



**HAL**  
open science

# La nouvelle “ Route de la soie ” : une notion porteuse d’illusion

Julien Thorez

► **To cite this version:**

Julien Thorez. La nouvelle “ Route de la soie ” : une notion porteuse d’illusion. *Questions internationales*, 2016, 82, pp.33 - 41. halshs-01483645

**HAL Id: halshs-01483645**

**<https://shs.hal.science/halshs-01483645>**

Submitted on 6 Mar 2017

**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.

## **La nouvelle « Route de la soie » : une notion porteuse d'illusion**

Julien Thorez  
Géographe  
Chargé de recherche au CNRS  
UMR 7528 Mondes iranien et indien  
[julien.thorez@cnrs.fr](mailto:julien.thorez@cnrs.fr)

L'insertion de l'Asie centrale dans la mondialisation est souvent présentée sous le prisme de la renaissance des « Routes de la soie ». Cette expression élaborée pour décrire les routes commerciales qui reliaient la Chine et la Méditerranée pendant l'Antiquité et le Moyen-Âge est de nos jours reprise pour dépeindre la réorganisation des échanges et accompagner la redéfinition des équilibres géopolitiques survenue depuis la disparition de l'URSS<sup>1</sup>. Elle s'apparente pourtant à une illusion géographique.

L'idée de la « Route de la soie » connaît depuis la fin du XX<sup>e</sup> siècle une popularité remarquable, qui s'observe dans les milieux académiques aussi bien que dans la sphère politique. Cette notion, qui offre une vision positive du passé ancien comme du présent et du proche avenir de l'Asie centrale, accompagne l'entrée de la région dans la mondialisation.

Pourtant l'internationalisation des échanges centrasiatiques qui a succédé aux indépendances n'a pas fondamentalement modifié la géographie des échanges mondiaux. Les « nouvelles Routes de la soie » demeurent des axes secondaires en Eurasie, dont l'importance symbolique est proportionnellement inverse à leur rôle économique. De ce fait, l'Asie centrale demeure une région périphérique.

En revanche, les nouveaux flux sont d'une importance décisive pour les économies et les sociétés centrasiatiques, ce qui rappelle la nécessité d'appréhender les territoires et les sociétés à différentes échelles.

### **1. Le retour de la « Route de la Soie »**

#### ***1.1. Une rhétorique trompeuse***

Conçue par le géographe allemand J. vonRichtofen en 1877, la notion de « Route de la soie » est devenue l'une des principales images associées à l'Asie centrale, bien que des historiens doutent de sa pertinence scientifique<sup>2</sup>. Elle renvoie à un Orient mythifié où d'innombrables caravanes auraient circulé entre la Chine et l'Europe

---

<sup>1</sup>F. de Montety, « La Route de la soie : imaginaires géographiques », in Espagne M. *et alii*(dir.), *Asie centrale. Transferts culturels le long de la Route de la Soie*, Vendémiaire, Paris, 2016, p. 405-418.

<sup>2</sup>K. Rezakhani, « The Road That Never Was: The Silk Road and Trans-Eurasian Exchange », *Comparative Studies of South Asia, Africa and the Middle East*, vol. 30, n°3, 2010, p. 420-433.

via les riches cités des oasis centrasiatiques comme Samarkand, Boukhara, Khiva ou Kachgar.

Elle offre parallèlement, pour l'Asie centrale contemporaine, une lecture positive de la mondialisation, valorisant les partenariats politiques, les échanges économiques et les transferts culturels, alors même que les autres discours géopolitiques célèbrent les nations dans le cadre de l'affirmation des États nouvellement indépendants ou s'inquiètent des nouvelles rivalités entre puissances régionales et mondiales, tel le nouveau « Grand Jeu ».

Depuis le début des années 1990, l'expression « Route de la soie » s'est donc imposée dans la rhétorique politique comme dans le discours technicien, après que son emploi s'est généralisé dans le domaine culturel dans les années 1980, notamment sous l'impulsion de l'UNESCO. Mais cette notion forgée au XIX<sup>e</sup> siècle ne rend pas compte de la réalité actuelle des échanges transcontinentaux. Il est donc nécessaire de revenir sur les raisons de son succès et de déconstruire les représentations qu'elle véhicule sur la restructuration du système de flux.

La disparition de l'URSS a fait apparaître sur la carte politique cinq États en Asie centrale : le Kazakhstan, le Kirghizstan, l'Ouzbékistan, le Tadjikistan et le Turkménistan. Depuis 1991, ces pays, qui ont davantage accepté leur indépendance que lutté pour l'obtenir, mènent une politique nationale qui combine construction étatique et insertion dans la mondialisation<sup>3</sup>. Dans ce cadre, ils consolident leurs institutions, développent des relations diplomatiques, élaborent un récit national.

