ce chapitre présente donc dans un premier temps les points de passages transfrontaliers sino-kazakhstanaï et sino-kirghize.

Puis, dans un second temps, une étude de cas sur Khorgos, poste-frontière vitrine du projet. Enfin, une étude de cas sur le fonctionnement d'un acheminement de marchandises de la Chine vers le Kirghizistan.

1. Les points de passage transfrontaliers

L'analyse des zones transfrontalières permet dans un premier temps d'appréhender les infrastructures présentes à la frontière. Leur étude permet de déterminer l'importance de ces zones, leur fonctionnement et les interactions entre les deux pays. Dans un second temps, leur développement permet d'obtenir un aperçu des investissements politiques et économiques menés par les gouvernements respectifs.

1.1. Frontières sino-kazakhstanaise

Après avoir réalisé une étude détaillée de la frontière sur les services de cartographie de Google Maps et Beidu Maps (son équivalent chinois), nous avons identifié six points de passage opérationnels le long de la frontière sino-kazakhstanaise. Ces points de passage sont accessibles par la route, par les voies de chemin de fer, parfois les deux. L'utilisation du logiciel Google Earth Pro a été privilégiée pour plus de lisibilité grâce aux images satellites disponibles.



Figure 40 Les six points de passage frontaliers entre la Chine et le Kazakhstan, Réalisation : Hiliquin, 2023 ; Logiciel : Google Earth Pro, 2022

Du nord vers le sud nous pouvons observer un certain nombre de voies qui se terminent en impasse du côté chinois, sans route du côté kazakhstanais. Ces routes sont potentiellement un moyen d'accéder aux terres agricoles pour les agriculteurs chinois car l'on peut observer des parcelles sur les images satellites. Sur toutes les photographies aériennes suivantes, la frontière est matérialisée par une fine ligne jaune. Dans un souci de lisibilité, les échelles n'ont pas été harmonisées afin d'obtenir le meilleur aperçu de chaque zone.

- 1) Le xian⁸⁹ de Habahe dans la préfecture d'Altay est le premier poste-frontière au nord entre la Chine et le Kazakhstan. On y trouve une clinique, un parking, un bureau de réclamation pour l'armée et quelques bâtiments. Le poste-frontière est relié par la route G331. La zone semble mal, voire pas connectée, avec une route kazakhstanais. À l'ouest on trouve pourtant un espace urbanisé beaucoup plus développé, le village de Terekty. On peut voir sur les plans un nombre important de magasins et on peut en

⁸⁹ Le xian, chinois simplifié : 县 ; pinyin : xiàn est une subdivision administrative de la Chine. Le terme est couramment traduit en français par district ou comté.

déduire que des marchands chinois revendent des produits dans cette zone. Le village est desservi par la route R-147.



Figure 41 Zone transfrontalière numéro 1, Source : Google Earth Pro, 2022

- 2) Le deuxième point de passage se situe à Jimunaizhen dans la préfecture d'Altay en Chine et dans une localité sans nom dans le district de Zaïssan au Kazakhstan. La route S319 dessert le côté chinois et la route M38 dessert le côté kazakhstanaï. On peut observer sur la photo ci-dessous une première asymétrie de développement territorial. On peut en effet noter des terres cultivées et un espace urbanisé du côté chinois et une densité de bâti très faible du côté kazakhstanaï.

Du côté chinois, on observe un certain nombre d'infrastructures : des entrepôts, une banque, une poste, un hôtel, un business club, des équipements sportifs, une zone d'habitation et une grande zone de contrôle identifiable par une arche. Du côté kazakhstanaï se trouvent une aire de stationnement avec des camions, quatre bâtiments et une plus petite zone de contrôle.



Figure 42 Zone transfrontalière numéro 2, Source : Google Earth Pro, 2022



Figure 43 Zone transfrontalière 2, Source : Google Earth Pro, 2022

On observe ici une asymétrie certaine de développement entre les deux pays. La première zone urbanisée du côté kazakhstanais se situe à environ 70km, à Karatal, en suivant la route

M38. Du côté chinois une nouvelle zone bâtie se situe à une dizaine de kilomètres pour compléter la zone frontalière. La zone chinoise est plus équipée, organisée et peuplée.

- 3) Le troisième point de passage se situe à la préfecture de Tacheng, desservie par les routes S211 au nord, S221 et G3015 vers l'est et reliant la route A356 du côté kazakhstanais et le terminal douanier de Bakty, à environ 5km de la ville de Bakhty. Le centre de Tacheng est situé à environ 17km de la zone de contrôle. Du côté chinois on trouve notamment un aéroport (31km à l'est du centre-ville de Tacheng), un grand nombre de commerces (notamment de vêtements) et toutes les infrastructures habituelles d'une ville moyenne (banques, écoles, bâtiments administratifs). La ville de Bakhty est bien plus petite et ne dispose que de quelques infrastructures et magasins.

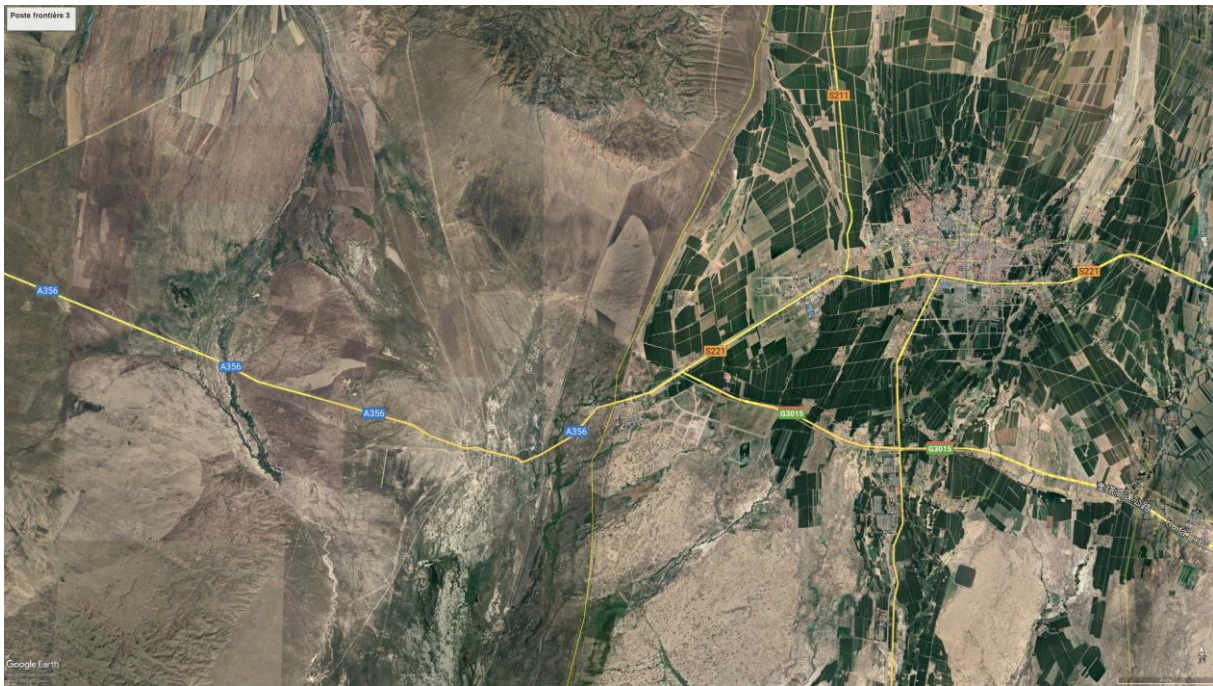


Figure 44 Zone transfrontalière numéro 3, Source : Google Earth Pro, 2022



Figure 45 Zone transfrontalières numéro 3, Source : Google Earth Pro, 2022

Plusieurs témoignages existent sur cette zone de contrôle. Les avis Google ne peuvent s'apparenter à des preuves exhaustives de la réalité, ils peuvent néanmoins présenter quelques facettes du territoire. Un utilisateur polonais explique en 2019 qu'avec un « pass camion » il faut environ deux heures pour traverser la frontière contre 13h sans les papiers. Un autre utilisateur signale en 2020 que peu de routes sont réellement praticables. Enfin, un dernier utilisateur déclare que le système de passage est chaotique, lent et désorganisé.

- 4) Le quatrième point de passage est situé à Alashankou côté chinois, dans la préfecture autonome mongole de Bortala et Dostyk côté kazakhstanais, dans la province d'Almaty. Il s'agit également de l'un des deux points de passage ferroviaire avec Khorgos. Du côté chinois, la zone est desservie par la route G19 / S318 et A 355 du côté kazakhstanais. Le passage en train de la frontière nécessite environ 8 heures pour permettre le changement des trains de l'écartement des rails kazakhstanais à chinois ;

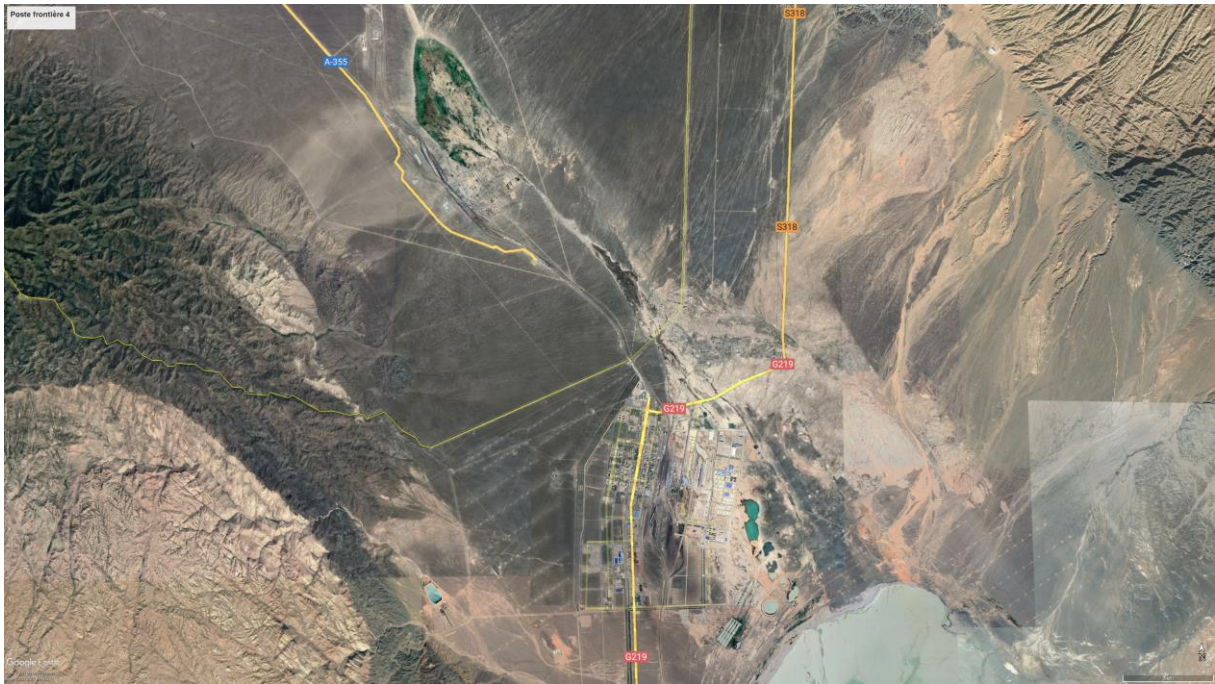


Figure 46 Zone transfrontalière numéro 4, Source : Google Earth Pro, 2022

La zone chinoise est de nouveau toujours plus développée et étendue. En effet, on trouve du côté chinois une zone logistique à l'est pour l'arrivée des trains avec des entrepôts de stockage. On y trouve également des commerces, notamment des entreprises de commerce du bois ou des grossistes.



Figure 47 Aménagements à la frontière chinoise, Source : Google Earth Pro, 2022



Figure 48 Aménagements à la frontière kazakhstanaise, Source : Google Earth Pro, 2022

Il s'agit de la deuxième plus grande zone aménagée du côté kazakhstanaise en termes d'infrastructures. On note la présence de magasins, mais aussi de lieux de restauration, d'un hôpital, de plusieurs hôtels et des zones d'habitations. La densité de bâti n'est pas homogène

et les voies de circulation ne semblent ni modernes, ni en bon état, contrastant ainsi avec les constructions chinoises de l'autre côté de la frontière.



Figure 49 Zone de passage, Source : Google Earth Pro, 2022

Cette dernière photo présente une nouvelle fois une illustration de l'asymétrie de développement des infrastructures le long de la frontière. On peut observer un bâtiment imposant du côté chinois et aucune infrastructure du côté kazakhstanaï.

- 5) Le cinquième point de passage est le plus important, le poste-frontière de Khorgos du côté chinois, dans le xian de Huocheng dans la Préfecture autonome kazakhe d'Ili et Khorgas⁹⁰ du côté kazakhstanaï, proche de la ville de Jarkent⁹¹, dans l'oblys de Jetyssou. La zone chinoise est desservie par les routes G218, G219, G30, S213 et la route A353 côté kazakhstanaï. Une zone logistique est présente du côté chinois ainsi qu'un terminal ferroviaire permettant le transbordement comme à Alashankou. Du

⁹⁰ Khorgas est aussi une appellation utilisée en mandarin. Par souci de compréhension, nous avons choisi de préférer l'appellation Khorgos en français.

⁹¹ Jarkent est le chef-lieu du district de Panfilov

côté kazakhstanais, sur la deuxième photographie, la zone est moins développée et la ville la plus proche est Jarkent, située à environ 35km du poste-frontière. Il existe également deux petites zones urbanisées du côté kazakhstanais, Khorgas, qui ne semble pas permettre de passer la frontière et le point de contrôle « Nur Zholy ».



Figure 50 Zone transfrontalière numéro 5, Source : Google Earth Pro, 2022



Figure 51 Zone transfrontalière 5 - Gare, Source : Google Earth Pro, 2022

On observe sur les deux photos ci-dessus la plus importante asymétrie de développement du territoire transfrontalier. Le bâti chinois est organisé et structuré autour de la zone logistique tandis que le bâti kazakhstanaï est encore une fois beaucoup plus réduit. On ne trouve en effet qu'un parking désorganisé et les bâtiments douaniers. Dans la ville de Khorgas au nord, on observe une densité de bâti relativement faible. Enfin, du côté kazakhstanaï, la gare d'Altynkol est entourée d'environ 8 bâtiments et d'une zone d'infrastructure ferroviaire. Nous reviendrons plus précisément sur le fonctionnement de cette zone dans la deuxième partie de ce chapitre.

- 6) Le sixième point de passage routier se situe au port de Dulata côté chinois, dans le xian autonome Xibe de Qapqal, desservi par la route S313 et Koljat du côté kazakhstanaï, dans le district Ouïghour de l'oblys d'Almaty desservi par un embranchement de la route A352.



Figure 52 Zone transfrontalière numéro 6, Source : Google Earth Pro, 2022

Le port de Dulata n'est pas une grande zone comme Khorgos ou Alashankou, mais son développement du côté de la frontière chinoise reste plus important que la zone kazakhstanaise. Khorgos et Dulata peuvent également être reliés par la route G219 (80km). Le port de Dulata comprend déjà quelques entrepôts de stockage et pourrait peut-être à l'avenir devenir une antenne du port à sec pour désengorger le trafic.

Il est intéressant de noter que les zones chinoises portent des symboles de la puissance chinoise sur les bâtiments. Chaque poste-frontière est organisé autour d'une zone de contrôle avec de grands bâtiments imposants avec des espaces végétalisés autour. Ces bâtiments représentent la modernité de la Chine et sa capacité à développer des infrastructures contemporaines. On l'observe sur les postes importants comme par exemple à Alashankou sur la première photo :

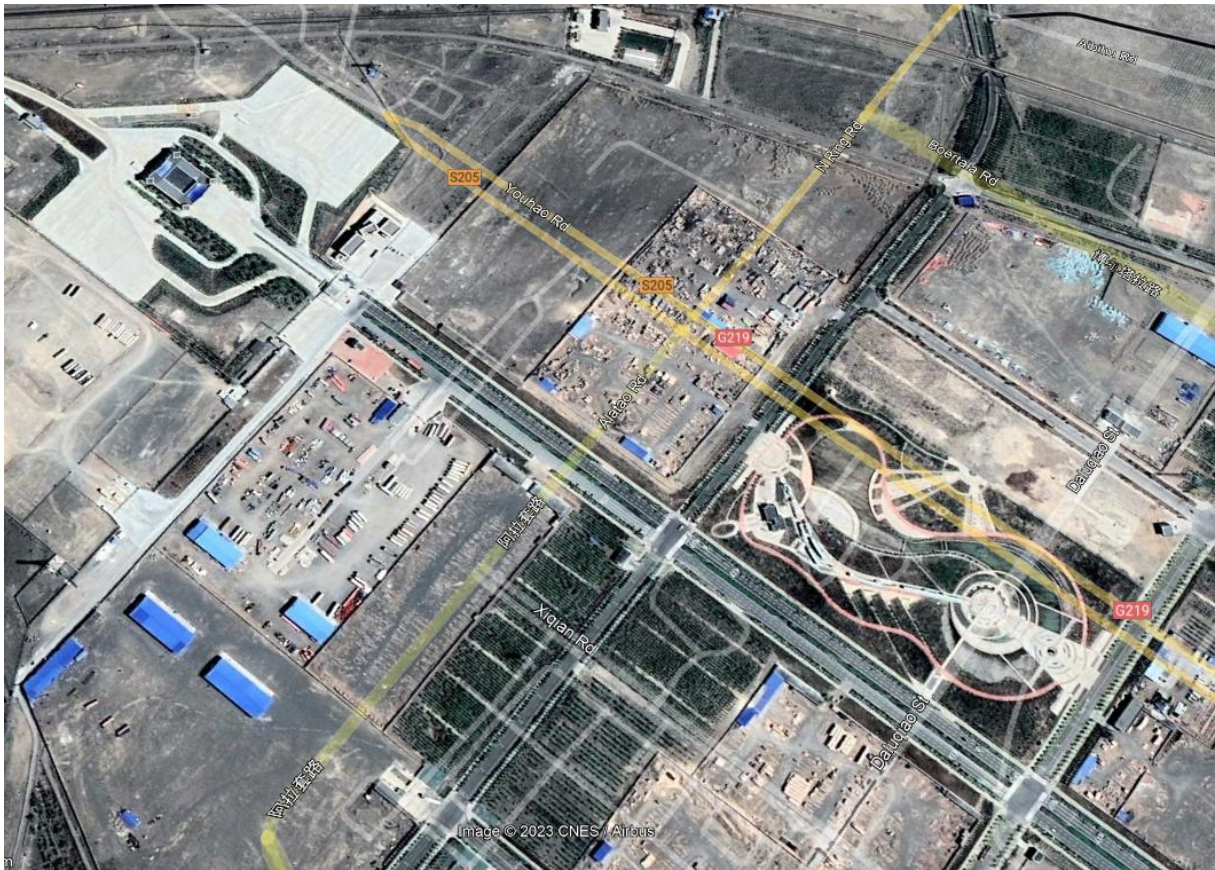


Figure 53 Infrastructures à Alashankou, Source : Google Earth Pro, 2022

Mais aussi sur les postes secondaires comme ici à Dulata :



Figure 54 Infrastructures à Dulata, Source : Google Earth Pro, 2022

Les bâtiments de stockage, les postes de contrôle ou encore les établissements commerciaux sont modernes et bien reliés entre eux. Cela permet à la fois une surveillance des lieux, mais aussi de faciliter le commerce à la frontière.

Pour conclure cette première étude des postes-frontière sino-kazakhstanais met en évidence des disparités significatives entre les deux pays, illustrant leurs approches respectives en matière de développement et de gestion de l'espace. La Chine se distingue par des infrastructures modernes et bien organisées, aménagées de manière stratégique pour faciliter les flux commerciaux et renforcer sa présence économique le long de la frontière. Les postes-frontière chinois sont souvent caractérisés par des bâtiments imposants, dont la conception reflète la modernité et la puissance économique du pays. Ces infrastructures jouent un rôle central dans la gestion des échanges commerciaux, avec des zones logistiques bien structurées et des installations de stockage. L'urbanisme semble être un élément clé de la planification, visant à créer des espaces fonctionnels et bien reliés pour soutenir le commerce et les

mouvements transfrontaliers. En revanche, du côté kazakhstanaï, les infrastructures et l'aménagement du territoire présentent des nuances plus variées. Les postes-frontière kazakhstanaï peuvent montrer des niveaux de développement hétérogènes, reflétant une approche plus diverse en matière d'urbanisme et de gestion de l'espace. Les infrastructures semblent parfois moins modernes et organisées, avec des bâtiments moins imposants et des zones logistiques moins développées. L'aménagement local semble moins focalisé sur la création d'espaces fonctionnels et connectés, ce qui peut entraîner des différences de densité de bâti et d'efficacité dans la gestion des échanges commerciaux. Les différences d'aménagement du territoire et d'urbanisme sont particulièrement évidentes dans les zones clés comme Alashankou et Khorgos. En Chine, ces zones sont aménagées de manière à optimiser l'efficacité logistique, avec des infrastructures bien organisées pour le transit des marchandises et des installations de stockage modernes. Au Kazakhstan, en revanche, les installations peuvent sembler moins développées et moins bien coordonnées, ce qui peut avoir un impact sur la fluidité des échanges commerciaux. Afin de compléter notre analyse, nous allons étudier les points de passage à la frontière Chine-Kirghizistan. La topologie de la frontière rend son passage plus complexe et le projet des routes de la soie y est encore plus ambitieux pour favoriser le trafic.

1.2. Frontière sino-kirghize

1.2.1. Les difficultés de traversée

Il est particulièrement difficile de franchir la frontière entre le Kirghizistan et la Chine. Il existe deux cols traversant les montagnes du Tian Shan : le col Irkeshtam au sud, le plus simple à traverser, et le col de Torugart au nord qui disposent chacun d'un poste frontière du côté kirghize.

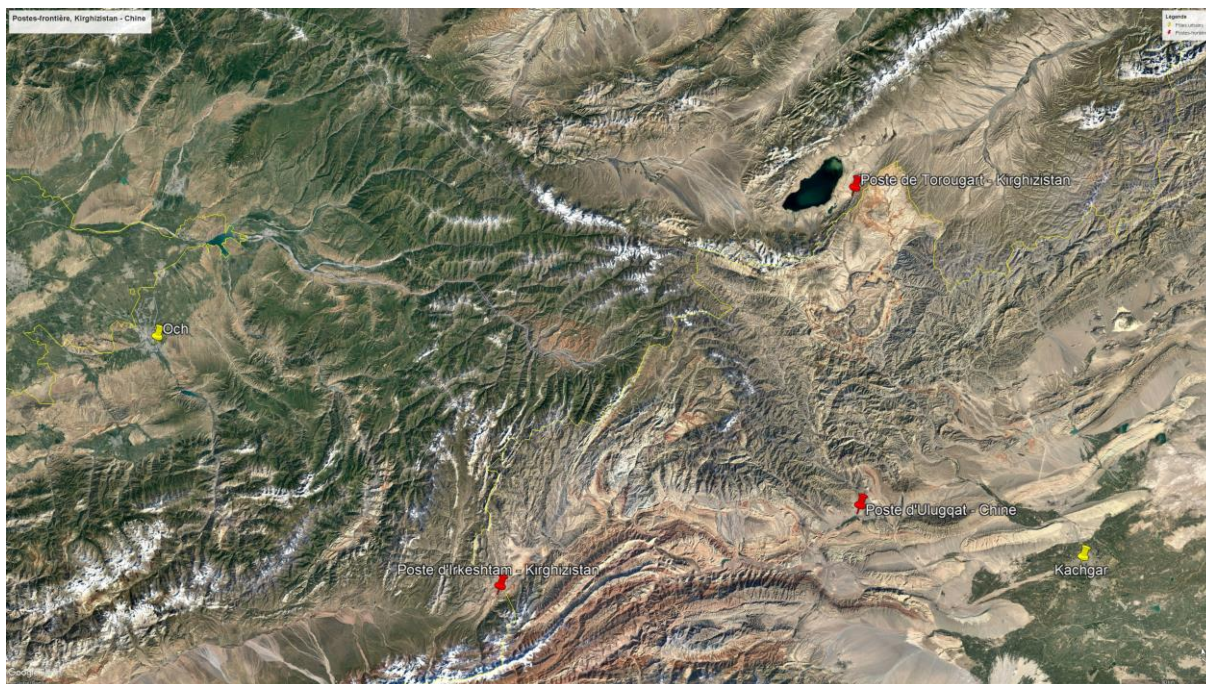


Figure 55 Passages de la frontière Chine - Kirghizistan, Réalisation : Hiliquin, Logiciel : Google Earth Pro, 2022

Le passage de la frontière est tout d'abord conditionné par des horaires d'ouverture assez variables pour les deux cols du côté kirghize. En Chine, le point de contrôle est situé dans le comté d'Ulugqat à 143km dans le centre des terres. Il est ensuite possible de rejoindre Kachgar.

Le col d'Irkeshtam situé à 3000m d'altitude peut être franchi par la route A371 du côté kirghize. La plupart des camions qui le franchissent sont en provenance d'Och (par la route M41), située à environ 4h15 de route pour 250km. On observe sur la photographie ci-dessous que le poste n'est composé que de quelques bâtiments et d'un vaste parking.

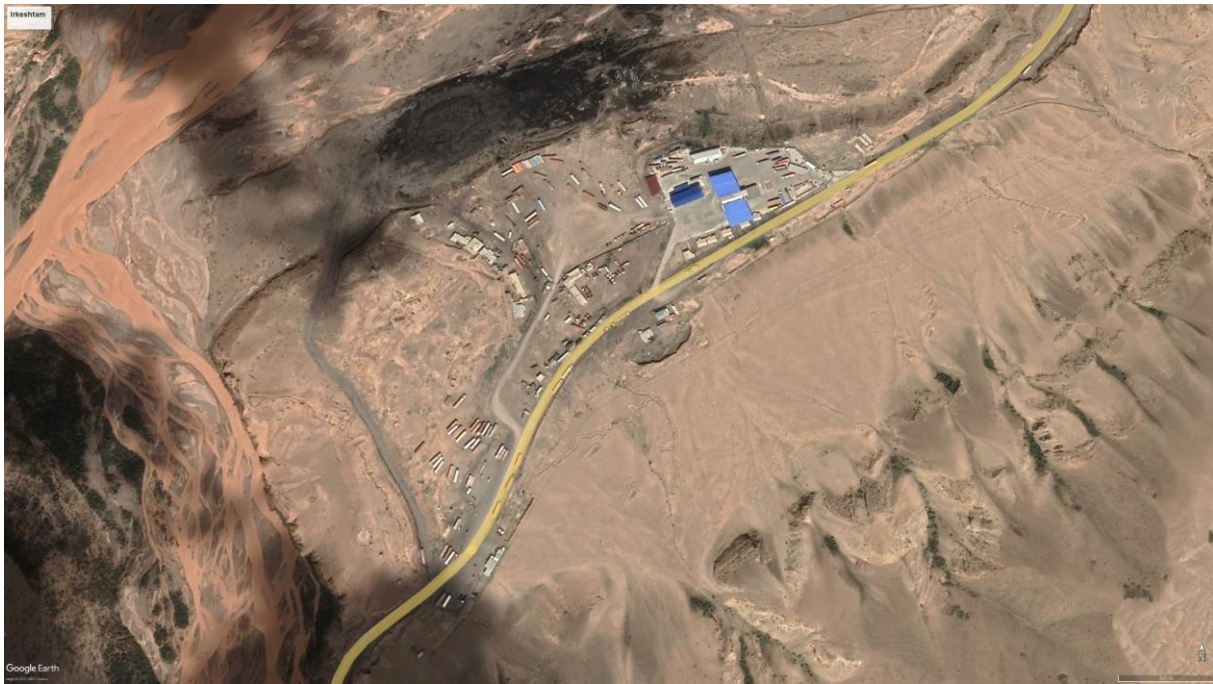


Figure 56 Passage de la frontière à Irkeshtam

Le bureau des douanes chinoises souligne en 2013 que le volume de marchandises importées et exportées du port d'Irkeshtan était de 464 000 tonnes, pour une valeur de 1,82 milliard de dollars américains. Parmi eux, 26 400 tonnes de marchandises importées, avec un volume commercial de 20,8 millions de dollars ; 374 000 tonnes de marchandises exportées, avec un volume commercial de 1,8 milliard de dollars. Les marchandises sortantes sont principalement des produits de première nécessité, des produits mécaniques et électriques, des matériaux de construction et des produits agricoles. Les marchandises importées sont principalement des noix et cerneaux de noix, de la réglisse, des peaux d'animaux et des minéraux (Xinhua Net Xinjiang, 2014). On constate grâce à ces chiffres que la majorité du trafic est avant tout de l'exportation chinoise. Les produits importés sont probablement destinés aux marchés de la ville de Kachgar et ne représentent qu'une part infime du trafic. Les infrastructures ne sont pas la seule asymétrie à souligner dans les échanges entre la Chine et les deux pays frontaliers, les échanges commerciaux sont également déséquilibrés.

Le second point de passage, Torougart, est plus inaccessible car généralement fermé de septembre à mai en raison des chutes de neige. Il est en effet situé plus haut à 3750m d'altitude.



Figure 57 Passage de la frontière à Torougart, Source : Google Earth pro, 2022

On observe que la zone est plus petite que celle d'Irkestam et quasiment dénuée d'infrastructures. Le col est situé à 500km de Bichkek par la route A365 soit environ 7h15 de route. Ce col doit depuis 2012 bénéficier de la construction d'une voie ferroviaire pour relier Kachgar à la vallée du Ferghana. Pour des raisons techniques et financières, le projet n'a pas encore abouti (Mashrab, 2015).

Le poste-frontière chinois d'Ulugqat en Chine n'étant pas situé à proximité de la frontière, il n'est pas possible de réaliser une comparaison en miroir comme pour le Kazakhstan. On observe cependant encore une fois sur la photo ci-dessous que les infrastructures sont bien plus nombreuses, mieux organisées et que les bâtiments de représentation du gouvernement chinois sont toujours omniprésents.

