



HAL
open science

La renaissance de la “ Route de la soie ” : Un mythe qui occulte les migrations internationales

Julien Thorez

► **To cite this version:**

Julien Thorez. La renaissance de la “ Route de la soie ” : Un mythe qui occulte les migrations internationales. *Revue Européenne des Migrations Internationales*, 2016, 32, pp.297 - 317. halshs-01723217

HAL Id: halshs-01723217

<https://shs.hal.science/halshs-01723217>

Submitted on 5 Mar 2018

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 renaissance de la « Route de la soie » :
Un mythe qui occulte les migrations internationales**

Julien Thorez
Géographe,
Chargé de recherche au CNRS
UMR 7528 Mondes iranien et indien
julien.thorez@cnrs.fr

La circulation des personnes et des marchandises a profondément évolué en Asie centrale au cours des dernières décennies. Depuis l'accession à l'indépendance du Kazakhstan, du Kirghizstan, de l'Ouzbékistan, du Tadjikistan et du Turkménistan, le système de flux a été bouleversé par le morcellement de la carte politique, le réaménagement des réseaux de transport, la réorganisation des entreprises suivant des principes capitalistes, ainsi que par la redéfinition de la demande de mobilité, qui est notamment liée à la multiplication des acteurs sociaux, économiques et politiques. Des flux se sont taris ou maintenus, d'autres se sont intensifiés ou sont apparus. Du point de vue des migrations internationales, les années 1990 et 2000 ont ainsi vu l'immigration des populations russophones¹ quasiment s'interrompre et leur émigration connaître plusieurs phases d'intensification, tandis que les populations centrasiatiques du Tadjikistan, du Kirghizstan puis de l'Ouzbékistan s'engageaient massivement dans des migrations de travail (Zajončkovskaâ et Vitkovskaiâ, 2009 ; Laruelle, 2010 ; Lacaze, Rahmonova-Schwarz et de Tapia, 2010).

Les flux sont un élément majeur de l'organisation de l'espace, car ils structurent les entités territoriales et assurent les relations entre les ensembles spatiaux (Durand-Dastès, Grasland et Levallois, 1992). C'est pourquoi les évolutions du système de mobilité constituent un des moteurs de la « transition territoriale » (Elissalde, 2000) qui se déroule en Asie centrale depuis la disparition de l'URSS. Si le temps du changement spatial est plus lent que celui du changement politique ou économique, la configuration territoriale de la région s'est considérablement transformée depuis cet événement. D'une part, les territoires étatiques, séparés par des frontières internationales inédites, sont devenus les ensembles géographiques de référence, tandis que l'unité des entités régionales (Ferghana, Khorezm, etc.) a été affectée par la fonctionnalisation des nouvelles frontières (Thorez, 2011) (Carte 1). D'autre part, l'Asie centrale s'est insérée dans la mondialisation, à travers notamment la structuration de nouveaux axes de désenclavement (Raballand, 2005). Enfin, à toutes les échelles, se sont

¹La catégorie « russophone » ne fait pas l'objet d'une définition unique, ni dans la sphère académique, ni dans la sphère politique. Pour ce qui concerne l'Asie centrale, on peut considérer qu'elle se rapporte à l'ensemble des populations arrivées dans la région, de façon spontanée, encadrée ou forcée, durant les périodes tsaristes et soviétiques, indépendamment de leur nationalité, de leur ethnie (Thorez, 2009).

accrues les différenciations socio-spatiales. Par-delà la diversité des trajectoires nationales, toutes ces évolutions ont concouru à faire d'une région soviétique – l'Asie centrale – un ensemble de nations mondialisées.

Paradoxalement, la nouvelle situation géographique et géopolitique de l'Asie centrale fait l'objet de rapports d'expertise et de discours politiques qui, de même que quelques travaux scientifiques, fondent leur analyse sur des notions héritées du XIX^e siècle (de Montety, 2016). Les rivalités géopolitiques contemporaines sont fréquemment présentées comme un nouveau « Grand Jeu », en référence à l'opposition entre l'Empire tsariste et l'Empire britannique pour le contrôle de l'Asie intérieure entre le milieu du XIX^e siècle et le début du XX^e siècle (Voloshin, 2012 ; Kleverman, 2013). L'internationalisation du système de flux est souvent abordée par le prisme de la « Route de la soie » (Starr, 2007 ; Biarnès, 2008). Pourtant, ces expressions rendent mal compte de la configuration actuelle de la région, tant les changements survenus au XX^e siècle ont transformé les sociétés et les territoires, notamment sous l'effet de l'intégration de l'Asie centrale à l'URSS et de l'accession à l'indépendance des républiques nationales. Aussi le choix effectué par de nombreux acteurs d'inscrire leur réflexion et leur action dans le paradigme de la « Route de la soie » introduit-il des représentations erronées de la région qu'il est nécessaire de déconstruire. Son emploi fréquent invite également à réfléchir à la place – négligée – des migrations internationales dans l'appréhension des territoires centrasiatiques et eurasiatiques.

1. La renaissance de la « Route de la soie », un discours dominant

La « Route de la soie » est l'une des principales images associées à l'Asie centrale depuis que cette notion a été forgée par le géographe allemand F. von Richtofen, en 1877, pour désigner le réseau d'itinéraires empruntés par les marchands entre la Chine et la Méditerranée pendant l'Antiquité et le Moyen-Âge (de Montety, 2016). Bien que sa pertinence soit discutée par les historiens, cette notion est convoquée depuis le tournant des années 1990 pour décrire l'insertion de l'Asie centrale dans l'espace eurasiatique (Rezakhani, 2010).

1.1. L'ouverture et le désenclavement, au fondement de la nouvelle « Route de la soie »

Le recours à l'expression « Route de la soie » s'est généralisé dès l'accession des républiques centrasiatiques à l'indépendance pour dépeindre l'établissement de nouvelles relations politiques et surtout économiques au cœur du continent asiatique, alors que, sous l'impulsion de l'UNESCO, son emploi s'était déjà imposé à la fin des années 1980, dans le domaine culturel et scientifique, à propos des périodes anciennes (Rtveladze, 1999). L'ouverture des frontières et l'essor de nouveaux flux ont été rapidement présentés comme une renaissance de la « Route de la soie », par contraste avec l'isolement relatif qu'avait connu la région pendant les périodes tsariste et soviétique (Boulnois, 1992).

En tant que région soviétique, l'Asie centrale a en effet été bordée, pendant la majeure partie du XX^e siècle, par des frontières fermées – totalement ou partiellement –, équipées et militarisées, pour des raisons politiques et géopolitiques. Ces discontinuités séparant l'URSS de la Chine, de l'Afghanistan et de l'Iran étaient des « frontières épaisses » enveloppées par des zones à statut spécial, dont l'accès restreint était strictement contrôlé (Dullin, 2015). Leur fonctionnalisation a longtemps empêché ou limité la circulation des personnes et des marchandises, notamment après la rupture des relations sino-soviétiques, au début des années

1960. Néanmoins, à plusieurs reprises, des migrants ont traversé ces frontières pendant la période soviétique. Des ressortissants centrasiatiques ont ainsi fui l'instauration du pouvoir soviétique, en partant pour l'Afghanistan dans les années 1920, de même que des Kazakhs et des Kirghizes avaient échappé à la répression de la révolte de 1916, en migrant vers la Chine. Puis, au début des années 1930, 100 000 à 200 000 Kazakhs se sont réfugiés en Chine, quelques milliers en Afghanistan et en Iran, pour fuir la famine qui sévissait au Kazakhstan, en raison du chaos provoqué par la politique de collectivisation – sédentarisation (Mendikulova, 1997 ; Ohayon, 2006). De son côté, l'Asie centrale soviétique a accueilli 100 000 à 110 000 réfugiés venant de Chine, essentiellement Ouïgours, Huis et Kazakhs, au moment du Grand Bond en Avant, en 1962-1963 (Allès, 2013).