Cette politique recouvre également une dimension territoriale, car les pays centrasiatiques ont hérité des choix soviétiques d'aménagement du territoire d'espaces nationaux enclavés, écartelés et imbriqués. Devant cette configuration contraignante, ils mettent en œuvre une politique de « construction territoriale de l'indépendance »<sup>4</sup>, dont l'un des principaux objectifs est l'édification de nouveaux corridors de transport, qui sont pensés comme la renaissance de la « Route de la soie ».

## ***1.2. Des frontières qui tendent à s'ouvrir***

Parallèlement aux mesures engagées pour unifier les espaces nationaux et les différencier les uns des autres, la politique d'aménagement du territoire comprend un important volet visant à permettre l'arrimage des pays d'Asie centrale aux réseaux de la mondialisation. Dans cette perspective, les États indépendants ont, en premier lieu, décidé de réduire la fonctionnalité de l'ancienne frontière soviétique commune avec la Chine, l'Afghanistan et l'Iran, que les autorités soviétiques avaient commencé à ouvrir pendant la perestroïka, après une longue période de fermeture.

Dans un contexte géopolitique inédit, l'ouverture de la frontière méridionale de l'Asie centrale prend concrètement la forme d'une libéralisation de la mobilité internationale qui concerne aussi bien les marchandises que les personnes, les citoyens centrasiatiques que les ressortissants étrangers. Elle varie toutefois selon les pays, puisque le Turkménistan maintient un contrôle très strict sur la mobilité des personnes tandis que le Kazakhstan et, plus encore, le Kirghizstan ont aboli de nombreux dispositifs de surveillance et de limitation des déplacements internationaux.

---

<sup>3</sup> J. Thorez (dir.), *Asie centrale – des indépendances à la mondialisation*, Ellipses, Paris, 2015.

<sup>4</sup> J. Thorez, « La construction territoriale de l'indépendance : réseaux et souveraineté en Asie centrale post-soviétique », *Flux*, n° 70, 2007, p. 33-48.

De même, le Turkménistan poursuit une voie de développement autocentrée, qui confine à l'isolement, alors que le Kirghizstan et le Kazakhstan sont respectivement membres de l'Organisation mondiale du commerce (OMC) depuis 1998 et 2015. Cette ouverture – quoique relative – s'accompagne de l'édification de postes-frontières et d'axes de transport transfrontaliers. Elle contraste avec la fermeture des nouvelles frontières, c'est-à-dire des limites administratives qui séparaient les républiques socialistes soviétiques<sup>5</sup>.

### ***1.3. Des corridors de transport qui se construisent***

Pour favoriser leur désenclavement, les pays d'Asie centrale ont fait le choix d'édifier de nouvelles infrastructures de transport. Cette politique, menée en collaboration avec les puissances régionales et mondiales qui s'investissent dans la région depuis les indépendances, s'applique au réseau ferré, au réseau routier comme au réseau de tubes, lesquels étaient jusqu'alors orientés vers le territoire soviétique, en particulier vers la Russie.

Dans ce contexte, une voie ferrée a été construite entre le Turkménistan et l'Iran en 1996. En 2012, la Chine et le Kazakhstan ont mis en exploitation une ligne longue de près de 600 km qui franchit la frontière à Khorgos et double la voie ouverte en 1990, dont la construction – interrompue au moment de la rupture sino-soviétique – avait repris pendant la perestroïka. Dans le même temps, des routes transfrontalières ont été édifiées sur toutes les dyades<sup>6</sup>. Le Tadjikistan est ainsi directement relié à l'Afghanistan et à la Chine, grâce à l'ouverture de ponts sur le Panj et l'Amou Daria et d'une route traversant les montagnes du Pamir, alors qu'il était, au moment de son indépendance, le pays le plus enclavé de la région. Des conduites de gaz et de pétrole ont en outre été construites pour répondre à l'augmentation de la production d'hydrocarbures et permettre la diversification des exportations centrasiatiques. Ainsi, depuis 2001, un oléoduc relie le nord de la Caspienne au port de Novorossisk, alors même que, dans le Caucase méridional, l'oléoduc Bakou-Tbilissi-Ceyhan, qui a été construit avec le soutien des pays occidentaux, offre, depuis 2005, une alternative à la voie russe d'exportation. De même, un gazoduc mis en exploitation en 2009 approvisionne la Chine depuis le Turkménistan, qui dispose de très importantes réserves gazières, *via* l'Ouzbékistan et le Kazakhstan.

