IFEAC

INSTITUT FRANÇAIS D'ÉTUDES SUR L'ASIE CENTRALE
ФРАНЦУЗСКИЙ ИНСТИТУТ ИССЛЕДОВАНИЙ ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ
FRENCH INSTITUTE FOR CENTRAL ASIAN STUDIES

# WORKING PAPER N° 45

# Enjeux et impacts de la Belt and Road Initiative au Kazakhstan, le cas d'étude de Khorgos

# Issues and impacts of the Belt and Road Initiative in Kazakhstan, the study case of Khorgos

Marie HILIQUIN[1], Doctorante en Géographie et Aménagement du territoire

Univ. Lille, ULR 4477 - TVES - Territoires Villes Environnement & Société, F-59000 Lille, France

Le 7 septembre 2013, le discours de Xi Jinping à l'Université Nazarbaïev au Kazakhstan portait sur l'importance de l'amitié entre les peuples et du travail commun pour construire l'avenir[2]. Le Président chinois annonce pour la première fois la construction conjointe du projet de la ceinture économique que l'on appellera par la suite la BRI, Belt and Road Initiative ou nouvelles routes de la soie en français[3]. Le choix d'annoncer ce projet à Noursoultan (à l'époque Astana), au Kazakhstan, pays voisin de la Chine et important fournisseur de ressources énergétiques, n'est pas anodin : il annonce les prémices d'une collaboration indispensable à la Chine pour mener à bien son initiative.

Ce projet des nouvelles routes de la soie vise à élargir et développer la connexion économique entre la Chine et l'Europe à travers deux couloirs : la ceinture économique terrestre de la route de la soie et la route de la soie maritime du XXIe siècle. Rapidement, le gouvernement chinois fait appel à ses nombreux partenaires économiques. Une large communication se met en place, le site internet des routes de la soie est lancé en mars 2017 et le concept est reconnu par l'ONU la même année. Depuis 2013, le gouvernement chinois a signé des centaines d'accords avec 137 pays et 30 organisations internationales[4]. Enfin, la construction d'infrastructures : chemins de fer, routes, gazoducs et oléoducs, ports et zones logistiques, est l'élément clé de la réussite du projet.

Si de nombreuses publications officielles présentent la Belt and Road Initiative, peu d'études comparatives ont encore pu être dressées. En effet, le manque d'informations claires et de données précises de la part du gouvernement chinois peut amener à un manque d'exhaustivité dans les études sur

[1] marie.hiliquin@univ-lille.fr

[2] Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of China, « President Xi Jinping Delivers Important Speech and Proposes to Build a Silk Road Economic Belt with Central Asian Countries », publié le 07/09/2013, disponible sur : https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/zxxx_662805/t1465819.shtml, [consulté le 06/10/2020]

[3] Le nom officiel du projet actuel est : « 丝绸之路经济带和21世纪海上丝绸之路 », « Sīchóu zhī lù jīngjì dài hé 21 shìjì hǎishàng sīchóu zhī lù » traduit ainsi par le gouvernement chinois en français : « La ceinture économique de la route de la soie et la route de la soie maritime du XXIe siècle ». Le site officiel du projet spécifie également sa version simplifiée : « 一带一路 », « Yīdài yīlù » en pinyin et traduit en français par « la ceinture et la route » ou « ceinture et route ». De nombreux ouvrages scientifiques et médias ont adopté le terme de Belt and Road Initiative et son acronyme BRI, dans un souci de simplicité, cet article utilisera le terme de BRI ou de routes de la soie pour se référer au projet lancé en 2013 et non aux antiques routes de la soie.

[4] S.E. Zhai Jun, 2e session du forum de Paris : Les nouvelles routes de la soie, 10/01/2019, Maison de l'UNESCO, Paris

la nature même des routes de la soie. Pourtant scrutée sur la scène internationale, la Chine construit encore son discours sur la BRI puisque peu d'objectifs chiffrés ont été publiés, mettant plutôt en avant des axes de coopération et de développement.

Ces objectifs de coopération se concentrent notamment sur la zone géographique de l'Asie centrale. Autrefois qualifiés d'arrière-cours stratégiques pour la Russie, les anciens satellites de l'Union des Républiques Socialistes Soviétiques (URSS) représentent désormais un enjeu considérable dans le développement économique chinois. La pluralité des trajectoires politico – économiques des cinq pays d'Asie centrale depuis leur indépendance en 1991 aurait pu rendre la coopération entre la Chine et cette région plus complexe mais les accords sont croissants depuis ces trente dernières années.

Les enjeux d'approvisionnement énergétique sont considérables pour le maintien de la croissance économique chinoise. Malgré sa place de cinquième producteur de pétrole brut au monde, la Chine en est également aujourd'hui le premier importateur. L'accès aux matières premières énergétiques est une question cruciale pour le maintien de la production industrielle. Cette demande répond également au développement de l'urbanisation et à l'augmentation des besoins de la classe moyenne chinoise grandissante [5]. Ainsi, le Kazakhstan, voisin frontalier par la région du Xinjiang, première économie d'Asie centrale et détenteur de la moitié du Produit Intérieur Brut (PIB) de la région, est un élément clé de réponse aux besoins énergétiques de la Chine. En effet, le secteur pétro – gazier du Kazakhstan représente environ 17% du PIB et environ deux tiers de ses exportations. Le pays dispose de 2% des réserves mondiales de pétrole (12e rang mondial). Par ailleurs, le pays est également le premier producteur mondial d'uranium et dispose d'importantes réserves de fer, manganèse, chrome, charbon et potassium[6].

