



HAL
open science

La nouvelle route de la Soie en Asie centrale : Ambitions géographiques centrasiatiques et projet géopolitique chinois

Julien Thorez

► To cite this version:

Julien Thorez. La nouvelle route de la Soie en Asie centrale : Ambitions géographiques centrasiatiques et projet géopolitique chinois. Lasserre F., Mottet E., Courmont B. (dir.),. Les nouvelles routes de la Soie - Géopolitique d'un grand projet chinois, Presses de l'université du Québec, pp. 33-53, 2019, 97822760552067. halshs-03094322

HAL Id: halshs-03094322

<https://shs.hal.science/halshs-03094322>

Submitted on 4 Jan 2021

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 en Asie centrale : ambitions géographiques centrasiatiques et projet géopolitique chinois », in Lasserre F., Mottet E., Courmont B. (dir.), *Les nouvelles routes de la Soie - Géopolitique d'un grand projet chinois*, Québec, Presses de l'université du Québec, pp. 33 - 53.

La nouvelle route de la Soie en Asie centrale : Ambitions géographiques centrasiatiques et projet géopolitique chinois

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

Bien que l'expression « route de la soie » ait été forgée au XIX^e siècle dans le but de décrire les échanges entre l'Asie et l'Europe aux périodes antiques et médiévales, elle fait l'objet d'un usage fréquent depuis la fin des années 1980 pour analyser et orienter les recompositions géographiques, géoéconomiques et géopolitiques contemporaines du cœur du continent asiatique¹. Tout à la fois concept analytique et outil géopolitique, cette notion a sans surprise également été convoquée par Xi Jinping lors de l'annonce en septembre 2013 à Astana du projet One Belt, One Road (OBOR) renommé depuis Belt and Road Initiative (BRI). À cette occasion, le président chinois a proposé à ses partenaires centrasiatiques de développer conjointement une « ceinture économique le long de la route de la soie » (The Silk Road Economic Belt (SREB)), dans la perspective de resserrer les liens économiques et financiers, d'approfondir les coopérations, y compris politiques, et d'étendre les espaces de développement au sein la région eurasiatique (MoFA, 2013).

Cette déclaration a été rapidement complétée par l'annonce de la création d'une route de la soie maritime et par la fondation de plusieurs institutions destinées à assurer le financement du projet. À l'automne 2014 ont été créés le Fonds de la route de la soie et la Banque asiatique d'investissement dans les infrastructures (BAII), qui compte aujourd'hui soixante-dix pays-membres, dont quatre des cinq états centrasiatiques (Kazakhstan, Kirghizstan, Ouzbékistan, Tadjikistan).

¹ La pertinence scientifique de cette notion est toutefois discutée tant pour les périodes antiques et médiévales (Rezakhani, 2010) que pour la période contemporaine (Thorez, 2016).

Depuis son lancement, le projet chinois a fait l'objet de très nombreuses analyses, dans la sphère politique et diplomatique comme dans le champ scientifique. Certaines estiment que cette initiative est fondamentalement un projet géographique et géoéconomique (Vincenty, 2016 ; Foucher, 2017) ; d'autres mettent en avant sa dimension géopolitique, considérant que la Chine souhaite, grâce à la BRI, convertir son poids économique en influence politique (Rolland, 2015). De même, plusieurs travaux soulignent l'originalité du projet, à travers son ambition de donner une dimension continentale à la mondialisation (Foucher, 2017) ou son développement résolument multiforme (Sternberg, Ahearn et Mc Connel, 2017 ; Bagatine, 2018), tandis que d'autres rappellent que la BRI s'inspire de projets l'ayant précédée, par exemple pour ce qui concerne la circulation ferroviaire transcontinentale entre l'Asie orientale et l'Europe occidentale (Huang, Lasserre et Mottet, 2018 ; Bitabarova, 2019). Tous se rejoignent néanmoins pour souligner l'ampleur de cette initiative symboliquement conçue pour se déployer jusqu'en 2049.

Dans la BRI, l'Asie centrale occupe une place spécifique, puisque deux des six corridors de transport continentaux prévus par le projet transitent par son territoire – le corridor Chine – Europe et le corridor Chine – Asie occidentale. En raison de sa situation géographique et de sa trajectoire historique – qui est notamment marquée par l'accession à l'indépendance des républiques socialistes soviétiques en 1991 –, l'Asie centrale revêt une grande importance géopolitique pour la Chine, même si, contrairement à la plupart des autres régions concernées la BRI, les puissances occidentales, en particulier les États-Unis, n'y jouent qu'un rôle secondaire (Sheng, 2017). En revanche, son poids est moindre dans le domaine économique. Bien qu'elle soit le premier partenaire commercial du Xinjiang, l'Asie centrale ne compte que pour 1 % du commerce extérieur de la République populaire de Chine (tableaux 1 et 2).

1. La BRI, une initiative bien accueillie par les États centrasiatiques

La BRI a été favorablement accueillie par les États centrasiatiques, comme l'a relevé le Comité exécutif de la CEI (CEI, 2016). Tous participent au projet, alors que le Turkménistan et, dans une moindre mesure, l'Ouzbékistan et le Tadjikistan affichent généralement des réserves vis-à-vis des initiatives multilatérales.

1.1. Un projet porté par un « voisin puissant, ami et fiable »

La place politique et économique acquise par la Chine en Asie centrale, depuis le tournant des années 1990, est la première raison expliquant l'adhésion des pays centrasiatiques à la BRI (Laruelle et Peyrouse, 2013). Après une période initiale de méfiance réciproque (Kellner, 1996), la Chine est en effet devenue, aux côtés de la Russie, un acteur politique et économique incontournable dans la région.

Si des différends persistent sur la gestion des cours d'eau transfrontaliers (Ili, Irtych) (Tuerxun et Tashi, 2015), les pays centrasiatiques et la Chine entretiennent aujourd'hui une relation politique approfondie permise par la levée des principaux points de discorde les ayant opposés au début des années 1990. Éminemment symboliques, les contentieux frontaliers ont ainsi été réglés avec le Kazakhstan, puis avec le Kirghizstan et le Tadjikistan (Kellner, 2011). Plus fondamentalement, le rapprochement entre les pays centrasiatiques et la Chine a aussi été lié

au fait qu'ils partagent des points de vue communs ou proches sur les questions internationales et régionales. Tous soutiennent l'idée d'un monde globalisé multipolaire et s'accordent sur les principes de la sécurité en Eurasie centrale. Alors que le Kazakhstan et le Kirghizstan abritent une importante minorité ouïghoure, les pays centrasiatiques rejoignent les préoccupations chinoises sur le séparatisme, le fondamentalisme et le terrorisme (Laruelle et Peyrouse, 2013). Cette proximité politique s'est concrétisée par la signature de partenariats stratégiques bilatéraux et par la participation du Kazakhstan, du Kirghizstan, de l'Ouzbékistan et du Tadjikistan à l'Organisation de coopération de Shanghai (OCS). Elle constitue aujourd'hui l'un des fondements de l'engagement des pays d'Asie centrale dans la BRI (Laruelle, 2018).