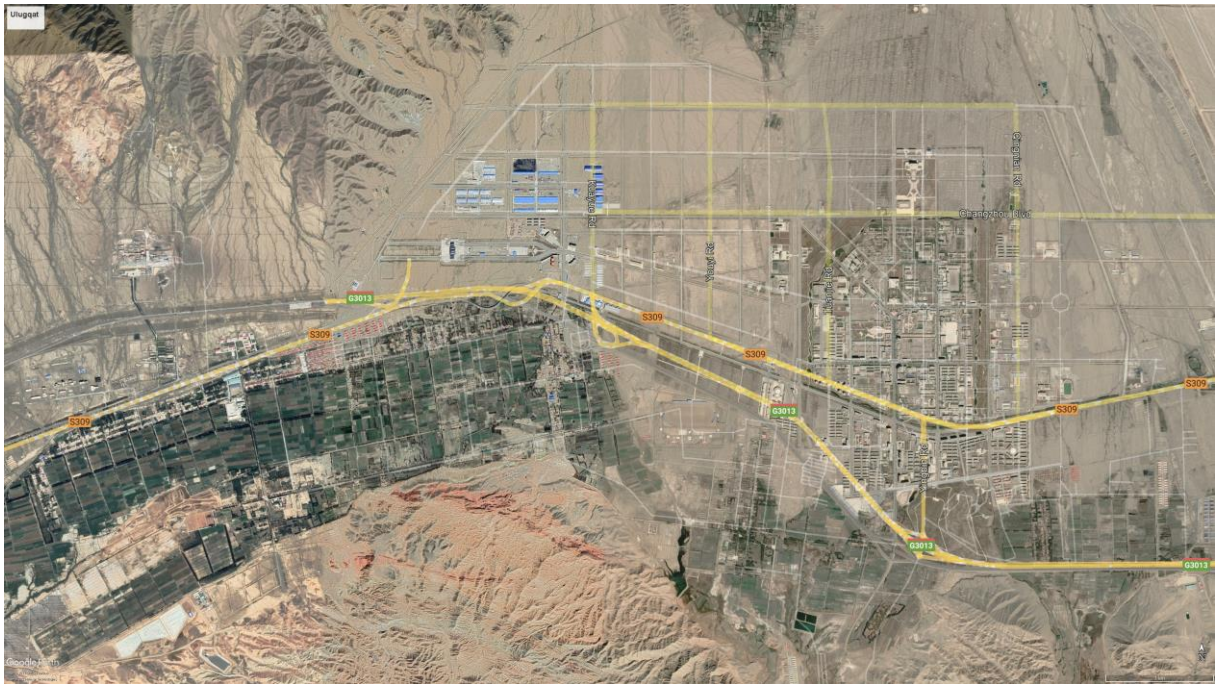


Figure 58 Poste-frontière d'Ulugqat, Source : Google Earth Pro, 2022

Au nord on peut observer avec des toits bleus une zone avec des entrepôts. A l'est une zone avec des bâtiments qui est la ville de Wuqia. Elle est majoritairement composée d'entreprises d'import-export et de magasins de matériaux. À proximité des espaces agricoles on trouve également des entreprises d'import-export le long de la route S309. La zone est en effet desservie par une route qui mène à Kachgar, en 1h50 par la route G3013 à environ 90km. La proximité avec la ville de Kachgar est un atout important pour le développement des flux de transports et de personnes entre la Chine et le Kirghizistan. La Chine prête donc une attention spécifique à l'évolution de ce territoire.

1.2.2. L'attractivité de Kachgar

Selon le plan de construction du centre de hub de transport dans la zone centrale de la ceinture économique de la route de la soie (2016-2030), le hub international de Kachgar a pour objectif de devenir central pour les nœuds environnants :

- Le xian de Shufu, au sud-ouest de la préfecture de Kachgar et sous sa juridiction ;
- Le xian de Shule, au sud-est de la préfecture de Kachgar et sous sa juridiction

- Artux, au nord de Kachgar, ville-district placée sous la juridiction de la préfecture autonome kirghize de Kizilsu ;
- Akto, au sud-ouest de Kachgar et au sud de Shufu, district administratif placé sous la juridiction de la préfecture autonome kirghize de Kizilsu ;
- Wuqia, au nord -ouest de Kachgar, sous la juridiction de la préfecture autonome kirghize de Kizilsu ;
- Le col de Khunjerab, frontalier entre la région du Xinjiang et le nord du Pakistan. Situé dans les montagnes du Karakoram, son altitude est de 4 693 mètres.

Le réseau de Kachgar doit également s'appuyer sur les ports de Karasu, Irkeshtan et Turgat, des hubs nationaux et des centres de transports régionaux. Les cinq hubs nationaux sont : le hub combiné de Yihuo avec Yining comme noyau, le hub Hami, le hub combiné avec Korla comme nœud central, le hub combiné de Kekuiwu avec Karamay comme noyau, Abei combiné avec Altay comme hub central. Enfin, les sept centres de transport régionaux complets sont : Tacheng, Bole, Aksu, Hotan, Ruoqiang, Turpan et Shihezi (Abulimiti et al., 2022).

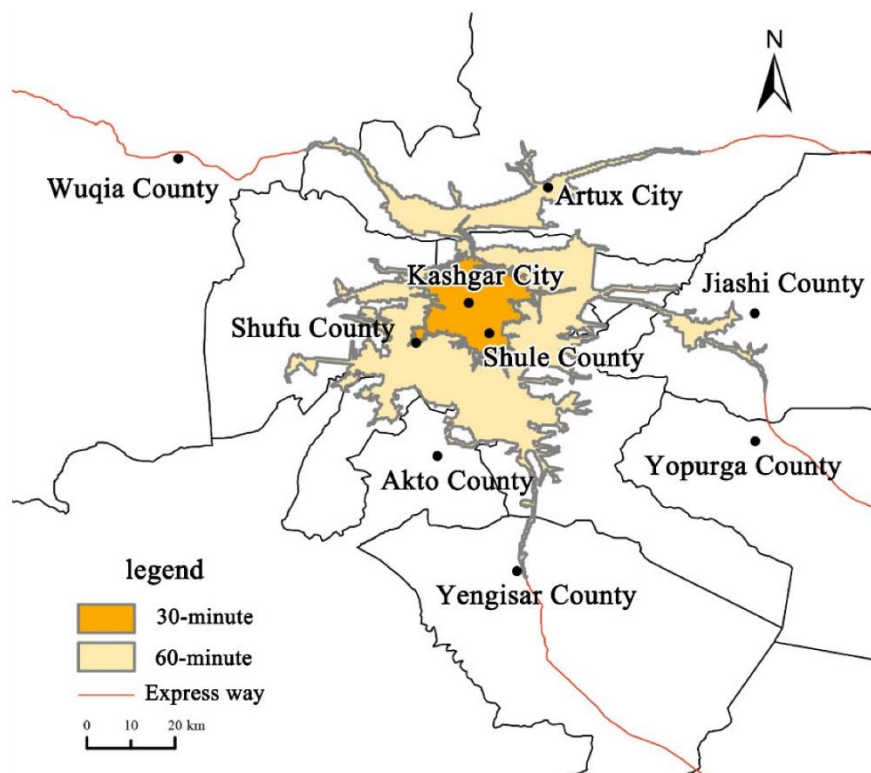


Figure 59 Carte des cercles isochrones de trafic de 30 minutes et 60 minutes de Kachgar, (Li et al., 2022)

On observe sur la carte que l'étalement urbain autour de Kachgar est relativement important et que la connectivité du réseau s'organise de façon concentrique autour du hub principal. Les auteurs soulignent également l'importance des axes routiers dans le commerce puisque de nombreux marchands sont installés à proximité des routes. Ils signalent cependant que les activités économiques sont inégalement réparties sur le territoire et que les comtés voisins peinent encore à se développer.

Kachgar doit devenir un symbole de modernité pour le Xinjiang et une vitrine des routes de la soie. La ville est en effet située à 1500km de la capitale provinciale Ürümqi. Il faudra à un voyageur entre 15 et 20h de train pour joindre les deux villes pour un coût oscillant entre 25 euros pour un siège et 60 et 120 euros pour une couchette selon les périodes. Le temps de trajet en voiture est d'environ 17h. La connectivité entre les deux villes est donc encore faible et lente mais permet de rejoindre la capitale du Gansu, Lanzhou, et donc d'accéder à un réseau ferroviaire plus dense et efficace. Par ailleurs, la région autour de Lanzhou est touristique et s'inspire, comme la ville de Xi'an, de l'imaginaire des routes de la soie pour accroître son attractivité. Si la capitale d'Ürümqi représente plutôt la modernité, Kachgar s'inscrit dans une logique patrimoniale s'inspirant des antiques voies commerciales. Les gouvernements provinciaux et locaux s'emploient notamment à médiatiser l'image du 喀什大巴扎 (Kāshén dàbā zhā), le Grand Bazar de Kashgar.

Ce bazar est le plus grand marché commercial international de la région, avec 4 000 magasins qui vendent plus de 9 000 produits sur plus de 4000m² de terrain. Les produits principalement vendus sont des épices, du thé, de la soie, des fruits secs, des tapis, des instruments de musique ouïghours, des vêtements d'Asie centrale. Une analyse de Radio Free Asia des images satellites du Grand Bazar fournies par PlanetLabs Inc. montre des changements spectaculaires sur le marché, notamment la suppression des bâtiments et des toits des étals, entre les photos prises le 4 avril et le 4 mai⁹². La ville est majoritairement peuplée de Ouïghours et le média dénonce une volonté de suppression du marché traditionnel et « effacer les traditions et

⁹² Photographies disponibles à ce lien : <https://www.rfa.org/english/news/uyghur/grand-bazaar-03312022162204.html>

coutumes ouïghoures dans la région dans une campagne brutale d'assimilation forcée ». La destruction des locaux, décidée par la Commission politique et juridique du Xinjiang, aurait entraîné un déplacement des marchands ouïghours vers l'extérieur et l'est de la ville pour être remplacés par un marché moderne et contemporain (Hoshur, 2022). Entre 2009 et 2017, Rune Steenberg et Alessandro Rippa, mènent un travail de terrain ethnographique sur Kachgar. Ils soulignent que les récentes politiques gouvernementales ont exacerbé les inégalités sociales et d'importantes tensions à Kachgar. La modernisation de la ville, notamment la construction de centres commerciaux ne fonctionne pas et crée des « infrastructures fantômes » (Steenberg & Rippa, 2019). Enfin, la destruction des bâtiments anciens risque également de mener à une « disneylandisation »⁹³ de la ville. Ce phénomène courant en Chine peut par exemple être observé à Shanghai, où le quartier de Xintiandi a été détruit pour être reconstruit à l'identique avec des matériaux neufs pour accueillir des enseignes luxueuses.

Les autorités locales et nationales tentent donc de développer la connectivité du Xinjiang, entre ses pôles, mais aussi à la frontière avec le Kazakhstan. On constate cependant une réelle asymétrie de développement territorial sur tous les postes-frontière observés. Le Bingtuan a permis d'organiser la planification agricole à proximité de la frontière, notamment grâce aux ressources en eau et à la mobilisation des populations pour exploiter les terres. Du côté chinois de grandes infrastructures de transport et de logistique ont été créées pour structurer les flux de camions et de trains en provenance du centre de la Chine. Des villes ont été créées pour accueillir la main-d'œuvre, les commerçants et les entreprises. On observe effectivement des bâtiments administratifs publics, mais aussi privés pour les compagnies de transport et de négoce. En promouvant le territoire, le gouvernement chinois cherche aussi à attirer des populations Han et ainsi à diminuer la présence ethnique des populations locales. La frontière revêt en effet un caractère essentiel dans le fonctionnement de la BRI. La Chine propose dans sa coopération avec le Kazakhstan et le Kirghizistan le positionnement de corridors de développement, on observe cependant que la seule zone développée est celle sur le territoire chinois. Les marchands centrasiatiques se rendent au Xinjiang pour acheter des marchandises

⁹³ La « dysneylandisation » est un concept développé par Sylvie Brunel selon lequel la mondialisation touristique transformerait les territoires en un gigantesque parc d'attraction pour les touristes au détriment de la préservation des cultures locales (Brunel, 2006)

revendues ensuite sur les bazars comme ceux de Zhibek Zholy à Almaty ou encore à Dordoy à Bichkek⁹⁴. Le projet phare de la BRI en Asie centrale est le développement de la zone de Khorgos, qui présente sur les photographies aériennes la plus grande asymétrie. Nous allons donc revenir plus spécifiquement sur le développement du projet.

⁹⁴ Lors d'un séjour de recherche à Bichkek en 2022, nous avons pu mener quelques entretiens informels avec des commerçants chinois Han sur le bazar de Dordoy. Une grande partie d'entre eux étaient originaires de Guangzhou et vendaient des produits contemporains typiquement chinois, des gadgets en plastique, des jouets pour enfants. Malgré leur méfiance à échanger avec une occidentale, nous avons pu apprendre qu'avant la pandémie ils rentraient régulièrement en Chine pour acheter des produits manufacturés à bas prix pour les revendre sur le bazar. Ils étaient regroupés au même endroit, en périphérie du bazar, mais semblaient intéressés par le développement du bazar de Junhai ou Zhonghai, considéré comme un bazar chinois extérieur au nord de Dordoy (Entretiens informels, février 2022).

2. Khorgos, la vitrine du projet

En 2000, le chercheur Nicolas Curien développe la théorie des trois couches. Il s'agit d'un cadre d'analyse par strates du fonctionnement des réseaux. Pour cela, il analyse dans un premier temps, les infrastructures de transport, qu'il qualifie de « réseau support ». Puis, le « réseau de commande », qui analyse les différentes façons d'optimiser ces infrastructures. Enfin, le « réseau service », c'est-à-dire les services finaux d'utilisation. Cette analyse « n'est pas statique, elle permet aussi une modélisation de l'évolution des réseaux ». L'interconnexion des réseaux occupe ainsi une place prépondérante dans cette réflexion (Curien, 2000). Le développement de la plateforme de Khorgos sera donc analysé sous le prisme de cette réflexion pour permettre de cerner les enjeux de ce poste-frontière.

2.1. Évolution et état des lieux du projet Khorgos, 2005 – 2021

2.1.1. La frontière, lieu de coopération

Khorgos est une ville frontière symbole de la coopération entre les deux pays, dont les discussions sur son développement ont commencé en 2005, bien avant le lancement du projet des nouvelles routes de la soie. Cette ville est aussi le symbole des difficultés que la Chine rencontre dans sa stratégie d'ouverture vers l'ouest. Khorgos a pour vocation à devenir l'un des plus grands centres de distribution en Asie centrale.



Figure 60 "Là où l'est rencontre l'ouest", Source : Entretiens avec Hicham Belmaachi, 6 décembre 2018

En 1987, la frontière s'est ouverte à Khorgos : d'abord grâce à un entrepôt pour les marchandises voyageant entre l'URSS et la RPC. Au début des années 1990, Khorgos devient rapidement un point de transit clé pour les commerçants faisant la navette entre les marchandises à travers la nouvelle frontière internationale sino-kazakhstanaise (Grant, 2020). L'analyse de Damiani et Bachelet précise cependant que la frontière était déjà perméable dans les années 1980. En effet, en novembre 1983, le Conseil des affaires d'État chinois transforme Khorgos en port de commerce avec l'Union soviétique, permettant le développement du « commerce de valise » par les particuliers (Damiani, Bachelet, 2018). Un marché frontalier s'installe alors à Khorgos en 1992. Elles précisent également que le développement territorial demeure limité à quelques villages et parcelles agricoles.

La frontière à Khorgos en 1992



Source : NASA, programme Landsat 5-TM, 1992
Note : l'Asian Highway 5 est notée AH5

Figure 61 La frontière à Khorgos en 1992, (Damiani & Bachelet, 2018)

Entre 2006 et 2016, le bâti s'est considérablement étendu du côté chinois, notamment grâce à l'annonce en 2004 de la création d'une zone de libre-échange. En 2011, la zone de libre-échange est officiellement créée du côté kazakhstanaï en même temps que l'ouverture du Centre international de coopération transfrontalière, le long de l'autoroute internationale (Damiani, Bachelet, 2018). Enfin, les gares de Khorgos et d'Altynkol illustrent le futur du centre logistique. Les bâtiments chinois et kazakhstanaï sont inaugurés en 2012. La ligne a pour objectif de relier Almaty sur la section ferroviaire de Zhetygen. Selon les autorités douanières, 4700 trains ont passé la frontière en 2020. Dans une interview, le chef de gare adjoint chinois Luo Jianjiang affirme que pour répondre à la demande et garantir la fluidité du trafic, le processus de traitement a été optimisé, le temps de chargement raccourci ce qui a simplifié le dédouanement. Dans cette même interview, Zheng Yeqin, gérante d'une société d'agence de fret souligne que depuis la pandémie sa société a étendu ses activités en transportant « des vêtements, des chaussures et autres technologies ». Pour contrôler l'expansion de la pandémie, la coopération frontalière a été renforcée avec le bureau des douanes, les

gouvernements locaux et les agents des chemins de fer et de l'inspection aux frontières. Le chef de section du contrôle des douanes, Long Teng, explique avoir mis en place une procédure de dédouanement de 20mn (China Global Television Network Français, 2021).

2.1.2. Une coopération économique

Le site de Khorgos présente deux zones d'intérêts majeurs pour le Kazakhstan, la Zone Economique Spéciale (ZES) du centre international de coopération frontalière (ICBC) et le port à sec.

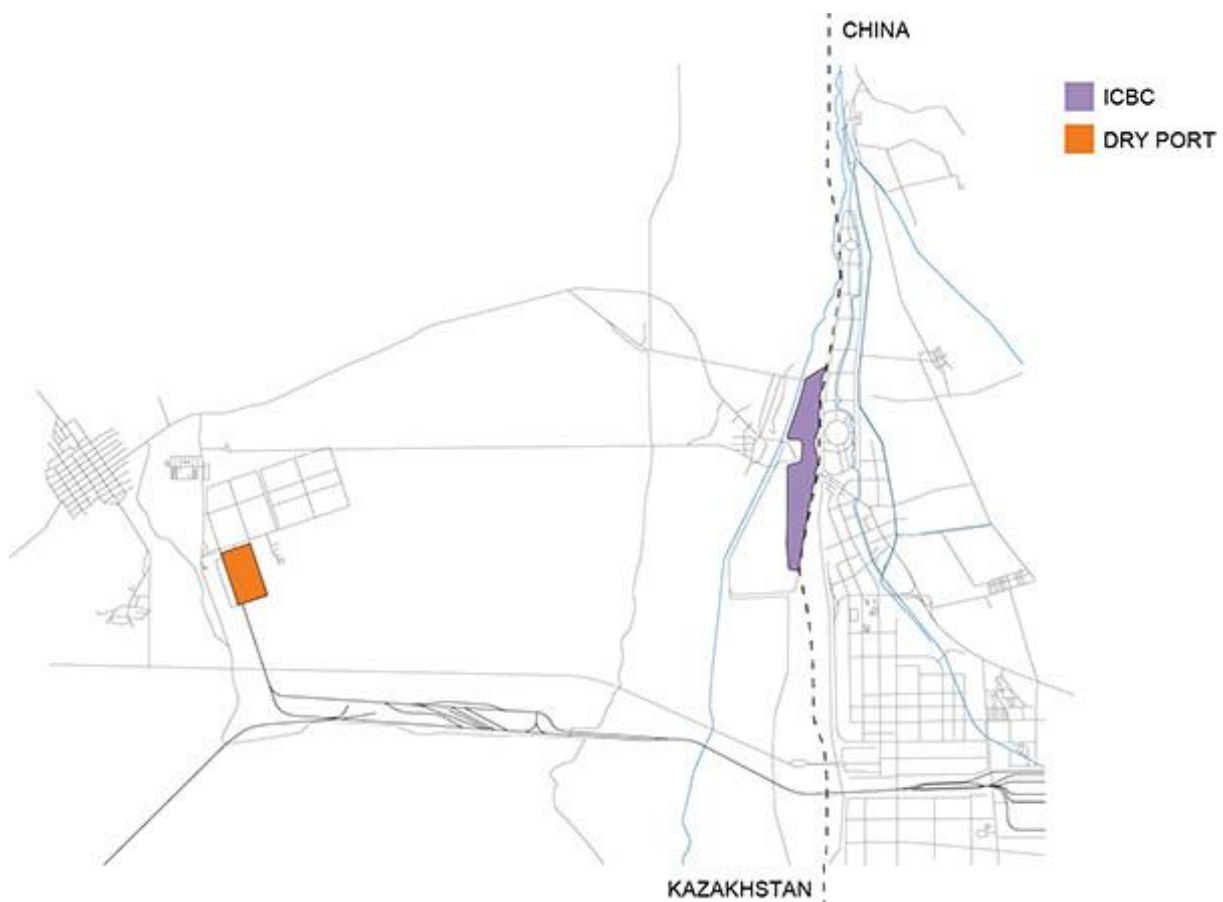


Figure 62 Deux zones capitales pour le développement de Khorgos, (M. A. Simon, 2020)

La Zone Economique Spéciale (ZES) du centre international de coopération frontalière (ICBC) de Khorgos s'étend sur 560 hectares, 217 hectares pour la partie kazakhstanaise, 343 hectares pour la partie chinoise. La superficie totale est divisée en trois parties :

- Le centre, une partie administrative et commerciale de 185 hectares ;

- Le territoire auxiliaire pour l'installation d'infrastructures hors site de 207 hectares ;
- Un territoire de réserve de 134 hectares (Gimaletdinov & Shamiyeva, 2017).

Selon le site officiel de l'ICBC, la zone propose de nombreux avantages pour attirer les investisseurs comme les touristes :

- Un régime sans visa de 30 jours ;
- La libre circulation des personnes, des biens et des transports sur le site ;
- Un visiteur de la RPC a le droit d'exporter quotidiennement des marchandises hors taxes d'une valeur de 8 000 yuans (un peu plus de 1000 euros) ;
- Un visiteur du Kazakhstan a le droit d'exporter une fois par mois des marchandises achetées en franchise de droits d'une valeur de 500 euros et pesant jusqu'à 25 kg.

Si le développement des infrastructures est inégal, on observe ici que les citoyens chinois et kazakhstaniens ne disposent pas des mêmes avantages. Les marchands chinois peuvent en effet bénéficier de droits pour l'exportation plus intéressants que les marchands kazakhstaniens.

Les investisseurs peuvent également bénéficier de certains avantages :

- L'attribution de terrains à titre gratuit pour une période allant jusqu'en 2041 ;
- Des infrastructures réalisées par les deux États ;
- Une disponibilité d'espaces commerciaux gratuits dans des locaux locatifs dans des immeubles commerciaux ;
- Pas de quota pour attirer la main-d'œuvre étrangère ;
- Un entrepreneur individuel a le droit d'être membre de la ZES (uniquement pour un résident de la République du Kazakhstan)

Il existe également une exonération de l'impôt sur les sociétés, de la taxe foncière, de la taxe sur la valeur ajoutée, sur les redevances foncières, sur des droits de douane sur les marchandises, matières premières et équipements importés sur le territoire de la ZES. Le remboursement de la taxe sur la valeur ajoutée générée lors de la construction de bâtiments et de structures. Enfin, une exonération de la taxe sur la valeur ajoutée sur les biens, travaux et services vendus sur le territoire de la zone économique spéciale.

Enfin, les touristes peuvent être accueillis dans de grands centres commerciaux, sur le modèle des *mall* américains, très présents également en Chine. En 2019, l'ICBC aurait accueilli cinq millions de touristes (ICBC, 2023). Ce que le site appelle « touristes » correspondrait plus aux déplacements des commerçants centrasiatiques. Une limite d'achats a d'ailleurs été fixée, plus restreinte que pour les voyageurs chinois. Maia Adèle Simon souligne que depuis l'arrivée des restrictions en 2017, une économie souterraine de porteurs non officiels s'est développée, transportant des marchandises à travers la frontière moyennant des frais (M. A. Simon, 2020).



Figure 63 Le centre international de coopération, (M. A. Simon, 2020)

Il est intéressant de souligner que ce schéma présente un développement territorial égal de chaque côté de la frontière, contrairement à ce qui est visible sur les images satellites. Cela est dû dans un premier temps à l'orientation du schéma, mais aussi à son découpage, qui ne permet pas d'appréhender la zone dans son ensemble. Il n'est donc pas possible ici sans légende de constater que le transbordement des trains s'effectue du côté chinois ou que les zones urbanisées sont beaucoup plus importantes à l'est.

2.2. Le développement de la zone logistique

La société mondiale d'exploitation portuaire DP World fournit ses services de gestion au terminal de fret, de vrac et de conteneurs pour cette ZES. En 2018, environ 65 trains transportant 6 200 EVP de marchandises traversent la passerelle de Khorgos chaque mois. Par ailleurs, la gare routière doit avoir la capacité d'accueillir 2 200 camions et 300 véhicules légers par jour. Néanmoins, la fluidité du trafic est compliquée lors du passage du Kazakhstan vers la

Chine par les douanes chinoises. Enfin, une importante zone franche compte des centres commerciaux *duty free* et de nombreuses infrastructures touristiques visant à attirer les touristes chinois. Cependant, ce sont principalement des acheteurs et négociants commerciaux chinois qui circulent dans cette zone (Source : entretien Belmaachi, 2018).

En 2020, le compte Facebook Khorgos Gateway publie avoir traité 228 677 conteneurs EVP, soit 44,3% de plus qu'en 2019. Des équipements et des machines surdimensionnés sont envoyés du port sec vers différents pays, comme 313 unités de récolteuses de coton livrées au Turkménistan ou 32 unités de voitures de métro au métro d'Almaty. En janvier 2021, des camions-grues lourds (55 tonnes), des niveleuses, des chargeuses et 150 unités de bus Hyundai à Almaty ont été surchargés avec succès.

Le port à sec de Khorgos a plusieurs fonctions. Il permet d'effectuer le transbordement des trains pour le passage de la frontière selon le fonctionnement du schéma suivant :

Change of gauge

In the dry port of Khorgos, all merchandise from China has to be transferred to different trains. As a former Soviet republic, Kazakhstan shares the same five foot track gauge as Russia.

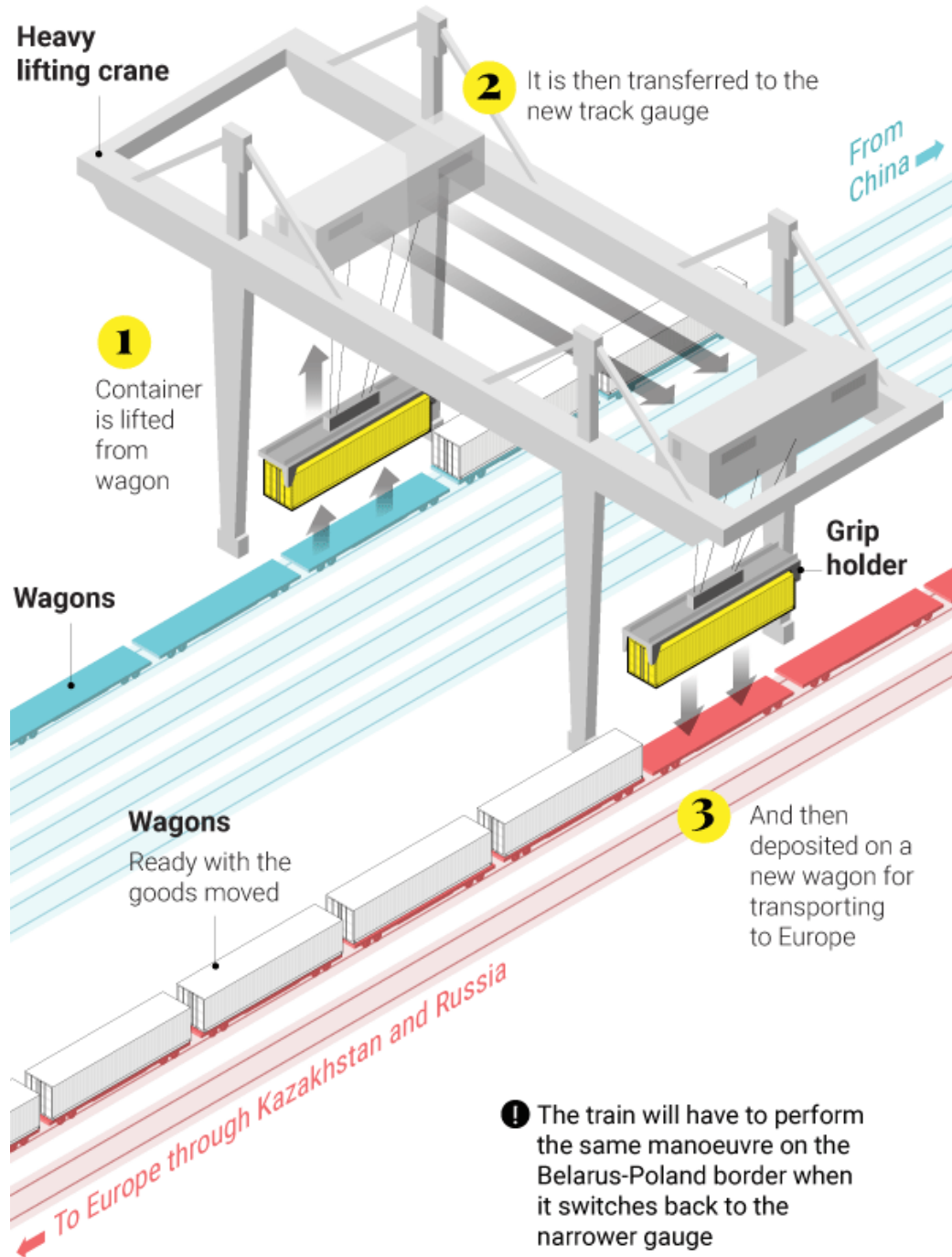


Figure 64 Schéma du fonctionnement du transbordement des trains à Khorgos, (Arranz, 2017)

Le conteneur est d'abord soulevé des wagons à l'aide d'une grue de levage lourde. Puis il est transféré sur le nouvel écartement des voies et déposé sur un nouveau wagon à l'aide d'un support de préhension.