Les projets comme le gazoduc Asie – centrale – Chine, au départ initial du Turkménistan, inauguré le 12 décembre 2009 en présence des dirigeants chinois Hu Jintao, kazakhstanais Noursoultan Nazarbayev, ouzbek Islom Karimov et turkmène Gurbanguly Berdimuhamedow, revêtent une importance considérable dans le projet des nouvelles routes de la soie. Cette importance se matérialise à la fois dans le développement de la connectivité des infrastructures entre la région autonome du Xinjiang[7] et le Kazakhstan mais aussi entre les états centrasiatiques eux-mêmes. Depuis désormais près de 30 ans, de nombreuses puissances et institutions mondiales tentent de fédérer cet espace afin de tirer le meilleur profit de ses ressources. La Belt and Road Initiative n'a été ni le premier ni le seul projet à utiliser l'axe eurasiatique et l'imaginaire des routes de la soie comme cadre conceptuel pour le développement des échanges politico – économiques, bien qu'il soit désormais le plus présent et actif. Plusieurs programmes similaires sur les routes de la soie existent ou ont existé :

[5] Nicolas F., Chapitre 1 « Le développement économique, moteur de l'engagement », La Chine dans le monde, sous la direction de A. Ekman, 2018, Paris, CNRS éditions, pp. 54

[6] Ministère de l'Europe et des Affaires Etrangères, France Diplomatie, « Présentation du Kazakhstan », 05/05/2021, disponible sur : https://www.diplomatie.gouv.fr/fr/dossiers-pays/kazakhstan/presentation-du-kazakhstan/ [consulté le 17/11/2021]

[7] En République Populaire de Chine, les territoires administratifs sont découpés en provinces. Les régions autonomes sont une division territoriale supplémentaire où vivent des ethnies minoritaires. Il en existe cinq : région autonome du Guangxi (ethnie Zhuang), Mongolie – Intérieure (Mongols), Níngxià (Hui), Tibet (Tibétains), Xinjiang (Ouïghours majoritairement mais aussi Kazakhs, Kirghizs, Tadjiks, Hui, Tibétains etc.)

Projets de routes de la soie sur le corridor eurasiatique :

| Dates de lancement | En charge du projet | Intitulé du Programme |
|---|---|---|
| 1988 | UNESCO | *Integral Study of the Silk Road : Roads Dialogue* |
| 1993 | Union européenne, Caucase, Asie centrale | *Transport Corridor Europe-Caucase-Asie TRACECA* |
| 2004 | Japon | *Silk Road Diplomacy* |
| 2008 | Organisation des Nations Unies | *Silk Road Revival Plan* |
| 2011 | États - Unis | *New Silk Road Initiative* |
| 2012 | Kazakhstan | *New Silk Road* |

Néanmoins, qu'ils soient à vocation scientifique, culturelle, politique ou économique, la réussite de ces projets reste mitigée. L'initiative des nouvelles routes de la soie peut-elle faire émerger une nouvelle forme de coopération en Asie centrale ? En mars 2015, le ministre des Affaires étrangères chinoises, Wang Yi, s'est refusé à comparer la Belt and Road Initiative au plan Marshall, affirmant que la Belt and Road Initiative est le produit d'une coopération inclusive et non un outil géopolitique qui ne doit pas être appréhendé avec la vision dépassée de la guerre froide[8]. C'est dans ce cadre que la Chine tend à développer un cadre conceptuel différent et adapté à l'initiative, notamment par des procédés qu'elle qualifie de « win – win », en français « gagnant – gagnant ». S'assurer du soutien des régions proches de la Chine est indispensable au succès de la BRI dans sa phase de conceptualisation. Certains chercheurs chinois comme Wang Yiwei ont déclaré que la BRI visait à créer un nouveau modèle de coopération régionale[9]. Zeng Lingliang affirme que l'initiative sera réalisée au moyen de deux instruments principaux : l'intégration régionale et le partenariat interétatique[10]. Pour lui, l'intégration régionale et les partenariats stratégiques contribueront à ouvrir la voie à un phénomène plus important, celui de communautés régionales fondées sur des intérêts, un destin et des responsabilités partagés. En outre, la BRI évolue dans le contexte de projets d'intégration régionale en cours, dans lesquels elle doit inévitablement s'engager. Dans ce contexte, le Kazakhstan, nouveau leader économique en Asie centrale, peut-il tirer profit de cette initiative ?

La méthodologie de cet article se fonde avant tout sur un état de l'art important de la littérature scientifique française, occidentale, centrasiatique et chinoise extrait de mes recherches doctorales portant sur les enjeux et impacts des routes de la soie en Asie centrale et plus spécifiquement du Kazakhstan. Ces lectures sont également accompagnées d'informations récoltées dans la veille de médias comme Novastan ou Xinhua, de rapports économiques comme ceux de la World Bank et d'entretiens menés depuis le début de mon contrat doctoral. Deux séjours de recherche au Kazakhstan et au Kirghizistan en 2018 m'ont permis de mener ces entretiens avec des acteurs économiques et politiques locaux. En raison de la pandémie de la Covid – 19, les enquêtes de terrain et entretiens ont dû être repoussés et c'est pourquoi la dernière partie de cet article s'attachera à présenter un travail

[8] The State Council The people's Republic of China, « Chronology of China's Belt and Road Initiative », 2015, Xinhua, Disponible sur : http://english.www.gov.cn/news/top_news/2015/04/20/content_281475092566326.htm [consulté le : 07/04/2021]

[9] Wang Y., Part two, Chapter Two, « Opportunities for Regional Cooperation », The belt and road initiative : what will China offer the world in its rise, 2016, Beijing, New World Press, pp. 57

[10] Zeng L., « Conceptual Analysis of China's Belt and Road Initiative : A Road towards a Regional Community of Common Destiny », 2016, Chinese Journal of International Law

d'analyse sur des images satellites et des photos avant de pouvoir être complété par la suite lors de la réouverture des frontières.