Tableau 1 : Les échanges commerciaux entre la Chine et l'Asie centrale (2000 – 2017)

	2000	2005	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Valeur (md \$)	1,816	8,723	39,532	40,342	45,942	50,275	45,007	32,613	30,044	35,875
Part de l'Asie centrale dans le commerce extérieur chinois (%)	0,38	0,61	1,34	1,11	1,19	1,21	1,05	0,83	0,82	0,87

Source : Bureau national des statistiques de Chine

Depuis les indépendances, la Chine est également devenue l'un des principaux partenaires économiques de l'Asie centrale. Elle y a multiplié les investissements, notamment dans le secteur énergétique (voir ci-dessous) ; elle y a attribué de nombreux prêts, tout en se gardant de s'impliquer dans la vie politique intérieure des États nouvellement souverains (Diener, 2015 ; Sternberg, Ahearn et Mc Connel, 2017). Dans le même temps, les échanges commerciaux – asymétriques – ont rapidement progressé, leur valeur passant de 460 millions de dollars en 1992 à près de 2 milliards de dollars en 2000, puis à près de 40 milliards de dollars en 2010 et même 50 milliards de dollars en 2013, selon les données du Bureau national des statistiques chinois (tableau 1). Dans ce contexte, les pays centrasiatiques perçoivent la BRI comme une opportunité de conforter leur relation politique et économique avec leur puissant voisin oriental. Ils espèrent y trouver un outil de financement de leur économie et de leurs infrastructures (Bitabarova, 2019).

1.2. Un imaginaire géopolitique favorable à l'Asie centrale

L'intérêt des pays d'Asie centrale pour la BRI tient également à l'imaginaire géopolitique véhiculé par le projet, à travers sa référence à la « nouvelle route de la soie », car cette notion est l'une des assises conceptuelles de la rhétorique qu'ils développent depuis les indépendances. De leur point de vue, elle présente l'intérêt majeur de replacer la région au cœur de la géographie de l'Eurasie. Or, dans les grandes lignes de partage du monde, l'Asie centrale connaît, depuis le début de la période moderne, une certaine marginalité, liée à la maritimisation des échanges, que son poids démographique, économique et politique – modeste – n'a jamais compensé, y compris pendant la période d'expansion des empires européens dans la région. De surcroît, la théorie

géopolitique du Heartland, avancée par H. Mackinder en 1904, qui associait au contrôle de l'Eurasie centrale la domination de l'ancien monde, a été largement invalidée (Lacoste, 2012). Par ailleurs, à la différence du « nouveau Grand Jeu » qui, tout en offrant une place décisive à l'Asie centrale dans les équilibres régionaux, met l'accent sur les rivalités géopolitiques et géoéconomiques, la notion de « nouvelle route de la soie » possède la qualité de privilégier une approche des relations internationales fondée sur la coopération, c'est-à-dire une approche positive de la mondialisation (Thorez, 2016). Les autorités centrasiatiques, notamment kazakhstanaïses, voient donc dans la BRI une occasion de concrétiser une idée qu'elles soutiennent depuis longtemps.

1.3. Une initiative s'articulant avec les projets nationaux et régionaux

Les pays d'Asie centrale ont eu d'autant moins de difficulté à répondre positivement à l'initiative chinoise que celle-ci a été conçue pour s'articuler avec les projets nationaux et régionaux qu'ils développent.

D'une part, la BRI rejoint la volonté des États centrasiatiques d'accélérer leur désenclavement, qui est un des principaux volets de leur politique d'aménagement du territoire. Visant la fluidification et la massification des flux eurasiatiques, les objectifs territoriaux de la BRI viennent conforter la dimension internationale de la « construction territoriale de l'indépendance » (Thorez, 2007). Convaincu par cette approche, le Kazakhstan a, réciproquement, décidé d'adopter en 2014 un plan de développement intitulé *Nurly Zhol* [le chemin lumineux] conçu pour être coordonné avec la réalisation de la ceinture économique de la route de la soie (Dave, 2018 ; Bitabarova, 2019), l'idée du président Nursultan Nazarbaev, en poste jusqu'en mars 2019, étant de faire de son pays un pont entre l'Asie et l'Europe s'articulant avec le projet chinois de développer les corridors de transport transcontinentaux, tout en maintenant une autonomie économique et politique.

D'autre part, la BRI ne souhaite pas concurrencer mais compléter les quelques initiatives d'intégration régionale développées en Asie centrale. En particulier, elle ne se présente pas comme une alternative à l'Union économique eurasiatique (UEE) qui, depuis 2015, regroupe autour de la Russie, la Biélorussie, l'Arménie, le Kazakhstan et le Kirghizstan. Cette approche la distingue nettement des projets états-uniens et européens qui, recourant eux aussi à la notion de la nouvelle route de la soie, désirent réduire l'influence de la Russie en Asie centrale, en privilégiant respectivement les échanges avec l'Asie méridionale (programme New Silk Road Initiative) ou avec l'Europe orientale (programme Transport corridor Europe-Caucasus-Asia (TRACECA)) (Laruelle, 2015). Au contraire, la BRI assure aux pays centrasiatiques la possibilité de préserver leurs relations avec leurs différents partenaires, notamment avec la Russie (au moment où cette dernière opère un rapprochement avec la Chine).

Si tous les pays centrasiatiques participent à la BRI, leur niveau d'implication dans le projet n'est pas égal. Le Kazakhstan apparaît comme l'État le plus engagé, suivi par le Kirghizstan, le Tadjikistan et l'Ouzbékistan (Vakulchuk et Overland, 2019). De son côté, le Turkménistan montre davantage de réserves, bien que le pays entretienne depuis la fin des années 2000, des relations économiques étroites avec la Chine (exportations de gaz). Au sein des sociétés centrasiatiques, l'attitude vis-à-vis de la Chine et de la BRI n'est pas non plus unanime.

Les élites politiques et économiques défendent généralement des positions pro-chinoises car elles tirent profit politiquement et économiquement de cette relation, y compris par la captation illégale de fonds publics (Laruelle, 2018). Mais des pans de la société affichent leur crainte et leur hostilité vis-à-vis de la Chine, en particulier au Kazakhstan et au Kirghizstan, où des mouvements nationalistes dénoncent une présence accrue et subie du puissant voisin oriental (Sadovskaia, 2014)².

2. Un tournant dans les relations Chine – Asie centrale ?

La BRI est souvent présentée comme une offre de mondialisation alternative (Foucher, 2017), dont le développement marquerait une évolution fondamentale de la projection internationale de la Chine et, par voie de conséquence, de la structuration géographique et géopolitique de l'Eurasie. En Asie centrale, la majorité des politiques et des experts soutiennent également cette idée, estimant que 2013 constitue un tournant dans l'histoire de la région (Karin, 2016). Toutefois, la plupart des publications scientifiques considèrent à l'inverse que la BRI s'inscrit dans la continuité de la politique centrasiatique menée par la Chine depuis les années 1990, même si son *soft power* s'est intensifié au cours des dernières années (Dave, 2018 ; Bitabarova, 2019 ; Vakulchuk et Overland, 2019).