Ces différentes infrastructures redessinent les réseaux de transport en établissant de nouvelles connexions avec les pays voisins, notamment la Chine et l'Iran. Elles constituent le support de nouveaux corridors de transport transcontinentaux, car elles assurent théoriquement une continuité technique inédite entre l'Asie orientale et l'Asie occidentale puis l'Europe orientale. Dans ces conditions, chaque nouveau tronçon des réseaux ferrés comme chaque nouvelle portion de route a tendance à être présenté par ses promoteurs comme un élément des « nouvelles Routes de la soie », y compris lorsque la nouvelle infrastructure ne possède qu'une dimension locale ou nationale.

Cette rhétorique, inaugurée au moment de l'ouverture de la Karakorum Highway entre la Chine et le Pakistan dans les années 1980<sup>7</sup>, a été reprise aussi bien par les

---

<sup>5</sup> J. Thorez, « Les nouvelles frontières de l'Asie centrale : États, nations et régions en recomposition », *Cybergeo*, 2011, <http://cybergeo.revues.org/23707>

<sup>6</sup> Le terme « dyade », qui a été proposé par le géographe français M. Foucher, désigne une frontière interétatique.

<sup>7</sup> L. Boulnois, « Nouvelle Route de la soie », in Poujol C., (dir.), *Asie centrale – aux confins des empires, réveil et tumulte*, Autrement, Paris, 1992, p. 98-109.

autorités centrasiatiques que par les programmes internationaux développés pour moderniser le réseau de transport centrasiatique. Le programme TRACECA (Transport Corridor Europe Caucasus Asia) mis en œuvre par l'Union européenne vise ainsi à promouvoir la « Route de la soie du XXI<sup>e</sup> siècle ». De même, le programme CAREC (Central Asia Regional Economic Cooperation), qui est lié à la Banque asiatique de développement, a pour ambition de « reconstruire la Route de la soie ».

Tout ceci concourt à ce que la réorganisation du système de transport et de flux centrasiatique soit présentée comme une renaissance de la « Route de la soie », dès lors qu'elle est appréhendée à l'échelle internationale<sup>8</sup>.

## **2. Un discours géopolitique consensuel**

La popularité de l'idée de la « Route de la soie » tient aussi au fait que cette notion offre un cadre théorique positif à l'action de nombreux États, rompant – au moins en apparence – avec les fractures géopolitiques qui structuraient le monde bipolaire.

### **2.1. Une rhétorique centrasiatique**

Pour les pays centrasiatiques, le recours à la rhétorique de la « Route de la soie » présente plusieurs intérêts. Il place tout d'abord la région en situation d'interface entre les puissances asiatiques et les puissances européennes, ce qui accrédite l'idée de sa centralité dans l'ensemble eurasiatique<sup>9</sup>. Or, les pays centrasiatiques ont connu, à l'occasion de la disparition de l'URSS, un glissement du Nord au Sud dans les grandes lignes de partage du monde contemporain, qui a pu apparaître comme une forme de marginalisation géopolitique et géographique<sup>10</sup>.

Il inscrit en outre la trajectoire contemporaine des États nouvellement indépendants dans une longue et riche tradition historique, alors que les pays centrasiatiques connaissent une existence inédite en tant qu'États souverains. Partout en Asie centrale, la notion de « Route de la soie » est donc abondamment déclinée dans le récit national, de même qu'elle inspire le discours géopolitique. Elle est aussi fréquemment célébrée dans l'espace public. Dans la plupart des grandes villes, comme Tachkent, Almaty ou Bichkek, des avenues ou des enseignes affichent ainsi le nom de la « Route de la soie ».

### **2.2. Un discours universel ?**

Au cours de la transition géopolitique qui a succédé à l'effondrement de l'URSS, les puissances étrangères, à l'exception de la Russie, se sont également approprié la rhétorique de la « Route de la soie ». Cette notion permet de placer les échanges

---

<sup>8</sup>F. Starr (dir.), *The New Silk Roads: Transport and Trade in Greater Central Asia*, Washington, CACI - Silk Road Studies Program, 2007.

<sup>9</sup>E.T. Karin (dir.), *Transportnyekorridor Evrazii : novyeputisotrudničestva* [Les corridors de transport de l'Eurasie : de nouvelles voies de coopération], KISI, Astana, 2015.

<sup>10</sup>S. Hohmann, C. Mouradian, S. Serrano, J. Thorez (dir.), *Development in Central Asia and the Caucasus – Migration, Democratisation and Inequality in the Post-Soviet Era*, I.B. Tauris, London – New York, 2014.