Cet article s'intéressera de façon plus spécifique à l'impact de la Belt and Road Initiative au Kazakhstan. Dans un premier temps, à la réalité de la coopération politico – économique entre les deux pays mais aussi son évolution et ses enjeux. Puis, au positionnement des nouvelles routes de la soie dans le corridor d'une région paradoxalement qualifiée à la fois de carrefour et d'enclavée. Enfin, à l'étude plus spécifique sur le passage de la frontière entre la Chine et le Kazakhstan et à l'analyse du développement asymétrique du projet par des images satellites.

## Enjeux de la coopération interétatique sino - kazakhstanaise

### Les relations sino – kazakhstanaise : une coopération accrue depuis les années 1990

L'effondrement de l'Union soviétique en 1991 a permis aux états d'Asie centrale de prendre leur indépendance, de construire différents nouveaux modèles politico – économiques mais aussi de développer de nouvelles relations avec la Chine. En effet, suite au conflit sino – soviétique au début des années 1960, les zones frontalières du Kazakhstan, du Kirghizistan et du Tadjikistan étaient devenues des zones de tension. Le Kazakhstan est désormais aujourd'hui considéré comme un partenaire stratégique pour la Chine qui entretient des relations commerciales privilégiées avec ce pays. Les relations se sont intensifiées depuis la fin des années 1990 que l'on a notamment pu observer avec l'achèvement des travaux de la voie ferrée entre le Kazakhstan et la Chine. Cette interconnexion du réseau ferré s'articule entre Alashankou du côté chinois et Dostyk du côté kazakhstanais, propulsant l'essor du développement urbain de cette zone frontalière, majoritairement du côté chinois[11].

En 1993, le président Nazarbaïev se rend en Chine et la « déclaration commune sur les relations amicales bilatérales » est publiée à la suite de la visite. Cette déclaration signe en 1995 la fin du contentieux sur les frontières entre la Chine et le Kazakhstan grâce au respect mutuel de la souveraineté et de l'intégrité territoriale de chacun[12]. Ce signe de bonne volonté de la part de la Chine s'explique notamment par l'absence de conflit sur le lieu de la frontière de par l'absence de relief et la volonté du Kazakhstan de se dénucléariser et de coopérer sur les questions de séparatisme ouïghour.

En 2001, la création de l'Organisation de Coopération de Shanghai (OCS) avec l'appui de la Russie confirme la volonté du Kazakhstan d'affirmer ses relations avec son voisin. Le Kazakhstan a ouvert un consulat à Hong Kong en 2003 et à Shanghai en 2005. De nombreux domaines de coopération sont en jeu dans cette relation bilatérale : lutte contre le terrorisme islamiste et le séparatisme ouïghour ou encore le développement des échanges économiques dans le domaine des hydrocarbures. Néanmoins, si les relations sino – kazakhstanaise sont fortes, la région d'Asie centrale peine à développer un projet politique, économique et énergétique commun.

La question du régionalisme est essentielle dans l'appréhension des enjeux du projet des nouvelles routes de la soie. Une union économique douanière et frontalière plus forte permettrait à la Chine de limiter les zones de friction dans les échanges de flux, qu'ils proviennent d'Europe ou d'Asie centrale. Les frontières des républiques ont été pensées par les autorités soviétiques dans les années 1920 avec une

[11] Cariou A., « Les corridors centrasiatiques des nouvelles routes de la soie : un nouveau destin continental pour la Chine », L'Espace géographique, vol. 47, no. 1, 2018, p. 19-34.
[12] Kellner T., « Le règlement des questions frontalières... entre la République populaire chinoise et ses voisins centrasiatiques », Relations internationales, vol. 145, no. 1, 2011, pp. 27-51.

approche pragmatique afin d'administrer au mieux ces régions[13]. Néanmoins, cette approche a eu pour effet de créer des espaces nationaux fragmentés et discontinus. Par ailleurs, les voies de communication sont rapidement devenues un enjeu de développement pour les républiques centrasiatiques[14]. Le projet des nouvelles routes de la soie, dont un des objectifs essentiels annoncé est le développement des infrastructures de transport, devient ainsi un élément déterminant dans le renforcement des relations bilatérales avec la Chine et le développement global de la région.

### La présence chinoise au Kazakhstan : un partenariat complexe

Si le discours politique chinois prône la coopération et un bénéfice mutuel à travers des partenariats « win win », la présence chinoise semble néanmoins de plus en plus menaçante pour les Kazakhstanais à tous niveaux. Ainsi, la sinophobie s'est particulièrement amplifiée lors de la pandémie de la Covid – 19 et la médiatisation des camps de rééducation au Xinjiang. Par ailleurs, l'opacité des traités signés entre les deux pays et les scandales de corruption ont participé aux sentiments de méfiance de la population kazakhstanaise.

Marlène Laruelle et Sébastien Peyrouse soulignent que d'importantes appréhensions culturelles demeurent dans les pays frontaliers à la Chine (Kazakhstan, Kirghizistan, Tadjikistan), héritage du passé de la propagande soviétique. De plus, la Chine apparaît encore comme l'ennemi lointain et opposant historique à l'islam[15].

La province du Xinjiang, frontalière de huit pays, est stratégique dans l'expansion du projet terrestre des nouvelles routes de la soie. Cette région autonome est au centre de l'attention médiatique internationale depuis la révélation de la création de camps d'internement de minorités en 2018 que la Chine qualifie de « centres d'enseignement et de formation professionnelle, institutions de transformation de l'éducation et départements de gestion pour éduquer et transformer les personnes touchées par l'extrémisme [religieux] et faire un travail de déradicalisation »[16]. La présence de minorités kazakhs et kirghizes dans cette région et ces camps a provoqué différentes manifestations à Almaty, Bichkek et Noursoultan depuis 2018[17].