2.1. Une initiative dans la continuité de la politique centrasiatique de la Chine

Après les indépendances, la Chine a, comme les puissances régionales (Turquie, Iran, etc.) et mondiales (ÉU, UE etc.), développé sa présence en Asie centrale, à l'occasion du processus de diversification des acteurs politiques, économiques et sociaux survenu après la disparition de l'URSS (Thorez, 2015). Aussi l'implication de la Chine dans des projets centrasiatiques a-t-elle précédé l'annonce de la ceinture économique de la route de la soie en 2013.

Depuis les années 1990, des acteurs chinois ont réalisé d'importants investissements dans l'industrie et dans le transport, tandis que le commerce bénéficiait de programmes plus modestes, quoique plus nombreux³. Dans le domaine des transports, l'action de la Chine s'est, en premier lieu, concentrée sur les axes la reliant à l'Asie centrale, notamment pour favoriser ses importations de matières premières. Elle a investi 3 milliards de dollars dans la construction d'un oléoduc reliant les gisements de l'ouest kazakhstanaï à son territoire, qui est conjointement exploité depuis 2006 par CNPC et Kazmunaïgaz. Elle a financé l'édification d'un gazoduc reliant le Turkménistan au Xinjiang *via* l'Ouzbékistan et le Kazakhstan, qui a été inauguré en 2009. Par ailleurs, une seconde voie ferrée connectant les réseaux ferroviaires kazakhstanaï et chinois, *via* la gare frontière de Khorgos / Altynkol, a été mise en service, en décembre 2011, tandis que le

² Des manifestations ont été ainsi organisées en 2016 au Kazakhstan pour s'opposer à un projet de loi ouvrant la possibilité de louer des terres à des entreprises étrangères, notamment chinoises. D'autres actions ont été menées pour dénoncer les – rares – mariages entre Chinois et Kazakhstanaïses, alors qu'environ 10 000 ressortissants chinois vivent et travaillent au Kazakhstan (Sadovskaia, 2014). La presse kazakhstanaïse a aussi abondamment commenté le démantèlement d'établissements de prostitution fréquentés par des entrepreneurs chinois.

³ Ils ont notamment investis dans l'extraction pétrolière au Kazakhstan et dans la production électrique au Tadjikistan (construction d'une centrale thermique à Douchanbe) et au Kazakhstan (rénovation d'une centrale thermique à Ekibastuz) (Sternberg, Ahearn et Mc Connel, 2017).

réseau routier bénéficiait d'investissements destinés à rénover ou à édifier des routes transfrontalières⁴.

Mais la Chine s'est aussi engagée dans des projets qui ne concernaient pas directement l'amélioration de son accessibilité. Au Tadjikistan, elle a contribué à l'unification du réseau routier national, en investissant 300 millions de dollars dans la modernisation de l'axe Douchanbe – Khodjent (reconstruction de la route, percement de tunnels, etc.), qui relie le nord et le centre du pays (Wolters, 2018). En Ouzbékistan, la China Eximbank a participé au financement d'une nouvelle voie ferrée entre Pop et Angren, à hauteur de 350 millions de dollars. Sa construction, qui a débuté en juin 2013 et qui s'est achevée dans le cadre de la BRI, a notamment été assurée par la China Railway Tunnel Group (CRTG) (Rakhimov, 2016). Bien que présentée comme un maillon des nouvelles routes de la soie, cette voie connecte surtout Tachkent, la capitale, et le Ferghana, qui est la région ouzbékistanaise la plus peuplée.

Depuis 2013, la Chine, ses institutions bancaires ainsi que ses entreprises continuent de s'impliquer dans le transport et la logistique en Asie centrale, même si les projets de construire une voie ferrée entre la Chine, le Kirghizstan et l'Ouzbékistan, *via* Torugart, et entre la Chine, le Kirghizstan et le Tadjikistan, *via* Irkechtam, se heurtent pour le moment à des contraintes géographiques, économiques et politiques. Elles ont poursuivi l'édification de nouvelles infrastructures frontalières, notamment à Khorgos où une vaste zone logistique et commerciale transfrontalière prend forme entre Chine et Kazakhstan (Cariou, 2018 ; Damiani et Bachelet, 2018). De même, elles ont engagé 400 millions de dollars dans la rénovation de la route qui relie le Nord au Sud du Kirghizstan (Sternberg, Ahearn et Mc Connel, 2017). Au Tadjikistan, elles ont mené à son terme l'édification de la voie ferrée Vakhdat – Yavan, inaugurée en 2016 à l'occasion du vingt-cinquième anniversaire de l'indépendance, qui connecte le réseau central au réseau méridional. Au Kazakhstan, China Railway International Group (CREC) construit le métro léger d'Astana.

Cela dit, la BAI n'a, jusqu'à présent, prévu de financer que deux projets en Asie centrale dans le secteur des transports, selon la liste des projets publiée en mars 2019 : la reconstruction, au Tadjikistan, de la route reliant Douchanbe à la frontière de l'Ouzbékistan et l'électrification, en Ouzbékistan, le voie ferrée entre Boukhara et Ourgouentch (AIIB, 2019). Mais surtout, il faut, plus largement, noter que l'annonce de la BRI n'a pas mécaniquement entraîné une croissance des investissements chinois dans la région. Au Kazakhstan et au Kirghizstan, ils ont même respectivement chuté de moitié et d'un tiers entre 2013 et 2016 (Laruelle, 2018).

2.2. Des effets limités sur les échanges commerciaux

L'initiative chinoise ne semble pas non plus avoir eu d'effet notable sur les échanges commerciaux entre l'Asie centrale et la Chine. Même si leur valeur doit être appréhendée avec prudence, en raison de leur dépendance aux cours des matières premières et de l'importance du commerce informel, les données produites par le Bureau national des statistiques chinois montrent que leur croissance a devancé la mise en œuvre de la BRI. C'est en effet au cours des

⁴ Une route a été ouverte en 2004 entre la Chine et le Tadjikistan, *via* le col de Kulma (4362 m), de sorte que l'ensemble des pays centrasiatiques frontaliers de la Chine disposent désormais d'une connexion directe avec leur voisin oriental.

années 2000 que les échanges commerciaux entre l'Asie centrale et la Chine ont enregistré la progression la plus rapide, leur valeur ayant plus que décuplé au cours de cette décennie, tandis que la part de l'Asie centrale dans le commerce extérieur chinois passait d'environ 0,5 % à 1,5 % (tableau 1).

Au contraire, le lancement de la BRI a paradoxalement correspondu jusqu'à présent à une période d'inflexion de la dynamique de croissance. D'une part, les échanges commerciaux ont vu leur valeur décroître, se contractant de 50 milliards de dollars en 2013 à 35 milliards de dollars en 2017, essentiellement du fait de la baisse de la valeur des exportations centrasiatiques, qui sont dominées par les matières premières (pétrole, gaz, minerais, etc.) (tableaux 2 et 3). D'autre part, la part de l'Asie centrale dans le commerce extérieur chinois s'est repliée au cours des années 2010, retombant sous la barre des 1 % en 2015.