La configuration de ces frontières a profondément changé depuis qu'un mouvement d'ouverture a été amorcé pendant la perestroïka par les autorités soviétiques, puis intensifié après les indépendances, dans un contexte d'apaisement puis d'effacement des tensions géopolitiques de la guerre froide (de Tinguy, 2004). Comme tous les pays post-soviétiques, les États centrasiatiques ont libéralisé les conditions d'entrée et de sortie de leur territoire, quoique l'Ouzbékistan et surtout le Turkménistan aient maintenu un système de visa, s'appliquant aux ressortissants nationaux et étrangers. Engagées dans l'URSS finissante², ces réformes ont concerné toutes les mobilités internationales. Elles ont autorisé les séjours de courte comme de longue durée des citoyens centrasiatiques à l'étranger de même que les départs définitifs, de sorte que l'Asie centrale est devenue une région d'émigration ; elles ont assoupli les modalités d'entrée, de séjour et de résidence des ressortissants étrangers, en particulier au Kirghizstan et au Kazakhstan. Par ailleurs, dans le cadre de leur construction nationale, ces pays ont développé une politique migratoire incitant les populations kirghizes et kazakhes résidant à l'étranger à migrer vers leur « patrie historique » - dans ce cadre, plusieurs centaines de milliers de Kazakhs ont rejoint le Kazakhstan principalement depuis l'Ouzbékistan, la Mongolie et la Chine (Ferrando, 2010). Ces dispositifs marquent, dans la plupart des pays centrasiatiques, une rupture avec la législation qui a prévalu pendant la quasi-totalité de la période soviétique, en particulier du point de vue des migrations internationales. Il était en effet très difficile voire impossible d'émigrer depuis l'URSS, à l'exception relative des années 1970, de sorte que le pays demeurait en marge du système migratoire international.

Pour permettre la circulation internationale, de nouvelles infrastructures ont été érigées sur les frontières durant la perestroïka puis dans le cadre de la « construction territoriale de l'indépendance » (Thorez, 2007). Des postes-frontières ont été édifiés pendant que des voies ferrées et des routes ont été réalisées en direction de l'Est et du Sud pour faciliter le désenclavement de la région. Une voie ferrée reliant le Kazakhstan à la Chine a été achevée dès 1990, après que le chantier a été interrompu pendant presque trois décennies. Puis, en 1996, une voie ferrée reliant le Turkménistan à l'Iran a été mise en exploitation, tandis que de nouvelles routes étaient construites, par exemple entre le Tadjikistan et la Chine ou entre le Tadjikistan et l'Afghanistan. Son inauguration a été célébrée avec emphase comme la renaissance de la « Route de la soie », car la nouvelle voie assure une continuité technique entre le Pacifique et la Méditerranée, entre la Chine et la Turquie, entre Pékin et Istanbul, même si l'écartement des voies diffère selon les pays. L'ouverture d'une seconde voie entre le

² À partir de 1987, l'URSS a modifié sa politique migratoire, en décidant de délivrer davantage d'autorisations à émigrer, ce qui a eu comme conséquence immédiate une rapide augmentation des migrations (de Tinguy, 2004). Puis en 1990, le pays a adopté, à la veille de sa dislocation, une législation permettant aux migrants de revenir en URSS, ce qui n'était pas le cas auparavant.

Kazakhstan et la Chine, longue de 585 km, en décembre 2012, *via* Khorgos, a fait l'objet d'un traitement politique et médiatique identique.

Depuis les années 1990, chaque amélioration du réseau de transport routier et ferroviaire susceptible de favoriser la circulation internationale est justifiée par la nécessité de développer les corridors de transport eurasiatiques. Les États accompagnent leur politique d'aménagement du territoire d'un discours valorisant la place de l'Asie centrale comme interface entre l'Occident et l'Orient, entre l'Europe et l'Asie, de sorte que chaque tronçon de voie ferrée ou de route est pensé comme appartenant aux « nouvelles Routes de la soie »³. En Ouzbékistan, la voie ferrée Pap – Angren, qui vient d'entrer en exploitation entre Tachkent, la capitale, et le Ferghana, la région la plus peuplée, n'est pas seulement présentée comme un axe permettant d'éviter de transiter par le Tadjikistan, mais également comme un élément du corridor transcontinental Chine – Asie centrale – Europe⁴. Il en fut de même au moment de l'inauguration des nouvelles voies reliant l'Est et l'Ouest du Kazakhstan.

Les institutions internationales, comme la Banque mondiale ou la Banque asiatique de développement, s'accommodent de cette rhétorique qui permet de justifier le financement d'infrastructures dont l'importance est pourtant plus régionale ou nationale que transcontinentale. Mieux, les programmes internationaux visant à moderniser le réseau de transport centrasiatique, soutenus par les puissances mondiales et régionales comme par les institutions internationales, développent souvent un discours comparable. Le programme CAREC (Central Asia Regional Economic Cooperation), qui a été lancé en 1996, a pour objectif de renforcer les coopérations économiques en Asie centrale, en facilitant les échanges par la modernisation du réseau de transport et la création d'un environnement favorable au commerce⁵. En promouvant la réalisation de six corridors de transport à travers l'Asie centrale, il ambitionne de « reconstruire la Route de la soie ». De son côté, le programme TRACECA (Transport Corridor Europe Caucasus Asia), soutenu depuis 1993 par les institutions européennes, souhaite contribuer à l'essor de la « Route de la soie du XXI^e siècle », en développant une voie de désenclavement occidentale affranchie du contrôle de la Russie, *via* le Caucase⁶. D'autres initiatives appuient leur action sur une rhétorique similaire, alors même que les effets attendus de la construction de nouvelles infrastructures de transport sur l'organisation de l'espace ont été, depuis longtemps, vivement remis en cause (Offner, 1993).

1.2. Derrière la « Route de la soie », des ambitions géopolitiques

L'expression « Route de la soie » n'a pas seulement vu son emploi se banaliser pour décrire l'établissement de nouvelles connexions techniques au milieu des réseaux de transports eurasiatiques. Cette notion sert également de cadre conceptuel à l'action de la plupart des acteurs régionaux et internationaux. À l'exception de la Russie, tous les États appuient leur intervention en Asie centrale, en se référant à la « Route de la soie » qui est le seul des méta-discours à ne pas insister sur les nouvelles fractures de l'espace centrasiatique,

³ L'expression « nouvelle route de la soie » avait été employée dès la fin des années 1980 pour désigner la route reliant le Pakistan à la Chine, à travers le Karakoram (Boulnois, 1992).

⁴ Voir par exemple Rakhimov M, 2016, « The Pap – Angren Railway and its Geoeconomic Implications for Central Asia », *The Central Asia – Caucasus Analyst*, <http://www.cacianalyst.org/publications/analytical-articles/item/13354-the-pap-angren-railway-and-its-geoeconomic-implications-for-central-asia.html>

⁵ www.carecprogram.org

⁶ www.traceca-org.org

lesquelles sont présentées dans un registre national pour célébrer l'unicité de chacun des États-nations ou dans une perspective internationale pour exposer les rivalités nées du prétendu vide géopolitique produit par la disparition de l'URSS⁷. Le recours à cette notion permet, au contraire, de mettre l'accent sur les échanges culturels et sur les partenariats économiques, c'est-à-dire de présenter les bienfaits d'une mondialisation « heureuse », même si des ambitions géopolitiques souvent divergentes se terrent derrière les multiples références à cet âge d'or durant lequel la région occupait une position centrale.

Depuis les années 1990, la rhétorique de la « Route de la soie » est aussi bien employée par des pays asiatiques, que par des pays européens et américains, en raison de l'imaginaire positif qu'elle véhicule. C'est ainsi que l'Inde, l'Iran, la Turquie, de même que la Corée du Sud et le Japon, puisent dans cette notion une justification à leur action dans la région (Laruelle et Peyrouse, 2010). Elle imprègne également la vision centrasiatique des États-Unis, qui conçoivent l'essor des échanges continentaux comme un levier de développement mais aussi comme un outil de limitation de l'influence de la Russie. Formulée en 1999, précisée en 2011, l'approche états-unienne de la « Route de la soie » ambitionne notamment de rapprocher l'Asie centrale et l'Asie méridionale (Laruelle, 2015). Pour sa part, la Chine n'a que plus récemment repris officiellement à son compte la rhétorique de la « Route de la soie », dans le cadre de la redéfinition de sa stratégie économique et géopolitique eurasiatique (Rolland, 2015). Par la voix de Xi Jinping, elle a lancé en 2013 un vaste programme d'investissements dans les infrastructures pour développer les corridors de transport eurasiatiques. Doté d'importants moyens financiers⁸, ce programme associe ambition économique et stratégie géopolitique, tant il repose sur la volonté des autorités chinoises de concrétiser leur puissance économique en influence politique. Bien qu'engagé dans de nombreux programmes avec la Chine, notamment dans le cadre de l'Organisation de coopération de Shanghai, la Russie appréhende avec davantage de réserve cette notion. D'une part, la renaissance de la « Route de la soie » est souvent perçue par la Russie comme un instrument visant à la marginaliser, sur les plans politique, économique et géographique. Il est vrai que de nombreux corridors de transport développés dans ce cadre, en particulier ceux soutenus par les pays occidentaux comme le programme TRACECA, évitent le territoire de la Russie⁹. D'autre part, la Russie convoque d'autres concepts pour justifier son implication dans les affaires centrasiatiques, au premier rang desquelles la notion d'Eurasie¹⁰.