Ces manifestations anti – chinoises sont également liées aux relations économiques déséquilibrées entre les deux pays. Les violents évènements en 2016 au Kazakhstan sont intervenus suite à l'annonce du ministre de l'Économie kazakhstanais Erbolat Dosayev de vendre 1,7 millions d'hectares de terre dans un contexte économique fragile dont la Chine aurait pu bénéficier. Ces manifestations populaires contre la Chine se sont répétées en 2019 à l'occasion du voyage du président kazakhstanais en Chine pour la signature de contrats économiques. Des actes sinophobes et pogroms, harcèlement envers la population

[13] Thorez J., « Les nouvelles frontières de l'Asie centrale : États, nations et régions en recomposition », Cybergeo, 2011

[14] Thorez J., « La construction territoriale de l'indépendance : réseaux et souveraineté en Asie centrale post-soviétique », 2007, Flux, n° 70(4), p. 33

[15] Laruelle M., Peyrouse S., « La Chine vue d'Asie centrale : le poids des appréhensions culturelles », Relations internationales, vol. 145, no. 1, 2011, pp. 71-86.

[16] Comité permanent de l'Assemblée populaire de la région autonome du Xinjiang, Règlement sur la déradicalisation de la région autonome ouïgoure du Xinjiang, Chapitre IV « Les principales responsabilités du gouvernement et des services connexes », Article 17, Annonce spéciale publiée le 09/10/2018, disponible sur : http://www.xjpcsc.gov.cn/article/216/lfgz.html, [consulté le 23/01/2021], traduction de l'auteure

[17] Hubert P-F., « Les racines de la sinophobie au Kazakhstan », Novastan, publié le 29/04/2020, disponible sur : https://novastan.org/fr/kazakhstan/les-racines-de-la-sinophobie-au-kazakhstan/ [consulté le 03/05/2020]

chinoise immigrée sont également à noter[18]. Il est toutefois intéressant de souligner qu'un lien existe entre la fragilité économique du pays et son impact sur la population et le développement de la sinophobie au Kazakhstan. Cependant, le marché financier kazakhstanais est particulièrement dépendant de la production d'hydrocarbures qui représentait en 2018 20% du PIB et 60% des exportations[19]. Le partenariat avec la Chine, en tant qu'investisseur et acheteur, est primordial bien qu'inégal entre les deux entités.

### Les productions énergétiques kazakhstanaises au cœur des enjeux économiques

Malgré ces récentes tensions, la Chine et le Kazakhstan demeurent d'importants partenaires économiques. La Chine est par ailleurs le 2e partenaire économique du Kazakhstan (premier client et deuxième fournisseur du pays) en concurrence avec l'Union européenne et la Russie.

Exploitation des principales ressources du Kazakhstan en 2018[20] :

| | Réserves prouvées | Production (2018) | Exportation (2018) | Part de la production exportée |
|---|---|---|---|---|
| Pétrole | 3,9 milliards de tonnes (1 000 milliards de $m^{3)}$ | 91,2 millions de t 1,9 million de barils/jour | 74,1 millions de t 1,6 million b/j | 82% |
| Gaz naturel | 1 000 milliards de $m^3$ | 24,4 milliards de $m^3$ | 16,8 milliards de $m^3$ | 69% |
| Uranium | 842 200 t | 21 705 t | 21 705 t | 100% |
| Charbon | 25 605 millions de t | 50,6 millions de tep | 12,6 millions de tep | Environ un quart |

Les exportations kazakhstanaises sont constituées à 67,1 % de produits énergétiques principalement de pétrole brut qui représente à lui seul environ 58,2 % des exportations du pays. Le pays produit également 0,6 % du gaz naturel et 1,2 % du charbon au niveau mondial en 2019. Le ministère kazakhstanais de l'Énergie a annoncé une augmentation de la production totale de gaz naturel, +4,4 % en 2019 par rapport à 2018. Les exportations sont passées de +50 % en volume et +15 % en valeur en 2019. Cette tendance à la hausse s'explique principalement par une forte hausse des livraisons vers la Chine. En 2018, Kaz Munay Gas (KMG), compagnie pétro – gazière nationale du Kazakhstan et son partenaire chinois la China National Petroleum Corporation (CNPC) ont convenu de porter le volume de gaz kazakhstanais exporté vers la Chine à 10 Mds de m3 par an. En 2019, ce volume était de 7,5 Mds. Enfin, le Kazakhstan demeurait en 2019 le premier producteur mondial d'uranium avec près de 40% de la production

[18] Delpierre A., « Les manifestations de septembre 2019 au Kazakhstan : des actes sinophobes ? », Working paper n°40, Institut français d'Etudes sur l'Asie Centrale, 2021

[19] Yensebayeva Z., Salviat F., « Les ressources énergétiques du Kazakhstan », Trésor Direction générale, Service économique d'Astana, 2018, pp. 1

[20] Bp Statistical Review of World Energy, 67th edition, 2018

mondiale, une production destinée à l'exportation vers la Chine (plus de 50 % du total) et dans une moindre mesure vers le Canada, la Russie et la France[21].

Lorsque le pays adopta en 1997 la stratégie « Kazakhstan 2030 », Noursoultan Nazarbaïev visait à définir les objectifs économiques mais aussi à créer un nouveau modèle politique, socio-économique et une nouvelle politique étrangère. La crise économique amena par la suite la stratégie « Kazakhstan 2050 » où la ligne de l'ancien président est claire : « L'économie en premier, puis la politique »[22]. La politique doit en effet, selon l'ancien président, accompagner le développement économique afin de rendre le pays compétitif et libéraliser la politique. Cette stratégie souligne l'importance du complexe pétrolier et gazier qui doit par la suite encourager le développement de nouveaux secteurs. La diversification des marchés d'exportation est une priorité et le développement des infrastructures de transport, autoroutes et voies ferroviaires, est encouragée. La question des nouvelles routes de la soie et de la mise en place d'un corridor de transport Chine – Europe est donc primordiale.