En 2022, le port a mis en service un nouvel ensemble de voies ferrées de 1435 mm dans ses installations. Avec les nouvelles voies, le terminal très fréquenté pourra désormais traiter davantage de trains en transit en provenance de Chine. L'objectif est désormais de passer de 9 à 10 trains par jour à 19 à 20 trains quotidiennement. Yerlan Koishibayev, directeur général de la logistique chez Korghos Gateway (KTZ), s'est concentré sur la contribution du terminal à l'amélioration du potentiel de transit du Kazakhstan : « *Le lancement de la deuxième installation de transbordement au port sec de KTZE-Khorgos Gateway LLP doublera la capacité du terminal. Je suis sûr qu'en général, cela apportera une contribution significative au développement du potentiel de transport et de logistique du Kazakhstan et donnera un nouvel élan à la croissance des flux de marchandises le long des principaux corridors de transport* » (Papatolios, 2022).

Le port à sec comprend également des infrastructures comme :

- 8 voies d'accès au terminal à conteneurs pour les opérations de chargement/déchargement pour le rechargement des conteneurs, marchandises générales, véhicules et équipements ;
- Un site de conteneurs spécialisé pour le stockage ponctuel de plus de 18 000 conteneurs en EVP ;
- Un entrepôt de stockage temporaire d'une superficie totale de 48 588 m², dont 700 m² sont réservés aux chambres frigorifiques avec différentes conditions de température de +7 à -25 degrés chacune ;
- Un atelier pour la réparation et l'entretien des équipements, ainsi que pour l'entretien et la réparation des conteneurs réfrigérés ;
- Deux rampes de déchargement/chargement de wagons sur voies étroites et larges (Khorgos Gateway, 2023).

Nous avons donc choisi de proposer ici une synthèse des activités présentes sur le site de Khorgos

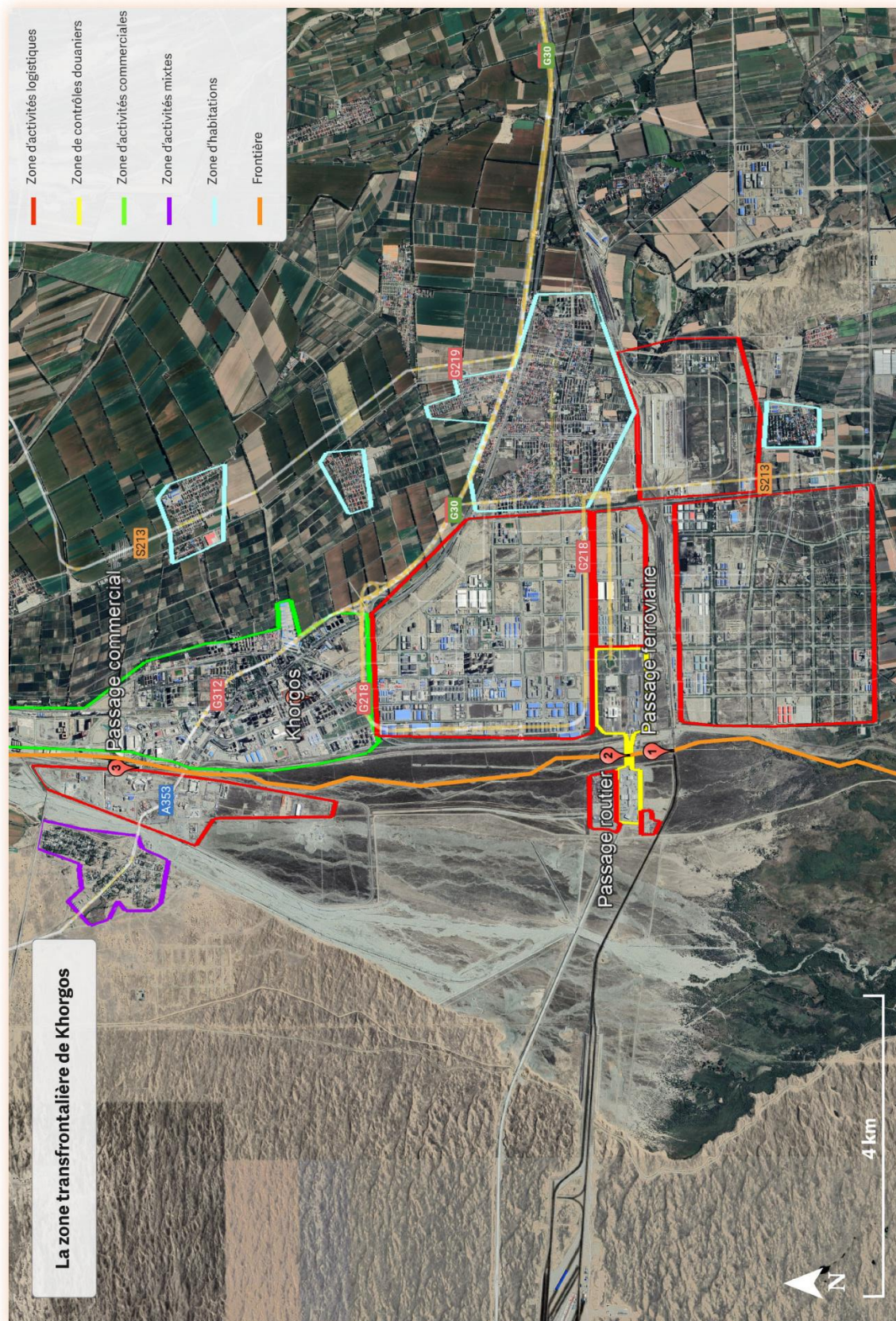


Figure 65 Synthèse des activités présentes à Khorgo, Réalisation : Hiliquin, 2023 ; Logiciel : Google Earth Pro, 2022

Initialement, on remarque en rouge que la majorité de l'espace est occupée par des zones logistiques, mettant en avant l'importance du développement économique dans la région transfrontalière. Du côté chinois, ces zones se divisent en deux parties, centrées autour de la voie ferrée et des routes. Ce phénomène similaire se produit côté kazakhstanaï, mais à une échelle plus petite. Comparativement, les zones chinoises sont huit fois plus grandes au nord et au sud, et le transbordement des trains se fait également en Chine. La zone de contrôle douanier est deux fois plus vaste, mieux organisée et plus moderne. L'intensification de la présence chinoise a des dimensions économiques, administratives et symboliquement politiques. Les règles d'entrée en Chine sont strictes, et des éléments tels que drapeaux, officiers en uniforme et bâtiments simples en béton marquent clairement la frontière entre les deux pays.

En ce qui concerne les habitants, une zone violette au nord du Kazakhstan abrite des habitations, des hôtels et des magasins. Cette disposition soutient le "commerce de valise", permettant aux habitants d'Asie centrale de passer quelques jours en transit à la frontière avant de se rendre dans les grands bazars du sud (Almaty, Bichkek, Och). La ville la plus proche est Jarkent, à environ 40 kilomètres à l'ouest, où réside la majorité de la population travaillant à la frontière et dans le commerce. En Chine, ces zones d'habitation sont beaucoup plus vastes, avec quatre villages à proximité des zones logistiques. Le plus grand village se trouve le long de la principale route desservant la zone logistique. De nombreuses infrastructures sont présentes, dont des commerces, des écoles, des hôpitaux, un bureau de poste et des banques. La présence de la population chinoise est plus marquée que du côté kazakhstanaï. De plus, l'agriculture est absente près de la frontière kazakhstanaï, contrairement aux nombreux champs observés près des villages chinois. La diversification des secteurs économiques - commerce, logistique, agriculture, tertiaire - contribue à rendre Khorgos de plus en plus attrayante. Cependant, cet effet n'est pas le même du côté kazakhstanaï. Il est important de noter que la Chine montre une forte volonté politique d'attirer de nouveaux habitants, ce qui a un impact significatif localement. Le gouvernement provincial a annoncé son intention de continuer à développer Khorgos en mettant en œuvre les directives de Xi Jinping sur le socialisme à la Chinoise de la nouvelle ère. La réforme des secteurs agricole, industriel, immobilier, commercial, touristique et des transports vise à créer des emplois et à

faire de Khorgos une zone toujours plus attrayante pour les Chinois, en concrétisant le "rêve chinois". Cette analyse de l'occupation des terres révèle que le développement de la frontière entraîne une croissance économique notable du côté chinois, tandis que la zone kazakhstanaise est encore en pleine transformation.

L'artificialisation de la frontière comme le présentent Victoria Bachelet et Isabella Damiani est certes inégale, mais crée un ensemble d'infrastructures modernes. On observe néanmoins que dans le fonctionnement de la zone, le Kazakhstan est de nouveau restreint dans ses possibilités de développement. En effet, le développement d'un réseau de marchands pourrait être bénéfique à la population locale, aux réseaux de transports routiers comme ferroviaires et à l'approvisionnement des bazars centrasiatiques comme ceux d'Almaty ou de Bichkek. Néanmoins, la volonté de pratique extrêmement moderne des politiques chinoises empêche un développement plus modeste, mais existant du côté centrasiatique. En contrariant cet essor, la Chine empêche finalement le fonctionnement de ce qu'elle avait pourtant qualifié un partenariat gagnant-gagnant. Par ailleurs, son élan est peut-être un peu précipité et la modernisation rapide et coûteuse de Khorgos ne répond pas encore de façon optimale aux ambitions chinoises.

3. Étude de cas : la turbine du barrage de Toktogul

Dans le cadre d'un terrain de recherche à Bichkek en février 2022, nous avons eu l'occasion de mener une série d'entretiens avec un certain nombre d'acteurs qui resteront anonymes et Fabien Selosse, coordinateur de la chaîne d'approvisionnement locale, branche de Toktogul de General Electric Hydro France au Kirghizistan. Ces entretiens et des recherches complémentaires nous ont permis de retracer l'acheminement d'une turbine depuis son usine de production à proximité de Pékin vers le Kirghizistan. Le trajet le plus court étant d'acheminer les matériaux *via* la zone logistique de Khorgos, le projet des routes de la soie devait permettre de démontrer la capacité d'exploitation du corridor Chine – Asie centrale.

3.1. Genèse du projet

Le barrage de Toktogul est le plus grand barrage du Kirghizistan. Il est construit sur le cours d'eau Naryn, affluent droit du fleuve Syr-Daria au nord-ouest du pays.

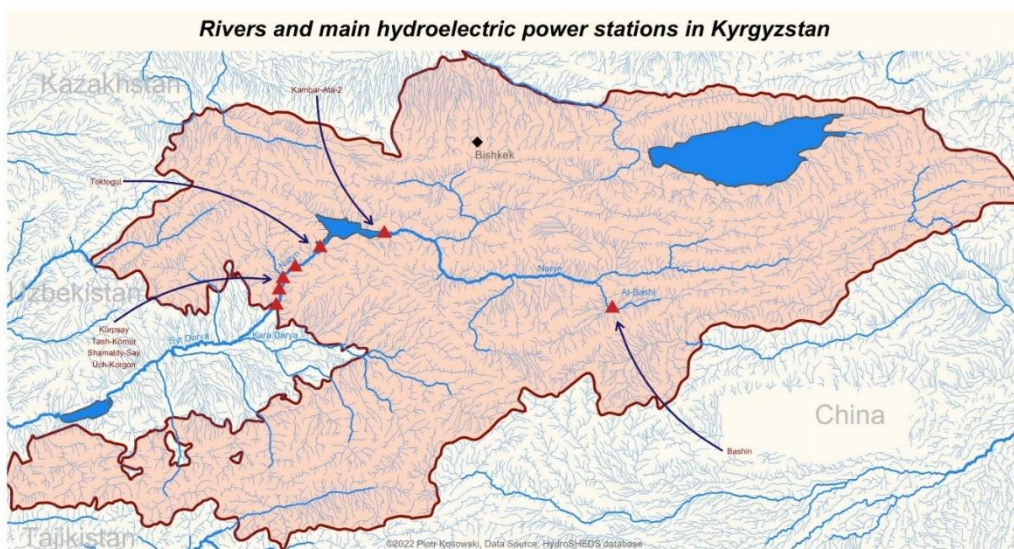


Figure 66 Fleuves et principales stations hydroélectriques au Kirghizistan, (Kosowska & Kosowski, 2022)

Le secteur de l'électricité en République kirghize est vieillissant, sujet à des pertes commerciales élevées, génère des tarifs inférieurs aux coûts et fonctionne généralement mal. La majorité des actifs ont plus de 30 ans et approchent de leur fin de vie économique. Compte

tenu de l'augmentation de la demande d'électricité en République kirghize, la réhabilitation, le remplacement et l'augmentation des actifs du secteur de l'électricité sont essentiels pour la sécurité énergétique du pays.

Le barrage est utilisé pour la production d'électricité avec à ce jour une puissance de 1 200 MW. Construit dans les années 1970, il est actuellement en cours de rénovation, ce qui devrait lui permettre d'atteindre une capacité de 1 350 MW. La centrale hydroélectrique produit 40% de l'énergie du pays. Le fonctionnement d'une turbine représente 30% de l'énergie consommée par Bichkek. Quatre turbines assurent le fonctionnement de la centrale en contrebas du barrage. L'électricité est très peu chère au Kirghizistan⁹⁵, cela n'a donc pas permis au pays d'anticiper la rénovation de la centrale. Une turbine a cessé de fonctionner et les autres doivent être rénovées.

Le financement du projet est assuré par la Banque asiatique de Développement et a été approuvé en septembre 2016 et signé en décembre 2016. Le prêt et la subvention de la BAD ont pris effet en février 2018. Au 25 septembre 2018, les contrats de prêt cumulés s'élevaient à 17,668 millions de dollars (29 % du montant total du prêt) tandis que celui de la subvention est de 11,484 millions de dollars (23 % du montant total de la subvention). Aucun décaissement n'est effectué au titre du prêt ou du don. La gestion du projet est assurée par le ministère de l'énergie et de l'industrie kirghize. La sous-traitance du projet a été confiée à Alstom Énergie, repris en 2015 par la firme américaine General Electric. Le projet doit se dérouler sur cinq années, soit environ une année pour le remplacement d'une turbine (BAD, 2016).

Le projet tient compte de la dimension environnementale qu'il doit revêtir. Les principaux impacts environnementaux de la rénovation porteront sur la santé et la sécurité au travail sur le site du projet, le traitement des déchets d'huiles et de graisses usagées, l'élimination des ferrailles et autres déchets solides, l'évacuation des déchets générés hors du site du projet.

⁹⁵ Ménages: Le prix est de 0.010 USD par kWh. Le prix moyen dans le monde est de 0.158 USD par kWh.

Business: Le prix est de 0.032 USD par kWh. Le prix moyen dans le monde est de 0.164 USD par kWh (Global Petrole Prices, 2022).

Les huiles et les ferrailles libérées seront conservées en lieu sûr dans la zone de stockage sur site, qui sera améliorée grâce au financement dans le cadre de la phase 1 du projet pour une utilisation tout au long du programme de réhabilitation (BAD, 2016).

Le 3 juillet 2015, le conseil du fond eurasien pour la stabilisation et le développement a également décidé d'accorder un prêt d'investissement à la République kirghize. Il doit financer la phase 2 de la réhabilitation du secteur énergétique du barrage de Toktogul : le remplacement des unités 2 et 4, y compris le remplacement et la réparation des systèmes auxiliaires et des équipements de l'usine (BAD, 2016).



Figure 67 Photographie du barrage de Toktogul, (Eurasianet, 2022)

3.2. Acheminement de Tianjin à Toktogul

Pour permettre la réalisation du projet, le Kirghizistan fait appel à la Chine, seul pays disposant des usines capables de produire les nouvelles turbines. La production des plus grosses pièces

est réalisée dans une usine à Tianjin⁹⁶ par la filiale Ji Xin. D'autres pièces plus petites sont importées depuis l'Inde, l'Europe, la Turquie et quelques pièces de Russie. Les premiers camions quittent Tianjin fin novembre 2020 et arrivent à Khorgos en décembre 2021, soit plus d'un an après. Les camions furent bloqués entre 8 et 10 mois à la frontière. Il s'agit de convois exceptionnels allant jusqu'à 80 tonnes et jusqu'à 6m de large. GEODIS est la société française de transport et de logistique mandatée pour le projet.

Le convoi a rencontré plusieurs problèmes. À cause du Nouvel An lunaire, les entreprises chinoises ferment en février et tentent d'écouler le plus de marchandises possibles en décembre et janvier. Le *black friday*, entraîne également l'expédition de nombreuses marchandises depuis la Chine. Ces deux événements de calendrier créent une importante congestion. De plus, les mesures sanitaires en raison de la pandémie mises en place par la Chine ont un impact considérable sur la fluidité du trafic aux frontières. Les frontières, bien qu'officiellement jamais fermées par le gouvernement chinois, demeurent complexes à traverser.

3.3. Congestion à la frontière

Les camions chinois arrivent à Khorgos et sont déchargés dans des entrepôts ouverts sous douane. À cette période, jusqu'à 4000 camions étaient bloqués. Ces blocages ont notamment provoqué une hausse des prix pour les produits chinois au Kirghizistan. Les taxes réclamées par le gouvernement kazakhstanais peuvent aller jusqu'à 5 000\$ et 20 000\$ demandés par certaines compagnies de fret.

En suivant la logique du passage de la frontière, le camion arrive à Khorgos et doit remplir les formalités douanières chinoises. Il passe en zone neutre entre le poste-frontière et la frontière politique (représente environ 10 000m²). Or, le courtier en douane kazakhstanais doit avoir la confirmation que le courtier en douane chinois le laisse partir et inversement avant que

⁹⁶ La ville de Tianjin est située au sud-est de la ville de Pékin, sur la côte. Tianjin est réputé pour son excellence dans les domaines de l'aéronautique et des technologies. Le secteur secondaire constitue plus de 50%

chaque partie ne donne son accord. Ce dialogue complexe entraîne d'importants retards. Enfin, la pandémie a entraîné la nécessité de confinement des chauffeurs. Ces derniers devaient rester isolés sur Khorgos pendant deux semaines et se soumettre à de nombreux tests de détection du virus. Ces protocoles ont entraîné une importante logistique de gestion du roulement des chauffeurs ainsi que des frais supplémentaires entraînés par leurs salaires complémentaires pour le temps passé sur place. Les éléments des turbines ont donc été placés dans des entrepôts à ciel ouvert pendant plusieurs mois et ont souffert des aléas météorologiques.

La corruption est l'élément le plus problématique du passage actuel de la frontière. La journaliste Joanna Lillis explique que « *la frontière sino-kazakhstanaise s'est plutôt transformée en une vache à lait au service d'intérêts acquis où la contrebande sévit* » (Lillis, 2022). Le président Tokaïev a déclaré à ce sujet : « *Un potentiel important d'augmentation des recettes budgétaires réside dans la mise en ordre à la douane, notamment à la frontière avec la Chine. Le véritable gâchis qui s'y produit est bien connu. Les voitures ne sont pas contrôlées, les taxes et droits ne sont pas payés. Des différences en miroir des statistiques avec les autorités douanières chinoises atteignent des milliards de dollars. Certains opérateurs autorisés ont le statut d'intouchables. Le pays perd des dizaines de milliards de tenges en taxes. Cela ne fonctionnera pas* ». Le président a chargé le bureau du procureur général, en collaboration avec le ministère des Finances, l'agence de surveillance financière et d'autres organismes intéressés, de procéder à une inspection approfondie et d'assurer l'ordre à la frontière douanière. Il est nécessaire de rappeler ici que ce fait de corruption à la frontière n'est pas une nouveauté. En juin 2017, lors d'une réunion bilatérale avec le président chinois Xi Jinping, Noursoultan Nazarbaïev avait été « surpris » par la différence entre les données commerciales chinoises et kazakhstanaïses. Il a déclaré à ce propos : « *le chiffre d'affaires des marchandises, selon les données de la frontière chinoise, a augmenté de 46%, selon nos données, de 30%. Je ne sais pas pourquoi il y a une telle différence ? Existe-t-il une méthode de calcul différente ?* » (Smayil, 2022). Le 1^{er} février 2022, Kassym-Jomart Tokaïev a affirmé qu'une lutte sans compromis contre la corruption était l'une des principales priorités de la politique de l'État. Le président a explicité que pour instaurer et construire un véritable État de droit, il faut avant tout éradiquer la corruption dans les domaines fiscaux et douaniers. Selon lui, les statistiques des deux pays sur le commerce mutuel avec la Chine diffèrent. La

différence entre eux est de plusieurs milliards de dollars. En 2021, ce chiffre a atteint 5,7 milliards de dollars. Les entrepreneurs témoignent également de l'existence de problèmes. L'Agence anticorruption a révélé trois points de contrôle des transports corrompus dans la région du Kazakhstan oriental (Site officiel du Président de la République du Kazakhstan, 2022).

Le problème de corruption n'est pas seulement lié aux douaniers, il est intrinsèque à l'appareil politique kazakhstanaï. Depuis son élection, le président combat l'ombre de son prédécesseur. Il cherche notamment à éliminer les privilèges obtenus pendant des années par la famille Nazarbaïev. Une entreprise liée à Aliya Nazarbaïeva, la fille cadette de l'ancien président, a vu son monopole sur la collecte des redevances lucratives de recyclage des véhicules supprimé et son directeur arrêté. Lillis rappelle que *« des rumeurs circulent depuis longtemps selon lesquelles Bolat Nazarbaïev, le frère cadet de l'ex-président, contrôle le commerce à Khorgos. Il possède également le marché Altyn Orda d'Almaty où de nombreuses importations chinoises sont vendues et qui paie des taxes remarquablement basses pour un lieu de shopping aussi populaire. Selon d'autres rumeurs Bolat Nazarbaïev aurait quitté le Kazakhstan pendant les troubles de janvier. Mais il n'est pas le seul membre de la famille réputé pour avoir des intérêts à la frontière avec la Chine. Tokaïev avait peut-être quelqu'un d'autre en tête lorsqu'il s'est insurgé contre "certains opérateurs agréés qui ont le statut d'intouchables" faisant des affaires à la frontière. Au printemps dernier, des manifestations ont éclaté parmi les camionneurs se plaignant qu'une entreprise bien connectée semblait jouir d'un monopole sur le transport de véhicules à travers la frontière alors qu'ils restaient bloqués pendant des jours ou des semaines. Cette société était Eurotransit, avec laquelle Radio Azattyk a retracé des liens avec Dariga Nazarbayeva, la fille aînée de l'ex-président, et son partenaire Kairat Sharipbayev, qui a récemment été évincé de la tête du fournisseur de gaz public QazaqGaz. »* (Lillis, 2022). En effet, dans la vidéo d'une enquête menée par Radio Azzatyk, on peut voir des centaines de camionneurs qui transportent des marchandises en provenance de Chine manifester à la frontière en 2021. Selon eux, les camions de la société Eurotransit évitent les files d'attente aux points de contrôle à la frontière sino-kazakhstanaïse. D'autres véhicules sont cependant à l'arrêt et peuvent attendre plusieurs jours pour traverser le passage à niveau (Alimova & Nourbek, 2021). Ces témoignages confirment également la lenteur du passage de la frontière, loin de l'idée d'un protocole de dédouanement en 20

minutes comme l'avait mentionné le chef de section du contrôle des douanes Long Teng (cf paragraphe « la frontière, lieu de coopération »)

La plupart des acteurs interrogés ont confirmé que le projet de Khorgos était intéressant, mais encore non fonctionnel. Les passages des camions par les douanes chinoises et kazakhstanaïses créent trop de friction. Si la Chine souhaite intensifier les flux, elle doit aménager les opérations conjointement avec les autorités kazakhstanaïses pour réduire les temps d'attente. Le problème de corruption est par ailleurs trop important et représente un risque pour les entreprises étrangères.

Les éléments de la deuxième turbine ont finalement été acheminés par la mer l'année suivante. Au départ de Tianjin, les conteneurs ont rejoint la Turquie avant de transiter par la Géorgie, l'Azerbaïdjan, la mer Caspienne, le Kazakhstan et le Kirghizistan. Cette solution avait été proposée à l'origine pour le transport de la première turbine par l'entreprise GEODIS. Le trafic à la frontière semble à ce jour adapté pour des flux limités. Cette première expérience d'acheminement de produits manufacturés d'envergure démontre que le corridor n'est pas encore fonctionnel.

Conclusion du chapitre 6

Ce chapitre d'étude sur le développement transfrontalier peut-être structuré en quatre grands axes thématiques révélateurs du fonctionnement du corridor sino-centrasiatique organisé par la BRI :

- D'importantes disparités le long de la frontière sino-kazakhstanaise

L'analyse approfondie des points de passages frontaliers et des développements territoriaux révèle des inégalités de développement marquées entre les côtés chinois et kazakhstanaï. Du côté chinois, on observe des infrastructures et des zones logistiques développées et modernes ainsi qu'une activité commerciale dynamique. Le côté kazakhstanaï contraste avec ce constat : les infrastructures sont souvent limitées, voire inexistantes. Cette asymétrie témoigne d'une coopération territoriale inégale et met en évidence des déséquilibres de développement le long de la frontière. L'influence politico-économique de la Chine est prédominante sur celle du Kazakhstan sur le fonctionnement de ce corridor.

- La difficulté du développement des projets transfrontaliers

L'étude des projets de développement le long de la frontière est ici illustrée par deux exemples : le fonctionnement d'un site et le fonctionnement d'un transport de marchandises. Elle offre un exemple concret des défis auxquels les deux états ont été confrontés. Le centre de distribution stratégique en Asie centrale de Khorgos a connu une expansion significative grâce aux routes de la soie grâce à la création d'une zone de libre-échange et d'un port à sec. Cependant, cette modernisation rapide a eu pour effet de créer un déséquilibre de développement territorial, les financements engagés par le Kazakhstan étaient bien plus faibles que ceux de la Chine. Par ailleurs, l'acheminement de la turbine vers le barrage de Toktogul met en évidence les défis logistiques complexes et les pratiques corrompues auxquels sont confrontés les deux états.

- L'importance de la coopération et de la coordination :

L'analyse de cette dynamique frontalière souligne la nécessité d'expandre la coopération et la coordination des acteurs locaux. La mutualisation des infrastructures douanières permettrait

notamment de limiter la corruption de chaque côté de la frontière, mais aussi d'optimiser le système de passage. Une meilleure coordination est indispensable pour réduire les frictions aux frontières, stimuler les économies locales et établir un dialogue de confiance entre les acteurs du territoire.

- L'intégration des aspects environnementaux et la lutte contre la corruption :

La gestion des sites transfrontaliers questionne la viabilité du développement local à long terme. La pollution, la gestion des déchets, l'impact sur les écosystèmes locaux et les effets sur la santé des populations sont des considérations essentielles sur lesquelles les deux gouvernements ne sont pas accordés. La préservation des ressources naturelles est un élément clé des politiques nationales des deux pays, mais sans mesures concrètes prises à l'échelle locale, le partage des ressources, notamment de l'eau, deviendra rapidement une source de conflits. Enfin, des mesures concrètes doivent également être prises par les autorités kazakhstanaïses et chinoises pour éliminer les pratiques de corruption et améliorer l'ensemble des procédures douanières. Une gestion plus transparente permettra de faciliter le passage des marchandises et de réduire les retards. Ces changements sont indispensables pour garantir la réussite du projet et limiter les conflits entre les populations locales.

Chapitre 7

Les routes de la soie : un projet viable ?

Ce dernier chapitre présente les perspectives et limites d'évolution des routes de la soie. La coopération des gouvernements sino-kazakhstanais ne saurait fonctionner sans l'appui des populations. La Chine, malgré de puissants outils de *soft power*, s'inscrit dans une démarche à contre-courant de l'opinion publique, qu'elle soit centrasiatique ou internationale. Par ailleurs, la multiplication de ses investissements et de ses corridors de développement crée un nouvel outil de gouvernance mondiale qui est malmené par l'instabilité géopolitique globale. Ce dernier chapitre s'articulera autour de deux grands axes de réflexion. Tout d'abord, questionner la viabilité du corridor des routes de la soie en Asie centrale sous le prisme de nos résultats précédents, mais aussi par l'actualité. Dans un second temps, nous interrogerons la durabilité du fonctionnement global des routes de la soie terrestres vers l'Europe.

1. Un développement entravé en Asie centrale

La Chine a connu une ascension fulgurante sur la scène mondiale dans les domaines économiques et technologiques au cours des dernières décennies. Pour soutenir sa montée en puissance, le gouvernement chinois a mis en œuvre une stratégie de déploiement économique ambitieuse, accompagnée d'une série d'outils de *soft power* visant à améliorer son image et à promouvoir sa culture, sa langue et ses valeurs à l'étranger. Cependant, malgré ces efforts, la Chine continue de faire face à des perceptions négatives et à être perçue comme une menace, en particulier par les populations d'Asie centrale. Plusieurs facteurs expliquent cette perception persistante.

1.1. La montée de la sinophobie en Asie centrale

Les relations sino-centrasiatiques sont généralement analysées sous le prisme de leur appartenance commune à l'Organisation de coopération de Shanghai, des rivalités et

collaborations de la Russie et de la Chine sur la région ou encore le « risque terroriste » des ethnies non Han. Il est cependant indispensable d'analyser la collaboration des états centrasiatiques avec la Chine comme une forme d'obligation. La présence chinoise est nécessaire à leur développement et cette contrainte est souvent perçue de façon négative en dehors des élites gouvernementales.