Tableau 2 : les exportations de la Chine vers l'Asie centrale (milliards de \$)

	2000	2005	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Kazakhstan	0,598	3,896	9,32	9,556	11,000	12,545	12,709	8,441	8,282	11,546
Kirghizstan	0,110	0,867	4,127	4,976	5,073	5,075	5,242	4,282	5,605	5,336
Ouzbékistan	0,039	0,23	1,181	2,166	1,783	2,613	2,678	2,228	2,007	2,749
Tadjikistan	0,006	0,143	1,376	1,996	1,747	1,869	2,468	1,795	1,725	1,301
Turkménistan	0,120	0,09	0,525	0,784	1,699	1,137	0,954	0,815	0,338	0,368
Asie centrale	0,765	5,226	16,529	19,478	21,302	23,239	24,051	17,561	17,967	21,318
Monde	249	761	1577	1898	2048	2209	2342	2227	2097	2263
Part de l'Asie centrale (%)	0,31	0,69	1,06	1,03	1,04	1,05	1,03	0,79	0,86	0,94

Source : Bureau national des statistiques de Chine

Tableau 3 : les importations de la Chine depuis l'Asie centrale (milliards de \$)

	2000	2005	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Kazakhstan	0,958	2,909	11,128	15,394	14,680	16,050	9,741	5,848	4,805	6,378
Kirghizstan	0,067	0,105	0,072	0,098	0,088	0,062	0,055	0,058	0,071	0,087
Ouzbékistan	0,012	0,45	1,302	0,807	1,091	1,938	1,567	1,297	1,607	1,471
Tadjikistan	0,010	0,014	0,056	0,072	0,108	0,093	0,047	0,052	0,031	0,046
Turkménistan	0,004	0,019	10,445	4,493	8,673	8,893	9,516	7,827	5,563	6,575
Asie centrale	1,051	3,497	23,003	20,864	24,640	27,036	20,956	15,052	12,077	14,557
Monde	225	659	1396	1743	1818	1949	1959	1679	1587	1843
Part de l'Asie centrale (%)	0,47	0,53	1,65	1,20	1,36	1,39	1,07	0,90	0,76	0,79

Source : Bureau national des statistiques de Chine

Cette situation rappelle qu'il existe une certaine autonomie de la sphère économique par rapport aux décisions politiques, y compris dans des pays où l'État conserve un rôle majeur dans l'économie. Elle invite également à considérer avec prudence certains discours faisant de l'annonce de la BRI une rupture dans la trajectoire géohistorique de l'Eurasie. Pour autant, il convient de relever que plusieurs pays centrasiatiques subissent, depuis le milieu des années 2010, une dépendance économique croissante vis-à-vis de la Chine, liée à l'augmentation du montant de leur dette envers leur voisin oriental (Kirghizstan, Tadjikistan) ou à la place incontournable acquise par la RPC dans leurs exportations (Turkménistan) (Laruelle, 2018 ;

Vakulchuk et Overland, 2019). Par ailleurs, si la BRI ne bouleverse pas les relations économiques et politiques entre l'Asie centrale et la Chine, elle en modifie la géographie.

3. L'Asie centrale sur la nouvelle route de la soie : barrière, pont ou interface ?

La frontière sino-centrasiatique est rouverte depuis la fin de la période soviétique, mais la fonction de transit de l'Asie centrale est longtemps restée marginale. Pourtant, les pays centrasiatiques nourrissent, depuis leur indépendance, d'importantes ambitions dans ce domaine. Leur rhétorique géopolitique met en avant les notions de « pont », de « route », de « corridor » ou de « carrefour », dans l'espoir de renverser positivement leur situation d'enclavement (Tolipov, 2015). Ce discours s'accompagne par ailleurs de l'édification de nouvelles infrastructures sur les axes Est-Ouest et Nord-Sud présentées comme destinées à permettre l'essor de la circulation internationale de marchandises. Plusieurs voies ferrées ont ainsi été construites au Kazakhstan, en Ouzbékistan, au Tadjikistan et au Turkménistan. À l'exception des voies Turkménistan-Iran et Kazakhstan-Chine, leur incidence a surtout été nationale. Seule la voie qui longe la Caspienne, relie le Kazakhstan au Turkménistan et offre une nouvelle connexion entre la Russie et l'Iran, possède également une dimension internationale, mais son trafic est très limité. En 2018, un peu plus de 400 trains seulement l'ont empruntée, bien qu'elle soit utilisée pour le transit de convois reliant la Chine à l'Iran (KTŽ, 2019a). La situation est franchement différente sur l'axe Asie – Europe, sur lequel le trafic augmente rapidement depuis l'annonce de la BRI et emprunte essentiellement des voies préexistant à l'annonce du projet BRI en 2013.

3.1. Un trafic Chine – Europe en rapide expansion

Après avoir fortement reculé entre 2006 et 2011 au point de devenir totalement marginal (Starr, Cornell et Norling, 2015), le transport de marchandises par voie ferrée entre la Chine et l'Europe connaît, depuis plusieurs années, un essor rapide. Sur cet itinéraire, moins de 1500 EVP ont été transportés par des services ferroviaires réguliers en 2011, près de 7000 EVP en 2013, mais plus de 300 000 EVP en 2017 (tableau 4). Si, malgré cette progression spectaculaire, la voie continentale ne capte qu'une part réduite des échanges entre l'Asie orientale et l'Europe occidentale – environ 1 % à 2 % du volume, 2 % à 4 % de la valeur (Bagatine, 2018) –, ces flux transcontinentaux donnent corps, pour la première fois, à des corridors de transport d'orientation Est-Ouest dont la réalité était jusqu'alors cartographique plus que géographique.

Tableau 4 : Le trafic ferroviaire conteneurisé entre la Chine et l'Europe (2011 – 2017)

		2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Chine - Europe	Nombre de trains	17	42	80	280	550	1130	2399
	Trafic (EVP)	1404	3674	6760	23 804	47 142	97 400	212 000
Europe – Chine	Nombre de trains	0	0	0	28	265	572	1274
	Trafic (EVP)	0	0	0	2266	21 710	48 394	105 930
Total	Nombre de trains	17	42	80	308	815	1702	3673
	Trafic (EVP)	1404	3674	6760	26 070	68 852	145 794	317 930

Source : Vinokurov, 2018a

Stimulée par la mise en œuvre de la BRI, cette croissance exceptionnelle résulte avant tout de l'action des institutions publiques et des entreprises de transport visant à proposer une offre de transport ferroviaire capable de compléter le transport maritime, sur certains segments du marché. Acteurs politiques et économiques, acteurs asiatiques, eurasiatiques et européens travaillent désormais conjointement à améliorer les performances des corridors ferroviaires transcontinentaux, en simplifiant les procédures administratives, en réduisant les temps de parcours et en diminuant les coûts de transport. Ils sont guidés par l'idée de fluidifier la circulation des marchandises pour massifier les volumes transportés.