En 2019, la Chine est restée le deuxième pays importateur de produits kazakhstanais derrière l'Italie, en augmentant sensiblement son poids dans les exportations kazakhstanaises. Ces dernières prises dans leur ensemble, l'UE a été dépassée par la Chine pour la première fois depuis 2012 et est ainsi devenue le troisième fournisseur du Kazakhstan en 2019. En 2019, la part de marché de la Chine a progressé pour la troisième année consécutive, atteignant 17,0%[23].

Le Kazakhstan se distingue de ses voisins centrasiatiques dans son ouverture commerciale internationale. Le pays s'est ouvert plus tôt aux investissements étrangers, notamment chinois, dans la production énergétique et le développement de ses infrastructures de transports. La balance des échanges commerciaux entre les deux partenaires montre néanmoins que les investissements chinois sont en baisse. De 2013 à 2020, la part de la Chine dans l'afflux brut d'investissements étrangers au Kazakhstan est passée de 9,3 à 4,7 %[24]. Malgré les enjeux économiques des routes de la soie, cette baisse peut s'expliquer par l'augmentation de la sinophobie en Asie centrale mais aussi par le développement des accords entre la Chine et l'Ouzbékistan. Le gouvernement ouzbek encourage la coopération économique avec son voisin chinois en simplifiant les démarches administratives, l'accueil d'investissements chinois, les échanges commerciaux sur les plateformes numériques et le tourisme. Par ailleurs, l'exportation gazière depuis le Turkménistan occupe désormais une place primordiale pour la Chine dans son partenariat avec les pays centrasiatiques[25]. Néanmoins, les questions d'accessibilité, de proximité et de degré de développement des infrastructures font encore barrage à l'expansion de ces partenariats et le Kazakhstan demeure une des vitrines de la BRI.

---

[21] Ministère de l'économie, des finances et de la relance, Direction Générale du Trésor, « Le commerce extérieur du Kazakhstan en 2020 », publié le 26 juillet 2021, disponible sur : https://www.tresor.economie.gouv.fr/Pays/KZ/le-commerce-exterieur-du-kazakhstan-en-2019#:~:text=Sur%20l'ensemble%20de%20l,1%20Mds%20USD%20d'importations [consulté le 11/11/2021]

[22] Pinguet L., « Le Kazakhstan un pays d'avenir ? », Asia Focus #69 – Programme Asie, Institut de relations internationales et stratégiques, avril 2018

[23] Ministère de l'économie, des finances et de la relance, Direction Générale du Trésor, « Le commerce extérieur du Kazakhstan en 2020 », publié le 26/072021, disponible sur : https://www.tresor.economie.gouv.fr/Pays/KZ/le-commerce-exterieur-du-kazakhstan-en-2019#:~:text=Sur%20l'ensemble%20de%20l,1%20Mds%20USD%20d'importations [consulté le 11/11/2021]

[24] Kaukenov A., « Pourquoi les rassemblements anti-chinois sont paradoxaux et ont peu à voir avec la Chine ? » , Inform buro, publié le 29/03/202, disponible sur : https://informburo.kz/mneniya/adil-kaukenov/pocemu-antikitaiskie-mitingi-paradoksalnoe-yavlenie-i-imeyut-malo-obshhego-s-kitaem, [consulté le 12/07/2021]

[25] Kellner T., « La Chine et l'Asie centrale en 2017 : Une nouvelle étape de l'essor chinois en Eurasie ? », Note d'actualité n°24/24 de l'Observatoire de la Chine, cycle 2017 – 2018, janvier 2018

## Etude multiscalaire du positionnement des routes de la soie dans le corridor eurasiatique

Le point clé du projet de la Belt and Road Initiative est le développement des infrastructures. Le corridor eurasiatique a toujours revêtu une importance stratégique dans l'acheminement de marchandises entre la Chine et l'Europe depuis l'Antiquité. Le développement industriel de la Chine a entraîné une nécessité d'amélioration des axes de transport vers son principal client : l'Europe.

### L'Asie centrale dans le corridor eurasiatique comme point névralgique des routes de la soie

La notion de corridor de développement a été développée conjointement par les scientifiques et les institutions internationales et régionales. Apparue à la fin des années 1960, la notion géographique de corridor s'est formée avec l'accélération des échanges mondiaux et l'essor de la planification et des grands projets urbains. Il peut tout d'abord être simplement défini comme « un espace géographique dans lequel les régions sont parfaitement interconnectées par des liaisons terrestres ou maritimes plurimodales »[26]. Néanmoins, l'idée de « parfaite interconnexion » est à relativiser. Elle est étroitement liée aux échelles, aux acteurs du territoire et à leurs besoins. Cette interconnexion est difficilement parfaite et doit surtout évoluer dans le temps. Le lien avec les transports est indissociable de cette notion puisqu'elle est liée à la connectivité des territoires entre eux. Le phénomène de maillage multiscalaire des économies provoqué par la mondialisation tend à créer ces corridors que les Nations Unies définissent comme : « un axe de concentration des infrastructures de communication »[27] et les déclinent sous forme multiple : corridor de développement, urbain, de croissance ou encore de commerce.

La popularité de cette notion auprès des gouvernements et des acteurs du territoire a rapidement propulsé les corridors de développement comme un outil de gouvernance et de planification de la croissance et du développement économique. Ils ont pour objectif de « favoriser l'implantation de nouvelles activités productives grâce à l'amélioration de l'accessibilité au développement d'infrastructures énergétiques et des capacités de transformation des productions locales et de favoriser le développement des marges et non uniquement des principaux nœuds structurants. Il ne s'agit donc pas seulement de relier les villes entre elles par des axes de communication plus performants, à créer ou améliorer mais de développer un nouveau type d'espace multipolaire et transnational articulant entre elles des régions urbaines existantes et des régions émergentes »[28]. Dans le cadre de la Belt and Road Initiative et de l'axe eurasiatique, la notion de marge prend tout son sens quant au désenclavement des pays d'Asie centrale. En effet, cet enclavement, tant physique qu'économique est une des problématiques relatives au projet des nouvelles routes de la soie. Selon le gouvernement chinois, le corridor économique allant de la Chine vers l'Europe, doit tendre à développer cette zone géographique par la création d'infrastructures multimodales améliorant la connectivité de la région[29]. Les corridors demeurent principalement des constructions politico – économiques dans le cadre de la mondialisation et de la libre circulation des biens. Néanmoins, dans le cadre de la BRI, des barrières physiques et des contraintes politiques peuvent