La question des frontières est un exemple de la flexibilité adoptée par les gouvernements. Lors de l'indépendance, les états centrasiatiques ont dû rapidement négocier les limites de leurs frontières avec la Chine, dans une position politique et économique faible. La Chine alors habituée à dialoguer avec un seul interlocuteur puissant a pu appliquer le principe de division pour affaiblir les états dans leurs revendications. Considérant qu'elle avait été lésée au XIX^e siècle par les empires européens, et en particulier l'empire tsariste, la Chine a réclamé 34000km² de territoire supplémentaire. Les prétentions territoriales ont été particulièrement complexes pour le Tadjikistan car la Chine revendiquait une grande partie du Pamir (28 430km²) (Peyrouse, 2008a). Ces revendications ont marqué la population et les concessions effectuées par la Chine avaient pour objectif de créer les bases d'une première alliance. Sébastien Peyrouse évoque le « syndrome du « péril jaune »⁹⁷ pour désigner la peur des migrations chinoises vers l'Asie centrale qui a pourtant toujours été un berceau d'accueil de migrations (allemands, coréens, polonais, russes...) (Peyrouse, 2008b). La migration chinoise au Kazakhstan est caractérisée par un entre-soi, les Han travaillent généralement pour de grandes sociétés chinoises implantées sur place, en particulier dans le domaine énergétique, en employés du secteur de la construction ou comme commerçants. La répartition de la population dans le pays s'est en effet diversifiée dès les années 1990. Leur présence était recensée entre la ville d'Almaty et les oblasts d'Almaty et d'Aktobe. Puis dans les années 2000 à l'ouest dans les oblasts d'Aktobe, Atyrau et Mangistau. Le nombre de travailleurs licenciés attirés par Astana était également parmi les plus importants en 2006 (Sadovskaya, 2007).

⁹⁷ Ce terme est à considérer comme une analyse historique datée. Il était utilisé pour stigmatiser les populations asiatiques à la fin du XIX^e siècle, notamment dans le conflit russo-japonais. Il est encore omniprésent dans les discours politiques occidentaux au XX^e et XXI^e siècle et a été à nouveau médiatisé lors de la pandémie. L'utilisation de termes comme « péril chinois » ou « menace chinoise » demeure essentialisant et ils doivent être utilisés avec beaucoup de précautions.

On trouve ici une correspondance avec la théorie *push and pull* des migrations. *Pull*, le phénomène d'attractivité du Kazakhstan grâce aux emplois des entreprises chinoises. *Push*, le phénomène provoquant le départ d'une personne de son pays d'origine, peut correspondre à de nombreux facteurs dans ce cas. Une volonté de soutien au Parti, un emploi et un salaire attractif et dans certains cas la simple perspective d'un emploi. En effet, la crainte de la population centrasiatique s'attarde notamment sur les *Mingongs*, ces travailleurs fantômes chinois ne disposant pas d'un *hukou* en règle pour travailler dans leur pays. La chercheuse Jildiz Nicharapova explique dans un entretien mené à Bichkek en février 2022 que ces travailleurs chinois construisent notamment des routes au Kirghizistan. Ces travaux difficiles et les mauvaises conditions de travail ont entraîné le décès de nombre d'entre eux, enterrés le long des routes. Le 17 janvier 2019, une manifestation antichinoise a eu lieu à Bichkek. Les manifestants ont demandé un moratoire sur la délivrance de passeports kirghizes aux citoyens chinois, à l'exception des personnes appartenant à l'ethnie kirghize, un examen minutieux de toutes les entreprises financées par la Chine, ainsi que la vérification de la pertinence des prêts contractés auprès de la Chine. Ils demandent également l'expulsion des citoyens chinois résidant illégalement au Kirghizistan et l'arrêt des quotas de main-d'œuvre pour les Chinois. Les manifestants ont également exprimé leur désapprobation à l'égard des mariages entre des femmes kirghizes et des hommes chinois, demandant l'interdiction de l'enregistrement des mariages mixtes et l'imposition d'amendes (Aliyev, 2019). Lors de plusieurs entretiens informels menés dans le bazar de Zhibek Zholy à Almaty avec des restauratrices chinoises en 2019, nous avons pu observer une certaine distance avec les autres commerçants et restaurateurs du lieu. Les trois femmes présentes continuaient à parler en mandarin, à préparer des plats chinois et les clients présents étaient majoritairement chinois. Leur communauté semblait assez fermée et ne pas se mêler aux populations locales.

De nombreuses voix se sont également levées contre les persécutions des populations non Han au Xinjiang. Le 21 septembre 2019, des manifestations populaires antichinoises ont éclaté à Astana et Almaty. Au cours de ces manifestations, des manifestants ouïghours se sont joints aux activistes kazakhstaniens pour exprimer leurs revendications concernant les relations entre le Kazakhstan et la Chine. La question des Kazakhs et des Ouïghours détenus dans les camps du Xinjiang était portée par une profonde critique du système chinois (Pron & Szwajnoch, 2019). Le 27 mars 2021, les autorités kazakhstaniennes ont arrêté au moins 20 personnes à

Astana alors que des manifestants se réunissaient à Almaty, Astana, Oral, Chymkent et Aqtobe. Les manifestants s'opposaient à l'influence croissante de la Chine et aux politiques de répression du Xinjiang (Radio Free Europe, 2021).

1.2. Des outils de *soft power* controversés : le cas de l'éducation

Pour remédier à son image de plus en plus négative en Asie centrale, la Chine a mis en place un certain nombre d'outils de *soft power*, notamment relatifs aux routes de la soie. Les instituts Confucius sont souvent présentés comme des coquilles vides de savoirs. Un rapport du Sénat français va même jusqu'à les présenter comme une « stratégie contrariée » (Gattolin, 2021). Ils sont pourtant présents en Asie centrale depuis près de vingt ans. Ils sont un emblème des routes de la soie, comme vecteurs de la connaissance et soutien scientifique à leur développement. Cette stratégie s'intègre en effet dans le domaine de la route de la soie intelligente (Cf Chapitre 1, 1.1.1 Les routes de la soie, de quoi parle-t-on ? Routes de la soie et sémantique). Cet aspect du projet doit approfondir la coopération en matière de formation, lancer des initiatives de coopération technologique et cultiver les talents professionnels de toute sorte. Un premier institut a ouvert en mai 2005 à Tachkent, suivi d'un second, en 2009, à l'université Al-Farabi au Kazakhstan qui a remplacé le centre de langue chinoise construit en 2002. En avril 2017, l'Institut Confucius au Kazakhstan a été récompensé par le Consulat général de la République populaire de Chine pour sa grande contribution à l'éducation, à la communication culturelle et à l'amitié entre la Chine et le Kazakhstan pendant dix ans. Les deux instituts coopèrent avec l'université de Lanzhou. En 2008, un nouvel institut est ouvert à Bichkek, en coopération avec l'université du Xinjiang et l'université des sciences humaines de Bichkek. Ces instituts ont pour objectif d'enseigner le chinois, promouvoir la culture chinoise, perfectionner les professeurs de langue chinoise, renforcer l'amitié et la compréhension mutuelle entre les peuples, fournir assistance et conseil, organiser les examens HSK⁹⁸, des événements culturels et mettre en œuvre des projets scientifiques de

⁹⁸ Test d'évaluation de chinois reconnu par le ministère de l'Éducation en Chine, équivalent au TOEIC en anglais.

sinologie. Le centre Confucius au Tadjikistan est en coopération directe avec la China University of Petroleum suite à la signature d'un accord le 13 septembre 2014 avec l'Institut de métallurgie. L'objectif est de former des talents de langue chinoise pour les entreprises minières et métallurgiques locales (China University of Petroleum, 2020). Aucun institut Confucius n'a été ouvert au Turkménistan, mais l'apprentissage de la langue a été introduit par le gouvernement dans les années 2010. En 2014, environ 1 500 étudiants ont bénéficié d'une bourse pour étudier en Chine (Izimov, 2016). L'apprentissage de la langue chinoise est en effet un levier de coopération entre la Chine et l'Asie centrale⁹⁹. En février 2016, Dariga Nazerbayeva, alors vice-premier ministre du Kazakhstan, avait déclaré que les enfants kazakhs devraient apprendre le chinois en plus du kazakh, du russe et de l'anglais. On trouve désormais un certain nombre d'instituts au Kazakhstan, à Aktobe, à Karaganda et à l'université Ablai Khan à Almaty. Gaukhar Nursha, chercheur affilié à l'université nationale kazakhe Al-Farabi, a mené une enquête auprès de tous les instituts du Kazakhstan pour évaluer pourquoi les étudiants ont décidé de participer à ces programmes. Selon ses données, les inscriptions aux cours non linguistiques étaient faibles, suggérant que la plupart des étudiants n'étaient pas particulièrement intéressés par l'apprentissage de la culture et de l'histoire chinoise. L'utilité de l'apprentissage du chinois pour les étudiants relève avant tout d'opportunités professionnelles. Les instituts ont également été fortement critiqués pour la propagande qu'ils véhiculent en lien avec les directives de Pékin (Nursha, 2018).

Depuis 2008, le Kazakhstan se classe au 9^e rang des 10 premières nationalités représentées dans les universités chinoises, juste devant la France. L'éducation chinoise est devenue attrayante pour les étudiants kazakhstanais en raison du nombre de bourses attribuées et de l'attractivité économique de la Chine. Le rapport des prix de l'enseignement supérieur en Chine et au Kazakhstan a évolué jusqu'à récemment en faveur du coût élevé des grandes universités kazakhstanaises et du bon marché du chinois. Aujourd'hui, après l'inflation lorsque le dollar par rapport au tenge a doublé, il est possible que la demande sur l'enseignement

⁹⁹ Ce n'est pas le seul exemple d'utilisation de l'apprentissage de la langue chinoise comme levier de coopération. En avril 2023, l'Institut de physique et de technologie de Moscou veut par exemple rendre le chinois obligatoire à égalité avec l'anglais. L'apprentissage d'autres langues comme le français deviendra une option payante (Vitkine, 2023).

supérieur chinois diminue, car tous les calculs pour les services éducatifs chinois sont effectués en dollars ou en RMB. Le niveau d'enseignement des universités chinoises est également plus élevé que celui des universités locales. De plus, il n'est pas nécessaire de présenter un certificat du test national unifié kazakhstanais pour intégrer une université chinoise, seulement d'avoir un diplôme de niveau HSK 4 à 6 (Serikkaliyeva, 2021). La Chine perçoit l'éducation d'étudiants étrangers comme une manne pour son projet des routes de la soie. Le Kazakhstan n'est pas le seul pays à recevoir des bourses, de nombreux pays d'Afrique, d'Amérique latine, bénéficient de programmes équivalents. Leurs formations permettent de créer une main-d'œuvre bilingue, de renforcer les accords bilatéraux scientifiques et culturels et d'améliorer globalement la coopération internationale à long terme.

La politique de *soft power* chinoise éducative repose notamment sur cet objectif à long terme de former des populations étrangères en langue, mais aussi sur le plan technique. En cela, elle ne diffère pas des politiques occidentales qui cherchent à attirer des étudiants étrangers ou des associations linguistiques comme l'Alliance française. Les alliances françaises, si elles représentent la France, sont cependant exemptes de toute propagande forcée de la part du gouvernement. Les instituts Confucius ont pour objectif de glorifier la Chine, mais aussi de promouvoir le gouvernement chinois et ses politiques. On ne trouve en effet aucune critique scientifique chinoise sur les questions ouïghoures ou sur les perspectives économiques de la BRI dans des universités comme celles de Lanzhou ou d'Ürümqi. Enfin, malgré tous ses efforts diplomatiques en Asie centrale, la Chine n'en demeure pas moins un acteur secondaire derrière la Russie lors de grandes crises politiques. La tradition de coopération avec cet état est bien plus ancrée dans les mœurs de la population, mais aussi chez les élites.

1.3. La coopération prédominante avec la Russie : étude du mouvement de contestation au Kazakhstan

Les troubles que le Kazakhstan a connus en 2022 sont aussi appelés « janvier sanglant », « Кровавый январь » en russe. Le 2 janvier 2022, après une hausse du prix du carburant, des

manifestations ont éclaté à Janaozen¹⁰⁰, au sud-ouest du pays. Le mouvement s'est rapidement propagé au reste du pays avant d'entraîner des émeutes la nuit du 4 au 5 janvier. Le président Tokaïev a alors décrété un état d'urgence à Almaty, puis sur tout le territoire national. Dans la nuit du 6 au 7 janvier, le président a fait appel aux États membres de l'OTSC afin d'obtenir une aide militaire pour faire face à la révolte, qualifiée « d'attaque terroriste ». Cette attaque lui a en effet permis de mobiliser l'article 4 du traité de l'OTSC¹⁰¹. Des troupes russes, biélorusses, arméniennes, tadjikes et kirghizes ont rapidement été envoyées dans la nuit. Au cours des troubles violents et de la répression qui ont duré une semaine, 227 personnes ont été tuées et plus de 9 900 ont été arrêtées (Radio Free Europe, 2022).

La raison du départ du président Noursoultan Nazarbaïev en mars 2019 a fait l'objet de nombreuses hypothèses. L'une d'entre elles serait l'augmentation du mécontentement des populations face à ses politiques, à la corruption et aux privilèges accordés à ses proches. Comme le prévoit la loi, c'est le président du Sénat, Kassym-Jomart Tokaïev, qui a assuré la direction du pays, avant d'être élu officiellement, quelques mois plus tard, avec 70,8% des voix. Le nouveau président a dû faire face à des mouvements de protestation dans le pays. Sa légitimité reste contestée, et le rapport final d'observation de l'OSCE apporte les conclusions suivantes sur la journée électorale du 9 juin 2019, qui « *constituait un moment important pour des réformes politiques potentielles, mais a été ternie par des violations manifestes des libertés fondamentales ainsi que par les pressions exercées sur les voix critiques. Alors qu'il y avait sept candidats, y compris pour la première fois une femme, des restrictions considérables au droit de se porter candidat, ainsi que de se réunir pacifiquement et à la liberté d'expression ont empêché un véritable pluralisme politique. [...] Le jour du scrutin, des irrégularités importantes ont été constatées, notamment des bourrages d'urnes. En outre, le non-respect des procédures de dépouillement a empêché de garantir un décompte honnête, comme l'exigent les*

¹⁰⁰ En 2011, la ville avait déjà connu un important mouvement de manifestation meurtrier en appelant à une grève de la production de pétrole.

¹⁰¹ L'article 4 du traité stipule que "Si l'un des États parties est victime d'une agression de la part d'un État ou d'un groupe d'États, cette agression sera considérée comme une agression contre tous les États parties au présent traité. En cas d'acte d'agression contre l'un des États participants, tous les autres États participants lui fourniront l'assistance nécessaire, y compris militaire, et apporteront également le soutien dont ils disposent dans l'exercice du droit à la défense collective conformément à l'article 51 de la Charte des Nations unies" (Collective Security Treaty Organization, 2002).

engagements de l'OSCE. De nombreuses arrestations de manifestants pacifiques ont eu lieu le jour des élections dans les grandes villes » (OSCE, 2019).

Le 21 avril 2019 une action menée lors du marathon d'Almaty, est emblématique de ces protestations, déjà notables bien avant la démission de Nazarbaïev : des banderoles portant l'inscription : « Vous ne pouvez pas fuir la vérité », « #AdilSailayUshin » (Pour des élections libres) et « #J'ai le choix » ont notamment été brandie. Les deux activistes porteurs de la banderole ont été arrêtés. La création de l'organisation pour les droits civiques Oyan Qazaqstan (dont le nom signifie, « Réveille-toi Kazakhstan »), en réaction à ces arrestations, le 5 juin 2019, n'est qu'un exemple des changements politiques attendus. Des mouvements de protestation étaient déjà en marche et la flambée des prix dans le pays n'a finalement été qu'un déclencheur pour le mécontentement général (Hiliquin, 2021).

En 2019, les réseaux sociaux ont joué un rôle primordial dans la diffusion des contestations et, si la censure n'est pas officiellement appliquée sur Internet au Kazakhstan, de multiples sites d'information et applications de communication ont cessé de fonctionner. Après les élections de juin, de nombreuses manifestations ont eu lieu, suivies de centaines d'arrestations. Le pays, en proie à une agitation sociale rare, a vu sa jeunesse mobilisée face à la corruption et aux inégalités sociales. En 2022, les réseaux sociaux ont été utilisés pour propager les informations malgré les fréquentes coupures de réseaux. Des sites d'information ont publié des vidéos, des témoignages, des appels à manifestation sur Instagram, Telegram, Facebook et Signal. Les évènements étaient diffusés en direct sur Facebook Live et en story ou direct sur Instagram (Sairambay, 2022). Ces phénomènes ne sont plus isolés depuis le printemps arabe (Faris, 2012), les récents mouvements de protestation en Iran ont également été communiqués et organisés de la même façon sur les réseaux sociaux.

Le porte-parole du ministère chinois des Affaires étrangères, Wang Wenbin, a déclaré que la Chine et le Kazakhstan partageaient des relations amicales, sont des partenaires stratégiques et « espérait un rétablissement rapide de l'ordre public » au Kazakhstan. Il a également réaffirmé que la question était une « affaire intérieure du Kazakhstan » et estimait dans la capacité des « autorités kazakhes à résoudre correctement le problème ». Le 7 janvier, Xi Jinping a déclaré que « la Chine s'oppose aux forces extérieures qui déclenchent délibérément des troubles et incitent à une « révolution de couleur » au Kazakhstan » (Xinhua, 2022). Lors

de la création de l'OCS, la sécurité était une priorité pour les membres, notamment sur la stabilisation de la région centrasiatique et sur les frontières. Dans la *Déclaration sur la création de l'Organisation de coopération de Shanghai*, signée en 2001, l'un des quatre objectifs principaux est de sauvegarder la paix, la sécurité et la stabilité régionale (Declaration on the establishment of the shanghai cooperation organization, 2001). Le Kazakhstan aurait pu dans le cadre de cet accord mobiliser l'aide des membres de l'OCS et surtout de la Chine. Tokaïev a pourtant fait le choix de solliciter ici son partenaire historique de longue date, la Russie.

Le 6 janvier, la Russie a donc envoyé 3000 parachutistes, participé à la surveillance de l'aéroport d'Almaty, et environ 70 avions ont acheminé des troupes. Le politologue Arkady Dubnov du Carnegie Moscow Center a observé que de telles protestations étaient troublantes pour le gouvernement russe : « *Il ne fait aucun doute que le Kremlin ne voudrait pas voir un exemple d'un tel régime commencer à parler à l'opposition et de céder à leurs revendications.* » (Hopkins & Nechepurenko, 2022). Le 10 janvier le président russe Vladimir Poutine a revendiqué la victoire en défendant le Kazakhstan contre ce qu'il a décrit comme un soulèvement terroriste soutenu par l'étranger, et a promis aux dirigeants d'autres États ex-soviétiques qu'une alliance dirigée par Moscou les protégerait eux aussi. Le déploiement très rapide des troupes russes a démontré la volonté du Kremlin d'utiliser la force pour sauvegarder son influence dans l'ex-Union soviétique. La réponse politique russe est arrivée dans un mouvement de force contre les gouvernements occidentaux opposés à la présence de milliers de soldats massés près de l'Ukraine (Vaal, 2022).

Trois facteurs principaux entravent le développement de la BRI en Asie centrale : les réticences des populations locales, des outils de *soft power* inadaptés et une présence russe qui, bien que conflictuelle, demeure traditionnelle et omniprésente. Malgré une volonté d'inclusivité grâce aux routes de la soie intellectuelles, sanitaires ou encore vertes, les préoccupations des populations peuvent être amplifiées par cette mise en place d'outils secondaires. La coopération avec les gouvernements locaux et nationaux n'est pas suffisante pour mettre de côté les craintes liées à la dépendance économique qu'une coopération accrue avec la Chine engendrerait. La présence traditionnelle russe est cependant mise à mal par la guerre en Ukraine. La neutralité initiale des pays centrasiatiques laisse peu à peu place à une inquiétude face aux volontés expansionnistes de leur voisin russe. Ce déséquilibre récent offre des

possibilités à la Chine dont le fonctionnement des corridors terrestres de transports est mis en difficulté par les instabilités géopolitiques.

2. Des corridors de développement mis à rude épreuve par un espace mondial de plus en plus conflictuel

2.1. Le conflit armé ukrainien

2.1.1. Évolution et impact du conflit russo-ukrainien sur les routes de la soie

Le 24 février 2022, l'armée russe envahit l'Ukraine par une invasion éclair dans le nord du pays. L'objectif est de prendre la capitale et renverser le gouvernement de Volodymyr Zelensky. Une colonne de plusieurs centaines de véhicules est envoyée vers Kiev, les villes alentour sont bombardées (Soumy, Kharkiv). Le sud du pays est rapidement envahi par la Crimée annexée et la plus importante centrale nucléaire d'Europe située à Zaporijia passe aux mains de l'armée russe. Successivement, les villes de Kherson, de Mykolaïv et de Dniepro, sont envahies. Un mois plus tard, les troupes ukrainiennes, aidées par les équipements militaires envoyés d'Europe, stoppent la progression russe à Dniepro. Face à l'échec de la conquête de la capitale, la stratégie militaire russe change au profit de la conquête des territoires ukrainiens à majorité russophone à l'est et au sud du pays. L'occupation de la zone littorale permettrait en effet de relier la Crimée et la Transnistrie occupée. À partir de septembre l'Ukraine entame une phase de contre-offensive.

Du 23 au 27 septembre, des référendums sont organisés par les autorités prorusses des régions ukrainiennes de Zaporijia, Kherson, Louhansk et Donetsk pour demander un rattachement à la Russie. La majorité est largement obtenue, mais les résultats ne sont pas reconnus par la communauté internationale arguant du manque de sincérité du scrutin dans les régions occupées. De décembre à février, les lignes de combat sont gelées, l'armée russe privilégiant notamment les frappes aériennes et de drones et la destruction des infrastructures. Les combats dans les zones de Marioupol ou de Bakhmout persistent cependant (Ministère des Armées, 2023).

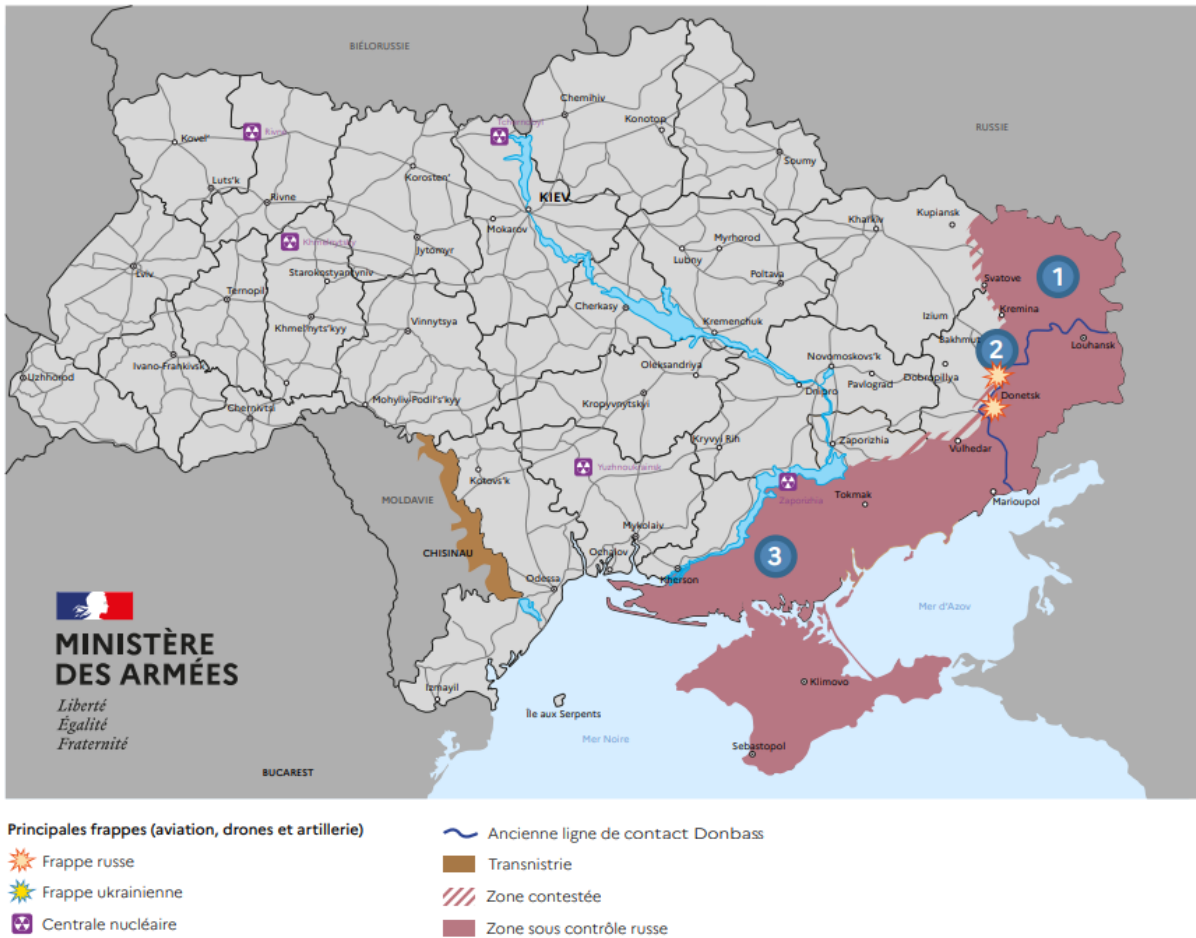


Figure 68 Situation de la guerre en Ukraine, période du 29 au 31 mars 2023, (Ministère des Armées, 2023)

Du 24 février 2022 au 12 mars 2023, le Haut-Commissariat aux Droits de l'Homme de l'ONU a enregistré 21 965 victimes civiles dans le pays : 8 231 tués et 13 734 blessés. Il estime cependant que les chiffres réels sont considérablement plus élevés. La réception d'informations provenant de certains endroits où des hostilités intenses se sont déroulées a été retardée et de nombreux rapports attendent toujours d'être corroborés (OHCHR, 2023).

Le conflit russo-ukrainien doit être observé sur une toile de tensions internationales de deux décennies entre les deux pays. La guerre en Géorgie et la contestation de l'indépendance du Kosovo en 2008 sont un premier élément de désaccord sur les questions internationales. La guerre en Syrie ou l'embargo sur l'Iran ne sont que quelques exemples des sujets qui opposent la Russie aux Occidentaux et à l'Ukraine. Les sociétés russo-ukrainiennes autrefois proches s'opposent désormais au contact de plus en plus prononcé de l'Union européenne : questions LGBTQIA+, place des femmes, ingérence humanitaire étrangère, etc.



Figure 69 L'Ukraine, un État au contact de deux influences opposées (Orcier, 2022)

La Révolution orange de 2004 a été un premier indicateur de l'éloignement de l'Ukraine de la Russie, tout comme la révolution des roses l'année précédente en Géorgie. Les élections présidentielles de 2004 et législatives en 2007 sont également révélatrices du morcellement du pays. Au nord et à l'ouest, une grande partie de la population a voté en faveur des candidats pro-européens. Au sud et à l'est, les candidats prorusses l'ont emporté. Cette fraction est également un moyen pour la Russie de justifier ses actions en Ukraine. « L'étranger proche » est victime de théories complotistes ou visant à « annihiler » les populations russophones.

Depuis l'annexion de la Crimée en 2014, l'UE a mis en place des sanctions économiques contre la Russie, qui ont notamment affecté le commerce des hydrocarbures. Malgré ces mesures, les exportations russes vers l'Europe représentaient 40% du total des hydrocarbures exportés en 2020. Cette dépendance a été particulièrement soulignée lors de la signature des accords en 2015 pour le gazoduc Nord Stream 2, visant à doubler les capacités de Nord Stream 1. De nombreux états, dont la Pologne, l'Ukraine et les pays baltes ont manifesté leur opposition.

Le gazoduc permet en effet de contourner les pays d'Europe centrale et orientale, affectant ainsi leur position principale de fournisseurs vers l'Union européenne.

La guerre en Ukraine perturbe considérablement le tracé de la BRI. Le pays et ses voisins limitrophes occupaient effectivement une position de carrefour pour les routes de la soie ferroviaire depuis l'Asie centrale pour relier l'Europe. La Chine a par ailleurs signé un partenariat stratégique approfondi avec l'Ukraine en 2013. En 2017, le gouvernement ukrainien a signé dans le cadre de la BRI le « Plan d'action Ukraine-Chine pour la mise en œuvre de l'initiative de construction d'une ceinture économique de la Grande Route de la Soie et de la Route de la Soie maritime du XXI^e siècle ». En 2020, le programme de coopération bilatérale pour 2025 s'inscrit dans le cadre de la construction conjointe de la "Ceinture économique de la route de la soie" et de la "Route de la soie maritime du XXI^e siècle". Malgré ces accords, les investissements directs dans l'économie ukrainienne en provenance de Chine en 2015-2019 n'étaient que de 127 millions de dollars, ce qui porte la part de la Chine sur cette période à seulement 0,07 % de tous les investissements étrangers dans le pays (Poita, 2023). Le commerce bilatéral est également déséquilibré dans sa structure. Les exportations ukrainiennes sont presque entièrement constituées de matières premières (en 2020, le minerai de fer représentait 35 %, les céréales 25 %, les huiles et graisses 15 %, les métaux ferreux 9 %), tandis que les importations chinoises proviennent principalement du domaine des hautes technologies (Goriunov et al., 2021). La coopération entre la Chine et l'Ukraine repose principalement sur les exportations agricoles vers le pays. Le conflit actuel a un impact sur cet export, que la Chine a rapidement réussi à compenser grâce à d'autres pays européens ou encore les États-Unis. La Chine occupe un jeu d'influence important en Ukraine. Il est nécessaire de rappeler qu'en 2020 l'Ukraine avait retiré sa signature d'une déclaration conjointe des Nations unies condamnant les violations des droits de l'Homme au Xinjiang. Ce retrait pourrait s'expliquer par la menace chinoise de ne pas livrer plus de 500 000 doses du vaccin SinoVac (Poita, 2023). Les routes de la soie sanitaire montrent ici un autre visage, plus stratégique, que l'objectif initialement annoncé d'entraide mutuelle.