⁷ L'idée du « Grand Jeu » est souvent reprise pour décrire les ambitions géopolitiques concurrentes des puissances mondiales (États-Unis, Chine, Russie, etc.) et régionales (Turquie, Iran, etc.) dans une région pensée comme à l'articulation de l'Europe et de l'Asie, de l'Orient et de l'Occident, du monde musulman et du monde chrétien, du monde russe, du monde chinois, du monde turc et du monde iranien. L'emploi de cette expression à propos de la situation géopolitique contemporaine a toutefois été critiqué, notamment car cette notion néglige le rôle des acteurs centrasiatiques (Laruelle et Peyrouse, 2010 ; Cooley, 2012). Dans une perspective proche, la théorie du « Heartland », qui a été présentée par Mackinder en 1904 dans un article sur le « pivot géographique de l'histoire », avance que le contrôle de l'espace continental eurasiatique assurerait la domination sur l'Ancien monde et, par voie de conséquences, sur le monde entier. Elle a également été vivement remise en cause (Lacoste, 2012).

⁸ Le financement du programme est assuré par le Fonds pour la Route de la soie et par la Banque asiatique d'investissement pour les infrastructures qui disposent de près de 100 milliards de dollars (Rolland, 2015).

⁹ En janvier 2016, sous le slogan de la « nouvelle Route de la soie », un train de marchandises a ainsi relié l'Ukraine à la Chine, *via* le Caucase et l'Asie centrale, en contournant la Russie grâce à la traversée maritime de la mer Noire et de la mer Caspienne. <http://uatoday.tv/business/first-cargo-on-new-silk-road-avoiding-russia-leaves-ukraine-for-china-572287.html>

¹⁰ L'Eurasisme est une doctrine géopolitique qui considère que l'Eurasie constitue une entité spécifique où s'épanouit autour de la Russie une symbiose originale entre Occident et Orient, entre Europe et Asie, entre monde chrétien et monde musulman. Ce courant de pensée s'est d'abord développé dans les années 1920 et 1930 dans les cercles de l'émigration russe en Europe, avant d'être réactivé, sous différentes formes, depuis une trentaine d'années. Le néo-eurasisme, qui se construit sur le rejet de l'Occident au nom de valeurs

En Asie centrale, l'idée de la « Route de la soie » est pleinement intégrée à la doctrine géopolitique développée depuis les indépendances. Qu'ils privilégient un développement autocentré, comme le Turkménistan et l'Ouzbékistan, ou un développement mondialisé, comme le Kirghizstan et le Kazakhstan, les pays centrasiatiques s'appuient sur l'imaginaire de la « Route de la soie » pour valoriser leur position au cœur du continent eurasiatique, alors qu'ils ont connu, après les indépendances, un glissement du Nord au Sud dans les grandes lignes de fracture du monde contemporain (Hohmann *et alii*, 2014). De même qu'ils instrumentalisent les théories du « Grand Jeu » et du « Heartland », ils essaient de tirer profit de cette notion pour souligner leur position stratégique d'interface historique entre Orient et Occident, entre Europe et Asie (Karin, 2015). Dans tous les pays, la rhétorique de la « Route de la soie » alimente donc le discours géopolitique, de même qu'elle nourrit le récit national – elle fait ainsi l'objet d'un traitement important dans les livres d'histoire, qui rappelle la proximité des sphères politique et scientifique dans la région. Elle est aussi valorisée dans l'espace public – à Almaty, à Bichkek ou à Tachkent, d'importantes artères ont été renommées pour porter le nom de la « Route de la Soie ». Pour les États centrasiatiques, associer la « Route de la soie » à l'Asie centrale contribue par ailleurs à façonner une représentation pittoresque de la région, qui est instrumentalisée pour inciter les touristes à venir découvrir les sociétés « authentiques » d'un Orient « éternel »¹¹. L'image des caravanes traversant les déserts et franchissant les montagnes pour se rendre de cités merveilleuses en caravansérails reculés fait de la modernité soviétique une parenthèse refermée. Parallèlement, elle accrédite l'idée d'une ouverture inédite, négligeant le fait que les coupoles bleues des hauts lieux de l'Orient soviétique – Samarkand, Boukhara, Khiva, etc. – avaient déjà été visitées par de nombreux touristes étrangers depuis les années 1960.

Quoi qu'il en soit, les acteurs du désenclavement de l'Asie centrale ont, de même que les experts, majoritairement fait le choix d'employer l'expression « Route de la soie » pour qualifier le processus d'ouverture à l'œuvre depuis la fin des années 1980. Cette approche, qui néglige les circulations migratoires, contribue à créer une illusion géographique.

2. « La Route de la soie », une illusion géographique ?

Donner à penser que l'Asie centrale occupe de nouveau une place importante dans la circulation des personnes et des marchandises à l'échelle continentale répond à des intérêts politiques et géopolitiques, mais ne résiste pas à une approche critique des mobilités internationales.

2.1. Entre internationalisation et marginalisation, une région en marge des grands courants d'échanges

Le système de flux s'est profondément transformé depuis presque trois décennies, notamment du fait de l'ouverture – relative – des anciennes frontières soviétiques et de la fermeture – inédite – des nouvelles frontières interétatiques (Carte 1). Évolution fondamentale, les

civilisationnelles originales, alimente la pensée géopolitique des autorités russes mais également, selon des modalités spécifiques, kazakhstanaïses (Laruelle, 2001).

¹¹ Sur le façonnement de l'« authenticité », voir notamment les travaux de l'anthropologue J.-P. Warnier ; sur l'anhistoricité des images et des figures associées à l'Asie centrale, voir notamment les travaux de C. Ferret (Ferret, 2012).

échanges se sont internationalisés dans le cadre de l'insertion de la région dans la mondialisation. Dans ce contexte, des flux transcontinentaux entre Asie et Europe ont commencé à transiter par l'Asie centrale qui, contrairement à l'axe transsibérien, était restée en marge de la circulation internationale pendant la période soviétique.

Ce processus d'internationalisation des flux a, dans un premier temps, reposé sur le transport aérien, en raison des caractéristiques techniques de ce dernier, qui autorisent une réorientation rapide des liaisons. À la veille de la dislocation de l'URSS, le réseau des lignes régulières internationales était embryonnaire, limité en été à quelques liaisons opérées par *Aeroflot* entre Tachkent, l'Europe de l'Est, l'Afghanistan et l'Inde. Il comprend aujourd'hui de très nombreuses lignes, tous les pays centrasiatiques étant, depuis les années 1990, connectés à des destinations étrangères situées en Europe, en Asie et, même pour Tachkent, en Amérique du Nord. Dans le domaine du fret, le transport ferroviaire a connu une dynamique comparable, quoique moins prononcée et plus lente, car il est dépendant des infrastructures continentales. Plusieurs trains desservent ainsi l'Asie centrale depuis les façades portuaires pacifique, baltique et, plus rarement, persique : l'usine automobile d'Asaka, en Ouzbékistan, reçoit, par voie ferrée, des pièces détachées produites en Corée du Sud, depuis le port chinois de Lianyungang ou bien depuis le port russe de Nakhodka (Rastogi et Arvis, 2014) ; différents trains, dont le *Baltica transit*, acheminent chaque semaine des conteneurs entre Riga et Almaty (Escach et Serry, 2015). Au total, près de 15 000 conteneurs sont arrivés, dans ce cadre, au Kazakhstan en 2012. Quelques convois transitent également *via* l'Asie centrale entre l'Asie orientale et l'Europe mais aussi entre l'Asie orientale et l'Asie occidentale. Depuis 2011, Duisbourg et Chongqing sont régulièrement reliées par un train transportant essentiellement des marchandises à haute valeur ajoutée (matériels informatiques, etc.). Depuis 2016, la Chine est connectée à l'Iran, *via* le Kazakhstan et le Turkménistan. Le processus d'internationalisation repose également sur le transport routier : des camions turcs et iraniens, de même que des camions chinois circulent désormais sur les routes centrasiatiques¹².