[26] Géoconfluences, « Corridor », 2010, Disponible sur : http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/corridor, [consulté le : 15/10/2020

[27] Fau N., « Les corridors de développement », EchoGéo [En ligne], 49, publié le 25/10/2019

[28] *Ibid*, note 26

[29] *Ibid*, note 8

contrarier les ambitions chinoises. Par ailleurs, la faiblesse de la connectivité du réseau d'infrastructures de transport, notamment en Asie centrale, est un frein à l'expansion chinoise vers l'Ouest[30].

Une autre approche, celle d'un *heartland* ou espace central, et d'un « pivot géographique » fût également théorisée dans la première moitié du XXe siècle et s'applique à l'Eurasie. John Mackinder a été le premier à présenter cette notion comme celle de plusieurs superpuissances luttant pour le contrôle stratégique d'une zone située entre la Chine, la Russie et l'Allemagne. Grâce au contrôle des voies de communication en Asie centrale, la puissance la plus présente pourrait contrôler facilement l'Eurasie[31]. Ainsi, selon le concept de pivot géographique, la Russie à l'époque et désormais la Chine, de par sa position géographique et son étalement autour de cette zone, pourrait s'imposer comme puissance de premier plan sur la scène internationale en dominant la région centrasiatique.

L'Asie centrale joue un rôle précis d'articulation dans le corridor entre l'Europe et la Chine dans le cadre des nouvelles routes de la soie. Néanmoins, Michel Bruneau rappelle au début de son ouvrage que « jamais cet immense espace n'a été politiquement ou culturellement uni, et il ne devrait pas l'être dans un avenir prévisible, mais les progrès incessants, grandissants, des communications et connexions de toutes sortes, grâce aux progrès des infrastructures, lui donnent de plus en plus de cohérence et font qu'une Eurasie devient une réalité de plus en plus tangible sur un arrière-fond de concurrence, de rivalités et de quête d'une hégémonie par les plus grandes puissances du monde »[32].

### Typologie des différents corridors de l'axe eurasiatique

Le discours politique de la Belt and Road Initiative repose sur la notion des corridors comme facilitateurs des échanges de flux. Claude Comtois identifie trois types de corridors : le corridor de pénétration, le corridor chaîne et le corridor centrifuge[33].

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

[30] World Bank Group, « Belt and road economics: opportunities and risks of transport corridors », 2019, Washington

[31] Mackinder H.J., The Geographical Pivot of History, 1904, Royal Geographical Society

[32] Bruneau M. « L'Eurasie, un impensé de la géographie : continent, empire, idéologie ou projet ? », L'Espace geographique, 2018, Tome 47(1), pp. 1–18.

[33] Comtois C., Chapitre 1 « Définition et périmètre des grands corridors de transport fluvio-maritime », Les corridors de transport, Alix Y., De Monie G., Comtois C., 2012, Cormelles-le-Royal, Editions EMS.

de services. Le corridor centrifuge repose sur le développement d'infrastructures de transport et leur intégration aux fonctions de production et de transformation, aux marchés de consommation et aux procédés logistiques. »

Cette typologie nous permet d'appréhender la multiplicité théorique et scalaire des routes de la soie en Asie centrale où la juxtaposition des routes, des voies ferroviaires et des axes énergétiques créent ce que Comtois qualifie d'« armature formative des corridors »[34]. La Belt and Road Initiative propose de s'inscrire dans six corridors économiques majeurs :

- Le corridor économique Chine – Mongolie – Russie
- Le nouveau pont terrestre eurasien
- Le corridor économique Chine – Asie centrale – Moyen - Orient
- Le corridor économique Bangladesh – Chine – Inde – Birmanie
- Le corridor économique Chine – péninsule indochinoise
- Le corridor économique Chine – Pakistan[35]

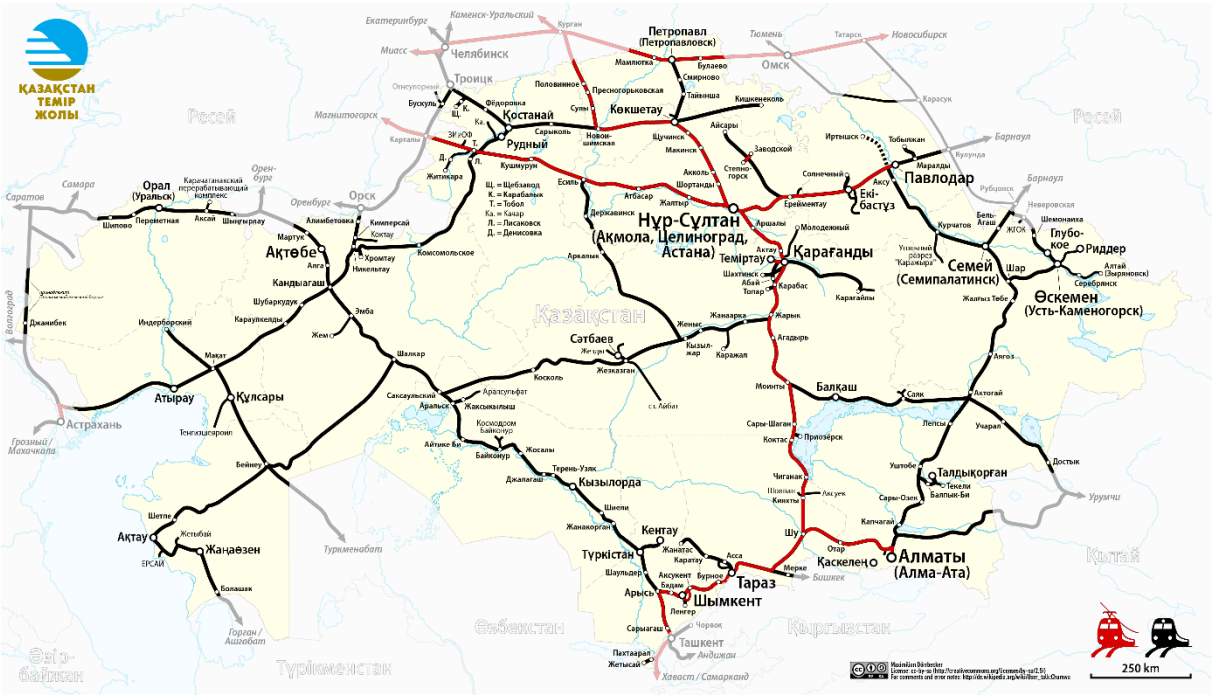
Le corridor Chine - Asie centrale - Moyen Orient, Source : OBOReurope