économiques et culturels au cœur de la politique de chacun des États, tout en minimisant leurs ambitions géopolitiques.

C'est ainsi que des puissances régionales comme des puissances mondiales, des pays asiatiques comme des pays européens ou américains mettent en avant la notion de « Route de la soie » pour expliquer leur politique centrasiatique<sup>11</sup>. La Turquie, l'Iran, l'Inde se sont emparés de cette référence tout comme la Corée du Sud ou le Japon. De même, l'approche des États-Unis est guidée par la conviction que la croissance des échanges économiques devant accompagner l'essor des « nouvelles Routes de la soie » permettra, d'une part, de soutenir le développement de la région et, d'autre part, de limiter l'influence de la Russie au profit des relations avec l'Asie méridionale<sup>12</sup>. La Chine s'est également appuyée sur l'idée de la « Route de la soie », lorsqu'elle a lancé en 2013 un ambitieux programme de développement des corridors de transport à travers le continent asiatique<sup>13</sup>. Financé par le Fonds pour la Route de la soie et par la Banque asiatique d'investissement pour les infrastructures, ce dernier est doté de près de 100 milliards de dollars. Cet engagement témoigne de la volonté des autorités chinoises de conforter leur rôle économique et de renforcer leur influence politique dans la région.

Par contraste, la Russie appréhende avec réserve le recours à cette notion. Elle convoque d'autres outils idéologiques pour légitimer son action en Asie centrale, comme les notions d'« eurasisme » ou d'« étranger proche ». Elle perçoit également que l'idée de la « Route de la soie » est susceptible de la marginaliser, en privilégiant les échanges méridionaux au détriment des échanges septentrionaux.

Il n'en demeure pas moins que la « Route de la soie » a investi les imaginaires collectifs et qu'elle est devenue une grille de lecture dominante de la situation passée mais également présente et future de l'Asie centrale.

### 3. Un mythe géographique

Cette idée de la renaissance de la « Route de la soie », qui associe des ambitions géoéconomiques et géopolitiques, est toutefois largement invalidée par l'analyse du transport international en Asie centrale.

#### 3.1. Les « Routes de la soie », des routes secondaires

Malgré l'emphase des discours célébrant les « nouvelles Routes de la soie », les corridors de transport centrasiatiques ne voient transiter, au regard de la circulation mondiale, que des flux secondaires de personnes et de marchandises.

L'ouverture des frontières et la modernisation des infrastructures de transport ont permis un essor du transport international. Des camions iraniens, turcs, chinois ou russes acheminent des marchandises en Asie centrale ; des convois connectent la région aux ports de la mer Baltique, de l'océan Pacifique et, plus modestement, du golfe Persique. Des trains de marchandises traversent désormais l'Asie centrale sur leur trajet entre la Chine et l'Europe ou, depuis plus récemment, entre la Chine et l'Iran. En 2015, environ 1 250 convois ont ainsi relié la Chine et l'Europe *via* le Kazakhstan, parmi

---

<sup>11</sup>M. Laruelle, S. Peyrouse, *L'Asie centrale à l'aune de la mondialisation*, A. Colin, Paris, 2010.

<sup>12</sup>M. Laruelle « The US Silk Road: geopolitical imaginary or the repackaging of strategic interests? », *Eurasian Geography and Economics*, vol. 56, n° 4, 2015, p. 360 – 375.

<sup>13</sup>N. Rolland, « La nouvelle Route de la soie. Les ambitions chinoises en Eurasie », *Politiques étrangères*, n° 3, 2015, p. 135-146.

lesquels un train qui assure régulièrement depuis 2011 le transport de marchandises à haute valeur ajoutée (produits informatiques, etc.) entre Chongqing et Duisbourg. Parallèlement, la restructuration du réseau d'oléoducs et de gazoducs s'est traduite par une réorientation des exportations des hydrocarbures centrasiatiques, au profit de la Chine, de l'Iran et du marché mondial.

Toutefois, en dépit de ces évolutions, le volume des échanges internationaux reste modeste. Selon les données de l'Organisation mondiale du commerce (OMC), le commerce international de marchandises des pays centrasiatiques représente environ 0,5 % des échanges mondiaux, pour une valeur d'environ 200 milliards de dollars en 2014.

L'Asie centrale demeure donc en marge des grands courants du commerce international. Elle conserve ainsi la situation géographique périphérique qui est la sienne depuis l'époque moderne, période qui vit les routes maritimes se développer au détriment de la « Route de la soie ».