Au cours des dernières années, les programmes étatiques et les efforts des opérateurs de transport ont permis une augmentation du trafic sur les corridors de transport continentaux, dans un contexte d'accroissement des échanges. Plus de 1250 trains auraient ainsi circulé entre la Chine et l'Europe en 2015¹³. Plus que tout autre pays centrasiatique, le Kazakhstan souhaite saisir les opportunités offertes par sa situation géographique et encourager cette dynamique pour devenir un « pont » entre l'Asie et l'Europe, selon la rhétorique des autorités¹⁴. La politique kazakhstanaise d'aménagement du territoire prévoit donc de moderniser et de massifier les infrastructures de transport, dans l'espoir de capter le dixième des échanges conteneurisés entre l'Extrême-Orient et l'Europe.

Pourtant, la place de l'Asie centrale dans les grands courants d'échanges n'a pas été fondamentalement modifiée depuis les années 1990 : la région demeure en marge des principaux flux, comme elle l'est depuis la maritimisation des échanges qui, au début de l'époque moderne, entraîna le déclin de la « Route de la soie ». Malgré la rapide croissance des échanges entre l'Asie et l'Europe, les volumes transportés en et *via* l'Asie centrale restent limités. Le commerce extérieur des pays d'Asie centrale représente aujourd'hui une part

¹² Relevés de terrain, 1996 – 2015. Il n'est pas ici question du transport par conduite (oléoduc, gazoduc), qui relève de logiques économiques et géographiques spécifiques.

¹³ <http://www.ft.com/cms/s/2/e9d35df0-0bd8-11e6-9456-444ab5211a2f.html#axzz4APYa6UXN>

¹⁴ http://www.akorda.kz/ru/official_documents/strategies_and_programs ;
<https://strategy2050.kz/storage/documents/eb/d6/ebd64e912b99c8c4d7b2b2a28d49a9ab.pdf>

marginal des échanges internationaux. En 2014, selon les données de l'Organisation mondiale du commerce (OMC), il s'est élevé à 201 milliards de dollars, soit 0,39 % des importations et 0,59 % des exportations enregistrées dans le monde¹⁵. Cette situation découle largement de la modestie des économies centrasiatiques : malgré la croissance enregistrée après la crise post-soviétique, le PIB des pays de la région a seulement atteint 338 milliards de dollars en 2015, dont 212 milliards de dollars pour le Kazakhstan¹⁶. Elle est aussi le résultat de la primauté du transport maritime sur le transport continental dans les échanges transcontinentaux.

2.2. « Route de la soie » vs routes maritimes, les limites des corridors continentaux

Tandis que le transport aérien occupe un segment très spécifique dans la circulation des marchandises, le transport maritime conserve une place prédominante dans les échanges entre l'Europe et l'Asie, que les acteurs du transport continental, qu'ils opèrent sur la voie transsibérienne ou sur la nouvelle « Route de la soie », souhaitent réduire.

En 2014, entre l'Europe et l'Asie, 15,4 millions de conteneurs (EVP) ont en effet été transportés par la voie maritime, selon les données du World Shipping Council, pendant que quelques dizaines de milliers de conteneurs étaient acheminés par les corridors de transport continentaux – les chemins de fer de Biélorussie ont ainsi fait transiter, cette année-là, 40 000 conteneurs (EVP) entre l'Europe et la Chine. Pour sa part, le réseau kazakhstanais avait vu circuler en transit près de 160 000 conteneurs en 2012, mais seulement 3000 d'entre eux avaient été transportés sur l'axe Chine – Russie. L'essentiel des conteneurs en transit au Kazakhstan relie en effet la Chine ou, secondairement, la Russie aux pays du sud de l'Asie centrale (Ouzbékistan, Kirghizstan, etc.), tandis que les flux entre l'Asie orientale et l'Europe sont marginaux. Plus largement, les marchandises à destination ou en provenance des pays centrasiatiques représentaient plus de 80 % des 800 000 tonnes de marchandises en transit par le Kazakhstan étant passées par la gare frontalière de Dostyk – Alashankou en 2012.

Cette suprématie du transport maritime sur le transport continental, qui invalide largement l'idée d'une renaissance de la « Route de la soie », résulte d'une combinaison de facteurs¹⁷. Les caractéristiques techniques des différents modes de transport sont, dans l'ensemble, favorables au transport maritime pour ce qui concerne le transport à longue distance. À la différence des routes maritimes, les corridors de transport continentaux traversant l'Asie centrale ne peuvent supporter qu'un trafic modeste. La capacité de transport des navires excède largement celle des trains, de même que la capacité de manutention des terminaux portuaires dépasse nettement celle des terminaux ferroviaires. Les porte-conteneurs les plus récents, longs de 400 m et larges de près de 60 m, possèdent une capacité nominale qui dépasse 18 000 EVP, tandis que les trains circulant sur le réseau ouest-européen ne peuvent transporter que de 60 à 80 EVP. De surcroît, l'essentiel du réseau sur l'itinéraire Chine – Kazakhstan – Russie est constitué de voies uniques, dont la capacité de transport – autour de 20 Mt par an – est très inférieure à celle des voies doubles (Nikol'skij, 1978 ; Islam *et alii*, 2013). La circulation continentale entre la Chine et l'Europe est par ailleurs soumise au

¹⁵ www.stat.wto.org

¹⁶ À titre de comparaison, le PIB des pays voisins de l'Asie centrale a atteint, en 2015, 20 Md de dollars en Afghanistan, 415 Md de dollars en Iran, mais 1860 Md de dollars en Russie et surtout 10 360 Md de dollars en Chine.

¹⁷ Il faut toutefois souligner que, dans le dispositif adopté par la Chine, la nouvelle « Route de la soie » comprend, parallèlement à la branche continentale, une branche maritime.

franchissement de plusieurs frontières interétatiques. Or, à chaque gare frontalière, les convois sont stoppés le temps d'accomplir l'ensemble des formalités administratives et des ajustements techniques. Il est notamment nécessaire de procéder à plusieurs changements de bogies, car l'écartement des rails est de 1435 mm en Chine, de 1520 mm au Kazakhstan et en Russie, et de 1435 mm sur la plupart des réseaux européens. Toutes ces opérations ralentissent l'avancée des trains : il est fréquent que les convois stationnent deux jours sur la frontière entre la Chine et le Kazakhstan (Regmi et Hanaoka, 2012). Ces différentes discontinuités techniques et politiques contribuent à segmenter les axes de transport continentaux, quoique la création de l'Union économique eurasiatique permette de réduire les contraintes de franchissement des frontières entre le Kazakhstan, la Russie et la Biélorussie. Il reste paradoxalement que cette fragmentation est quelquefois mise en avant pour justifier l'analogie avec la circulation des marchands, étape par étape, sur l'ancienne « Route de la soie » (Rastogi et Arvis, 2014).

Au cours des dernières années, les corridors de transport continentaux ont connu des améliorations fonctionnelles qui ont permis le développement d'une activité jusqu'alors embryonnaire. Ils souffrent néanmoins de coûts de transport nettement supérieurs à ceux de la voie maritime, bien qu'ils connaissent une tendance baissière¹⁸. En moyenne, le transport d'un conteneur de Chine en Europe revient entre 6000 et 10 000 dollars par le train. Par comparaison, l'acheminement d'un conteneur des ports chinois jusqu'aux ports nord-européens coûte seulement quelques centaines de dollars, en raison de l'effondrement récent des taux de fret consécutif au ralentissement des échanges et à l'accroissement de l'offre de transport. D'après le World Container Index, le taux de fret pour un conteneur de quarante pieds de Shanghai à Rotterdam a chuté de 2500 dollars en 2012 à 1000 dollars en 2014 puis à 500 dollars en 2015, avant de légèrement remonter au printemps 2016. De ce fait, il est fréquent que, pour les chargeurs, le pré/post-acheminement soit plus coûteux que le long segment maritime. Cet écart de coût entre les différentes modes de transport est un handicap fondamental pour le transport continental qui, plus largement, contribue à entraver le développement des pays enclavés (Raballand, 2005).