La ligne de chemin de fer Chine – Kazakhstan – Russie est ainsi impraticable et il ne reste que peu d'itinéraires viables pour la BRI. En effet, l'embargo imposé par les Nations unies en Iran depuis 2006 (renforcé en 2010, 2015 et 2018) rend complexe la coopération économique. La

Chine a cependant conclu en 2020 un accord de coopération économique de 25 ans avec l'Iran, qui comprend des investissements chinois dans les secteurs de l'énergie, des infrastructures des technologies, et des achats de pétrole iranien. La même année, la Chine a rejoint la Russie pour bloquer une tentative des États-Unis de prolonger un embargo sur les armes à l'Iran. Elle n'a cependant pas levé toutes les sanctions qu'elle avait imposées à l'Iran.

Il ne reste alors à la Chine qu'un seul itinéraire possible par la mer Caspienne qui est néanmoins entravé par la guerre entre l'Arménie et l'Azerbaïdjan. Les combats dans la région ont perturbé les transports et les échanges commerciaux entraînant des retards, des pertes financières et un recul des investisseurs. Si les tensions sont contrôlées dans cet espace, il reste ainsi un passage possible pour rejoindre la Géorgie. Christophe Cordonnier et Julien Vercueil rappellent à ce sujet que la Chine a établi une présence durable dans la région tandis que les partenaires et rivaux stratégiques combattent ou s'essoufflent. Le développement de l'interconnectivité des territoires par les routes de la soie « *dans un sens est-ouest, éventuellement couplées à un développement des interconnexions Nord-Sud, cette dernière perspective étant toutefois soumise à l'hypothèse d'un retour sur la scène économique régionale d'un Iran de plus en plus enclin à faire cause commune avec la Russie.* » (Cordonnier & Vercueil, 2022). Par ailleurs, malgré le rapprochement sino-turc, le tremblement de terre en Turquie en mars 2023 a impacté les infrastructures de transport dans le centre du pays. La priorité est donc avant tout tournée vers le secours des populations et la reconstruction du pays.

La guerre en Ukraine et son impact soulignent une fois de plus la difficulté du commerce dans le *heartland* de McKinder. Les routes de la soie, inscrites dans cette théorie, doivent faire face aux évènements géopolitiques et leur fonctionnement en est entravé. Le contrôle de cette région est crucial pour la réussite du projet terrestre. Le conflit ukrainien est par ailleurs révélateur des faiblesses du système politique et militaire russe. Vladimir Poutine offre ici à la Chine une place de choix pour occuper une nouvelle place d'arbitre dans un conflit international que les gouvernements européens et américains n'ont pu endiguer. Les actions russes ont également des conséquences sur la confiance des états d'Asie centrale envers leur allié historique et ouvrent un peu plus la porte à la Chine dans la région comme partenaire économique, politique et militaire.

2.1.2. Le changement de perception de la Russie en Asie centrale

Le changement d'image de la Russie dans la région postsoviétique à la suite de son invasion de l'Ukraine n'est pas anodin. Avant l'invasion, la Russie se positionnait comme un acteur incontournable de la résolution des conflits, capable de traiter les protestations sociales, les émeutes et les coups d'État. La longue histoire des relations diplomatiques de la Russie avec ses voisins, notamment les pays centrasiatiques, a façonné son rôle et son influence auprès d'eux. Néanmoins, les changements politiques et surtout économiques des pays d'Asie centrale les ont ouverts sur de nouveaux partenariats et collaborations, dont la Chine a su se saisir. Grâce à sa politique économique étrangère, ses relations bilatérales, de puissants médias et un passé commun, la Russie avait réussi à maintenir une importante influence dans la région (Katoueva-Jean, 2022).

L'invasion récente de l'Ukraine a modifié la perception des pays d'Asie centrale, une perception encore difficile à évaluer et analyser par manque de recul, mais que l'on peut percevoir sur les réseaux sociaux. Par ailleurs, les gouvernements postsoviétiques ont préféré adopter une approche prudente, potentiellement par peur de représailles russes, qu'elles soient militaires ou économiques. Le président Kassym-Jomart Tokaïev a notamment refusé de reconnaître l'annexion de territoires par la Russie en Ukraine et a maintenu une position de neutralité officielle envers le conflit en Ukraine. Malgré les pressions exercées par la Russie sur le Kazakhstan pour qu'il adopte une position prorusse, le gouvernement kazakhstanaïse a maintenu sa position de non-reconnaissance de l'annexion de la Crimée et a appelé à une solution pacifique pour mettre fin au conflit en Ukraine. Le président Tokaïev a également déclaré publiquement que le Kazakhstan ne reconnaîtra pas l'indépendance des Républiques populaires autoproclamées de Donetsk et de Louhansk. Enfin, le gouvernement a également permis aux citoyens de manifester pacifiquement en soutien à l'Ukraine, mais a réprimé toute expression de soutien public à la Russie et a même arrêté certaines personnes pour avoir mis en avant le symbole de la guerre en Ukraine. Ce n'est cependant pas la première fois que le Président prend ses distances. Le Kazakhstan a en effet choisi de ne pas organiser de défilé de la victoire célébrant la défaite soviétique du nazisme lors de la Seconde Guerre mondiale, suscitant cette réponse du présentateur de télévision russe Tigran Keosayan sur sa chaîne Youtube : « *Kazakhs, frères. Qu'en est-il de la non-gratitude ? Regardez attentivement*

l'Ukraine, réfléchissez sérieusement. Si vous pensez que vous pouvez continuer à être aussi sournois et qu'il n'y aura pas de conséquences, vous vous trompez. ». Un autre élément essentiel de la perte d'influence de la Russie dans la région est également l'adoption d'un alphabet non cyrillique, en Ouzbékistan et au Kazakhstan (Matveeva, 2022).

Malgré cette perte graduelle d'influence, la Russie demeure un acteur central de la région, notamment sur les plans sécuritaires et économiques. La guerre a ainsi poussé les pays centrasiatiques à diversifier leurs partenariats économiques pour limiter leur dépendance. Cette invasion peut être considérée comme un élément déclencheur d'accélération d'un processus d'indépendance déjà enclenché. Le chercheur Zhanibek Arynov s'interroge sur les menaces pesant sur la politique multivectorielle du Kazakhstan. Il questionne notamment la capacité du pays à naviguer dans les relations avec plusieurs puissances mondiales tout en étant menacé par les récents troubles politiques internes du pays et la politique étrangère agressive de la Russie. Malgré une pression accrue, la politique du pays tend à maintenir cette approche multivectorielle pour trois raisons : le désir d'autres acteurs internationaux, en particulier la Chine, de contrebalancer l'influence de la Russie ; l'opposition croissante à des relations plus étroites avec la Russie au niveau national ; et la volonté du président Tokaïev de développer ses relations bilatérales (Arynov, 2022). Dans ce contexte, la Chine devient un important contrepoids à la Russie dans l'environnement international. Elle tente de répondre aux besoins économiques du Kazakhstan, mais aussi de tous les pays d'Asie centrale soucieux de préserver leur intégrité territoriale et leur indépendance économique.

Pour conclure, la perte d'influence de la Russie en Asie centrale a contribué à ouvrir une porte déjà entrouverte à d'autres acteurs régionaux et internationaux, en particulier la Chine. La politique économique étrangère chinoise, fortement axée sur le développement des infrastructures, des échanges commerciaux et des investissements, devient donc un outil de prédilection pour la collaboration. La guerre en Ukraine bloque cependant les échanges terrestres possibles entre la Chine et l'Europe. Il ne reste que peu d'issues possibles pour le développement du projet, hormis les routes transitant actuellement vers le Pakistan.

2.2. L'ouverture transfrontalière du Pakistan : une issue pour le maintien du projet ?

En 1963, la Chine et le Pakistan signent leur premier accord et règlent ainsi le litige sur la délimitation de la frontière entre les deux pays dans la région du Cachemire. La Chine a reconnu la souveraineté pakistanaise sur la région de Gilgit-Baltistan, tandis que le Pakistan a accepté que la Chine contrôle la région d'Aksai Chin. Cet accord a ouvert la coopération entre les deux pays qui travaillent désormais conjointement sur de nombreuses thématiques économique, militaire et politique. La création d'un corridor économique entre les deux pays est un des accomplissements de cette collaboration. Ce partenariat suscite néanmoins de nombreuses préoccupations sur la présence chinoise dans le pays. Dans un contexte de tensions régionales importantes, le positionnement de la Chine s'inscrit dans une logique de positionnement stratégique pour les nouvelles routes de la soie.

2.2.1. Un projet ambitieux et coûteux

L'interface de la BRI dans le Xinjiang s'est également articulée autour du Corridor Economique Chine-Pakistan (CEPC). En 2015, le gouvernement chinois a alloué un budget de 46 milliards de dollars pour le développement de l'axe économique Kachgar-Gwadar. Ce budget doit permettre de développer les liaisons routières (Karakoram Highway, Gwadar-Karachi et Gwadar-Islamabad), ferroviaires, mais aussi le port de Gwadar au sud du pays (Cariou, 2018). Situé dans la province du Baloutchistan, ce port occupe une situation géostratégique en étant localisé à 120km de la frontière iranienne et à l'embouchure du golfe Persique, juste à l'extérieur du détroit d'Ormuz. Il touche les principales routes maritimes entrantes et sortantes du golfe Persique et offre un accès direct à l'océan Indien. Il s'agit de la troisième route maritime mondiale la plus fréquentée, traitant 35% du commerce maritime et environ 43 % du commerce pétrolier chinois (Shaikh et al., 2016).



Figure 70 Le Corridor Economique Chine - Pakistan, (Khan, 2015)

Les prémices du projet remontent à mars 2002, lorsque la Chine s'est engagée à fournir 198 millions de dollars sur les 248 millions nécessaires pour la Phase I du projet de construction du port. En novembre 2004, un navire-cargo chinois transportant du matériel lié au port est acheminé jusqu'à Gwadar et signe l'achèvement de cette première phase. La Phase II, estimée à 600 millions de dollars, implique la construction de neuf postes d'amarrage supplémentaires, un terminal de vrac, un terminal de grain et deux terminaux pétroliers (Haider, 2005). Depuis 2013, le Pakistan a officiellement cédé les droits de construction et d'exploitation du port à la société Chinese Overseas Ports Holding Company (COPHC). Auparavant, le contrat avait été confié à la Port of Singapore Authority (PSA). Le port est destiné à transformer le Pakistan en un centre dynamique d'activités commerciales entre les États du Golfe, d'Asie centrale, l'Afghanistan et la Chine. Les infrastructures portuaires permettront également à la Chine de diversifier ses voies d'importation de pétrole brut et d'étendre sa présence dans l'océan Indien. En 2015, la China Communications Construction Company a investi 1,62 milliard de dollars pour l'expansion et la modernisation du port de Gwadar. Cet investissement a également été complété en 2017 par la China Power International Holding qui a investi 2,4 milliards de dollars dans la construction de centrales électriques et d'une ligne de transmission à Gwadar. Depuis, de nombreux autres

investissements ont notamment permis la construction de nouvelles infrastructures comme un hôpital ou encore une station de communication (COPHC, 2022).

Les routes de la soie permettent également de relancer l'ancien projet d'une pipeline reliant la Chine et l'Iran par le Pakistan dont l'accord préliminaire a été signé en 1995. Ce projet devait initialement permettre de relier l'Inde qui s'est retirée du projet en 2009. Depuis 2019, la section iranienne est achevée, mais ne peut être reliée en raison des retards de construction sur la section pakistanaise. Le projet TAPI est également suspendu en raison de l'instabilité politique afghane. Malgré une importante volonté chinoise de consolider ce corridor énergétique pluriel, la situation politico-économique pakistanaise ne permet pas à ce jour de développer durablement et rapidement ces nouvelles infrastructures. Dans leur étude menée sur la préfaisabilité de la construction d'un oléoduc dans le corridor énergétique et économique Pakistan-Chine, Faheemullah Shaikh, Qiang Ji et Ying Fan analysent les délais d'approvisionnement, les coûts, la consommation d'énergie et les émissions de gaz à effet de serre des itinéraires proposés. Ils en concluent que l'itinéraire par le corridor pakistanais serait le plus court, compatible avec les projets existants et plus durable sur le plan environnemental. Ce corridor permettrait également de développer la région et que l'interdépendance énergétique renforcerait la stabilité de la région. Malgré un portrait optimiste, les chercheurs soulignent cependant que le gouvernement pakistanais devra considérablement améliorer la stabilité politique du pays pour que le projet soit viable (Shaikh et al., 2016). Au regard des nombreuses tensions dans le pays, cette situation semble encore largement compromise.

2.2.2. L'instabilité du pays complexifie le projet

La région du Baloutchistan est en proie à de nombreuses tensions depuis plusieurs années. En avril 2019, une attaque perpétrée contre des bus qui faisaient la navette entre Karachi, la capitale économique et financière du Pakistan et la ville côtière d'Ormara dans la province du Baloutchistan a entraîné la mort de 14 personnes. Le 23 novembre 2018, trois kamikazes ont attaqué le consulat chinois à Karachi tuant deux policiers et deux civils. L'attentat avait été revendiqué par le groupe séparatiste du Front de libération du Baloutchistan, opposé à la présence chinoise. Des groupes nationalistes baloutches, des djihadistes de l'organisation de

l'État islamique et des talibans pakistanais opèrent régulièrement des attentats et insurrections séparatistes dans cette province.

Les conflits dans cette zone du Pakistan sont anciens et remontent à l'accord d'un statut d'autonomie accordé à la région en 1948. Après la découverte de réserves de ressources naturelles (gaz, charbon, uranium, or, etc.), le gouvernement est revenu sur cette décision d'indépendance en 1952. Plusieurs projets politiques fédéralistes ont été portés par différents partis politiques ces dernières années. La situation est néanmoins aujourd'hui une véritable poudrière et le pays peine à se fédérer autour d'une idéologie et d'un fonctionnement national commun. Enfin, l'arrivée de groupes djihadistes de l'État islamique, mais aussi de groupes talibans, complexifie la situation et livre le pays à des attaques sanglantes (Lefevre, 2019).

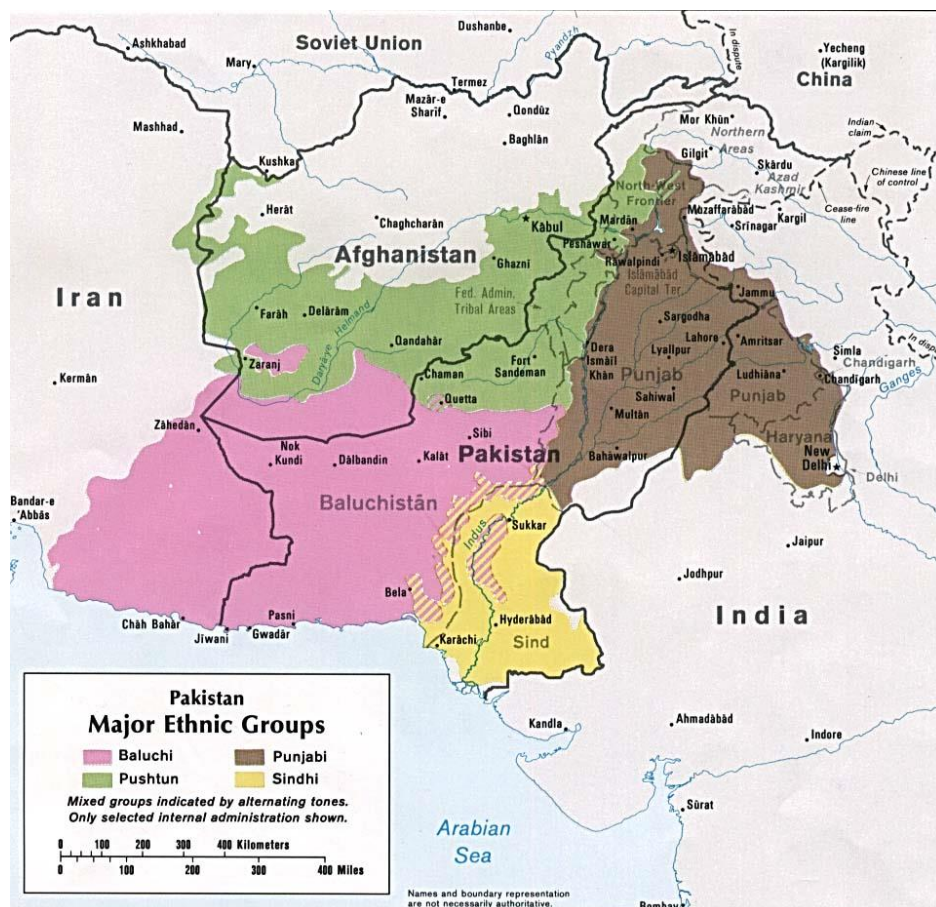


Figure 71 Répartition des groupes ethniques du Pakistan en 1980, (US Central Intelligence Agency, 1980)

Dans ce contexte, la présence chinoise cristallise les tensions. La Chine est accusée de créer une dépendance économique forte de l'économie pakistanaise à son voisin, notamment au travers du projet des routes de la soie. Ces projets soulèvent encore une fois le risque du « piège de la dette ». Le chercheur Georges Lefeuvre souligne à ce sujet que « *le plan de développement de Gwadar prévoit de raser la vieille ville et de déplacer ses 60 000 habitants à 10 km à l'intérieur du désert, afin de faire place nette pour des projets immobiliers et le passage de l'autoroute et du rail qui doivent desservir le port en eaux profondes. Il s'agit d'un amer sentiment de dépossession.* » (Lefeuvre, 2019). On observe ici une ressemblance de méthode avec la planification de la modernité de la ville de Kachgar, où la vieille ville a également été rasée et les populations déplacées pour laisser place à des infrastructures contemporaines et efficaces.

La coopération entre les gouvernements sino-pakistanaïes et le développement de la BRI dans cette région est une vitrine du projet des routes de la soie. Le 16 septembre 2022, le président Xi Jinping a rencontré le Premier ministre pakistanais Muhammad Shehbaz Sharif et a réitéré sa volonté de favoriser une synergie plus forte entre leurs stratégies de développement en développant la coopération pour le corridor économique sino-pakistanaïes. Il est également souligné dans le compte-rendu de la rencontre que le Pakistan est fermement attaché à la politique d'une seule Chine et soutient fermement la position de la Chine sur les questions concernant ses intérêts fondamentaux, notamment Taiwan, le Xinjiang et Hong Kong (Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of China, 2022b). La Chine utilise désormais régulièrement la coopération économique menée dans les projets des routes de la soie comme un levier lui assurant le soutien de pays partenaires. On observe des réactions similaires aux Philippines, en Syrie, en Russie ou encore en Corée du Nord. Il est intéressant ici de souligner que l'Inde a adopté une position de neutralité sur ce sujet, tout comme elle n'a pas condamné l'invasion de l'Ukraine par la Russie. Le pays peut désormais être qualifié de « contrepoids de choix face aux États-Unis et à la Chine et un partenaire indispensable des stratégies indopacifiques européennes » (Lieberherr, 2022). Dans un monde de plus en plus polarisé, l'Inde aligne ses stratégies en fonction de ses intérêts. La relation hostile avec son voisin pakistanais, allié de la Chine et de la Russie, complexifie la situation dans la région. Il est indispensable de maintenir le jeu d'équilibre de ces relations diplomatiques sans toutefois s'opposer frontalement aux Occidentaux, partenaires économiques essentiels à l'Inde.

En conclusion, la situation de carrefour du Pakistan et son ouverture sur la mer sont des atouts essentiels à la Chine pour la réussite du projet des routes de la soie. La coopération étroite avec la Chine soulève cependant des enjeux complexes et contradictoires. Cette collaboration offre des opportunités économiques majeures pour le développement du pays, notamment à travers la construction du corridor et les investissements réalisés pour développer le port de Gwadar. Ces projets soulèvent néanmoins d'importantes préoccupations quant à la souveraineté nationale et à la dépendance économique croissante du Pakistan envers la Chine. Les instabilités du pays freinent considérablement les avancées du projet. Or, il s'agit en 2023 de la dernière route proche du continent centrasiatique restant à la Chine.

Conclusion du chapitre 7

L'étude des perspectives et des limites du projet des routes de la soie révèle un grand nombre de défis auxquels la Chine est ou sera confrontée. Tout d'abord, à l'échelle régionale, la montée de la sinophobie témoigne des préoccupations des populations locales face à l'influence croissante de la Chine. Les revendications territoriales passées, la migration chinoise et les persécutions des populations non Han au Xinjiang alimentent la méfiance populaire. Les efforts de la Chine pour améliorer son image à travers des outils de *soft power*, tels que les instituts Confucius, sont souvent critiqués pour leur propagande et leur manque de transparence. Ils sont avant tout perçus comme des moyens de glorifier le gouvernement chinois et sa politique. Par ailleurs, Chine se heurte également à l'influence prédominante de la Russie en Asie centrale, malgré ses investissements massifs. Cette influence contrarie la réalisation des objectifs chinois et complexifie le statut du projet comme outil de gouvernance mondiale.

L'objectif chinois de s'impliquer dans cette gouvernance mondiale est également perturbé par le conflit armé entre la Russie et l'Ukraine pour deux raisons. Tout d'abord, l'escalade de violence et l'instabilité de cette région empêchent la circulation des flux sur les itinéraires terrestres prévus. Ils remettent en question la viabilité des corridors de développement reliant l'Asie centrale à l'Europe. Dans un second temps, la neutralité de la Chine dans la gestion de ce conflit questionne les acteurs internationaux sur la légitimité de ce pays à adopter une posture de premier plan sur la scène internationale. Il est possible que la Chine ne souhaite pas occuper cette posture de « gendarme du monde » et manifeste son soutien conditionnellement à ses intérêts économiques.

Conclusion

1. Synthèse des principaux apports de la thèse

Un écosystème est défini comme « l'ensemble des liens fonctionnels entre les éléments naturels inertes et vivants. Ces relations se produisent sous la forme de chaîne ou de cycle. (...) Il y a peu d'écosystèmes fermés, sans rapport avec l'écosystème voisin. » (Richard, 1975). Cette citation nous rappelle l'importance de l'équilibre pour le bon fonctionnement d'un écosystème, qu'il soit naturel ou humain. Depuis le lancement des nouvelles routes de la soie, la présence chinoise s'est amplifiée en Asie centrale. La Chine s'impose et modifie le jeu des acteurs et les équilibres socio-économiques de la région. Ce travail de recherche est dédié à la compréhension des mécanismes de fonctionnement et à l'impact des routes de la soie. Nous cherchions avant tout à répondre à la question suivante :

Quelle stratégie de planification multiscalair la Chine met-elle en place par le projet des routes de la soie ?

Le lancement du projet en 2013 reposait sur une stratégie déjà finement préparée depuis 20 ans par le gouvernement chinois. Il s'organise sous la forme d'un réseau articulé à différentes échelles, répondant à des enjeux territoriaux spécifiques. Nous synthétiserons donc ici notre réponse dans l'optique de cette même logique : nationale et macro-régionale ; internationale. Il est cependant intéressant de souligner ici dans un premier temps que ce n'est pas seulement l'articulation du projet qui en constitue le cœur, mais la façon dont ces articulations se répondent. Elles co-existent ensemble, sont interdépendantes et n'impactent pas seulement l'écosystème centrasiatique, elles le bouleversent profondément. Ces articulations ont toutes le même objectif : positionner la Chine comme première puissance mondiale.

1.1. Une logique nationale

La Belt and Road Initiative a pour objectif principal de maintenir l'expansion économique de la Chine en facilitant le commerce et en améliorant les infrastructures de transport dans des corridors connectés avec les pays participants. La province du Xinjiang occupe une position nodale pour sécuriser les approvisionnements énergétiques et en matières premières du pays tout en stimulant l'économie nationale. À l'échelle du pays, les routes de la soie terrestres doivent permettre de rééquilibrer les forces économiques du pays majoritairement présentes sur le littoral. Si le transport ferroviaire reste infime en comparaison du transport maritime, ce sont avant tout les avancées pour connecter la région qui sont à noter. Le développement des gazoducs, oléoducs transitant par le Xinjiang est une priorité. Les routes et voies ferroviaires ont été multipliées et améliorées. Kachgar et Ürümqi sont désormais les deux nœuds centralisant ces flux. Cela répond donc à notre première hypothèse de recherche : le projet terrestre des routes de la soie n'est pas qu'un projet international et fait partie intégrante de la politique nationale chinoise pour contrer les inégalités sur son territoire. Deux *scénarii* sont donc envisageables à ce stade de développement du projet.

- L'essor économique de la région centre et des pôles Chongqing/Chengdu/Xi'an, est une réelle opportunité pour capter de nouveaux flux pour la région du Xinjiang. L'amélioration de la connectivité provinciale et la coopération accrue avec les voisins centrasiatiques peuvent permettre de rééquilibrer, au moins partiellement, le développement économique de l'ouest du territoire chinois.
- La situation du Xinjiang comme une province en marge du territoire, enclavée par des éléments topographiques, questionne la capacité du projet des routes de la soie à créer un réel dynamisme dans cet espace. Par ailleurs, la politique de peuplement de la région par l'ethnie Han, au détriment des ethnies présentes, est un des aspects les plus problématiques. La création de camps de concentration questionne évidemment les réelles intentions de la Chine sur les aspects d'inclusivité qu'elle revendique pour la BRI.

Enfin, la croissance de la population et des activités économiques, l'urbanisation importante, créent une tension qui n'existait pas auparavant sur les ressources naturelles locales. Dans un

contexte de réchauffement climatique global et de pollution industrielle de plus en plus importante, le partage de l'eau avec les états frontaliers deviendra à l'avenir un véritable enjeu de coopération. Or, il n'existe à ce stade qu'une concertation limitée entre les gouvernements. Les défis de cette province reposent donc sur la capacité du gouvernement chinois et des acteurs locaux à créer un espace économique dynamique tout en préservant les espaces naturels fragiles du Xinjiang. Cette ambivalence illustre les objectifs du 14^e plan quinquennal et la difficulté pour la Chine d'aller vers une véritable transition écologique.

1.2. La perspective d'un nouveau leader

La Chine cherche à promouvoir un environnement international favorable à ses intérêts économiques, mais qui à long terme peut également bénéficier aux pays participants. La promotion du libre-échange, de la fin des frontières et du multilatéralisme en Asie centrale pourrait idéalement aboutir à un développement dans cette région. Cependant, la transition écologique fait également écho à la nécessité d'inclusivité dans la coopération économique entre la Chine et l'Asie centrale. Le chapitre 6 de cette thèse démontre que cette relation crée d'importants écarts de développement entre la Chine et le Kazakhstan. Or, l'objectif des routes de la soie est avant tout d'établir des « partenariats *win-win* ». Les routes de la soie théoriques et pratiques se contredisent profondément dans les logiques de profit. L'accès au marché chinois et inversement est un des objectifs de ce corridor. Or, des inégalités se sont creusées dans cette relation bilatérale et entre les états centrasiatiques. Notre seconde hypothèse questionnait la réciprocité des bénéfices énoncés par le gouvernement chinois. Si sur le long terme le développement des infrastructures pourrait bénéficier à l'Asie centrale, il s'agit bien avant tout d'un outil d'influence et de développement économique au profit de la Chine. Les documents chinois de planification et les études d'images satellites démontrent cet unilatéralisme.

Enfin, notre dernière hypothèse questionnait les possibilités de développement et la prise d'indépendance des pays centrasiatiques, notamment le Kazakhstan, face à la Chine mais aussi la Russie. En établissant ces partenariats et en encourageant la coopération interétatique, la Chine se positionne comme chef de file d'un nouveau mouvement. Sans s'opposer frontalement aux pays occidentaux, Xi Jinping n'a eu de cesse d'avancer des pions

sur l'échiquier international pour arriver aujourd'hui à une position de force. Cette position s'observe dans les domaines politiques et économiques. Le conflit en Ukraine et l'échec des états occidentaux à pacifier la situation ont braqué les projecteurs sur le président chinois, comme dernier recours face à cette situation inextricable. Le sinologue Antoine Bondaz souligne à ce sujet que « *la Chine ne souhaite pas jouer le rôle de pays médiateur dans la guerre en Ukraine, elle veut apparaître comme une puissance responsable. Elle ne soutient pas ouvertement la Russie, son objectif est de paraître responsable et de se différencier des États-Unis.* » (Bondaz, 2023). Cette posture n'est pas sans rappeler le principe de non-ingérence dans les affaires étrangères qui est un principe clé du projet des routes de la soie. En annulant la dette de certains états, la Chine prend une posture magnanime et montre sa volonté de s'inscrire comme un partenaire essentiel à long terme. Pourtant, le piège de la dette et la dépendance économique des pays en voie de développement demeurent une préoccupation pour les institutions internationales. En investissant dans les infrastructures de ses corridors, la Chine façonne le futur de la coopération économique. Elle noue des liens d'amitié et des relations politiques privilégiées tout en préservant continuellement ses intérêts nationaux. Enfin, il est important de noter que les impasses territoriales profitent dans un certain sens au développement du leadership chinois. En ne reproduisant pas les schémas occidentaux, la Chine assoit sa coopération avec la Russie, elle se rapproche de l'Iran et coopère étroitement avec les états d'Asie centrale. Finalement, les routes de la soie permettent aux pays centrasiatiques de s'émanciper partiellement du carcan russe, car la Russie et la Chine demeurent des alliés stratégiques, mais ils se retrouvent pris dans un étau entre les deux superpuissances. Si les routes de la soie sont actuellement dans une impasse, la stratégie du pays s'établit à long terme, jusqu'en 2030. Les instabilités géopolitiques contemporaines offrent des opportunités nouvelles à la Chine. Pourtant, les enjeux démographiques, sociétaux, écologiques et économiques auxquels le pays devra faire face questionnent finalement la démesure des routes de la soie : peuvent-elles être suffisantes pour maintenir la croissance économique du pays durant encore dix ans ? Ce questionnement ne peut s'effectuer sans prendre en compte la trajectoire politique que les pays centrasiatiques ont entrepris ces dix dernières années : leur volonté d'indépendance est finalement un outil manipulé par les grandes puissances pour servir leurs intérêts propres.