### ***3.2. Les handicaps de la « Route de la soie »***

Les échanges entre l'Europe et l'Asie comptent parmi les plus importants, à l'échelle mondiale, mais ils contournent l'Asie centrale, en raison de la primauté du transport maritime sur le transport continental. Sur le segment Asie – Europe, seulement quelques milliers de conteneurs transitent chaque année par l'Asie centrale, tandis qu'environ 15 millions de conteneurs EVP (équivalents vingt pieds)<sup>14</sup> ont été transportés par la voie maritime en 2015. Pourtant, les pays centrasiatiques, au premier rang desquels le Kazakhstan, espèrent que la part du transport continental augmentera dans les prochaines années pour atteindre 10 % des échanges entre l'Asie et l'Europe.

L'itinéraire continental, qui est dominé par la voie ferrée, cumule plusieurs inconvénients par rapport à la voie maritime, bien qu'il soit plus rapide – les promoteurs de la « Route de la soie » soulignent que les trains de marchandises peuvent mettre 15 voire 12 jours pour traverser l'Eurasie, tandis que le temps de transport entre les ports chinois et les ports nord-européens s'élève à une trentaine de jours<sup>15</sup>.

Tout d'abord, les corridors eurasiatiques disposent d'une capacité de transport limitée par rapport à celle des routes maritimes, en raison des caractéristiques techniques des différents modes de transport. Longs de 400 mètres et larges de près de 60 mètres, les porte-conteneurs de dernière génération peuvent théoriquement transporter plus de 18 000 EVP, tandis que la capacité de transport des trains de marchandises n'excède pas 60 à 80 EVP sur le réseau européen.

Les corridors de transport continentaux souffrent aussi du fait que la circulation des convois ferroviaires entre l'Asie et l'Europe est souvent ralentie par le franchissement des frontières (formalités administratives, changement de bogies, etc.) et par la qualité du réseau ferré (voies uniques, voies rustiques permettant à des trains lourds de circuler, mais à petite vitesse, etc.), même si le transit par l'Asie centrale s'est amélioré depuis les années 2000, grâce aux efforts des États et des opérateurs de transport.

---

<sup>14</sup>Sigle conventionnel par lequel est désigné un conteneur d'une longueur de vingt pieds (6,096 mètres) ou son équivalent. Par extension, unité de mesure dans le monde conteneurisé déterminant la capacité d'emport d'un navire ou le volume des flux. Voir « Les grands ports mondiaux », *Questions internationales*, N°70, novembre-décembre 2014.

<sup>15</sup>F. Starr, S. E. Cornell, N. Norling, *The EU, Central Asia, and the Development of Continental Transport and Trade*, Washington / Stockholm, CACI – Silk Road Studies Program, 2015.

Les coûts de transport sont en outre nettement supérieurs par la voie continentale, quoiqu'ils aient diminués au cours des dernières années. Par la voie ferrée, le transport d'un conteneur entre la Chine et l'Europe coûte 6 000 à 10 000 dollars, tandis qu'il revient moins de 1 000 dollars par les routes maritimes, à la suite de l'effondrement des taux de fret.

Face à ces avantages de la voie maritime, les différents acteurs de la « Route de la soie » mettent en avant la rapidité – relative – de la voie ferrée, sans que cet argument ne modifie significativement le choix des chargeurs ni la stratégie des compagnies maritimes. Au contraire, ces dernières n'ont pas hésité, à la fin des années 2000, à réduire la vitesse des porte-conteneurs de 22 – 24 nœuds à 16 – 18 nœuds pour limiter leurs dépenses en combustible dans le cadre de la navigation à vitesse réduite (*slow steaming*), ce qui a sensiblement augmenté les temps de parcours entre l'Europe et l'Asie.

## **Conclusion**

Depuis plusieurs décennies, les « Routes de la soie » ont investi les imaginaires géopolitiques, ainsi que les représentations géographiques de l'Asie centrale. Pourtant cette notion, qui entretient l'illusion que l'Asie centrale aurait recouvré une position d'interface entre l'Asie et l'Europe, ne repose pas sur la réalité des mobilités internationales. Les échanges de marchandises et de personnes transitant par le cœur du continent asiatique sont en effet modestes par rapport aux grands courants d'échanges internationaux.

Du point de vue de l'Asie centrale, les évolutions du système de flux survenues depuis les indépendances s'accompagnent en revanche de changements fondamentaux. La réorganisation du système de transport sur des bases nationales et des principes capitalistes conduit à une réorientation des échanges. À l'échelle internationale, l'essor des relations avec les pays proches, au premier desquels la Chine, constitue ainsi l'un des principaux vecteurs de l'insertion de l'Asie centrale dans la mondialisation.