Dans cette perspective, des accords ont été signés pour alléger les contraintes juridiques et pratiques pesant sur le franchissement des frontières. Grâce aux mesures prises pour unifier les procédures douanières, les trains de conteneurs Chine-Europe ne font l'objet d'un contrôle qu'aux frontières Chine-Kazakhstan et Biélorussie-Pologne, durant leur long parcours au sein de l'Union économique eurasiatique (Vinokurov, 2018b). De même, les entreprises ferroviaires ont décidé de renforcer la coordination de leur activité de façon à optimiser le fonctionnement de la chaîne de transport. Elles ont par ailleurs réalisés des investissements destinés à augmenter la capacité des infrastructures de transport – desservi par des voies à écartement kazakhstanais (1520 mm) et chinois (1435 mm), le nouveau port sec de Khorgos, qui est conjointement exploité par Kazakhstan Temir Zholy et DP World, a ainsi été conçu pour pouvoir traiter quotidiennement une vingtaine de trains. Ces différentes mesures permettent au transport ferroviaire de proposer un temps de parcours sur le trajet Chine-Europe compris entre 12 et 18 jours, selon les itinéraires, d'après les horaires publiés par la China Railway Container Transport Corporation (CRCT)⁵. En moyenne, les convois mettent 15 jours à relier les villes de Chine aux villes d'Europe occidentale, comme sur l'axe Chongqing-Duisbourg sur lequel circulent 13 trains chaque semaine (été 2018), mais un nouveau service limite à 12 jours le temps de parcours entre Shenyang et Hambourg. Comme environ 30 jours sont nécessaires aux porte-conteneurs pour relier les ports chinois aux ports ouest-européens, le temps de transport est devenu l'un des principaux avantages de la voie continentale par rapport à la voie maritime, d'autant qu'elle dispose d'une réserve de productivité permettant théoriquement d'envisager de réduire jusqu'à 9 jours la durée de transport entre la

⁵ <http://www.crct.com/index.php?m=content&c=index&a=lists&catid=22>

Chine et l'Europe (Huang, Lasserre, Mottet, 2018). Les promoteurs des corridors de transport eurasiatiques aiment à le rappeler par la formule « le train est moins cher que l'avion et plus rapide que le bateau » (Thorez, 2016).

Pour les entreprises ayant décidé d'utiliser ce mode, le transport ferroviaire est d'autant plus intéressant que cette rapidité est associée à une régularité et à une fiabilité de la desserte, qui leur permettent de pouvoir limiter le stockage – coûteux – des marchandises (Vinokurov, 2018a). Il reste en revanche beaucoup plus onéreux que le transport maritime (Thorez, 2016). Pourtant, les coûts de transport ont fortement baissé depuis le début des années 2010 : selon les estimations de la Banque eurasiatique de développement, le transport d'un conteneur de 40 pieds par la voie ferrée entre la Chine et l'Europe revenait en moyenne à 5 500 dollars en 2017 contre 9 000 dollars en 2011. Mais à la même période, d'après le World Container Index, les taux de fret s'établissaient autour de 1 500 dollars pour un conteneur de 40 pieds entre les ports de Shanghai et de Rotterdam.

Cette baisse des coûts de transport découle de l'amélioration de l'offre de transport mais surtout de la décision des autorités chinoises de subventionner la circulation des marchandises par la voie continentale. Les provinces du centre et de l'ouest de la Chine accordent en effet des subventions qui permettent de réduire les coûts de 30 % à 50 % (Vinokurov, 2018a). En moyenne, on estime ainsi que la subvention pour un conteneur de 40 pieds s'élève à 2 500 dollars. Cette pratique indique l'importance du développement des corridors de transport eurasiatiques aux yeux des autorités chinoises, par-delà leur dimension rhétorique et cartographique. Si les entreprises attendent de la BRI une croissance de leur activité, les pouvoirs publics chinois soutiennent le transport ferroviaire, en tant qu'outil d'aménagement du territoire. Car, même si les volumes restent modestes, ils lient sa croissance à la relocalisation des systèmes productifs des régions maritimes vers les régions continentales et au développement des provinces centrales et occidentales, qui a été élevé au rang de priorité nationale (Cariou, 2018 ; Huang, Lasserre et Mottet, 2018). De surcroît, ils voient dans l'essor des corridors de transport continentaux un outil de promotion de leur influence en Eurasie (Rolland, 2015).

Au regard de l'ampleur de ce soutien à la mobilité, il importe de souligner à quel point l'augmentation rapide et inattendue des volumes transportés entre l'Asie et l'Europe est liée à l'action volontariste de la Chine d'œuvrer au développement du projet Belt and Road Initiative. Cela dit, cette croissance témoigne aussi de l'intérêt des chargeurs pour la nouvelle offre ferroviaire. De plus en plus d'entreprises, dans l'électronique, l'informatique, la mécanique voire le textile, adoptent en effet ce mode de transport pour les échanges transcontinentaux.

3.2. L'Asie centrale au cœur de la nouvelle géographie des flux ferroviaires transcontinentaux

Avec l'essor du trafic transcontinental, une nouvelle géographie des flux ferroviaires se dessine ; elle place l'Asie centrale au cœur de la circulation eurasiatique. Au début des années 2010, la quasi-totalité des rares services réguliers empruntaient la voie transsibérienne, contournant le territoire de la Mongolie par l'est (Vinokurov, 2018a). Aujourd'hui, des trains transitent par la Mongolie et surtout par l'Asie centrale. Le Kazakhstan voit désormais passer sur son territoire la majorité des services ferroviaires réguliers reliant l'Asie orientale à l'Europe occidentale, *via* les gares frontières de Khorgos / Altynkol et surtout d'Alashankou / Dostyk qui

concentre environ les deux-tiers du trafic (tableau 5). Toutes destinations confondues, 4367 trains de conteneurs ont ainsi traversé le plus vaste pays d'Asie centrale en 2018 (KTŽ, 2019b).

Tableau 5 : L'offre ferroviaire hebdomadaire entre la Chine et l'Europe (y compris la Russie) en juillet 2018

Itinéraire	Pays de transit	Gares frontières	Nombre de trains		
Chine - Europe	Kazakhstan	Khorgos / Altynkol	7/8	46	91
		Alashankou / Dostyk	38/39		
	Mongolie	Erlian / Zamyn-Üüd	14		
	Russie	Manzhouli / Zabaïkalsk	31		
Europe - Chine	Kazakhstan	Altynkol / Khorgos	1	25	43
		Dostyk / Alashankou	24		
	Mongolie	Zamyn-Üüd / Erlian	9		
	Russie	Zabaïkalsk / Manzhouli	9		

Source : CRCT

En Asie centrale, l'expansion du transport ferroviaire transcontinental profite donc avant tout au Kazakhstan qui perçoit la massification du transit eurasiatique comme un instrument de diversification de son activité économique et, plus largement, comme un levier de développement (Karin, 2016). Contrôlant les deux voies ferrées connectant la Chine et la région, le pays tire d'ores et déjà d'importants revenus du transit ferroviaire – en 2016, il a en perçu plus de 500 millions de dollars (MIID, 2016). Il fonde par ailleurs de grands espoirs sur la poursuite de la croissance du transit ferroviaire de conteneurs. Plus optimistes que les estimations de la Banque eurasiatique de développement, les autorités kazakhstanaïses considèrent en effet que deux millions d'EVP pourraient, à moyen terme, transiter, chaque année, par leur territoire et ainsi rapporter plus de quatre milliards de dollars à l'économie nationale (Vinokurov, 2018a). Elles estiment notamment que le trafic Chine – UE pourrait rapidement atteindre 800 000 EVP / an, le trafic Chine – Iran 680 000 EVP / an et le trafic Chine – Caucase – Turquie 300 000 EVP / an.