2. Prolongements conceptuels et perspectives de recherche

L'étude de l'impact territorial d'un projet comme la BRI ne peut être absolument exhaustive car il est conditionné par des facteurs géopolitiques indépendants de la Chine. Nous avons cependant pu isoler plusieurs réponses : la stratégie de la Chine, le fonctionnement du projet, les impacts en Asie centrale, des problématiques à résoudre et des *scenarii*. Ce travail de recherche peut cependant être prolongé sur deux points :

- Dans un premier temps, une analyse à l'échelle locale des infrastructures pourrait être menée lors de la réouverture des frontières de la Chine. Si les tensions dans la province du Xinjiang risquent d'empirer, le corridor à l'intérieur de la province peut au moins être appréhendé par une étude du triangle Xi'an, Chongqing, Chengdu, de la capitale d'Ürümqi, la ville de Kachgar et Khorgos. Par ailleurs, il serait certainement pertinent de se rapprocher d'acteurs locaux chinois pour repérer des itinéraires supplémentaires ou complémentaires à l'intérieur de la province. Ainsi, la mobilisation de nouvelles ressources (groupes de recherches, enquêtes de terrain), permettra à l'avenir de consolider nos propos.
- Il serait également intéressant de mener une étude comparative entre les corridors Chine-Mongolie, Chine-Asie du Sud-Est et Chine-Asie centrale. Cette étude pourrait s'intéresser au développement des points de passage frontaliers entre la Chine et la Mongolie ou sur les capacités de transport de marchandises avec la Thaïlande ou le Vietnam. Cette recherche pourrait également permettre de mettre en perspective les outils de coopération mis en place par la Chine et son rapport aux institutions de gouvernance dans ces régions. Croiser ces données permettrait d'isoler des secteurs économiques prioritaires pour la Chine et ainsi anticiper de potentiels impacts territoriaux néfastes pour les populations locales et l'environnement.

Enfin, deux facteurs contemporains peuvent bousculer non seulement le projet des routes de la soie mais aussi l'écosystème centrasiatique. Dans un premier temps, les avancées technologiques et numériques bouleversent profondément la région. La Chine s'est positionnée comme un des principaux moteurs dans ce domaine et une coopération plus importante avec l'Asie centrale pourrait être envisagée. Dans le cadre de la BRI, la fluidité de

passage des frontières peut bénéficier de ces avancées grâce à l'utilisation des données numériques ou encore des cryptomonnaies. Dans un second temps, le réchauffement climatique redistribue également les cartes dans la région mais aussi sur la scène internationale. L'urgence de créer un système viable pour l'environnement ne semble pas compatible avec les exigences économiques chinoises. Le projet des routes de la soie apporte un nouveau modèle de coopération mais reste antithétique avec les objectifs fixés par le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC). Une réelle réflexion reste donc à mener pour une transformation plus profonde du système actuel.

Cette réflexion s'inscrit dans la volonté de développer des travaux de recherche interdisciplinaires. La géographie et l'aménagement du territoire sont deux outils permettant d'appréhender un projet global : sa localisation, ses impacts régionaux, le développement de ses infrastructures, alerter sur les risques environnementaux et ainsi aboutir à une analyse des relations entre acteurs du territoire à différentes échelles. Nous avons exploré les facettes du projet des routes de la soie et nous souhaitons examiner les possibilités de réaligner ces ambitions avec une vision plus durable dans le futur. Cette thèse met en lumière l'importance de repenser notre modèle de développement, en intégrant des perspectives économiques, sociales, politiques et environnementales. Elle souligne l'impératif d'adopter des approches novatrices, qu'il s'agisse de coopération internationale, de technologies vertes ou de politiques publiques. Enfin, nous souhaitons souligner l'importance d'un dialogue continu entre les acteurs clés, afin de catalyser une transformation profonde du système de production et de consommation, nécessaire pour lutter efficacement contre le dérèglement climatique. Il est essentiel de s'attaquer à ces défis complexes tout en tenant compte des réalités économiques et politiques de la Chine. Ce pragmatisme se reflète dans notre approche qui cherche à expliciter les interactions entre les différentes dynamiques sociales.

Bibliographie

Abulimiti, M., Simayi, Z., Yang, S., Chai, Z., & Yan, Y. (2022). Study of coordinated development of county urbanization in arid areas of China : The case of Xinjiang. *PloS One*, 17(10), e0276235. <https://doi.org/10.1371/journal.pone.0276235>

Acharya, A. (2007). The Emerging Regional Architecture of World Politics. *World Politics*, 59(4), Article 4. <https://doi.org/10.1353/wp.2008.0000>

Acharya, A. (2016). Regionalism beyond EU-centrism. In T. A. Börzel & T. Risse-Kappen, *The Oxford Handbook of Comparative Regionalism* (Oxford University Press, p. 109-127).

AFP. (2008, août 28). Pétrole : Accord sino-irakien. *LEFIGARO*. <https://www.lefigaro.fr/flash-actu/2008/08/28/01011-20080828FILWWW00433-petrole-accord-sino-irakien.php>

AFP. (2019). *Inside China's internment camps : Tear gas, Tasers and textbooks*. AFP.com. <https://www.afp.com/en/inside-chinas-internment-camps-tear-gas-tasers-and-textbooks>

Ageron, P. (2014). *Notion à la une : Intermodalité* [Document]. <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/informations-scientifiques/a-la-une/notion-a-la-une/notion-a-la-une-intermodalite>

Alexeeva, O. V., & Lasserre, F. (2022). Le sommet de l'Organisation de coopération de Shanghai à Samarcande, ou les conséquences de l'invasion de l'Ukraine sur l'Asie centrale. *Revue internationale et stratégique*, 128(4), 17-27. <https://doi.org/10.3917/ris.128.0017>

Alimova, A., & Nourbek, S. (2021, mars 30). *Скандал на Хоргосе : При чем тут Дарига Назарбаева и ее «муж» ? « Scandale de Khorgos : Quel est le rapport entre Dariga Nazarbayeva et son "mari" ? »* Radio Azzatyk. https://rus.azattyq.org/a/kazakhstan-almaty-khogos-scandal/31178329.html?fbclid=IwAR3gr9-zkiqueEwUDSBa2pnmvEQFNgQzrhYjg0F3Tzn4L8MnCxKCJnLPE_Y8

Alix, Y., & Pelletier, J.-F. (2011). Territoires enclavés et opportunités de marché : Analyse des performances logistiques des corridors de transport en Afrique subsaharienne. *Revue Organisations & territoires*, 20(1), 41-52. <https://doi.org/10.1522/revueot.v20n1.344>

Aliyev, N. (2019, avril 16). *Protest Against Chinese Migrants in Kyrgyzstan : Sinophobia or Demands for Social Justice?* <http://cacianalyst.org/publications/analytical-articles/item/13568-protest-against-chinese-migrants-in-kyrgyzstan-sinophobia-or-demands-for-social-justice?.html>

Amnesty International. (2015, juillet 2). *Retour sur le massacre d'Andijan*. Amnesty International. <https://www.amnesty.org/fr/latest/news/2015/07/the-andijan-massacre-remembered/>

André, P. (2014). Entre ambitions hégémoniques et besoins de coopérations, la difficile question de l'intégration régionale en Asie. *Monde chinois*, 37(1), Article 1. <https://doi.org/10.3917/mochi.037.0027>

Arbaret-Schulz, C. (2013). La question du continu et du discontinu à l'épreuve de la dimension technique des sociétés. In A. Génin & A. Frédéric (Éds.), *Continu et discontinu dans l'espace géographique* (p. 409-416). Presses universitaires François-Rabelais. <https://doi.org/10.4000/books.pufr.2405>

Arbaret-Schulz, C., Beyer, A., Piermay, J.-L., Reitel, B., Selimanovski, C., Sohn, C., & Zander, P. (2004). La frontière, un objet spatial en mutation. *Espace Temps*.

Arranz, M. H., Marcelo Duhalde, Adolfo. (2017, mai 17). *Belt and Road Initiative*. South China Morning Post. <http://multimedia.scmp.com/news/china/article/One-Belt-One-Road/khorgos.html>

Arynov, Z. (2022). Is Kazakhstan's Multi-Vector Foreign Policy Threatened? *Horizons: Journal of International Relations and Sustainable Development*, 21, 192-197.

Asian Infrastructure Investment Bank. (2018, août 29). *Approved projects*. Asian Infrastructure Investment Bank. <https://www.aiib.org/en/projects/approved/index.html>

Asie 21. (2020, décembre 27). *Chine – Pakistan : Islamabad reprend la main sur le Corridor*. <https://www.asie21.com/2020/04/16/chine-pakistan-islamabad-reprend-la-main-sur-le-corridor/>

Résolution n°758—15e législature, (2022). https://www.assemblee-nationale.fr/dyn/15/textes/l15t0758_texte-adopte-seance

Assemblée nationale populaire. (2011). *Douzième plan quinquennal de développement économique et social national*. https://www.gov.cn/2011lh/content_1825838.htm

Assemblée nationale populaire. (2016). *Treizième Plan quinquennal pour le développement économique et social national de la République populaire de Chine*. https://www.gov.cn/xinwen/2016-03/17/content_5054992.htm

Assemblée nationale populaire. (2021). *Le 14e plan quinquennal pour le développement économique et social national de la République populaire de Chine et les grandes lignes des objectifs à long terme pour 2035*. https://www.gov.cn/xinwen/2021-03/13/content_5592681.htm

Australian Strategic Policy Institute. (2022). *The Xinjiang Data Project* [Carte]. <https://xjdp.aspi.org.au/map/>

BAD. (2016, août 9). *Toktogul Rehabilitation Phase* (Kyrgyz Republic) [Text]. Asian Development Bank. <https://www.adb.org/projects/49013-002/main>

BAD. (2022). *Afghanistan and ADB* (Afghanistan) [Text]. Asian Development Bank. <https://www.adb.org/where-we-work/afghanistan>

BAD, & CAREC. (2020). *CAREC Transport Strategy 2030*. <https://www.carecprogram.org/?publication=carec-transport-strategy-2030>

Balci, B. (2017). Le concept d'Asie centrale est-il toujours pertinent ? *Les études du CERI*, 44-48.

Banque mondiale. (2014). *Improving Trade and Transport for Landlocked Developing Countries : A Ten-Year Review*. World Bank's Trade and Competitiveness Global Practice

Department, United Nations Office of the High Representative for the Least Developed Countries, Landlocked Developing Countries and the Small Island Developing States. <https://www.worldbank.org/en/topic/trade/publication/landlocked-countries>

Loi sur la sécurité routière de la République populaire de Chine, (2003). https://www.gov.cn/banshi/2005-08/23/content_25575.htm

Batsaikhan, U., & Dabrowski, M. (2017). Central Asia—Twenty-five years after the breakup of the USSR. *Russian Journal of Economics*, 3(3), 296-320. <https://doi.org/10.1016/j.ruje.2017.09.005>

Becquelin, N. (1997). Pékin et l'Asie centrale après la fin de l'URSS. *Perspectives Chinoises*, 44(1), 10-21. <https://doi.org/10.3406/perch.1997.2220>

Belt and Road State Information Big Data Technologies Co. (2019, août 26). *Portail de la ceinture et de la route*. <https://fra.yidaiyilu.gov.cn/ydylzt.htm>

Benson, L. (1998). *China's last Nomads : The history and culture of China's Kazaks*. Armonk, N.Y. : M.E. Sharpe. <http://archive.org/details/chinaslastnomads0000bens>

Bertuzzi, M., Melonio, T., Pornet, A., & Tremel, L. (2019). Vers de « Nouvelles routes de la soie » durables ? Pistes de réflexion pour un référentiel commun de financement du développement durable. In *Vers de « Nouvelles routes de la soie » durables ?* (p. 1-48). Agence française de développement. <https://doi.org/10.3917/afd.melon.2019.01.0001>

Bondaz, A. (2020). « Route de la soie de la santé » : Comment la Chine entend profiter de la pandémie pour promouvoir sa diplomatie sanitaire : Note de la FRS :: Fondation pour la Recherche Stratégique : FRS. *Fondation pour la recherche stratégique*, 11. <https://www.frstrategie.org/publications/notes/route-soie-sante-comment-chine-entend-profiter-pandemie-pour-promouvoir-sa-diplomatie-sanitaire-2020>

Bondaz, A. (2023, février 24). *ENTRETIEN. Guerre en Ukraine : Quelle est la position de la Chine, un an après le début de l'invasion russe ?* (V. Pasquesoone) [France Info]. <https://www.francetvinfo.fr/monde/europe/manifestations-en-ukraine/entretien-guerre->

en-ukraine-quelle-est-la-position-de-la-chine-un-an-apres-le-debut-de-l-invasion-russe_5677478.html

Bottini, V. (2022). *Fast fashion and corporate social responsibility : The baffling case of Shein*. Libera Università Internazionale degli Studi Sociali.

Bruneau, M. (2018a). *L'Eurasie : Continent, empire, idéologie ou projet*. CNRS.

Bruneau, M. (2018b). L'Eurasie, un impensé de la géographie : Continent, empire, idéologie ou projet ? *LEspace géographique, Tome 47(1)*, Article 1.

Brunel, S. (2006). *La planète disneylandisée : Chroniques d'un tour du monde*. Presses Univ. de France.

Brunet, R. (1993). L'enjeu du transport. *L'Espace géographique, 22(3)*, 219-232. <https://doi.org/10.3406/spgeo.1993.3208>

Bureau des statistiques de la région autonome ouïghoure du Xinjiang. (2021). *Xinjiang statistical yearbook*. <https://tjj.xinjiang.gov.cn/tjj/tjsk/ist.shtml>

Bureau d'information du Conseil d'État de la République populaire de Chine. (2019). *Food Security in China*. <http://www.scio.gov.cn/m/zfbps/32832/Document/1666228/1666228.htm?from=singlemessage&isappinstalled=0>

Bureau général du Conseil d'État de la République populaire de Chine. (2001). *Avis sur les avis de mise en œuvre de certaines politiques et mesures pour le développement des régions de l'Ouest (73)*. https://www.ndrc.gov.cn/fggz/lywzjw/zcfg/200507/t20050714_1046915.html

Bureau national des statistiques de Chine. (2021, mai). *Communiqué du septième recensement national de la population (n° 2)*. http://www.stats.gov.cn/english/PressRelease/202105/t20210510_1817187.html

Burnet, M.-C., Dubrei, S., Pajot Moricheau, L., & Mirval, A. (2011). *La gestion des fleuves dans la stratégie d'expansion régionale de la Chine*. Harmattan.

Business France. (2018, juin 19). *Kazakhstan/Chine—Food Corporation et CITIC Construction font la promotion de la viande kazakhe en Chine*. Business France. <https://www.businessfrance.fr/kazakhstan-chine-food-corporation-et-citic-construction-font-la-promotion-de-la-viande-kazakhe-en-chine>

Buzan, B. (2003). Regional Security Complex Theory in the Post-Cold War World. In F. Söderbaum & T. M. Shaw (Éds.), *Theories of New Regionalism* (p. 140-159). Palgrave Macmillan UK. https://doi.org/10.1057/9781403938794_8

Buzan, B., & Wæver, O. (2003). *Regions and powers : The structure of international security*. Cambridge University Press.

Cabestan, J.-P. (2011). L'Asie centrale vue de Chine. *Relations internationales*, 145, 53-70.

Cabestan, J.-P. (2014). *Le système politique chinois : Un nouvel équilibre autoritaire*. Presses de Sciences Po. <https://doi.org/10.3917/scpo.cabes.2014.01>

Cai, Z. (2004). Les ressources en eau et leur gestion en Chine. *Géocarrefour*, 79(1), Article 1. <https://doi.org/10.4000/geocarrefour.510>

Cambridge Dictionnaire. (2022). Landlocked. In *Dictionnaire Cambridge Advanced Learner's & Thesaurus* (Cambridge University Press). <https://dictionary.cambridge.org/fr/dictionnaire/anglais/landlocked>

Cariou, A. (2009). Le nouveau Xinjiang : Intégration et recompositions territoriales d'une périphérie chinoise. *EchoGéo*, 9, Article 9. <https://doi.org/10.4000/echogeo.11244>

Cariou, A. (2015). L'eau et l'aménagement du territoire en Asie centrale. *Cahiers d'Asie centrale*, 25, Article 25.

Cariou, A. (2018). Les corridors centrasiatiques des nouvelles routes de la soie : Un nouveau destin continental pour la Chine. *L'Espace géographique*, 47(1), 19-34. <https://doi.org/10.3917/eg.471.0019>

Carroué, L. (2019). *Géographie de la mondialisation : Crises et basculements du monde* (4e éd). Armand Colin.

Casey, M. (2015, octobre 5). Putin's Eurasian Union Doomed to Irrelevance by China's Silk Road. *World Politics Review*. <http://www.worldpoliticsreview.com/articles/16858/putin-s-eurasianunion-doomed-to-irrelevance-by-china-s-silk-road>

Chabal, P. (Éd.). (2016). *L'Organisation de coopération de Shanghai et la construction de la « nouvelle Asie »*. P.I.E. Peter Lang.

China Global Television Network Français (Réalisateur). (2021, mars 20). *Port terrestre de Khorgos, dans le Xinjiang : Encore et toujours plus de trains*. <https://www.youtube.com/watch?v=frxJZzCPBvo>

China Railway Group Limited. (2022). *Home*. <http://www.crecg.com/english/index.html>

China University of Petroleum. (2020, août 14). *Confucius Institute-International Education College Admissions Network anglais*. http://cie.upc.edu.cn/admission_en/About_Us/Confucius_Institute.htm

Ciboulet, T. (2020, décembre 21). *Tadjikistan et la Chine—Entre développement et dépendance* [Observatoire des routes de la soie]. Observatoire Français des Nouvelles Routes de la Soie. <https://observatoirenrs.com/2020/12/21/tadjikistan-et-la-chine-entre-developpement-et-dependance/>

CNRTL. (2022, mai 17). *GÉOGRAPHIE : Définition de GÉOGRAPHIE*. <https://cnrtl.fr/definition/g%C3%A9ographie>

CNRTL. (2023). *RÉSEAU : Définition de RÉSEAU*. <https://www.cnrtl.fr/definition/r%C3%A9seau>

Collignon, F., Du Chaffaut, G., & Larbi, A. (2007). *La territorialisation : Menace ou levier de l'action publique ?* [Atelier organisé par l'association des dirigeants territoriaux anciens de l'INET, Entretiens territoriaux de Strasbourg].

Comité central du Parti, & Conseil des Affaires d'État. (2020). *Avis directeurs du Comité central du Parti communiste chinois et du Conseil d'État sur la promotion du développement des régions occidentales dans la nouvelle ère et la formation d'un nouveau modèle*. https://www.gov.cn/zhengce/2020-05/17/content_5512456.htm

Commission de développement et de réforme du Xinjiang. (2018). *Planification énergétique de la zone centrale de la ceinture économique de la Route de la Soie (Xinjiang)*. https://www.sohu.com/a/224066823_418320

Comtois. (2012). Définition et périmètre des grands corridors de transport fluvio-maritime. In Y. Alix (Éd.), *Les corridors de transport* (p. 65-86). Editions EMS.

Congrès national du peuple de Chine. (2013). *Rapport du Conseil d'État sur la mise en œuvre approfondie de la stratégie de développement de l'Ouest*. http://www.npc.gov.cn/zgrdw/npc/xinwen/2013-10/22/content_1810645.htm

Consulat de Chine à Almaty. (2022, décembre 23). *Ouverture officielle du centre de médecine traditionnelle Chine-Kazakhstan d'Almaty*. http://almaty.china-consulate.gov.cn/zlgdt/202212/t20221227_10996314.htm

COPHC. (2022). *COPHC Pakistan*. <http://www.cophcgwadar.com/about.aspx>

Cordonnier, C., & Vercueil, J. (2022). Arménie, Géorgie, Azerbaïdjan et la guerre en Ukraine : Les dividendes de l'ambiguïté. *Revue d'économie financière*, 147(3), 151-160. <https://doi.org/10.3917/ecofi.147.0151>

Collective Security Treaty Organization, (2002). https://docs.google.com/presentation/d/e/2PACX-1vT0BqZRZ3ftcWUdrrH3qdPdR4H6K5isZ4Nix0ZloD4_9SM3Hyt_wlboloFNraqnMKj_UpaT6yaYF6Ed/embed?start=false&loop=false&delayms=3000&usp=embed_facebook

Curien, N. (2000). Économie des réseaux. *FLUX Cahiers scientifiques internationaux Réseaux et Territoires*, 16(39), 110-111.

Damiani, I. (2014). Asie centrale, un sujet géopolitique. *Informations et commentaires*. <https://informationsetcommentaires.com/2014/06/01/asie-centrale-un-sujet-geopolitique/>

Damiani, I., & Bachelet, V. (2018). Représentations géopolitiques sur la Route de la Soie, une étude à l'aide de l'analyse cartographique et du traitement d'images satellites. *L'Espace Politique. Revue en ligne de géographie politique et de géopolitique*, 34, Article 34. <https://doi.org/10.4000/espacepolitique.4663>

Danjou, F. (2017). Xi Jinping au cœur du XIXe Congrès : Une ambition nationaliste « aux caractéristiques chinoises ». *Monde chinois*, N° 50(2), Article 2.

De Monie, G. (2012). Corridors de transport et évolution globale des échanges. In Y. Alix (Éd.), *Les corridors de transport* (EMS, p. 27-64).

De Montety, F. (2016). La route de la soie, imaginaires géographiques. In *Asie centrale, transferts culturels le long de la route de la soie* (Vendemiaire).

Debardieux, B. (2009). Territoire-Territorialité-Territorialisation : Aujourd'hui encore, et bien moins que demain.... In M. Vanier, *Territoires, territorialité, territorialisation : Controverses et perspectives actes des Entretiens de la Cité des territoires, Grenoble, 7 et 8 juin 2007, Territoires, territorialité, territorialisation, et après ?* (p. 19-30). Presses universitaires de Rennes.

Deblock, C. (2006). Régionalisme économique et mondialisation : Que nous apprennent les théories ? : In *La question politique en économie internationale* (p. 248-260). La Découverte. <https://doi.org/10.3917/dec.berth.2006.01.0248>

Delmas-Marty, M. (1998). *Trois défis pour un droit mondial*. Seuil.

de Rambures, D. (2020). Le pivot chinois de Vladimir Poutine. *Le Débat*, 208(1), 85-94. <https://doi.org/10.3917/deba.208.0085>

Direction Générale du Trésor. (2020). *Le commerce extérieur du Kazakhstan en 2019*. <https://www.tresor.economie.gouv.fr/Pays/KZ/le-commerce-exterieur-du-kazakhstan-en-2019>

Direction générale du Trésor. (2022). *Présentation du pays—TURKMÉNISTAN | Direction générale du Trésor*. <https://www.tresor.economie.gouv.fr/Pays/TM/presentation-du-pays-1>

Ekman, A. (Éd.). (2018). *La Chine dans le monde*. CNRS éditions.

Ekman, A. (2020, avril 2). La route de la soie sanitaire. *Le Grand Continent*. <https://legrandcontinent.eu/fr/2020/04/02/chine-oms-coronavirus/>

Ekman, A. (2021, mars 8). *Atelier Géopolitique de l'Association des Professeurs d'Histoire Géographie, Rouge vif, l'idéal communiste chinois par Alice Ekman*.

Elie, M. (2017). Les steppes bouleversées : La grande céréaliculture au nord du Kazakhstan (années 1950-2010). *Études rurales*, 200, 80-105.

Encyclopædia Britannica. (2023, mars 11). *Silk Road | Facts, History, & Map*. Britannica. <https://www.britannica.com/topic/Silk-Road-trade-route>

Encyclopædia Universalis. (2021). *Chine—Atlas & cartes* -. <https://www.universalis.fr/atlas/asia/asia-orientale/chine/>

Erokhin, V., Diao, L., & Du, P. (2020). Sustainability-Related Implications of Competitive Advantages in Agricultural Value Chains : Evidence from Central Asia—China Trade and Investment. *Sustainability*, 12(3), Article 3. <https://doi.org/10.3390/su12031117>

Eronen, J. (2001). Transport Issues in Post-Soviet Central Asia. *Promet - Traffic&Transportation*, 13(2-3), Article 2-3.

Eurasianet. (2022). *Kyrgyzstan struggling to refill Toktogul reservoir | Eurasianet*. <https://eurasianet.org/kyrgyzstan-struggling-to-refill-toktogul-reservoir>

Facon, I. (2006). L'Organisation de coopération de Shanghai. Ambitions et intérêts russes. *Le Courrier des pays de l'Est*, 1055(3), 26-37. <https://doi.org/10.3917/cpe.063.0026>

Faris, D. M. (2012). La révolte en réseau : Le « printemps arabe » et les médias sociaux. *Politique étrangère, Printemps*(1), 99-109. <https://doi.org/10.3917/pe.121.0099>

Fau, N. (2019). Les corridors de développement. *EchoGéo*, 49, Article 49. <https://doi.org/10.4000/echogeo.18098>

Fénot, A., & Gintrac, C. (2005). *Achgabat, une capitale ostentatoire : Autocratie et urbanisme au Turkménistan*. Harmattan.

Ferdinand, P. (2016). Westward ho—the China dream and 'one belt, one road' : Chinese foreign policy under Xi Jinping. *International Affairs (Royal Institute of International Affairs 1944-)*, 92(4), 941-957.

Ferrando, O. (2022, octobre 3). *Kirghizstan et Tadjikistan : Les effets funestes de la militarisation des frontières*. The Conversation. <http://theconversation.com/kirghizstan-et-tadjikistan-les-effets-funestes-de-la-militarisation-des-frontieres-191379>

French Xinhua. (2018, juillet 24). Le PM chinois félicite la cérémonie inaugurale de l'AACF. *French Xinhua*. http://french.xinhuanet.com/2017-07/24/c_136468797.htm

French Xinhua. (2021, novembre 5). *La population urbaine chinoise atteint 63.89% du total*. http://french.xinhuanet.com/2021-05/11/c_139938285.htm

Gagnon, Y.-C. (2012). *L'étude de cas comme méthode de recherche* (2nd ed). Presses de l'Université du Québec.

Gattolin, A. (2021). *Mieux protéger notre patrimoine scientifique et nos libertés académiques* (Rapport d'information 873). Sénat français. <https://www.senat.fr/rap/r20-873/r20-873.html>

Géoconfluences. (2010). *Corridor*. <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/corridor>

Géoconfluences. (2020). *Région*. <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/region>

Géoconfluences. (2021). Enclavement, désenclavement. *Géoconfluences*. <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/enclavement-desenclavement>

Géoconfluences. (2022, février). *Réseau de transport* [Terme]. <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/reseau-de-transport-rte>

Géoconfluences. (2023). *Mingong—Géoconfluences* [Terme]. <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/mingong>

Gimaletdinov, K. V., & Shamiyeva, A. K. (2017). Prospects of development of ICBC Khorgos. *he Bulletin of Kazakh Academy of Transport and Communications*, 2, 221-227.

Global Petrole Prices. (2022). *Kyrgyzstan electricity prices, December 2022*. GlobalPetrolPrices.Com. https://www.globalpetrolprices.com/Kyrgyzstan/electricity_prices/

Gong, Y., Li, L., Gong, D., Yin, H., & Zhang, J. (2016). Biomolecular Evidence of Silk from 8,500 Years Ago. *PLOS ONE*, 11(12), Article 12. <https://doi.org/10.1371/journal.pone.0168042>

Goreau-Ponceaud, A., & Madavan, D. (2022). Sri Lanka : Une île dans la tourmente. *EchoGéo*. <https://doi.org/10.4000/echogeo.23844>

Goriunov, D., Prokhorov, B., & Sakhno, H. (2021). *Chinese economic footprint in Ukraine—Centre for Economic Strategy*. Leleka foundation. <https://ces.org.ua/en/chinese-money-in-ukraine-en/>

Gorshenina, S. (2012). Chapitre premier. Les projets russes de progression vers l'Asie : Fantasmés, stratégies et justifications. In *Asie centrale : L'invention des frontières et l'héritage russo-soviétique*. CNRS éditions.

Gorshenina, S. (2021). "Orientalism, Postcolonial and Decolonial Frames on Central Asia : Theoretical Relevance and Applicability". In *Bruno De Cordier, Adrien Fauve, Jeroen Van Den Bosch, European Handbook of Central Asian Studies : History, Politics & Societies, Stuttgart : Ibidem-Verlag, 2021* (p. 177-243). <https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-03070729>

Gouvernement populaire de la région autonome du Xinjiang. (2017). *Plan de construction du centre de transport dans la zone centrale de la ceinture économique de la Route de la Soie (2016-2030)*. <https://www.imsilkroad.com/news/p/53040.html>

Gouvernement populaire de la région autonome ouïghoure du Xinjiang. (1994). *Avis sur la transmission du « Plan de construction du « corridor culturel frontalier de la Route de la Soie » dans la région autonome ouïghoure du Xinjiang »* (111).

https://www.pkulaw.com/lar/633ec46017e670fca71d2432c5f35bf7bdfb.html?fbclid=IwAR1yChd30Q7Y8-BJXBU7U7UzasbMQFhvO49oh48DaFjHCdNqH_eLfKEIFOU

Grant, A. (2020). Crossing Khorgos : Soft power, security, and suspect loyalties at the Sino-Kazakh boundary. *Political Geography*, 76, 102070. <https://doi.org/10.1016/j.polgeo.2019.102070>

Gupta, S. (2017, mai 13). What China's Belt and Road has to learn from 1920s America. *Institute for China-America Studies*. <https://chinaus-icas.org/research/chinas-belt-road-learn-1920s-america/>

Haas, E. B. (1958). The Challenge of Regionalism. *International Organization Foundation*, 12(4), Article 4.

Haas, E. B. (2004). *The uniting of Europe : Political, social, and economical forces, 1950-1957*. University of Notre Dame Press.

Haider, Z. (2005). Baluchis, Beijing, and Pakistan's Gwadar Port. *Georgetown Journal of International Affairs*, 6(1), 95-103.