Ces corridors ont vocation à créer un réseau de transport intégré et interconnecté dans un réseau ferroviaire, autoroutier, aérien, maritime, de gazoducs et d'oléoducs et de réseaux de communication virtuels. En ce qui concerne le corridor centrasiatique, Julien Vercueil souligne qu'« après le réseau ferroviaire, intensément exploité pour les exportations pétrolières du Kazakhstan vers la Chine dans les premières années suivant l'indépendance, les infrastructures du Caspian Pipeline Consortium (CPC, 2001, pétrole), du Bakou Tbilissi Ceyhan (BTC, 2005, pétrole), du Bakou Tbilissi Erzurum (BTE, 2006,

[34] *Ibid*, note 32
[35] Le projet des routes de la soie comporte également le corridor maritime, non retenu ici dans le cadre d'un article sur les routes terrestres

gaz), du Turkménistan Chine (2009, gaz), les deux gazoducs Turkménistan Iran (1997 puis 2010) et l'oléoduc Kazakhstan Chine (dont la construction s'est étendue de 1997 à 2009) ont été développées comme autant de routes alternatives à celles héritées de l'époque soviétique. »[36]. Ces infrastructures présentent de nouveau l'importance du secteur énergétique dans le projet chinois. La connectivité entre le Kazakhstan et la Chine est accentuée par le développement des axes ferroviaires entre les deux pays :

Carte du réseau ferroviaire kazakhstanais, Source : Dörrbecker M., Mars 2019




On constate de nombreux points de passage transfrontaliers du Kazakhstan vers ses voisins notamment vers la province du Xinjiang, dont deux particulièrement stratégiques, Dostyk et Khorgos.

## Le Xinjiang et l'importance du programme chinois de développement vers l'ouest

L'accessibilité physique est un élément clé de la stratégie chinoise pour le développement de la Belt and Road Initiative et le programme chinois de développement du « Grand Ouest » a permis l'accroissement des échanges en ouvrant les frontières du Xinjiang vers le Kazakhstan. Ce programme proposé à la fin des années 1990 et lancé dans les années 2000 a pour vocation de réduire les écarts de développement économique entre les régions de l'est et de l'ouest et à améliorer les régions du centre. L'instauration de cette stratégie s'est mise en place par des incitations à la fois politiques et financières[37].

De nombreux projets de construction ont été encouragés et soutenus par les documents de planification nationaux : les plans quinquennaux du Parti communiste chinois. On note notamment l'importance dans

[36] Vercueil J., « L'Asie centrale et l'attracteur chinois. Perspectives économiques et énergétiques » Modernization and Innovative Development of Economic Systems: Challenges, strategies, structural changes, People's Friendship University of Russia, Oct 2014, Moscou, Russie.

[37] Castets R., « Migrations et colonisation dans le Grand Ouest de la Chine », Christophe Jaffrelot, Christian Lequesne, L'enjeu mondial. Les migrations, Presses de Sciences Po, 2009, pp. 73-84.

ces documents, depuis cette période, du développement ferroviaire et du transport de pétrole et de gaz. Par exemple, le quatorzième plan quinquennal pour le développement économique et social national de la République populaire de Chine et les grandes lignes des objectifs à long terme pour 2035 présentent une section « favoriser le développement des zones frontalières ». Cet encadré insiste sur l'amélioration des villes frontalières, la création de nouveaux villages frontaliers, la construction ou rénovation d'autoroutes, d'aéroports et enfin la construction, transformation et modernisation de ports comme Khorgos. Ces projets doivent soutenir les mécanismes de coopération régionale afin de partager les avantages et bénéfices d'une relation conjointe. Il y est par ailleurs de nouveau question de créer « un sens communautaire de la nation chinoise » en lien avec les communautés ethniques présentes dans ces zones[38].

Depuis le lancement en 2013 des nouvelles routes de la soie et même avant, les plans quinquennaux chinois ont fait de cette « conquête de l'ouest », un objectif primordial. Il n'est néanmoins jamais question dans ces documents de planification, bien que nationaux, de l'importance de la coopération avec les pays frontaliers, dont le Kazakhstan malgré la mention des projets d'infrastructure transcendant le territoire chinois. Par ailleurs, si le nom de Khorgos est mentionné à plusieurs reprises, il est systématiquement présenté du côté chinois et non kazakhstanais. Le positionnement stratégique de ces plans interroge sur les réels bénéfices des de partenariats « win – win » pour les pays signataires.