Pour consolider sa position sur le « pont eurasiatique », le Kazakhstan amplifie ses investissements dans le transport et la logistique. Convaincues de l'importance de valoriser la marchandise, les autorités d'Astana œuvrent notamment à développer l'activité logistique dans les espaces frontaliers, comme à Khorgos, ainsi que dans les grandes villes, comme à Almaty ou à Astana. À l'échelle internationale, elles tentent de faire du Kazakhstan une interface entre l'Europe et l'Asie, entre l'Orient et l'Occident. À l'échelle régionale, la politique kazakhstanaïse repose notamment sur l'ambition de bâtir à Khorgos, une plateforme commerciale et logistique susceptible de supplanter pour les échanges entre la Chine et l'Asie centrale, les marchés de Dordoï et de Kara-Suu, qui sont respectivement situés au nord et au sud du Kirghizstan.

Tableau 6 : L'offre ferroviaire hebdomadaire entre la Chine et l'Asie transitant par l'Asie centrale en juillet 2018

Itinéraire	Destination	Nombre de trains par gare frontière		Nombre total de trains	
		Khorgos - Altynkol	Alashankou - Dostyk		
Chine - Asie	Kazakhstan, Kirghizstan, Ouzbékistan, Tadjikistan, Turkménistan	32	27	59	61*
	Arménie, Azerbaïdjan, Géorgie	4	8	12	
	Afghanistan	1	0	1	
	Iran	3	0	3	
	Turquie	1	1	2	
Asie – Chine	Kazakhstan	0	1	1	3
	Kazakhstan, Kirghizstan, Ouzbékistan, Tadjikistan, Turkménistan	2	0	2	

* La quasi-totalité des trains desservant le Caucase ou l'Iran assure également un service commercial pour l'Asie centrale. Dans le tableau, ces services ferroviaires sont donc comptabilisés deux fois dans la ventilation régionale de la desserte, ce qui explique pourquoi le nombre total de train effectivement opérés chaque semaine entre la Chine et l'Asie *via* le Kazakhstan – 61 – est inférieur à la somme des services régionaux.

Source : CRCT

Situées sur l'un des principaux axes de désenclavement de la région, les gares frontières de Khorgos/ Altynkol et d'Alashankou / Dostyk traitent déjà un important trafic ferroviaire pour l'Asie centrale, constitué de vrac solides, de vrac liquides ainsi que de marchandises diverses, sous forme conteneurisée ou non. Elles voient encore leur activité s'accroître, notamment en raison du lancement de nouveaux services ferroviaires conteneurisés. En juillet 2018, une soixantaine de trains desservent ainsi chaque semaine l'Asie centrale depuis la Chine, *via* les gares frontières kazakhstanaïses, notamment par Khorgos / Altynkol (tableau 6). Malgré la contrainte majeure que représente la rupture de charge liée au franchissement de la mer Caspienne, des trains assurent également une liaison régulière entre la Chine, le Caucase et la Turquie. Ils traversent le Kazakhstan d'est en ouest, avant de rejoindre Bakou, *via* les ports d'Aktau ou de Kuryk. De même, quelques convois transitent par l'Asie centrale pour approvisionner l'Iran et l'Afghanistan. Bien qu'elles promeuvent activement le corridor Asie centrale – Caucase à travers le projet Trans-caspian international transport route (TITR), les autorités kazakhstanaïses semblent toutefois accorder davantage d'importance au trafic Chine – Europe qu'aux échanges Chine – Asie centrale ou Chine – Caucase. Les transporteurs et les logisticiens des pays centrasiatiques estiment notamment que l'intensification des échanges entre la Chine et l'Europe place les infrastructures kazakhstanaïses proches de leur seuil de saturation, ce qui, effet inattendu de la mise en œuvre de la BRI, entraîne une dégradation du traitement des marchandises destinées à l'Asie centrale (Kirghizstan, Ouzbékistan, etc.).

3.3. Les contraintes des corridors continentaux, une entrave à la massification des flux ?

L'amélioration de l'offre de transport ferroviaire, qui succède au lancement de la BRI, n'a pas éliminé l'ensemble des contraintes pesant sur le transport continental, alors que ces dernières conditionnent en partie le devenir des échanges ferroviaires transcontinentaux. Outre son coût, dont le niveau pour les chargeurs dépend largement de considérations politiques, ce qui constitue une fragilité, le transport ferroviaire souffre d'une capacité de transport modeste, notamment par comparaison avec le transport maritime. Alors que la capacité théorique de chargement des plus gros navires porte-conteneurs dépasse aujourd'hui 20 000 EVP, les convois ferroviaires ne peuvent en effet transporter que 82 EVP sur le réseau ouest-européen. La capacité de transport des trains de marchandises est plus élevée sur les réseaux biélorusses, russes et kazakhstanais, en raison du choix opéré par les Soviétiques de massifier le transport ferroviaire en privilégiant l'augmentation des volumes transportés par chaque convoi plutôt que celle de la vitesse de circulation des trains. Mais, concrètement, la taille des trains atteint en moyenne 71 wagons sur le réseau russe tandis qu'elle n'excède pas 43 wagons sur le réseau polonais (Vinokurov, 2018b). Cette variation de la composition des convois, selon la portion du parcours sur lequel ils circulent, impose par ailleurs des opérations de triage, qui occasionnent perte de temps et dépense d'argent. Elles s'ajoutent à la nécessaire adaptation des convois aux différents écartements existants sur les réseaux asiatiques et européens puisque, sur les portions occidentales et orientales, les voies possèdent un écartement de 1435 mm alors qu'il s'élève à 1520 mm sur la portion centrale, correspondant à l'ancien réseau soviétique. Plusieurs techniques peuvent être alors utilisées aux gares frontières, entre la Chine et Kazakhstan, d'une part, et entre la Biélorussie et la Pologne, d'autre part, pour assurer la continuité du service ferroviaire : transborder la marchandise d'un train à un autre, ajuster l'écartement des bogies, changer les essieux.