Han Trainer Dictionnaire. (2019). *Le mot chinois—Si* [Logiciel]. https://www.hantrainerpro.com/chinois/dictionnaire/chinois-francais/traduction-si_silk.htm

Harutyunyan, A. A. (2022). China-Kazakhstan : Cooperation within The Belt and Road and Nurly Zhol. *Asian Journal of Middle Eastern and Islamic Studies*, 16(3), 281-297. <https://doi.org/10.1080/25765949.2022.2128135>

Hettne, B., & Söderbaum, F. (1998). The New Regionalism Approach. *Politeia*, 17(3), Article 3.

Hiliquin, M. (2017). *Shanghai's migration, a 21st century new urban lab* [Mémoire de recherche Master 1]. Université de Lille.

Hiliquin, M. (2022). Enjeux et impacts de la Belt and Road Initiative au Kazakhstan, le cas d'étude de Khorgos. *Working papers IFEAC*, 45. <https://ifeac.hypotheses.org/8879>

Hiliquin, M. (2021, juin 7). *Kazakhstan : Quelle transition post-Nazarbaïev ?*
<https://www.aren24.news/2021/06/07/kazakhstan-quelle-transition-post-nazarbaïev%e2%80%89/>

Hirayama Ikuo Silk Road Museum. (2019). *Hirayama Ikuo Silk Road Museum / Yatsugatake Plateau (Kogen) / Yamanashi*. <https://www.silkroad-museum.jp/english/>

Hoffmann, S. (1966). Obsolete or Obsolete? The Fate of the Nation-State and the Case of Western Europe. *Daedalus*, 95(3), Article 3.

Hoffmann, S. (1990). A New World and its Troubles. *Foreign Affairs*, 69(4), Article 4.

Hongjian, C. (2016). The Belt and Road Initiative and Its Impact on Asia-Europe Connectivity. *China Institute of International Studies*.
https://www.ciis.org.cn/english/COMMENTARIES/202007/t20200715_2695.html?fbclid=IwAR2U9nl7hssxfqgvlXtatNcWHDxPt7S1bBusifXBllagXLxttIXdksfwtqY

Hopkins, V., & Nechepurenko, I. (2022, janvier 5). Russia-Allied Forces to Intervene as Unrest Sweeps Kazakhstan. *The New York Times*.
<https://www.nytimes.com/2022/01/05/world/europe/kazakhstan-protests-gas-prices.html>

Hoshur, S. (2022, mai 6). *China razes Kashgar's iconic Grand Bazaar*. Radio Free Asia.
<https://www.rfa.org/english/news/uyghur/grand-bazaar-03312022162204.html>

Hoskin, P. (2022, juin 20). Ukraine war : Russia becomes China's biggest oil supplier. *BBC News*.
<https://www.bbc.com/news/business-61861849>

Howchou. (2017). Rail transport in China. In *Wikipedia*.
https://en.wikipedia.org/w/index.php?title=Rail_transport_in_China&oldid=1136184943

Huang, L., Lasserre, F., & Mottet, É. (2018). Nouvelles liaisons ferroviaires chinoises : Une entreprise stratégique. *Politique étrangère, Printemps(1)*, 119-131.
<https://doi.org/10.3917/pe.181.0119>

Huang, Y., Deng, J., & Zhang, H. (2014). 川藏铁路限制坡度方案研究—"Recherche sur le schéma de restriction de pente du chemin de fer Sichuan-Tibet". *Actes de la quatrième réunion du sixième comité professionnel des chemins de fer de la branche ingénierie de la China Railway Society*.
https://web.archive.org/web/20220616025717if_/https://d.wanfangdata.com.cn/conference/8951404

Huchet, J.-F. (2016). Chapitre 2—L'impact structurel de la démographie. In *La crise environnementale en Chine* (p. 77-84). Presses de Sciences Po. <https://www.cairn.info/la-crise-environnementale-en-chine--9782724619508-p-77.htm>

ICBC. (2023). ICBC « Khorgos ». KHORGOS. <https://khorgos.kz/glavnaya/about-the-center/?lang=en>

Interfax-Azerbaïdjan. (2023). *Оператор проекта ТАПИ представил талибам план объектов стройки, получил гарантии безопасности « L'opérateur du projet TAPI soumet le plan du site de construction aux Talibans et reçoit des garanties de sécurité »*.
<http://interfax.az/view/884784/ru>

Intergovernmental Commission TRACECA. (2019, octobre 8). *Transport Corridor Europe Caucasus Asia*. <http://www.traceca-org.org/en/home/>

Izimov, R. (2016, août 29). China and Turkmenistan – a Regional Dimension. *CABAR.asia*.
<https://cabar.asia/en/ruslan-izimov-china-and-turkmenistan-a-regional-dimension-2>

Jones, L., & Zeng, J. (2019). Understanding China's 'Belt and Road Initiative' : Beyond 'grand strategy' to a state transformation analysis. *Third World Quarterly*, 40(8), 1415-1439.
<https://doi.org/10.1080/01436597.2018.1559046>

Julienne, M. (2018). La Chine, nouvel acteur de la lutte contre le terrorisme international. *Les Champs de Mars, 30 + Supplément(1)*, 273-281. <https://doi.org/10.3917/lcdm.030.0273>

Julienne, M. (2022, avril 2). *Pourquoi la Chine place ses pions en Afghanistan?* (E. Delajoux) [L'Orient Le Jour]. <https://www.lorientlejour.com/article/1295577/pourquoi-la-chine-place-ses-pions-en-afghanistan.html>

Katoueva-Jean, T. (2022). Reflection on Russia's Changing Image in the Post-Soviet Region. *A Dangerous Neighbour : Russia's Image after Ukraine*.
<https://www.ifri.org/en/publications/publications-ifri/articles-ifri/reflection-russias-changing-image-post-soviet-region>

Katzenstein, P. J. (2005). *A world of regions : Asia and Europe in the American imperium*. Cornell University Press.

Kaufman, A. A. (2010). The "Century of Humiliation," Then and Now : Chinese Perceptions of the International Order. *Pacific Focus*, 25(1), 1-33. <https://doi.org/10.1111/j.1976-5118.2010.01039.x>

Kellner, T. (2006). La politique pétrolière de la République populaire de Chine : Stratégies et conséquences internationales. *Outre-Terre*, 15(2), 425-469.
<https://doi.org/10.3917/oute.015.0425>

Kellner, T. (2011). Le règlement des questions frontalières... Entre la République populaire chinoise et ses voisins centrasiatiques. *Relations internationales*, n° 145(1), Article 1.
<https://doi.org/10.3917/ri.145.0027>

Kellner, T. (2016). « La Chine et l'Asie centrale vingt-cinq ans après... De la marginalité au centre de la scène régionale ». *Outre-Terre*, N° 48(3), Article 3.

Khan, I. (2015, avril 22). Is China-Pakistan « silk road » a game-changer? *BBC News*.
<https://www.bbc.com/news/world-asia-32400091>

Khorgos Gateway. (2023). *Khorgos Gateway infrastructures*. Khorgos Gateway.
http://www.khorgosgateway.kz/sections/%D0%98%D0%BD%D1%84%D1%80%D0%B0%D1%81%D1%82%D1%80%D1%83%D0%BA%D1%82%D1%83%D1%80%D0%B0_%D1%81%D1%83%D1%85%D0%BE%D0%B3%D0%BE_%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82%D0%B0

Kosowska, K., & Kosowski, P. (2022). Energy Security of Hydropower Producing Countries—The Cases of Tajikistan and Kyrgyzstan. *Energies*, 15(21), Article 21.
<https://doi.org/10.3390/en15217822>

Kuan, S.-P., & Linn, P. (2019). The Chinese Way Total Quality Management. *Journal of Business and Economics*, 10, 33-49. [https://doi.org/10.15341/jbe\(2155-7950\)/01.10.2019/004](https://doi.org/10.15341/jbe(2155-7950)/01.10.2019/004)

Kushkumbayev, S. (2015, septembre 22). Kazakhstan's Nurly Zhol and China's Economic Belt of the Silk Road: Confluence of Goals. *The Astana Times*. <https://astanatimes.com/2015/09/kazakhstans-nurly-zhol-and-chinas-economic-belt-of-the-silk-road-confluence-of-goals/>

Lacoste, Y. (2003). *De la géopolitique aux paysages : Dictionnaire de la géographie*. A. Colin.

Lafourcade, M., & Crozet, M. (2009). *La nouvelle économie géographique*. La Découverte. <https://doi.org/10.3917/dec.croze.2009.01>

Laruelle, M. (2020, septembre 1). *En Asie centrale, l'illusion d'un nouveau monde*. Le Monde diplomatique. <https://www.monde-diplomatique.fr/2020/09/LARUELLE/62147>

Lasserre, F. (2020, août 27). Mackinder, les modèles et la nouvelle route de la soie : Un outil fallacieux ? *Réseau d'analyse stratégique (RAS)*. <https://ras-nsa.ca/fr/mackinder-les-modeles-et-la-nouvelle-route-de-la-soie-un-outil-fallacieux/>

Lasserre, F., Mottet, É., & Courmont, B. (Éds.). (2019). *Les nouvelles routes de la soie : Géopolitique d'un grand projet chinois*. Presses de l'Université du Québec.

Leducq, D. (2018). Chapitre 9. Un nécessaire bricolage méthodologique. In G. Fauveaud (Éd.), *Les villes non occidentales : Comprendre les enjeux de la diversité urbaine* (p. 137-143). Presses de l'Université de Montréal. <https://doi.org/10.4000/books.pum.11885>

Ledy, N. M. (2018, décembre 27). Cinq pays africains intègrent la Banque asiatique d'investissement dans les infrastructures. *Financial Afrik*. <https://www.financialafrik.com/2018/12/27/cinq-pays-africains-integrent-la-banque-asiatique-dinvestisment-dans-les-infrastructures/>

Lee, K.-L., Roesinger, A., & Hommel, U. (2022). Development and Practice of Industrie 4.0 in China—Practical Experience of a German Industrial Software Company in China. *Sci*, 4(3), 28. <https://doi.org/10.3390/sci4030028>

Lefeuvre, G. (2019, juin 5). *Le Baloutchistan, ce territoire si convoité—Entre Pakistan et Afghanistan* (M. Jean-Michel) [OrientXXI]. <https://orientxxi.info/magazine/le-baloutchistan-ce-territoire-si-convoite,3109>

Lepault, S., & Franklin, R. (Réaliseurs). (2021). *Le monde selon Xi Jinping*. Arte.

Li, J., Li, S., Lei, J., Zhang, X., Qi, J., Tohti, B., & Duan, Z. (2022). Analysis of Spatial Structure in the Kashgar Metropolitan Area, China. *Land*, 11(6), Article 6. <https://doi.org/10.3390/land11060823>

Liang, C. (2018, octobre 4). Comment la Route de la Soie maritime va stimuler la croissance en Asie. *French.China.org*. http://french.china.org.cn/foreign/txt/2018-10/04/content_64804721.htm

Libération, & AFP. (2021). *Ouïghours : L'Union européenne, le Canada et les Etats-Unis sanctionnent la Chine, Pékin réplique*. Libération. https://www.liberation.fr/international/europe/ouighours-lunion-europeenne-le-canada-et-les-etats-unis-sanctionnent-la-chine-pekkin-replique-20210322_35V737AQRSRT3J7TYNKBXQWRLU/

Libourel, É., Schorung, M., & Zembri, P. (2022). *Géographie des transports : Territoires, échelles, acteurs*. Armand Colin.

Lieberherr, B. (2022). *Guerre en Ukraine : L'exercice d'équilibriste de l'Inde* [Application/pdf]. 4 p. <https://doi.org/10.3929/ETHZ-B-000549748>

Lillis, J. (2022, février 2). *Kazakhstan promises to smash smuggling rings on Chinese border*. Eurasianet. <https://eurasianet.org/kazakhstan-promises-to-smash-smuggling-rings-on-chinese-border>

Liu, W., & Dunford, M. (2016). Inclusive globalization : Unpacking China's Belt and Road Initiative. *Area Development and Policy*, 1(3), 323-340. <https://doi.org/10.1080/23792949.2016.1232598>

Liu, Y. (2021, mars 12). *Les allégations de « diplomatie du piège de la dette » de la Chine sont un non-sens et un détournement de la vérité.* <http://french.peopledaily.com.cn/Chine/n3/2021/0312/c31354-9828087.html>

Loginova, O., Kurmangazina, N., & Zhartieva, A. (2020, septembre 4). *Выбраться из Синьцзяня.* Власть. <https://vlast.kz/obsshestvo/41550-vybratsa-iz-sinczana.html>

Ma, J. (2019). *China dream.* Flammarion.

Mackinder, H. J. (1904). The Geographical Pivot of History. *The Geographical Journal*, 23(4), Article 4. <https://doi.org/10.2307/1775498>

Mareï, N., & Richard, Y. (2020). « Regards » Régionalisations du monde et intégration (macro)régionale. Pour une montée en généralité géographique. *Belgeo*, 4, Article 4. <https://doi.org/10.4000/belgeo.43451>

Martouzet, D. (2002). Normativité et interdisciplinarité en aménagement-urbanisme. *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*, octobre(4), 619-642. <https://doi.org/10.3917/reru.024.0619>

Mashrab, F. (2015, novembre 3). Bishkek Puts Brakes on China–Kyrgyzstan–Uzbekistan Railway. *Eurasia Daily Monitor*. <https://jamestown.org/program/bishkek-puts-brakes-on-china-kyrgyzstan-uzbekistan-railway/>

Matveeva, A. (2022, décembre 19). *Ukraine war : Russia only hurts itself with its inflammatory discourse on Kazakhstan.* The Conversation. <http://theconversation.com/ukraine-war-russia-only-hurts-itself-with-its-inflammatory-discourse-on-kazakhstan-196670>

MEE correspondent. (2022, février 5). *Turkey and China keep relations on track despite Uighur dispute.* Middle East Eye. <http://www.middleeasteye.net/news/turkey-china-uighur-relations-track-despite-dispute>

Millward, J. A. (2009). Introduction : Does the 2009 Urumchi violence mark a turning point? *Central Asian Survey*, 28(4), 347-360. <https://doi.org/10.1080/02634930903577128>

Ministère de l'Europe et des Affaires étrangères. (2021). *Pakistan- Sécurité*. France Diplomatie - Ministère de l'Europe et des Affaires étrangères. <https://www.diplomatie.gouv.fr/fr/conseils-aux-voyageurs/conseils-par-pays-destination/pakistan/>

Ministère des Armées. (2023). *Un an de guerre en Ukraine*. <https://www.defense.gouv.fr/actualites/an-guerre-ukraine>

Ministère russe des Affaires étrangères. (2006). *Note d'information sur la participation de la Russie aux activités de l'OCS en 2005*. [www. mid. ru](http://www.mid.ru)

Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of China. (2013, septembre 23). *Promote Friendship Between Our People and Work Together to Build a Bright Future*. https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/wjdt_665385/zyjh_665391/t1078088.shtml

Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of China. (2020, février 27). *President Xi Jinping Held Talks with Mongolian President Khaltmaa Battulga*. Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of China. https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/zxxx_662805/t1750462.shtml

Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of China. (2022a). *Foreign Ministry Spokesperson Wang Wenbin's Regular Press Conference on March 2, 2022*. https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/xwfw_665399/s2510_665401/202203/t20220302_10647299.html

Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of China. (2022b, septembre 16). *Le président Xi Jinping rencontre le Premier ministre pakistanais Muhammad Shehbaz Sharif*. https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/zxxx_662805/202209/t20220916_10767003.html

Ministry of Transport of the People's Republic of China. (2014). *Ministry of Transport of the People's Republic of China*. http://english.www.gov.cn/state_council/2014/09/09/content_281474986284076.htm

Moravcsik, A. (1998). *The choice for Europe : Social purpose and state power from Messina to Maastricht* (First issued in hardback). Routledge, Taylor & Francis Group.

Morel, T. (2006). Les bases américaines en Asie centrale. *Outre-Terre*, 16(3), 31-33.
<https://doi.org/10.3917/oute.016.0031>

National Bureau of Statistics of China. (2019). *China Statistical Yearbook 2019*.
<http://www.stats.gov.cn/sj/ndsj/2019/indexeh.htm>

National development and reform commission. (2019). *Main Functions-National Development and Reform Commission (NDRC) People's Republic of China*.
<https://en.ndrc.gov.cn/aboutndrc/mainfunctions/>

National Health and Family Planning Commission of the PRC. (2015, décembre 18). *Major health exchange and cooperation on the Belt and Road Initiative*. National Health and Family Planning Commission of the PRC. http://www.chinadaily.com.cn/m/chinahealth/2015-12/18/content_22774412.htm

NDRC. (2020, février 16). *70 ans d'histoire, le développement des transports a accompli de brillantes réalisations*.
https://web.archive.org/web/20200216024833/https://www.ndrc.gov.cn/xwdt/ztl/sszg/202001/t20200115_1218989.html

Neumann, I. B. (2003). A Region-Building Approach. In F. Söderbaum & T. M. Shaw (Éds.), *Theories of New Regionalism* (p. 160-178). Palgrave Macmillan UK.
https://doi.org/10.1057/9781403938794_9

New China TV (Réalisateur). (2015, octobre 27). *What's China gonna do? Better check this music video*. <https://www.youtube.com/watch?v=m91zBt94LI0>

Nursha, G. (2018). Chinese Soft Power in Kazakhstan and Kyrgyzstan : A Confucius Institutes Case Study. In M. Laruelle, *China's Belt and Road Initiative and its Impact in Central Asia* (p. 135-142).
https://www.academia.edu/43300480/Edited_China_s_Belt_and_Road_Initiative_and_its_Impact_in_Central_Asia_Washington_DC_GW_s_Central_Asia_Program_and_Nazarbayev_University

OCDE. (2021). *Perspectives des transports FIT 2021—Les incidences sur le développement des transports de marchandises*. <https://www.oecd.org/fr/publications/perspectives-des-transports-fit-25202383.htm>

Offner, J.-M. (1993). Les « effets structurants » du transport : Mythe politique, mystification scientifique. *L'Espace géographique*, 22(3), 233-242. <https://doi.org/10.3406/spgeo.1993.3209>

OFPRA. (2019). *Groupes kazakhs en Chine* [https://www.ofpra.gouv.fr/ofpra-recherche?search_api_fulltext=kazakhstan].

Ohayon, I. (2012). La famine kazakhe : À l'origine de la sédentarisation. *Sciences Po Violence de masse et Résistance - Réseau de recherche*. <https://www.sciencespo.fr/mass-violence-war-massacre-resistance/fr/document/la-famine-kazakhe-la-origine-de-la-sedentarisation.html>

OHCHR. (2023). *Ukraine : Civilian casualty update 13 March 2023*. OHCHR. <https://www.ohchr.org/en/news/2023/03/ukraine-civilian-casualty-update-13-march-2023>

Orcier, P. (2022, mai). *Guerre en Ukraine : Quelques clés sur un conflit en cours (situation en novembre 2022)* (ISSN : 2492-7775) [Actualité]. Géoconfluences; École normale supérieure de Lyon. <https://geoconfluences.ens-lyon.fr/actualites/eclairage/guerre-en-ukraine-quelques-cles>

Organisation mondiale de la santé. (2017, août 21). *Nouvelle vision et partenariat renforcé pour l'OMS et la Chine*. Organisation Mondiale de la Santé. <https://www.who.int/fr/news/item/21-08-2017-new-vision-and-strengthened-partnership-for-who-and-china>

OSCE. (2019). *EARLY PRESIDENTIAL ELECTION 9 June 2019*.

Osipov, A. (2019, mars 20). *Что известно о новом президенте Казахстана Касым-Жомарт Токаеве—Que sait-on du nouveau président du Kazakhstan Kassym-Jomart Tokayev*. Ведомости. <https://www.vedomosti.ru/politics/articles/2019/03/20/796922-cto-izvestno-o-novom-prezidente>

Padieu, Y., & Pernet, A. (2021). La Chine, créancier émergent : Mythes et réalités. *Revue d'économie financière*, 141(1), 103-116. <https://doi.org/10.3917/ecofi.141.0103>

Paillé, P., & Mucchielli, A. (2012). Choisir une approche d'analyse qualitative. In *L'analyse qualitative en sciences humaines et sociales* (3e éd, p. 13-14). A. Colin.

Pairault, T. (2020). *Djibouti : Simulation du poids de la dette et du coût d'une renégociation*.

Papatolios, N. (2022, octobre 6). *Khorgos terminal doubles capacity, a solution to congested borders?* RailFreight.com. <https://www.railfreight.com/beltandroad/2022/10/06/khorgos-terminal-doubles-capacity-a-solution-to-congested-borders/>

Paris, G., & Bezat, J.-M. (2013, octobre 10). La Chine devient premier importateur de pétrole. *Le Monde.fr*. https://www.lemonde.fr/economie/article/2013/10/10/la-chine-devient-premier-importateur-de-petrole_3493387_3234.html

Parkhomchik, L., Simsek, H. A., & Nurbayev, D. (2016, juin 28). Prospects for China—Kyrghizstan economic relations in the framework of the silk road economic belt project [Eurasian Research Institute]. *Weekly e - bulletin*. https://www.ayu.edu.tr/static/aae_haftalik/aae_bulten_en_74.pdf

Pasquier, R. (2012). *Le pouvoir régional. Mobilisations, décentralisation et gouvernance en France*. Presses de Sciences Po; Cairn.info. <https://www.cairn.info/le-pouvoir-regional--9782724612691.htm>

Pelletier, P. (2011). *L'Extrême-Orient : L'invention d'une histoire et d'une géographie*. Gallimard.

Perrin, T. (2022). *La region au xxie siecle : Perspectives de France et d'Europe*. Peter Lang.

Peyrouse, S. (2007). *Economic Aspects of the Chinese—Central Asia Rapprochement*.

Peyrouse, S. (2008a). *La présence chinoise en Asie centrale Portée géopolitique, enjeux économiques et impact culturel* (148; Les études du CERI, Numéro 148, p. 33).

Peyrouse, S. (2008b). La présence économique chinoise au Kazakhstan. Volontarisme chinois et appréhensions centre-asiatiques. *Perspectives chinoises*, 104(3), Article 3. <https://doi.org/10.3406/perch.2008.3637>

Peyrouse, S. (2008c). Les années d'indépendance (1991—2007). In *Histoire de l'Asie centrale contemporaine* (Fayard, p. 177).

Picquart, P. (2018). *La renaissance de la Route de la soie : L'incroyable défi chinois du XXIe siècle*. Favre.

Pirenne, J. (1952). *Les grands courants de l'histoire universelle* (Armand Colin).

Ploberger, C. (2019). *Political economic perspectives of China's belt and road initiative : Reshaping regional integration*. Routledge.

Poita, Y. (2023). Opportunities and Risks from the Belt and Road Initiative in Ukraine. In *Securitization and Democracy in Eurasia : Transformation and Development in the OSCE Region* (p. 313-327). Springer International Publishing. https://doi.org/10.1007/978-3-031-16659-4_22

Population Stat. (2020). *China Population*. <https://populationstat.com/china/>

Population Stat. (2023). *World Population*. <https://populationstat.com/>

Pron, E., & Szwajnoch, E. (2019, octobre 31). Kazakh Anti-Chinese Protests and the Issue of Xinjiang Detention Camps. *The Central Asia - Caucasus Analyst*. <http://cacianalyst.org/publications/analytical-articles/item/13593-kazakh-anti-chinese-protests-and-the-issue-of-xinjiang-detention-camps.html>

Qoraboyev, I. (2018). One Belt, One Road : A Comparative Regionalism Approach. In Y. Cheng, L. Song, & L. Huang (Éds.), *The Belt & Road Initiative in the Global Arena* (p. 103-114). Springer Singapore. https://doi.org/10.1007/978-981-10-5921-6_7

Qoraboyev, I., & Moldashev, K. (2018). The Belt and Road Initiative and Comprehensive Regionalism in Central Asia. In M. Mayer (Éd.), *Rethinking the Silk Road* (p. 115-130). Springer Singapore. https://doi.org/10.1007/978-981-10-5915-5_7

Quinet, É. (1985). Les réseaux en économie des transports. *FLUX Cahiers scientifiques internationaux Réseaux et Territoires*, 1(2), 63-71. <https://doi.org/10.3406/flux.1985.1611>

Quotidien du peuple. (2022). *La « planification du réseau routier national » a été publiée et l'échelle totale a augmenté d'environ 60 000 kilomètres—Le réseau routier pratique est relié à l'ensemble du pays_ 细转新闻_ 中国民航网*. http://www.gov.cn/xinwen/2022-07/17/content_5701410.htm

Qushimov, B., Ganiev, I. M., Rustamov, I., Haitov, B., & Islam, K. R. (2007). Land degradation by agricultural activities in Central Asia. In *Climate Change and Terrestrial Carbon Sequestration in Central Asia*. In S. Funakawa, J. Yanai, T. Yusuke, E. Saljnikov, A. K., & T. Kosaki (Éds.), *Climate change and terrestrial carbon sequestration in Central Asia* (p. 279-331).

Raballand, G. (2003). Determinants of the Negative Impact of Being Landlocked on Trade : An Empirical Investigation Through the Central Asian Case. *Comparative Economic Studies*, 45(4), 520-536. <https://doi.org/10.1057/palgrave.ces.8100031>

Radio Free Europe. (2021, mars 27). Anti-China Protests Staged Across Kazakhstan; At Least 20 Detained. *Radio Free Europe/Radio Liberty*. <https://www.rferl.org/a/kazakhstan-china-influence-protests/31172596.html>

Radio Free Europe. (2022, janvier 19). Russia-Led Military Alliance Completes Withdrawal From Kazakhstan. *Radio Free Europe/Radio Liberty*. <https://www.rferl.org/a/kazakhstan-csto-troops-withdrawal-security/31661294.html>

Ramzy, A., & Buckley, C. (2019, novembre 16). 'Absolutely No Mercy' : Leaked Files Expose How China Organized Mass Detentions of Muslims. *The New York Times*. <https://www.nytimes.com/interactive/2019/11/16/world/asia/china-xinjiang-documents.html>

Rastogi, C., & Arvis, J.-F. (2014). *The Eurasian connection : Supply-chain efficiency along the modern Silk Route through Central Asia*. World Bank.

Reitel, B. (2022). Un monde de frontières ? *Bulletin de l'association de géographes français. Géographies*, 99(2), Article 2. <https://doi.org/10.4000/bagf.8930>

Rekacewicz, P. (2011, février 1). *Géopolitique des tubes en Asie centrale*. *Le Monde diplomatique*. <https://www.monde-diplomatique.fr/cartes/asietubes>

Ren, S., & Lasserre, F. (2021). La liaison ferroviaire Chine-Kirghizstan-Ouzbékistan : Un tortueux chemin: *Revue internationale et stratégique*, N° 121(1), 39-50. <https://doi.org/10.3917/ris.121.0039>

Kazakhstan 2030 Strategy, (1997). https://www.akorda.kz/en/official_documents/strategies_and_programs

Kazakhstan-2050 Strategy, (2012). https://www.akorda.kz/en/official_documents/strategies_and_programs

Republic of Kazakhstan. (2023). *Strategies and programs—Official website of the President of the Republic of Kazakhstan*. Akorda.kz. https://www.akorda.kz/en/official_documents/strategies_and_programs

Declaration on the establishment of the shanghai cooperation organization, (2001), 2001. <http://eng.sectesco.org/documents/>

Réseau gouvernemental du Xinjiang. (2016). *Avis sur l'impression et la distribution du plan de construction du centre de transport dans la zone centrale de la ceinture économique de la Route de la Soie (2016-2030)*. <https://www.yidaiyilu.gov.cn/p/24671.html>

Reuters. (1989, mai 23). *Photos : Tiananmen Square, then and now*. Chicago Tribune. <http://galleries.apps.chicagotribune.com/chi-photos-tiananmen-square-then-and-now-20140604/>

Reyhan, D. (2021). Génocide ouïghour : Cheminement d'un projet colonial: *Monde chinois*, N° 65(1), 9-22. <https://doi.org/10.3917/mochi.065.0009>

Richard, J.-F. (1975). PAYSAGES, ÉCOSYSTÈMES, ENVIRONNEMENT : Une approche géographique. *L'Espace géographique*, 4(2), 81-92.

Richard, Y., & Gana, A. (2014). Intégration régionale, régionalisation, régionalisme—Les mots et les choses. In *La régionalisation du monde. Construction territoriale et articulation global/local* (Karthala, p. 21-43). <https://www.cairn.info/la-regionalisation-du-monde--9782811111403.htm>

Roberts, S. R. (2021, décembre 27). *The Roots of Cultural Genocide in Xinjiang*. <https://www.foreignaffairs.com/articles/china/2021-02-10/roots-cultural-genocide-xinjiang>

Rosamond, B. (2000). *Theories of European Integration*. St. Martin's Press.

Rouiaï, N. (2018). Banque asiatique d'investissement pour les infrastructures (BAII). *Géoconfluences*. <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/banque-asiatique-investissement-pour-les-infrastructures>

Rugman, A. (2005). *The Regional Multinationals : MNEs and 'Global' Strategic Management*. Cambridge University Press.

Sadovskaya, Y. (2007). Chinese Migration to Kazakhstan : A Silk Road for Cooperation or a Thorny Road of Prejudice. *China and Eurasia Forum Quarterly*, 5(4), 147-170.

Sairambay, Y. (2022). The contributions of new media to young people's political participation in Russia and Kazakhstan. *Central Asian Survey*, 41(3), 571-595. <https://doi.org/10.1080/02634937.2021.1978929>

Sanjuan, T. (2011). Chapitre 11—Les nouvelles relations ville-campagne en Chine aujourd'hui. In M. Guibert & Y. Jean, *Dynamiques des espaces ruraux dans le monde* (p. 217). Armand Colin. <https://doi.org/10.3917/arco.guibe.2011.01.0217>

Sanjuan, T. (2016, février). *La fin des trois Chine ?* (ISSN : 2492-7775) [Document]. Géoconfluences; École normale supérieure de Lyon. <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/informations-scientifiques/dossiers-regionaux/la-chine/articles-scientifiques/la-fin-des-trois-chine>

Sanjuan, T., & Benoit-Guyod, M. (2015). *Atlas de la Chine : Une grande puissance sous tension* (3. éd). Éd. Autrement.