Face à cette configuration économique défavorable, les promoteurs des corridors de transport continentaux mettent en avant la rapidité des solutions ferroviaires, en comparaison avec la lenteur – relative – du transport maritime. Aussi les autorités kazakhstanaïses avancent-elles l'idée que le train est « moins cher que l'avion, mais plus rapide que le bateau »¹⁹. Les différents rapports soulignent en effet que le temps de parcours entre la Chine et l'Europe *via* l'Asie centrale peut être limité à une quinzaine voire à une douzaine de jours, tandis qu'il oscille autour de 30 jours par la voie maritime (Starr, Cornell et Norling, 2015)²⁰. Mais cet argument affecte peu l'activité des compagnies maritimes. À la fin des années 2000, elles ont, au contraire, ralenti la vitesse des navires, en moyenne de 22 - 24 à 16 - 18 nœuds, afin de réduire les dépenses de carburant dans le cadre du *slow steaming*, de sorte que la rotation complète entre l'Europe du Nord et l'Asie de l'Est a vu sa durée augmenter significativement. En 2005, elle était assurée en 56 jours ; elle dépasse aujourd'hui 70 jours²¹.

¹⁸ Entre Chongqing et Duisbourg, le coût de transport a baissé de 1 \$ / EVP / km en 2011 à 0,7 \$ / EVP / km en 2013 et 0,55 \$ / EVP / km en 2015. Le trajet Chine – Allemagne revenait donc 6200 dollars pour un conteneur de vingt pieds en 2015.

¹⁹ <http://www.ft.com/cms/s/2/e9d35df0-0bd8-11e6-9456-444ab5211a2f.html#axzz4APYa6UXN>

²⁰ En avril 2016, un train transportant une quarantaine de conteneurs a ainsi parcouru les 11 500 km séparant Wuhan et Lyon, *via* le Kazakhstan, en 15 jours.

²¹ Neumeister M., « Le *slow-steaming*, un mode d'exploitation durable », *Journal de la Marine Marchande*, n° 4817, avril 2012.

Même la baisse récente des cours des hydrocarbures n'incite pas franchement les compagnies maritimes à accélérer la vitesse de rotation de leurs navires, bien que des chargeurs aient exprimé ce souhait. Plusieurs armateurs ont ainsi décidé de profiter des économies réalisées sur le carburant pour limiter leurs coûts d'exploitation, en évitant de traverser le canal de Suez, dont le franchissement coûte autour de 500 000 dollars, *i.e.* en contournant l'Afrique par le cap de Bonne-Espérance, notamment dans le sens Europe - Asie²².

La modestie des flux transcontinentaux transitant par l'Asie centrale contraste donc avec l'intensité des échanges maritimes entre l'Europe et l'Asie, de même qu'avec les discours, qui de la sphère politique au champ académique, glorifient la renaissance de la « Route de la soie ». En ce sens, les ambitions affichées par les pays centrasiatiques de recouvrer une position centrale au cœur de l'ensemble eurasiatique paraissent vaines. Ils ne peuvent légitimement revendiquer un rôle d'interface qu'à l'échelle régionale. Mais ces échanges centrasiatiques restent d'un volume modeste.

2.3. La « Route de la soie » est-elle une route informelle ?

Les données officielles du commerce international et du transport transcontinental justifient de critiquer le recours à l'expression « Route de la soie » pour désigner la circulation internationale des personnes et des marchandises en Asie centrale. Mais l'ampleur acquise par le commerce informel des biens de consommation courante au cours des dernières décennies invite à questionner l'existence d'une circulation échappant au contrôle des États et répondant au modèle de la « Route de la soie ». Étudiant les voies commerciales qui relient la Chine au monde musulman en s'intéressant aux espaces discrets de la mondialisation, O. Pliez tient d'ailleurs pour acquise la réactivation de ces routes (Pliez, 2010). Et la plupart des travaux sur les nouvelles circulations marchandes reconnaissent le rôle important joué par les flux de la « mondialisation par le bas » (Portes, 1997) dans la recomposition des espaces centrasiatiques (Thorez, 2008 ; Kaminski et Mitra, 2012 ; Diener, 2015). L'activité des marchands, qui réactive, pour partie, des pratiques soviétiques, pourrait non seulement contribuer à soutenir des formes d'intégration régionale mais également façonner, aux échelles régionales et continentales, des routes commerciales traversant l'Asie centrale entre Orient et Occident, de sorte que la « Route de la soie » pourrait alors exister sous la forme d'une route informelle.

Cette hypothèse pourrait être accréditée par le fait que les administrations centrasiatiques sous-estiment l'intensité des échanges commerciaux, dans leurs publications officielles. Dans les années 2000, la quasi-totalité des marchandises importées de Chine n'étaient pas enregistrées dans les statistiques kirghizstanaïses, pour des raisons liées aussi bien aux stratégies des commerçants et des transporteurs qu'aux pratiques de l'administration (Raballand et Kaminski, 2007). De ce fait, la géographie officielle des échanges marchands ne correspond que très imparfaitement à la réalité des flux commerciaux²³.

²² *Le Marin*, 22 mai 2016. La ligne Fal (French – Asia – Line) 23, qui relie les ports de l'Europe du Nord-Ouest aux ports chinois, contourne l'Afrique dans le sens Ouest-Est, de sorte que la rotation complète s'effectue en douze semaines.

²³ La circulation des personnes a tendance à être moins directement concernée par les pratiques informelles et clandestines de mobilité que la circulation des marchandises. À l'échelle internationale, les commerçants se déplacent très majoritairement dans le cadre des dispositifs légaux (visas, etc.), de même que les migrants. À l'échelle post-soviétique, les pays de la CEI ont signé à Bichkek en 1992 un accord assurant la libre circulation de leurs concitoyens. Ainsi, les migrants centrasiatiques peuvent se rendre légalement en Russie sans avoir à obtenir d'autorisation particulière, tandis qu'ils doivent être détenteurs d'un permis de séjour et d'un permis de travail s'ils veulent y travailler et y résider durablement. À l'échelle centrasiatique, il faut à l'inverse souligner

Les routes commerciales internationales développées par les marchands depuis le tournant des années 1990 aboutissent en Asie centrale à des marchés qui assurent une fonction de redistribution aux échelles régionale ou nationale (Thorez, 2008). Barakholka, à la périphérie d'Almaty, Dordoï, dans les quartiers nord-est de Bichkek, de même que Korvon, au sud-ouest de Douchanbe, Kara-Suu, sur la frontière entre le Kirghizstan et l'Ouzbékistan, voire l'ancien hippodrome de Tachkent, sont des bazars où coexistent vente au détail et commerce de gros. Véritables portes d'entrée des produits chinois, mais également turcs, iraniens ou coréens, ils constituent des pôles économiques de première importance, dont la propriété et le contrôle font l'objet de rivalités parmi les élites politiques et économiques (Spector, 2008). Les plus importants de ces bazars emploient une main d'œuvre considérable : en 2008, plus de 50 000 personnes travaillaient à Dordoï, où l'on recensait plus de 40 000 points de vente, partagés entre magasins, conteneurs et kiosques ; environ 40 000 personnes travaillaient à Barakholka (Kaminski et Mitra, 2012).