Les limitations de la capacité de transport de la voie ferrée ne viennent pas seulement du matériel roulant. La littérature scientifique et les rapports d'expertises pointent également les contraintes liées aux infrastructures ferroviaires (Rastogi et Arvis, 2014 ; Huang, Lasserre et Mottet, 2018 ; Vinokurov, 2018b) : outre les discontinuités techniques, les corridors continentaux souffrent de la longueur des portions à voie unique et/ou non-électrifiées, qui limite la vitesse de circulation des trains et la capacité de transport de ces axes – au Kazakhstan, la voie desservant la gare frontière d'Altynkol / Khorgos n'est ainsi ni doublée ni électrifiée. Cette situation incite la Russie à mettre en avant le fait que, bien que plus longue que les itinéraires transitant par l'Asie centrale, la voie transsibérienne offre une circulation plus fluide, étant entièrement doublée et électrifiée (Bordachev, 2016). C'est donc fort logiquement que la BRI porte l'objectif de mettre à niveau l'ensemble des infrastructures ferroviaires eurasiatiques.

Cela dit, les points de vue divergent sur la localisation des principales entraves au développement des corridors continentaux. Schématiquement, les scientifiques et les experts occidentaux insistent sur les « rugosités » de l'espace ferroviaire post-soviétique (Rastogi et Arvis, 2014 ; Cariou, 2018 ; Huang, Lasserre et Mottet, 2018), tandis que leurs homologues eurasiatiques mettent en cause les dysfonctionnements du réseau européen (Vinokurov, 2018b). Les premiers soulignent que le transport ferroviaire pâtit du temps de franchissement des

frontières centrasiatiques et eurasiatiques, qui en moyenne dépasse 30 heures, et de la lenteur des convois sur les portions centrales des corridors continentaux. Les seconds indiquent que les principaux points de blocage se situent sur leurs portions occidentales : ils avancent que la vitesse moyenne des trains de marchandises s'élève à 41 km/h sur le territoire des pays de l'Union économique eurasiatique, quand elle n'atteint que 18 km/h sur la partie européenne du parcours. De surcroît, la gare frontière de Brest / Małaszewicze, par laquelle transite la quasi-totalité des trains Chine – Europe, serait incapable de répondre à l'augmentation du trafic. En 2017, la gare polonaise ne recevait que 9 à 10 convois chaque jour, de sorte que de nombreux trains étaient retenus – jusqu'à 5 à 6 jours – à l'entrée dans l'Union européenne. Malgré cet engorgement, l'essentiel des nouveaux projets mis en œuvre en Pologne privilégient les axes Nord – Sud, en particulier le corridor Baltique – Adriatique, dans le cadre de la politique européenne des transports. Quoiqu'il en soit, les échanges ferroviaires Asie – Europe prennent une dimension inédite depuis le lancement la BRI, bien qu'ils présentent un caractère dissymétrique pouvant handicaper leur développement futur (tableaux 4, 5 et 6).

Conclusion

Pour la première fois dans l'histoire récente, les corridors de transport continentaux voient transiter entre la Chine et l'Europe un trafic de marchandises significatif, quoique toujours très modeste par rapport à la voie maritime. Désormais, plusieurs centaines de trains et plusieurs dizaines de milliers de conteneurs traversent chaque année l'Asie centrale. De surcroît, des opérateurs soutenus par l'Union internationale des transports routiers (IRU) souhaitent compléter l'offre ferroviaire par une offre routière, la route permettant de proposer aux chargeurs des temps de parcours porte-à-porte plus compétitifs encore que ceux assurés par le rail (IRU, 2018)⁶. Par contraste avec la situation qui prévalait jusqu'à récemment (Thorez, 2016), il est ainsi possible de considérer, tout en restant très prudent sur leur ampleur, que la mise en œuvre de la Belt and Road Initiative apporte des modifications qui concourent à redéfinir les flux de marchandises, à redessiner l'architecture des axes de transport et, dans une certaine mesure, à transformer les structures de l'espace eurasiatique.

La dimension acquise par les « nouvelles routes de la soie » au cours de la seconde moitié des années 2010 change la situation géographique des pays d'Asie centrale, en particulier du Kazakhstan, en leur conférant une fonction de pont (à défaut d'interface) dans l'ensemble eurasiatique. À ce titre, le projet chinois satisfait pleinement les ambitions géographiques portées par les États centrasiatiques. En revanche, il faut noter que la Belt and Road Initiative n'introduit pas de bouleversement dans les relations politiques et économiques unissant la Chine et l'Asie centrale, puisque la Chine est, dès les années 1990 et 2000, devenue un acteur politique et économique incontournable dans la région. En somme, il semble que les implications les plus tangibles du projet porté par les pouvoirs publics chinois soient, en Asie centrale, géographiques.

Il reste que les changements insufflés par le projet chinois dans la géographie des flux ne doivent pas occulter l'importance d'autres mobilités dans l'appréhension de la configuration géographique de l'espace centrasiatique. D'une part, la circulation Nord-Sud, entre l'Asie

⁶ D'après ses opérateurs, le transport routier pourrait permettre de gagner une dizaine de jours sur des trajets porte-à-porte par rapport au transport ferroviaire et d'économiser 50 % du coût de transport par rapport au transport aérien.

centrale et la Russie, conserve un rôle décisif, même s'il est inégal selon les pays. D'autre part, la mobilité des personnes, notamment migratoire, contribue également à la structuration de l'espace géographique centrasiatique, bien que cette dimension soit largement absente de la Belt and Road Initiative.

Bibliographie :

Asian infrastructure investment bank (AIIB), (2019). « Approved Projects », <https://www.aiib.org/en/projects/approved/index.html>

Bagatine, R.-C. (2018). *Cinq ans après l'annonce des « nouvelles routes de la soie » : situation et perspectives*, Paris, IRIS, *Asia Focus*, n° 85, 33 p. www.iris-france.org/wp-content/uploads/2018/09/Asia-Focus-85.pdf

Bordachev, T. (2016). « Ot Evrazijskogo mosta k prostranstvu sovmestnogo razvitiâ » [Du pont eurasiatique à un espace de développement conjoint], dans Karin, E. (dir.), *Transportnye korridory Evrazii : novye puti sotrudničestva* [Les corridors de transports de l'Eurasie : nouveaux chemins de coopération], Astana, KISI, p. 11.-16.

Bitabarova, A. G. (2018). « Unpacking Sino-Central Asian engagement along the New Silk Road: a case study of Kazakhstan », *Journal of Contemporary East Asia Studies*, vol. 7, n° 2, p. 149-173, doi: 10.1080/24761028.2018.1553226

Cariou, A. (2018). « Les corridors centrasiatiques des nouvelles routes de la soie : un nouveau destin continental pour la Chine », *L'Espace géographique*, vol. 47, n° 1, p. 19-34.