Sanjuan, T., & Béreau, R. (2001). Le barrage des Trois Gorges. Entre pouvoir d'État, gigantisme technique et incidences régionales. *Hérodote*, 102(3), 19-56. <https://doi.org/10.3917/her.102.0019>

Sanjuan, T., & Fayolle Lussac, B. (2017). La Chine vue d'en bas, les petites villes enjeux du développement. *L'Espace géographique*, 46(4), 292-310.

Sanjuan, T., Trolliet, P., & Chauviré-Deweerd, M.-A. (2010). *La Chine et le monde chinois : Une géopolitique des territoires*. Colin.

Séhier, C. (2015). *Responsabilité sociale des entreprises et capitalisme en République Populaire de Chine. Quelles Transformations du Rapport Salarial ?* Université de Lille.

Serikkaliyeva, A. (2021, novembre 30). Internationalization of the Chinese Higher Education : The Case of Kazakhstan. *Eurasian Research institute*. <https://www.eurasian-research.org/publication/internationalization-of-the-chinese-higher-education-the-case-of-kazakhstan/>

Servolse, R. (1973). La conception de l'ordre mondial dans la Chine impériale. *Revue française de science politique*, 23(3), 550-569. <https://doi.org/10.3406/rfsp.1973.393478>

Seymour, J. D. (2000). Xinjiang's Production and Construction Corps, and the Sinification of Eastern Turkestan. *Inner Asia*, 2(2), 171-193.

Shaikh, F., Ji, Q., & Fan, Y. (2016). Prospects of Pakistan–China Energy and Economic Corridor. *Renewable and Sustainable Energy Reviews*, 59, 253-263. <https://doi.org/10.1016/j.rser.2015.12.361>

Silk Road Fund. (2019, août 29). *About Us Silk Road Fund*. <http://www.silkroadfund.com.cn/enweb/23775/23767/index.html>

Simon, M. A. (2020, février). *Asymmetrical Flows—Architecture—E-flux*. <https://www.e-flux.com/architecture/new-silk-roads/313106/asymmetrical-flows/>

Site officiel du Président de la République du Kazakhstan. (2022, février 1). *Глава государства провел совещание по вопросам противодействия коррупции—“Le chef de l’Etat a tenu une réunion sur les questions de lutte contre la corruption”*. Akorda.kz. <https://www.akorda.kz/ru/glava-gosudarstva-provel-soveshchanie-po-voprosam-protivodeystviya-korruptcii-1128>

Smayil, M. (2022, janvier 11). *Настоящий бардак—Токаев о таможене на границе с Китаем « Un véritable gâchis—Tokaïev à propos des douanes à la frontière avec la Chine »*. Главные новости Казахстана - Tengrinews.kz. https://tengrinews.kz/kazakhstan_news/nastoyaschiy-bardak-tokaev-o-tamojne-na-granitse-s-kitaem-458817/

Söderbaum, F. (2015). Early, Old, New and Comparative Regionalism : The Scholarly Development of the Field. *Kolleg-Forscherguppe, N°64*, Article N°64.

Steenberg, R., & Rippa, A. (2019). Development for all? State schemes, security, and marginalization in Kashgar, Xinjiang. *Critical Asian Studies, 51(2)*, 274-295. <https://doi.org/10.1080/14672715.2019.1575758>

Svoboda, E. (2021, avril 5). *Has Kazakhstan Failed Xinjiang’s Ethnic Kazakhs?* Lawfare. <https://www.lawfareblog.com/has-kazakhstan-failed-xinjiangs-ethnic-kazakhs>

Taaffe, R. N. (1962). Transportation and Regional Specialization : The Example of Soviet Central Asia. *Annals of the Association of American Geographers, 52(1)*, 80-98.

TACC. (2019, décembre 2). *Как устроен газопровод « Сила Сибири » и что даст его запуск—“Comment le gazoduc « Power of Siberia » est organisé et ce que son lancement apportera”*. TACC. <https://tass.ru/ekonomika/7241029>

Ténier, J. (2003). *Intégrations régionales et mondialisation : Complémentarité ou contradiction* (Les études de la documentation française, international). La documentation française. <http://journals.openedition.org/plc/838>

Testard, H. (2019, juin 29). L'Asie fera un peu plus d'enfants que prévu d'ici 2050. *Asialyst*. <https://asialyst.com/fr/2019/06/29/asie-plus-enfants-que-prevu-2050/>

The state council information office of the People's of Republic of China. (2021, septembre). *Xinjiang Population Dynamics and Data*. <http://www.scio.gov.cn/zfbps/32832/Document/1713594/1713594.htm>

The State Council The people's Republic of China & Xinhua. (2015). *Chronology of China's Belt and Road Initiative*. http://english.www.gov.cn/news/top_news/2015/04/20/content_281475092566326.htm

Thillard, R. (2022, novembre). *Brexit et recomposition du système de flux européens, quels enjeux stratégiques pour le Déroit du Pas—De—Calais ?* [International Symposium Déroit/straits].

Thorez, J. (2007). La construction territoriale de l'indépendance : Réseaux et souveraineté en Asie centrale post-soviétique. *Flux*, n° 70(4), Article 4. <https://doi.org/10.3917/flux.070.0033>

Thorez, J. (2011). Les nouvelles frontières de l'Asie centrale : États, nations et régions en recomposition. *Cybergeo*. <https://doi.org/10.4000/cybergeo.23707>

Thorez, J. (2015). Turkménistan. In G. Simon, *Dictionnaire des migrations internationales—Approche géohistorique* (Armand Colin, p. 661-663).

Thorez, J. (2016a). La nouvelle `` Route de la soie '' : Une notion porteuse d'illusion. *Questions internationales*, 82, 33-41.

Thorez, J. (2016b). L'Asie centrale, des empires à la mondialisation. *Les cafés Géographiques*. <https://cafe-geo.net/asie-centrale-empires-mondialisation-julien-thorez/>

Thorez, J., Fauve, A., Hohmann, S., & Giraudet, E. (2015). *Asie centrale : Des indépendances à la mondialisation*. Ellipses.

Tolipov, F. (2004). On the Role of the Central Asian Cooperation Organization within the SCO. *Central Asia and the Caucasus*, 3.27, 146-155.

Tran, E. (2006). Les Trois Représentations. In T. Sanjuan, *Dictionnaire de la Chine contemporaine* (p. 244-260). Armand Colin. <https://www.cairn.info/dictionnaire-de-la-chine-contemporaine--9782200267810-p-244.htm>

UNCTAD. (2021). *UNCTADstat - Profil maritime : Chine*. UNCTADstat. <https://unctadstat.unctad.org/countryprofile/maritimeprofile/fr-FR/156/index.html>

UNESCO. (2010). *Xinjiang Tianshan*. <http://whc.unesco.org/en/tentativelists/5534/>

UNESCO. (2022). *Programme des Routes de la Soie de l'UNESCO | Programme des Routes de la Soie*. <https://fr.unesco.org/silkroad/programme-des-routes-de-la-soie-de-lunesco>

US Central Intelligence Agency. (1980). *Répartition des groupes ethniques du Pakistan en 1980* [Carte]. <https://maps.lib.utexas.edu/maps/pakistan.html>

Vaal, T. (2022, janvier 10). Putin claims victory in defending Kazakhstan from revolt. *Reuters*. <https://www.reuters.com/world/asia-pacific/kazakhstan-detains-7939-people-over-unrest-2022-01-10/>

Vercueil, J. (2015). De la Russie à la Chine ? Le basculement énergétique de l'Asie centrale. *Mondes en développement*, 169(1), 47-60. <https://doi.org/10.3917/med.169.0047>

Verhoeven, H. (2022, septembre 7). *La Chine a annulé la dette de certains pays africains, mais il ne s'agit pas d'un refinancement*. The Conversation. <http://theconversation.com/la-chine-a-annule-la-dette-de-certains-pays-africains-mais-il-ne-sagit-pas-dun-refinancement-190070>

Vialle-Guerin, O. (2022). La Chine, entre puissance céréalière et dépendance à l'Ukraine. *Perspectives Agricoles*. <https://www.perspectives-agricoles.com/economie/la-chine-entre-puissance-cerealieres-et-dependance-lukraine>

Viller, F. (2006). Les États-Unis en Asie centrale : Chronique d'une défaite annoncée. *Outre-Terre*, 16(3), 177-195. <https://doi.org/10.3917/oute.016.0177>

Vitkine, B. (2023, avril 1). En Russie, des étudiants d'une université d'élite réclament le droit de ne pas apprendre le chinois. *Le Monde.fr*. https://www.lemonde.fr/international/article/2023/04/01/en-russie-des-etudiants-d-une-universite-d-elite-reclament-le-droit-de-ne-pas-apprendre-le-chinois_6167840_3210.html

von Richthofen, F. (1877). Über die zentralasiatischen Seidenstrassen bis zum 2. Jh. N. Chr. *Verhandlungen der Gesellschaft für Erdkunde zu Berlin.*, 96-122.

Wang, M. (2018). "Eradicating Ideological Viruses". *Human Rights Watch*. <https://www.hrw.org/report/2018/09/09/eradicating-ideological-viruses/chinas-campaign-repression-against-xinjiangs>

Wang, Y. (2014). Le rêve chinois : Imaginaire social ou slogan politique ? *Sociétés*, 124(2), 101-110. <https://doi.org/10.3917/soc.124.0101>

Wang, Y. (2016). *The belt and road initiative : What will China offer the world in its rise*. New World Press.

Webster, J. (2023, février 28). *Perspectives | China wants the Line D pipeline. Can Central Asia deliver?* Eurasianet. <https://eurasianet.org/perspectives-china-wants-the-line-d-pipeline-can-central-asia-deliver>

World Bank. (2019). *Belt and road economics : Opportunities and risks of transport corridors*. World Bank Group.

World Bank. (2022). *International Debt Report 2022 : Updated International Debt Statistics*. 11.

Wulamu, M., Ballais, J.-L., & Delorme, V. (2013). L'applicabilité de la méthode hydrogéomorphologique au domaine aride du Xinjiang (Chine) : Le cas du bassin versant du Karakash. *Physio-Géo. Géographie physique et environnement, Volume 7*, Article Volume 7. <https://doi.org/10.4000/physio-geo.3633>

Xie, Y., & Costa, F. J. (1993). Urban planning in socialist China : Theory and practice. *Cities*, 10(2), 103-114. [https://doi.org/10.1016/0264-2751\(93\)90042-H](https://doi.org/10.1016/0264-2751(93)90042-H)

Xiheba Precinct. (2018). *Xiheba Precinct Intelligence Information During Eurasia Expo*. <https://www.documentcloud.org/documents/20466440-document-19>

Xinhua. (2017, mai 14). *Promote Friendship Between Our People and Work Together to Build a Bright Future*. http://www.xinhuanet.com//english/2017-05/14/c_136282982.htm

Xinhua. (2022, janvier 7). *Xi sends verbal message to Kazakh president-Xinhua*. <https://english.news.cn/20220107/1d680adbf493472488e555e2ed523bfc/c.html>

Xinhua Net Xinjiang. (2014, janvier 2). Le volume des importations et des exportations du port d'Irkeshtan en Chine dépasse 460 000 tonnes. *Xinhua Net Xinjiang*. http://www.xj.xinhuanet.com/2014-01/02/c_118807855.htm

Xinhua Silk Road. (2023). *Xi'an sees rise in China-Europe freight-train trips*. <https://en.imsilkroad.com/p/332121.html>

Yaël, G. (2021, janvier). *Millions of Leaked Police Files Detail Suffocating Surveillance of China's Uyghur Minority*. The Intercept. <https://theintercept.com/2021/01/29/china-uyghur-muslim-surveillance-police/>

Yang, S., & Wang, S. (2018). 亚洲中部经济发展轴：区位优势及问题—Axe de développement économique de l'Asie centrale : Avantages et problèmes de localisation. *Journal de l'Université de Lanzhou*. https://aoc.ouc.edu.cn/_t719/2018/1113/c9821a226537/page.htm

Yang, J. sheng. (2012). *Stèles : La grande famine en Chine, 1958-1961*. Éd. du Seuil.

Yuan, Y. (1999). *Impératrices et concubines de l'ancienne Chine*. Ed. en langues étrangères.

Zagre, A. (2013). *Méthodologie de la recherche en sciences sociales : Manuel de recherche sociale à l'usage des étudiants*. l'Harmattan.

Zeng, L. (2016). Conceptual Analysis of China's Belt and Road Initiative : A Road towards a Regional Community of Common Destiny. *Chinese Journal of International Law*. <https://doi.org/10.1093/chinesejil/jmw021>

Zenz, A. (2019). 'Thoroughly reforming them towards a healthy heart attitude' : China's political re-education campaign in Xinjiang. *Central Asian Survey*, 38(1), 102-128. <https://doi.org/10.1080/02634937.2018.1507997>

Zhang, J. J. (2022). *Chinese business and the Belt and Road Initiative : Institutional strategies*. Routledge.

Zhao, J., & Chen, C. (1999). *中国地理—Géographie chinoise*. Higher Education Press.

Zhaoyang, W. (2018, octobre 11). **【觀察】鞏固邊疆對抗印度 習近平力推川藏鐵路建設—** *[Observation] Renforçant la frontière avec l'Inde, Xi Jinping pousse à la construction du chemin de fer Sichuan-Tibet*. 香港 01. <https://www.hk01.com/即時中國/245685/觀察-鞏固邊疆對抗印度-習近平力推川藏鐵路建設>

Zheng, Y. (1999). *Stèles rouges : Du totalitarisme au cannibalisme*. Bleu de Chine.

Annexes

Annexe 1 : Guide d'entretien, réalisation 2018

Guide d'entretien

Nom - Prénom :

Nationalité :

Date :

Lieu :

Langue :

1. Présentation

- Présentation personnelle
 - Présentation de l'Université, du laboratoire, du directeur de thèse, discipline Géographie
 - Présentation du projet de thèse
- Présentation de l'interlocuteur
 - Quelle est votre fonction, depuis quand l'occupez-vous, et en quoi consiste-t-elle ?
 - Depuis combien de temps travaillez-vous dans ce pays ?

2. Le fonctionnement de la Route de la Soie

- En quoi consiste pour vous le projet des routes de la soie ?
- Quels en sont les objectifs ?
- Quels outils utilisez-vous pour travailler en lien avec ce projet ?
- Connaissez-vous d'autres expériences/projets similaires ? Lesquels ?
- Quels éléments du projet sont mis en débat ? Et qu'est-ce qui n'est pas discuté ? Pourquoi ?
- Qui sont vos interlocuteurs ?

3. Le soutien politico-économique

- Existe-t-il des programmes de soutien au projet ?
- Quelle vision politique entoure les routes de la soie à l'échelle continentale/nationale/régionale/locale ?

4. Les relations entre acteurs

- Quelles sont vos relations avec les politiciens/techniciens/ acteurs économiques/habitants ?
- À quelle fréquence interagissez-vous avec eux ?

- Qui sont les acteurs moteurs du projet de la Rdl ?

5. L'impact des routes de la soie

- En quoi les routes de la soie modifient-elles les pratiques locales ?
- Quel intérêt cela représente-t-il pour votre travail/fonction ?
- Quels sont les inconvénients/obstacles au projet ? Avez-vous rencontré des difficultés particulières ?
- Quelles sont pour vous les retombées territoriales ?

7. Les résultats du projet

- Quels sont les résultats du projet pour le moment ?
- Quels sont les résultats espérés ?
- La route a-t-elle permis la création de nouveaux accords ?

8. Un bilan

- Comment la route a-t-elle évolué depuis sa création/votre participation ?
- Quels sont les principaux acquis de la route? Ce qui réussit le mieux ?
- Et quels défis restent à affronter, ce qu'il y a encore à dépasser ?
- Êtes-vous prêt à continuer à vous engager dans ce processus ?
- Pensez-vous qu'il s'agit d'un projet viable ?

ADAPTATION du questionnaire

- Politiciens

- Acteurs économiques

- Techniciens

- Habitants

Annexe 2 : Tableau 1 d'occurrences de mots clés, réalisation 2020

	Mots clés en français	Mots clés en mandarin	Mots clés en russe	Nombre d'occurrences
Localisation	Région autonome ouïghoure du Xinjiang - Xinjiang	新疆维吾尔自治区 Xīnjiāng wéiwú'ěr zìzhìqū	Синьцзян	5
	Khorgos	霍爾果斯 Huò ěr guǒ sī	Хоргос	0
	Alashankou	阿拉山口市 Ālāshānkǒu shì	Алашанькоу	0
	Kachgar	喀什 Kāshén	Кашгар	0
	Dostyk	多斯特克 Duō sī tè kè	Дружба	0
	Ürümqi	乌鲁木齐 Wūlǔmùqí	Урумчи	0
	Kazakhstan -	哈萨克斯坦 Hāsàkè	Китай	0

	Chine	sītǎn		
	Kirghizistan	吉 尔 吉 斯 斯 Jí'ěrjísī sītǎn	Кыргызстан	0
	Ouest - Est	西 部 Xībù	Восток	17
Concepts correspondant à l'état de l'art	Routes de la soie	丝 绸 之 Sīchóu zhī lù	Шелковый путь	0
	Frontière	边 界 Biānjiè	Граница	1
	Transports	运 输 Yùnshū	Перевозки	19
	Corridors de développement	发展走廊 Fāzhǎn zǒuláng	Коридоры развития	0
	Poste-frontière	边境哨所 Biānjìng shàosuǒ	Пограничный пост	0
	Ville frontière	城市 边界 Chéngshì biānjiè	Пограничный город	1

Annexe 3 : Tableau 2 d'occurrences de mots clés, réalisation 2020

	Mots clés en français	Mots clés en mandarin	Mots clés en russe	Nombre d'occurrences
Localisation	Région autonome ouïghoure du Xinjiang - Xinjiang	新疆维吾尔自治区	Синьцзян	4
	Khorgos	霍爾果斯	Хоргос	0
	Alashankou	阿拉山口市	Алашанькоу	0
	Kachgar	喀什	Кашгар	1
	Dostyk	多斯特克	Дружба	0
	Ürümqi	乌鲁木齐	Урумчи	0
	Kazakhstan - Chine	哈萨克斯坦	Китай	0
	Kirghizistan	吉尔吉斯斯坦	Кыргызстан	0
	Ouest - Est	西部	Восток	18

Concepts correspondant à l'état de l'art	Routes de la soie	丝绸之路	Шелковый путь	7
	Frontière	边界	Граница	5
	Transports	运输	Перевозки	20
	Corridors de développement	发展走廊	Коридоры развития	0
	Poste-frontière	边境哨所	Пограничный пост	0
	Ville frontière	城市 边界	Пограничный город	0

Annexe 4 : Tableau 3 d'occurrences de mots clés, réalisation 2020

	Mots clés en français	Mots clés en mandarin	Mots clés en russe	Nombre d'occurrences
Localisation	Région autonome ouïghoure du Xinjiang - Xinjiang	新疆维吾尔自治区	Синьцзян	2
	Khorgos	霍爾果斯	Хоргос	0
	Alashankou	阿拉山口市	Алашанькоу	0
	Kachgar	喀什	Кашгар	0
	Dostyk	多斯特克	Дружба	0
	Ürümqi	乌鲁木齐	Урумчи	0
	Kazakhstan - Chine	哈萨克斯坦	Китай	0
	Kirghizistan	吉尔吉斯斯坦	Кыргызстан	0
	Ouest - Est	西部	Восток	18

Concepts correspondant à l'état de l'art	Routes de la soie	丝绸之路	Шелковый путь	6
	Frontière	边界	Граница	5
	Transports	运输	Перевозки	13
	Corridors de développement	发展走廊	Коридоры развития	0
	Poste-frontière	边境哨所	Пограничный пост	0
	Ville frontière	城市 边界	Пограничный город	0

Liste des figures

Figure 1 La conception traditionnelle du rayonnement de l'ancienne culture chinoise à partir de son centre (Ve siècle avant J.-C.), Source : (Servolse, 1973).....	18
Figure 2 Organisation des villes chinoises autour des cités, Source : (Clément, 1983).....	19
Figure 3 Portrait de Mao sur la porte de Tian'anmen entaché de peinture lors des manifestations de 1989, (Reuters, 1989).....	20
Figure 4 Portail officiel de la ceinture et la route (Belt and Road State Information Big Data Technologies Co, 2019)	36
Figure 5 Vers les vestiges de la ville antique de Loulan · Le soleil, XX ^e siècle, (Hirayama Ikuo Silk Road Museum, 2019)	41
Figure 6 Vers les vestiges de la ville antique de Loulan · La Lune, XX ^e siècle, (Hirayama Ikuo Silk Road Museum, 2019)	41
Figure 7 Anciennes routes de la soie, (Encyclopædia Britannica, 2023)	42
Figure 8 Frontières de l'Asie centrale post - soviétique, (Thorez, 2011)	44
Figure 9 Structure de l'actionnariat du fond route de la soie, (Silk Road Fund, 2019).....	50
Figure 10 La Belt and Road Initiative crée un réseau global d'infrastructures (Mercator institute for China Studies, 2018)	58
Figure 11 Localisation des camps de concentration (AFP, 2019).....	67
Figure 12 Cartographie des camps de concentration (Australian Strategic Policy Institute, 2022).....	69
Figure 13 Répartition des populations du Xinjiang (Cariou, 2009)	70
Figure 14 Géopolitique des tubes en Asie centrale, (Rekacewicz, 2011)	80

Figure 15 Importations chinoises de gaz naturel, (Webster, 2023).....	81
Figure 16 Carte des grands fleuves et bassins versants transfrontaliers d'Asie centrale, (Cariou, 2015).....	87
Figure 17 Guide de réalisation d'une étude de cas, (Gagnon, 2012).....	102
Figure 18 Le corridor économique Chine - Pakistan, (Asie 21, 2020)	107
Figure 19 Les zones de vigilance au Pakistan, (Ministère de l'Europe et des Affaires étrangères, 2021).....	108
Figure 20 La prédominance russe dans la coopération régionale centrasiatique, Réalisation : Hiliquin, 2.....	135
Figure 21 La coopération régionale centrasiatique au cœur de l'Eurasie, Réalisation : Hiliquin, 2021	136
Figure 22 Les différents types d'objectifs présentés sur le site officiel de la Belt and Road Initiative (The State Council The people's Republic of China & Xinhua, 2015)	143
Figure 23 Réseau en étoile, Hiliquin, 2023 à partir de Libourel, Schorung, Zembri, 2022	159
Figure 24 Réseau maillé, Hiliquin, 2023, à partir de Libourel, Schorung, Zembri, 2022.....	160
Figure 25 Réseau hiérarchisé, Hiliquin, 2023, à partir de Libourel, Schorung, Zembri, 2022	160
Figure 26 Carte administrative de la Chine, (Encyclopædia Universalis, 2021).....	174
Figure 27 Géomorphologie du Xinjiang, (Wulamu et al., 2013)	177
Figure 28 Population nationale de chaque recensement de la population et taux de croissance annuel moyen, (Bureau national des statistiques de Chine, 2021)	182
Figure 29 La répartition de la population et les principales villes chinoises, (Sanjuan et al., 2010).....	183
Figure 30 Capture d'écran de la vidéo de présentation du 13e plan quinquennal, (New China TV, 2015)	195

Figure 31 Le découpage du territoire chinois en littoral, intérieur et Ouest, (Sanjuan & Benoit-Guyod, 2015)	212
Figure 32 Les degrés d'intégration des territoires chinois à la mondialisation en 2005, (Sanjuan & Benoit-Guyod, 2015).....	213
Figure 33 Les degrés d'intégration des territoires chinois à la mondialisation en 2013, (Sanjuan & Benoit-Guyod, 2015).....	214
Figure 34 Réseau d'autoroutes chinoises, (Kuan & Linn, 2019).....	227
Figure 35 Le réseau ferroviaire chinois en 2017, (Howchou, 2017)	228
Figure 36 « L'axe de développement économique de l'Asie centrale », (Yang & Wang, 2018)	231
Figure 37 Arcs de développement de la BRI en Asie centrale, Source : Hiliquin, Réalisation cartographique : Hiliquin, Radet, 2023	234
Figure 38 Coopération régionale économique en Asie centrale, Corridors ferroviaires désignés, (BAD & CAREC, 2020)	236
Figure 39 Les corridors ferroviaires en Asie centrale, objets de coopération ou de rivalités ? (Alexeeva & Lasserre, 2022).....	240
Figure 40 Les six points de passage frontaliers entre la Chine et le Kazakhstan, Réalisation : Hiliquin, 2023 ; Logiciel : Google Earth Pro, 2022	252
Figure 41 Zone transfrontalière numéro 1, Source : Google Earth Pro, 2022	253
Figure 42 Zone transfrontalière numéro 2, Source : Google Earth Pro, 2022	254
Figure 43 Zone transfrontalière 2, Source : Google Earth Pro, 2022	254
Figure 44 Zone transfrontalière numéro 3, Source : Google Earth Pro, 2022	255
Figure 45 Zone transfrontalières numéro 3, Source : Google Earth Pro, 2022	256
Figure 46 Zone transfrontalière numéro 4, Source : Google Earth Pro, 2022	257

Figure 47 Aménagements à la frontière chinoise, Source : Google Earth Pro, 2022.....	258
Figure 48 Aménagements à la frontière kazakhstanaise, Source : Google Earth Pro, 2022..	258
Figure 49 Zone de passage, Source : Google Earth Pro, 2022	259
Figure 50 Zone transfrontalière numéro 5, Source : Google Earth Pro, 2022	260
Figure 51 Zone transfrontalière 5 - Gare, Source : Google Earth Pro, 2022	261
Figure 52 Zone transfrontalière numéro 6, Source : Google Earth Pro, 2022	262
Figure 53 Infrastructures à Alashankou, Source : Google Earth Pro, 2022.....	263
Figure 54 Infrastructures à Dulata, Source : Google Earth Pro, 2022	264
Figure 55 Passages de la frontière Chine - Kirghizistan, Réalisation : Hiliquin, Logiciel : Google Earth Pro, 2022.....	266
Figure 56 Passage de la frontière à Irkeshtam	267
Figure 57 Passage de la frontière à Torougart, Source : Google Earth pro, 2022	268
Figure 58 Poste-frontière d'Ulugqat, Source : Google Earth Pro, 2022	269
Figure 59 Carte des cercles isochrones de trafic de 30 minutes et 60 minutes de Kachgar, (Li et al., 2022).....	270
Figure 60 "Là où l'est rencontre l'ouest", Source : Entretiens avec Hicham Belmaachi, 6 décembre 2018	275
Figure 61 La frontière à Khorgos en 1992, (Damiani & Bachelet, 2018).....	276
Figure 62 Deux zones capitales pour le développement de Khorgos, (M. A. Simon, 2020) ..	277
Figure 63 Le centre international de coopération, (M. A. Simon, 2020)	279
Figure 64 Schéma du fonctionnement du transbordement des trains à Khorgos, (Arranz, 2017)	281

Figure 65 Synthèse des activités présentes à Khorgo, Réalisation : Hiliquin, 2023 ; Logiciel : Google Earth Pro, 2022	283
Figure 66 Fleuves et principales stations hydroélectriques au Kirghizistan, (Kosowska & Kosowski, 2022).....	286
Figure 67 Photographie du barrage de Toktogul, (Eurasianet, 2022).....	288
Figure 68 Situation de la guerre en Ukraine, période du 29 au 31 mars 2023, (Ministère des Armées, 2023)	307
Figure 69 L'Ukraine, un État au contact de deux influences opposées (Orcier, 2022)	308
Figure 70 Le Corridor Economique Chine - Pakistan, (Khan, 2015)	314
Figure 71 Répartition des groupes ethniques du Pakistan en 1980, (US Central Intelligence Agency, 1980).....	316

Liste des tableaux

Tableau 1 Évolution de la population du Xinjiang, Source : Xinjiang Population Database, 2021, Réalisation : Hiliquin, 2022.....	64
Tableau 2 Grille d’occurrences dans les documents officiels, Source : Hiliquin, 2022	111
Tableau 3 Liste des entretiens, Source : Hiliquin, 2022	113
Tableau 4 Organisations de coopération en Asie centrale, Synthèse de données réalisées par l’auteure	131
Tableau 5 Programmes reprenant la thématique des routes de la soie, Réalisation : Hiliquin, 2021.....	139
Tableau 6 Méthodologie d'analyse du modèle d’intégration régionale centrasiatique, Source : Hiliquin, 2021 depuis Ténier, 2003.....	148

Liste des sigles principaux

ASEAN	Association des nations de l'Asie du Sud-Est
BAD	Banque asiatique de développement
BAII	Banque asiatique d'investissement dans les infrastructures
BRI	Belt and Road Initiative
BRICS	Brésil, Russie, Inde, Chine et Afrique du Sud
CAREC	Central Asia Regional Economic Cooperation
CEI	Communauté des États indépendants
CNPC	China National Petroleum Corporation
CPEC	China Pakistan Economic Corridor
ICBC	International Center for Cross-Border Cooperation
NDRC	National Development and Reform Commission
OBOR	One Belt One Road
OCDE	Organisation for Economic Cooperation and Development
OCS	Organisation de Coopération de Shanghai
OMC	Organisation mondiale du commerce
OMS	Organisation mondiale de la santé
ONU	Organisation des Nations Unies
OTAN	Organisation du traité de l'Atlantique Nord
OTSC	Organisation du traité de sécurité collective
PCC	Parti communiste chinois
RPC	République populaire de Chine
RSS	Républiques Socialistes Soviétiques
SREB	Silk Road Economic Belt
UE	Union européenne
UEE	Union économique eurasiatique
UNESCO	Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture
URSS	Union des républiques socialistes soviétiques
ZEE	Zone Économique Exclusive