Les marchés kirghizstanais occupent en Asie centrale une place majeure dans la circulation des marchandises importées dans le cadre de la « mondialisation par le bas », en raison de la politique économique conduite par le Kirghizstan, qui a été le premier pays centrasiatique à intégrer l'Organisation mondiale du commerce. D'une part, le volume des ventes réalisés à Dordoï a fait de ce marché le plus important d'Asie centrale. D'autre part, Dordoï est, avec Kara-Suu, le seul bazar centrasiatique dont la majorité de l'activité est liée à des acheteurs étrangers (*ibid.*). À ce titre, ils ont fait du Kirghizstan une plate-forme de redistribution à l'échelle de l'Asie centrale (Kaminski et Raballand, 2009). Kara-Suu approvisionne les marchés ouzbékistanais et tadjikistanais davantage que les régions méridionales du Kirghizstan ; Dordoï fournit le Kazakhstan, l'Ouzbékistan et le Tadjikistan. Le grand marché de Bichkek alimente aussi des régions de Russie (Sibérie), de sorte que le Kirghizstan assure une fonction de transit entre la Chine et la Russie. Sur ce segment, la circulation des marchandises est également réalisée *via* des marchés kazakhstaniens, quoique le projet de faire de Semeï une grande place marchande n'ait pas débouché sur un redéploiement des réseaux de commerçants. En revanche, la zone commerciale de Khorgos, sur la frontière sino-kazakhstanaise, connaît une activité croissante qui concurrence directement Dordoï²⁴, alors même que le marché kirghizstanais subit les conséquences de l'intégration du pays dans l'Union économique eurasiatique (UEE) et celles du ralentissement des économies russe et kazakhstaniennes²⁵. Parallèlement à l'approvisionnement du marché russe, quelques marchandises chinoises traversent aussi l'Asie centrale à destination de l'Afghanistan, mais la majorité des produits importés de Chine par des marchands afghans est acheminée par le port iranien de Bandar Abbas (Mardsen, 2016).

À l'échelle continentale, les différents flux de marchandises qui transitent par les marchés centrasiatiques ne modifient pas significativement la situation géographique de la région. Ils ne se déploient pas jusqu'à l'Europe et restent d'une ampleur limitée, au regard de la circulation mondiale. À cet égard, les échanges marchands informels ne sont pas comparables avec le commerce continental à longue distance qui prévalait jusqu'à l'époque moderne, *i.e.* avec les réseaux de la « Route de la soie ». Finalement, seul le commerce de la

que la fermeture des nouvelles frontières, qui contrevient à l'accord de Bichkek de 1992, a eu pour effet de créer localement des flux informels et clandestins de personnes.

²⁴ http://https.www.gezitter.org/economics/48823_ryinok_horgos_zadushil_dordoy/

²⁵ <http://365info.kz/2015/12/dordoi-umiraet-samyj-krupnyj-rynok-tsentralnoj-azii-na-grani-zakrytiya/> ; <http://www.fergananews.com/article.php?id=8786>

drogue produite en Afghanistan, dont une des voies d'exportation traverse l'Asie centrale, donne à la région une centralité – illégale – dans les échanges internationaux²⁶.

La réorganisation du système de flux, qui est également marquée par la réorientation des exportations d'hydrocarbures, ne conduit pas à faire de l'Asie centrale une importante région de transit, à l'échelle mondiale, contrairement à l'idée que de nombreux discours souhaitent véhiculer. Ce constat n'empêche pas de considérer que l'internationalisation des flux modifie profondément les économies et les sociétés centrasiatiques, tant ce processus est un des supports de l'entrée de la région dans la mondialisation. Il invite en revanche à employer avec grande prudence les expressions héritées du XIX^e siècle pour décrire les configurations socio-spatiales contemporaines. Il rappelle également la pertinence de distinguer l'orientation des flux – entre Europe et Asie – de l'inscription géographique de la circulation des personnes et des marchandises – qui s'opère essentiellement en contournant/survolant l'Asie centrale.

Conclusion : prendre en compte les migrations internationales dans l'appréhension des territoires centrasiatiques

L'expression « Route de la soie » est désormais l'une des principales notions auxquelles recourent les acteurs politiques et économiques, centrasiatiques comme internationaux, pour appuyer leur action en Asie centrale. Reprise par l'expertise internationale et, quelquefois, dans la littérature scientifique, cette expression véhicule une image très positive, associant circulation des marchandises, diffusion des techniques et transfert des cultures, qui renvoie directement à l'insertion progressive de la région dans la mondialisation. Elle accrédite aussi l'idée que, depuis vingt-cinq ans, l'Asie centrale recouvre une situation centrale dans l'espace eurasiatique et, par voie de conséquence, dans l'espace mondial. Très évocatrice, la notion de « Route de la soie » donne ainsi à penser le développement de l'Asie centrale sur le long terme, tout en célébrant un passé glorieux.

Ces différents éléments justifient la popularité d'une expression dont l'emploi est pourtant inapproprié, en particulier dans un registre scientifique, tant elle est erronée et réductrice. D'une part, la « renaissance » de la « Route de la soie » ne correspond pas à la réalité des échanges internationaux. Entre l'Asie et l'Europe, seule une toute petite partie des marchandises est transportée par la voie continentale *via* l'Asie centrale, au contraire de la voie maritime voire, quoique secondairement, de la voie aérienne. Aussi les effets de l'ouverture de l'ancienne frontière soviétique sont-ils majeurs aux échelles locale et régionale, mais mineurs à l'échelle continentale. D'autre part, la notion de la « Route de la soie », qui est pourtant censée décrire la circulation internationale, présente une vision partielle de la transformation du système de flux, en négligeant la circulation des personnes. Elle ne rend notamment pas compte de la modification du système migratoire survenue au tournant des années 1990.

Or, l'Asie centrale a connu plusieurs vagues d'émigration au cours des dernières décennies (Zajončkovskaâ et Vitkovskaâ, 2009 ; Laruelle, 2010). Après l'inversion de la dynamique migratoire dans les années 1960 et 1970, les populations russophones ont vu s'accroître leur déficit migratoire, en raison de la conjonction du mouvement d'émigration et du tarissement de l'immigration. De ce fait, la population russe d'Asie centrale a vu ses

²⁶ United Nations Office on Drugs and Crime (UNODC), 2014, *Afghanistan opium survey 2014 – cultivation and production*, 67 p.

effectifs rapidement reculer à partir des années 1990, passant plus de 9 millions d'habitants au recensement de 1989 à moins de 5 millions aujourd'hui. Bien que moins intense que dans les années 1990, l'émigration des différents « enfants de l'empire » (Kosmarskaâ, 2006) se poursuit ; elle est principalement dirigée vers leurs « patries historiques », au premier rang desquelles la Russie, et vers les pays développés d'Europe de l'Ouest et d'Amérique du Nord. Le second mouvement migratoire concerne les populations centrasiatiques (ouzbèke, tadjike, kirghize) qui nourrissent des migrations de travail de grande ampleur, apparues au milieu des années 1990 au Tadjikistan, à la fin des années 1990 au Kirghizstan et début des années 2000 en Ouzbékistan (Brusina, 2008). Cette mobilité laborieuse rompt avec l'enracinement qui caractérisait ces populations dans l'URSS finissante. Elle est polarisée par la Russie et, secondairement, par le Kazakhstan, même si la mobilité des travailleurs centrasiatiques dessine une géographie plus complexe où une hiérarchie s'est établie entre les différentes destinations des migrants, avec à sa tête l'Europe de l'Ouest et l'Amérique du Nord (Thorez, 2010)²⁷. Essentiellement masculine, ces migrations sont principalement saisonnières et temporaires, bien que l'on note un accroissement des séjours de longue durée à l'étranger. Elles mobilisent une main d'œuvre nombreuse – près de la moitié de la main d'œuvre masculine au Tadjikistan –, de sorte qu'elles introduisent des changements fondamentaux dans les sociétés et les économies des pays du Sud de l'Asie centrale (Cleuziou, 2014). Qu'elles soient post-impériales ou postcoloniales, russophones ou centrasiatiques, les migrations internationales s'inscrivent donc dans une spatialité très différente de la « Route de la soie ».

Ces migrations contemporaines font désormais l'objet de nombreux travaux, en sociologie, en anthropologie, mais elles sont souvent négligées dans l'appréhension générale de la situation géographique et géopolitique de la région (Djalili et Kellner, 2003 ; Damiani, 2013 ; Cariou, 2015). Les dimensions statiques de l'organisation de l'espace bénéficient généralement d'une place plus importante que les mobilités dans les argumentaires géographiques et géopolitiques. Et, parmi les flux, le transport des marchandises est fréquemment privilégié au détriment de la circulation des personnes et, plus encore, des mobilités migratoires²⁸.