Chemins de fer du Kazakhstan (KTŽ), (2019a). Čerez prigraničnuû stanciû Bolašak vdoe uvelečen gruzopotok v 2018 godu [Le trafic de marchandises ayant transité par la gare frontière de Bolashak a doublé en 2018], Communiqué, Astana, 25 janvier 2019. www.railways.kz/ru/news/2018-zhyly-bolasha-shekaraly-stantsiyasy-aryly-zhkayny-eki-esege-artty

Chemins de fer du Kazakhstan (KTŽ), (2019b). 17 mln. tonn sostavil ob'em ž/d perevozok gruzov v tranzitnom sobobšenii v 2018 godu [Le trafic ferroviaire de marchandises en transit a atteint 17 millions de tonnes en 2018], Communiqué, Astana, 15 mars 2019. www.railways.kz/ru/news/2018-zhyly-tranzittik-atynasta-tasymal-klemi-17-mln-tonnany-rady

Comité exécutif de la Communauté des États Indépendants (CEI), (2016). *Proekt « Èkonomičeskij poâs šelkogo puti »*. *Perspektivy dlâ SNG* [Le projet de ceinture économique le long de la route de la soie. Perspectives pour la CEI], Rapport, Moscou, 25 p.

Damiani, I. et V. Bachelet (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*, n° 34. <https://journals.openedition.org/espacepolitique/4663>

Dave, B. (2018). « Silk Road Economic Belt: effects of China's Soft Power Diplomacy in Kazakhstan », dans Laruelle, M. (dir.) (2018). *China's Belt and Road Initiative and its Impact in Central Asia*, Washington, Central Asian Program, p. 97-108.

Diener, A. C. (2015). « Parsing nobilities in Central Eurasia: border management and new Silk Roads », *Eurasian Geography and Economics*, Vol. 56, n° 4, p. 376-404.

Foucher, M. (2017). « L'Euro-Asie selon Pékin », *Politique étrangère*, n° 1, p. 99-113.

Huang, L., F. Lasserre et E. Mottet (2018). « Nouvelles liaisons ferroviaires chinoises : une entreprise stratégique », *Politique étrangère*, n° 1, p. 119-131.

Karin, E. (dir.) (2016). *Transportnye korridory Evrazii : novye puti sotrudnichestva* [Les corridors de transports de l'Eurasie : nouveaux chemins de coopération], Astana, KISI, 140 p.

Kellner, T. (1996). « La Chine et les républiques d'Asie centrale : de la défiance au partenariat », *CEMOTI*, n° 22, p. 277-314. <https://journals.openedition.org/cemoti/144>

Kellner, T. (2011). « Le règlement des questions frontalières entre la république populaire chinoise et ses voisins centrasiatiques », *Relations internationales*, n° 145, p. 27-451.

Kim, Y. et F. Indeo (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, p. 275-286.

Laruelle, M. et S. Peyrouse (2013). « "Chine à tous les étages". L'impact du voisinage de la Chine sur les transformations spatiales et sociales centrasiatiques », *Hérodote*, n° 150, p. 87 – 102.

Laruelle, M. (2015). « The US Silk Road. Geopolitical imaginary or the repackaging of strategic interests? », *Eurasian Geography and Economics*, vol. 56, n° 4, p. 360-375.

Laruelle, M. (dir.) (2018). *China's Belt and Road Initiative and its Impact in Central Asia*, Washington, Central Asian Program, 169 p.

Ministère des affaires étrangères de la République populaire de Chine (MoFA), (2013). « President Xi Jinping Delivers Important Speech and Proposes to Build a Silk Road Economic Belt with Central Asian Countries », Communiqué, Pékin, 7 septembre 2013. https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/topics_665678/xjpfwzysiesgjtfhshzzfh_665686/t1076334.shtml

Ministère de l'industrie et du développement des infrastructures de la République du Kazakhstan (MIID), (2016). V 2016 godu dohod ot transitnyh perezovok sostavil 267 mlrd tenge [En 2016, les revenus du transit de marchandises se sont élevés à 267 milliards de tenge], Communiqué, Astana, 9 mars, 2017. <http://miid.gov.kz/ru/news/v-2016-godu-dohod-ot-tranzitnyh-perezovok-sostavil-267-mlrd-tenge>

Rakhimov, M. (2016). « The Pap – Angren Railway and its Goeconomic 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>

Sadovskaia, E. (2014). *Kitajskaâ migraciâ v respublike Kazahstan* [Les migrations chinoises au Kazakhstan], Almaty, Raritet, 444 p.

Sheng, A. (2017). « OBOR and EuroAsia's New Great Game », *China Report*, vol. 53, n° 2, p. 232-252.

Rastogi, C. et J.-F. Arvis (2014). *The Eurasian Connection. Supply-Chain Efficiency along the Modern Silk Route through Central Asia*, Washington, The World Bank, 112 p.

Rezakhani, K. (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, p. 420-433.

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

Starr, F., S. E. Cornell et N. Norling (2015). *The EU, Central Asia, and the Development of Continental Transport and Trade*, Washington / Stockholm, CACI – Silk Road Studies Program, 65 p.

Sternberg, T., A. Ahaern et F. McConnel (2017). « Central Asian “Characteristics“ on China's New Silk Road : The Role of Landscape and the Politics of Infrastructure », *Land*, vol. 6, n° 3.
www.mdpi.com/2073-445X/6/3/55/htm

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

Thorez, J. (dir.) (2015). *Asie centrale – Des indépendances à la mondialisation*, Paris, Ellipses, 144 p.

Thorez, J. (2016). « La “route de la soie“ : un mythe qui occulte les migrations internationales », *Revue européenne des migrations internationales*, vol. 32, n° 3-4, p. 297-317.

Tolipov, F. (2015). « Micro-geopolitical semiotics of Central Asia: “crossroads” and “bridges” », *Central Asia and the Caucasus*, vol. 16 n° 2, p. 35- 42.

Tuerxun, Y. et Y. Tashi (2015). « L'impact de la pression démographique sur la rivière Ili (Xinjiang) », *Cahiers d'Asie centrale*, n° 25, p. 155-178.
<https://journals.openedition.org/asiacentrale/3151>

Union internationale des transports routiers (IRU) (2018). First China to Europe TIR truck secures trade flow in record time, Communiqué, Pékin, 27 novembre 2018.
<https://www.iru.org/fr/ressources/infos/premier-camion-tir-de-la-chine-vers-leurope-en-un-temps-record>

Valkulchuk, R. et I. Overland (2019). « China's Belt and Road Initiative through the lens of Central Asia », dans Cheung, F. M. et Y. Hong (dir.), *Regional Connection under the Belt and Road Initiative*, Londres / New York, Routledge, p. 115-133.

Vicenty, C. (2016). « Les nouvelles routes de la soie : ambitions chinoises et réalités géopolitiques ». *Géoéconomie*, n° 81, p. 133-158.

Vinokurov, E. *et alii* (2018a). *Transportnye korridory šelkovogo puti : potencial rosta gruzopotokov čerez EAËS* [Les corridors de transport de la route de la soie : le potentiel de croissance des flux de marchandises via l'UEE], Saint-Pétersbourg, Banque eurasiatique de développement, Rapport n° 49, 74 p.

Vinokurov, E. *et alii* (2018b). *Transportnye korridory šelkovogo puti : analiz bar'erov I rekomendacii po napravleniû investicij* [Les corridors de transport de la route de la soie : analyse des barrières/entraves et recommandations d'investissements], Saint-Pétersbourg, Banque eurasiatique de développement, Rapport n° 50, 47 p.