Pourtant, il y a longtemps qu'a été démontré que les flux associés aux migrations concourent directement et indirectement à la structuration ou à la destruction des entités territoriales, « champ migratoire », « territoire circulatoire » ou « espace transnational » étant autant de catégories qui donnent à penser les liens entre migration et espace. Aussi l'émigration des populations russophones contribue-t-elle à la désintégration de l'espace impérial, élaboré dans le cadre de l'Empire tsariste et consolidé dans le cadre de l'Union soviétique, en limitant à moyen et long terme les relations entre l'Asie centrale et la Russie mais également entre l'Asie centrale et les autres territoires de la « diaspora » russe. Par-delà les transformations provoquées dans les villes et les campagnes centrasiatiques, ce flux migratoire intervient ainsi pleinement dans la redéfinition de la situation de l'Asie centrale dans l'ensemble eurasiatique.

De même, la mobilité des travailleurs centrasiatiques concourt à façonner un champ migratoire dont l'Asie centrale et la Russie sont les principaux éléments. Selon les données du Service fédéral des migrations, les migrants centrasiatiques sont en effet plus de 3,8 millions

²⁷ Des migrants centrasiatiques sont également présents dans les pays du Golfe persique ainsi qu'en Corée du Sud, où l'on compte une importante présence ouzbékistanaise.

²⁸ Cette approche, qui néglige les migrations dans l'appréhension de l'organisation de l'espace, peut en partie s'expliquer par l'héritage de la géographie régionale classique.

en Russie au printemps 2016, dont 1,755 millions d'Ouzbékistanais, 0,863 millions de Tadjikistanais et 0,573 millions de Kirghizstanais²⁹. L'essor des migrations de travail a ainsi entraîné une forte intensification de l'activité des entreprises de transport entre l'Asie centrale et la Russie – entre le Tadjikistan et la Russie, une seule ligne aérienne était opérée régulièrement en 1996 contre vingt-neuf en 2009 – qui participe à la restructuration d'un espace cohérent sur les décombres de l'espace soviétique (Thorez, 2010, 2014). Cette mobilité joue un rôle d'autant plus important qu'elle s'accompagne de remises de fonds dont l'ampleur est remarquable. Au Tadjikistan, avant le récent ralentissement de l'économie russe, les transferts d'argent réalisés par les migrants représentaient presque l'équivalent de la moitié du PIB. De ce fait, se sont instaurées de nouvelles formes de dépendance entre la Russie et le Tadjikistan, entre l'ancienne métropole et les familles tadjikistanaises, qui se répercutent sur la nature des relations entretenues par les deux États. En ce sens, les migrations de travail nourrissent une « géopolitique par le bas » dont la prise en compte est tout à fait indispensable pour comprendre les recompositions géopolitiques contemporaines.

Alors que l'usage généralisé de l'expression « Route de la soie » dans le discours politique et technique fausse l'appréhension des évolutions de la mobilité et, par voie de conséquences, de l'organisation de l'espace, il est donc plus que jamais nécessaire de prendre en compte les migrations internationales pour saisir les sociétés et les territoires de l'Asie centrale. Il appartient notamment aux géographes de s'atteler à cette tâche.

Bibliographie

- ALLES Elisabeth (2013) *L'islam de Chine – un islam en situation minoritaire*, Paris, Karthala, 192 p.
- BAVOUX Jean-Jacques, BEAUCIRE Francis, CHAPELON Laurent, ZEMBRI Pierre (2005) *Géographie des transports*, Paris, A. Colin, 232 p.
- BIARNES Pierre, 2008, *La route de la soie – une histoire géopolitique*, Paris, Ellipses, 459 p.
- BOULNOIS Luce, 1992, Nouvelle Route de la soie, in POUJOL Catherine (Dir.), *Asie centrale – aux confins des empires, réveil et tumulte*, Paris, Autrement, pp. 98-109.
- BRUSINA Olga, 2008, Migranty iz Srednej Azii v Rossii: érapy i pričiny priezda, social'nye tipy, organizacii diaspor [Les migrants d'Asie moyenne en Russie : étapes et causes migratoires, profil social et organisation des diasporas], *Vestnik Evrazii*, n°2 (40), pp. 66-95.
- CARIOU Alain (2015) *Asie centrale – Territoires, sociétés et environnement*, Paris, A. Colin, 336 p.
- CLEUZIQUET Juliette (2014) Argent russe, cérémonies tadjikes : faire et défaire les liens, *Autrepart*, n°4-5, pp. 137-153.
- COOLEY Alexander A. (2012) *Great Games, Local Rules: the New Great Power Contest in Central Asia*, Oxford, Oxford University Press, 252 p.
- DAMIANI Isabella (2013) *Géopolitique de l'Asie centrale. Entre Europe et Chine : le cœur de l'Eurasie*, Paris, PUF, 169 p.
- DE MONTETY Felix (2016) 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*, Paris, Vendémiaire, pp. 405-418.
- DIENER Aleanxer C. (2015) Parsing nobilities in Central Eurasia: border management and new Silk Roads, *Eurasian Geography and Economics*, vol. 56, n° 4, pp. 376-404.

²⁹<http://migrant.ferghana.ru>

- DJALILI Mohammad-Reza, KELLNER Thierry (2003) *Géopolitique de l'Asie centrale*, Paris, PUF, 586 p.
- DURAND Frédéric (2009) De la discontinuité à l'interconnexion : réseaux ferrés, frontières et construction métropolitaine en Haute – Silésie, *L'Espace géographique*, vol. 38, n° 4, pp. 317-327.
- DURAND-DASTES François, GRASLAND Claude, LEVALLOIS A. (1992) Le rôle des flux dans l'organisation des ensembles spatiaux, *L'information géographique*, vol. 56, n° 1, pp. 35-42.
- ELISSALDE Bernard (2000) Géographie, temps et changement spatial, *L'Espace géographique*, n° 3, pp. 224-236.
- ESCACH Nicolas, SERRY Arnaud (2015) Les villes et ports de la Baltique, des interfaces aux portes de l'Europe, *Revue d'études comparatives Est-Ouest*, vol. 46, n° 4, pp. 229-263.
- FERRANDO Olivier (2010) Politiques diasporiques et flux migratoires : les États-nations et leurs minorités co-ethniques de l'étranger, in LARUELLE Marlène (Dir.), *Dynamiques migratoires et changements sociétaux en Asie centrale*, Paris, Petra, pp. 49-76.
- FERRET Carole (2012) La figure atemporelle du « nomade des steppes », in NATHAN Schlanger, TAYLOR Anne-Christine (Dir.), *La préhistoire des autres. Perspectives archéologiques et anthropologiques*. Paris, La Découverte, pp. 167-182
- GRILLET-AUBERT Anne, GUTH Sabine (2003) *Transport et architecture du territoire*, Paris, Editions recherche – IPRAUS, 157 p.
- ISLAM Dewan, ZUNDER Thomas, JACSKON Ross, NESTEROVA Nina, BURGESS Arnaud (2013) The potential of alternative rail freight transport corridors between Central Europe and China, *Transport problems*, vol. 8, n° 4, pp. 45-57.
- HOHMANN Sophie, MOURADIAN Claire, SERRANO Silvia, THOREZ Julien (Dir.) (2014) *Development in Central Asia and the Caucasus – Migration, Democratisation and Inequality in the Post-Soviet Era*, London – New York, I.B. Tauris, 416 p.
- KAMINSKI Barthlomej, MITRA Saumya (2012) *Borderless Bazaars and Regional Integration in Central Asia*, Washington, The World Bank, 188 p.
- KAMINSKI Barthlomej, RABALLAND Gaël (2009) Entrepôt for Chinese consumers goods in Central Asia: the puzzle of re-exports through Kyrgyz bazaars, *Eurasian geography and economics*, vol. 50, n°5, pp. 581-590.
- KARIN E.T. (Dir.) (2015) *Transportnye korridory Evrazii : novye puti sotrudničestva* [Les corridors de transport de l'Eurasie : de nouvelles voies de coopération], Astana, KISI, 112 p.
- KIM Younkyoo, INDEO Fabio (2013) The new great game in Central Asia post-2014: The US “New Silk Road” strategy and Sino-Russian rivalry, *Communist and Post-Communist Studies*, vol. 46, pp. 275-286.
- KLEVERMAN Lutz (2013) *Asie centrale – le nouveau Grand Jeu*, Paris, L'Harmattan, 238 p.
- KOSMARSKAIA N.P. (2006) « *Deti imperii* » v postsovetsoj tsentral'noj Azii : adaptivnye praktiki i mental'nye sdvigi (Russkie v Kirgizii 1992-2002) [Les « enfants de l'Empire » en Asie centrale post-soviétique : pratiques d'adaptation et évolutions mentales (Les Russes en Kirghizie 1992-2002)], Moscou, Natalis, 596 p.
- LACAZE Gaëlle, RAKHMONOVA-SCHWARZ Delia, DE TAPIA Stéphane (Dir.) (2010) *Migrations en Asie centrale et au Caucase*, *Revue Européenne des Migrations Internationales*, vol. 26, n° 3.
- LACOSTE Yves (2012) Le ‘pivot géographique de l'histoire’ : une lecture critique, *Hérodote*, n° 146-147, pp. 139-158.
- LARUELLE Marlène (2001) Le néo-eurasisme russe. L'Empire après l'Empire ?, *Cahiers du Monde russe*, vol. 42, n°1, pp. 71 – 94.

- LARUELLE Marlène (Dir.) (2010) *Dynamiques migratoires et changements sociétaux en Asie centrale*, Paris, Pétra, 320 p.
- LARUELLE Marlène (2015) The US Silk Road: geopolitical imaginary or the repackaging of strategic interests? , *Eurasian Geography and Economics*, vol. 56, n° 4, pp. 360 – 375.
- LARUELLE Marlène, PEYROUSE Sébastien (2010) *L'Asie centrale à l'aune de la mondialisation*, Paris, A. Colin, 234 p.
- LARUELLE Marlène, PEYROUSE Sébastien (2013) « Chine à tous les étages ». L'impact du voisinage de la Chine sur les transformations spatiales et sociales centrasiatiques, *Hérodote*, n° 150, pp. 87-102.
- LIBMAN Alexander, VINOKUROV Evgeny (2011) Is it really different? Patterns of regionalization in post-soviet Central Asia, *Post-Communist Economies*, vol. 23, n° 4, pp. 469-492.
- MARDSSEN Magnus (2016) Crossing Eurasia: trans-regional Afghan trading networks in China and beyond, *Central Asian Survey*, vol. 35, n°1, pp. 1-15.
- MENDIKULOVA G. M. (1997) *Istoričeskie sud'by kazahskoj diaspory – proishoždenie i razvitie* [Les destinées historiques de la diaspora kazakhe – origine et développement], Almaty, Gylym, 264 p.
- NIKOL'SKIJ I. V. (1978) *Geografiâ transporta SSSR* [Géographie du transport en URSS], Moscou, Izdatel'stvo moskovskogo universiteta, 286 p.
- OHAYON Isabelle (2006) *La sédentarisation des Kazakhs dans l'URSS de Staline (1928 - 1945)*, Paris, Maisonneuve & Larose, 416 p.
- PEYROUSE Sébastien, RABALLAND Gaël (2015) Central Asia: the New Silk Road Initiative's questionable economic rationality, *Eurasian Geography and Economics*, vol. 56, n° 4, pp. 405-420.
- PLIEZ Olivier (2010) Toutes les routes de la soie mènent à Yiwu (Chine). Entrepreneurs et migrants musulmans dans un comptoir économique chinois, *L'Espace Géographique*, vol. 39, n° 2, pp. 132-145.
- PORTES Alejandro (1997) Globalisation from Below: The Rise of Transnational Communities, in SMITH W. P. and KORCZENWICZ R. P. (Dir.) *Latin America in the World Economy*, Westport, Greenwood Press, pp. 151-168.
- RABALLAND Gaël (2005) *L'Asie centrale ou la fatalité de l'enclavement*, Paris, L'Harmattan, 358 p.
- RASTOGI Cordula, ARVIS Jean-François (2014) *The Eurasian Connection. Supply-Chain Efficiency along the Modern Silk Route through Central Asia*, Washington, The World Bank, 112 p.
- REGMI Madan B., HANAOKA Shinya (2012), Assessment of intermodal transport corridors: Cases from North-East and Central Asia, *Research in Transportation Business & Management*, vol. 5, pp. 27 -37.
- REZAKHANI Khodadad (2010) 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, pp. 420-433.
- ROLLAND Nadège (2015) La nouvelle Route de la soie. Les ambitions chinoises en Eurasie, *Politiques étrangères*, n° 3, pp. 135-146.
- RTVELADZE Eduard (1999) *Velikij Šelkovyj put'* [La grande Route de la soie], Tachkent, Uzbekiston millij Èncilkopediâsi, 280 p.
- SPECTOR Regine (2008) Bazaar Politics. The Fate of Marketplaces in Kazakhstan, *Problems of Post-Communism*, vol. 55, n° 6, p. 42-53.
- STARR Frederick (Dir.) (2007) *The New Silk Roads: Transport and Trade in Greater Central Asia*, Washington, CACI - Silk Road Studies Program, 510 p.

STARR Frederick, CORNELL Svante E., NORLING Nicklas (2015) *The EU, Central Asia, and the Development of Continental Transport and Trade*, Washington / Stockholm, CACI – Silk Road Studies Program, 65 p.

THOREZ Julien (2007) La construction territoriale de l'indépendance : réseaux et souveraineté en Asie centrale post-soviétique, *Flux*, n° 70, pp. 33-48

THOREZ Julien (2008) Bazzars et routes commerciales en Asie centrale – Transformation post-soviétique et « mondialisation par le bas », *Revue Européenne des Migrations Internationales*, vol. 24, n° 3, pp. 167-189.

THOREZ Julien (2009) « Хорошо где нас нет ! L'émigration des « Russophones » d'Asie centrale, *EchoGéo*, <http://echogeo.revues.org/index11212.html>

THOREZ Julien (2010) La mobilité des migrants d'Ouzbékistan : transport, frontières et circulation migratoire, *Revue Européenne des Migrations Internationales*, vol. 26, n° 3, pp. 31-57.

THOREZ Julien (2014) The Post-Soviet space between North and South: Discontinuities, Disparities and Migrations, in HOHMANN Sophie, MOURADIAN Claire, SERRANO Silvia, THOREZ Julien (Ed.) *Development in Central Asia and the Caucasus – Migration, Democratisation and Inequality in the Post-Soviet Era*, London – New York, I.B. Tauris, pp. 215-241.

ZAJONCKOVKAĀ Ž.A, VITKOVSKAĀ G.S. (Ed.) (2009) *Postsovetskie transformacii: otrazhenie v migraciâh* [Les transformations post-soviétiques au miroir des migrations], Moscou, Adamant, 412 p.

Résumé :

La « Route de la soie » est désormais l'une des principales notions utilisées par les acteurs politiques et quelquefois académiques pour décrire l'insertion des pays d'Asie centrale dans la mondialisation. Cette idée développée au XIXe siècle par le géographe allemand F. von Richtofen pour dépeindre les réseaux commerciaux reliant la Chine et l'Europe aux périodes antiques et médiévales est pourtant invalidée par la réalité des échanges internationaux de personnes et de marchandises. Les flux qui transitent par l'Asie centrale entre l'Europe et l'Asie restent en effet modestes au regard de la circulation mondiale, en raison de la primauté de la voie maritime. Par ailleurs, cette idée occulte les migrations internationales, alors même que la région a connu depuis une trentaine d'années des transformations considérables de son système migratoire qui bouleversent les sociétés et les territoires de l'Asie centrale.

Mots-clés : corridor de transport, commerce, commerce informel, migration, mondialisation, Asie centrale, Kazakhstan, Kirghizstan, Ouzbékistan, Tadjikistan.

Abstract :

Rebirth of the "Silk Road". A myth that ignores international migrations

The "Silk Road" is one of the most popular terms used by political stakeholders (and in a few cases by academics) to describe the insertion of the Central Asian states into globalisation. This idea was coined by German geographer F. von Richtofen at the end of the 19th century in order to schematise the ancient network of trade routes which connected China and Europe. However, the discourse on the assumed rebirth of the "Silk Road" is contradicted by the reality of international exchanges. In comparison with the circulation of goods and persons at the global scale, transit flows through Central Asia are marginal, due to the domination of maritime transport. In addition, and despite fundamental changes within Central Asian migrations since the 1980's, this discourse overlooks international migratory flows as well as the actual dynamics of Central Asian societies and territories.

Keywords: Transport corridor, trade, informal trade, migration, globalisation, Central Asia, Kazakhstan, Uzbekistan, Kyrgyzstan, Tajikistan.