## Étude de cas, Khorgos : des inégalités aux frontières révélatrices du projet des nouvelles routes de la soie ?

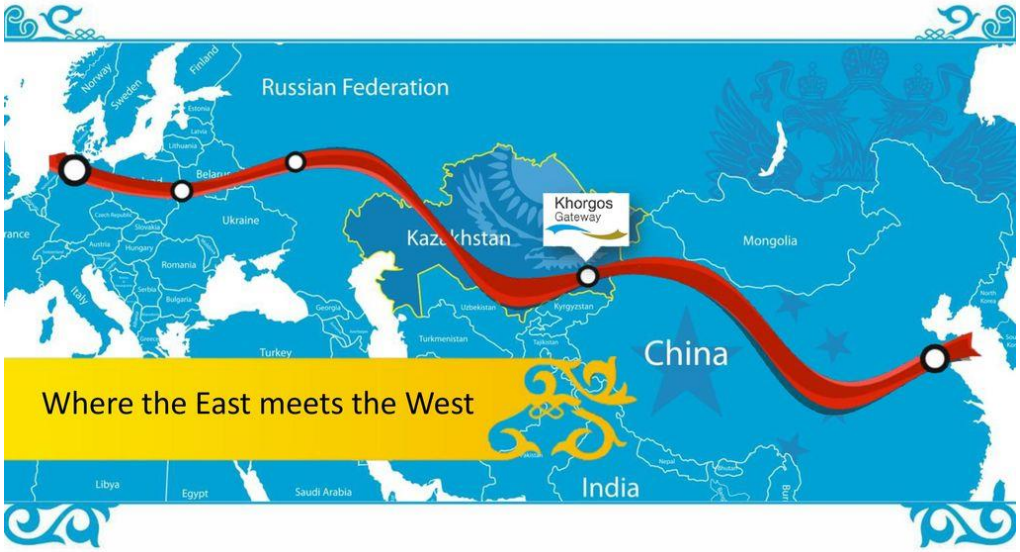
### Evolution et état des lieux du projet Khorgos, 2005 - 2021

La frontière entre la Chine et le Kazakhstan mesure 1 533 kilomètres et compte deux points de passage ferroviaire avec des zones logistiques importantes : Khorgos et Alashankou en Chine et Khorgas et Dostyk côté kazakhstanais.

Khorgos est une ville frontière symbole de la coopération entre les deux pays, dont les discussions ont commencé en 2005, bien avant le lancement du projet des nouvelles routes de la soie. Cette ville est aussi le symbole des difficultés que la Chine rencontre dans sa stratégie d'ouverture vers l'ouest. Khorgos a pour vocation à devenir l'un des plus grands centres de distribution en Asie centrale. Cette Zone Economique Spéciale (ZES) se compose d'un port sec de 130 hectares, associé à un parc logistique de 225 hectares et d'une zone industrielle de 225 hectares. Le parc à conteneurs peut contenir jusqu'à 18 000 entités. En décembre 2011, une voie ferrée de 293 km a été achevée entre le poste-frontière de Khorgos et le terminal Zhetygen du Kazakhstan. Les voies des côtés chinois et kazakhstanais des frontières ont été connectées en 2012.

[38] Quatrième session de la treizième assemblée populaire générale, Quatorzième plan quinquennal de développement économique et social de la République populaire de Chine (2021-2025) et cadre de vision 2035 compilés, Chapitre 32, Sections 5 – 6, encadré 12, 11 mars 2021, Traduction de l'auteure

Carte de localisation de Khorgos, « Là où l'est rencontre l'ouest »[39], Source : DP World



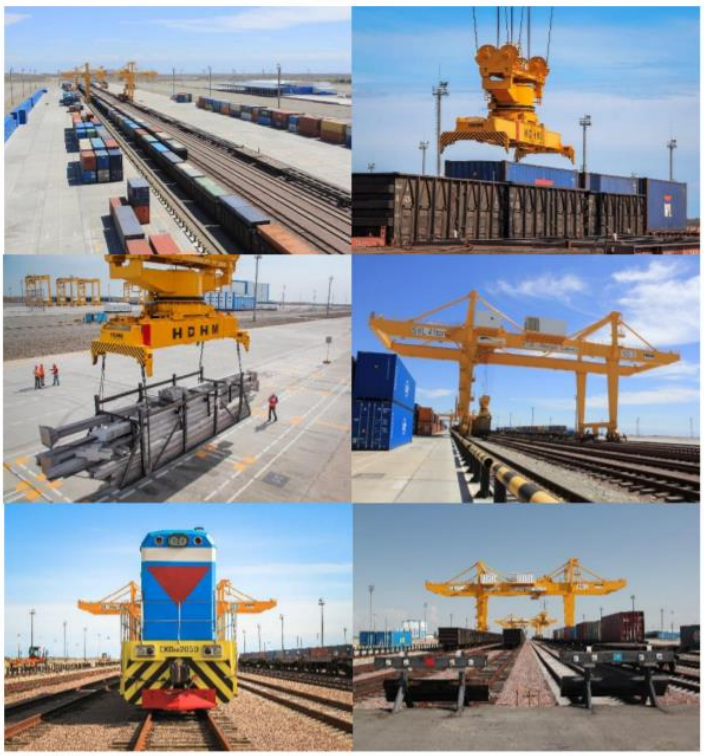

Aujourd'hui, environ 65 trains transportant 6 200 EVP de marchandises traversent la passerelle de Khorgos chaque mois. La société mondiale d'exploitation portuaire DP World fournit ses services de gestion au terminal de fret, de vrac et de conteneurs pour cette ZES[40]. Par ailleurs, la gare routière doit avoir la capacité d'accueillir 2 200 camions et 300 véhicules légers par jour. Néanmoins, la fluidité du trafic est compliquée lors du passage du Kazakhstan vers la Chine par les douanes chinoises. Enfin, une important zone franche comte des centres commerciaux *duty free* et de nombreuses infrastructures touristiques visant à attirer les touristes chinois. Cependant, ce sont principalement des acheteurs et négociants commerciaux chinois qui circulent dans cette zone[41].

[39] Traduction de l'auteure

[40] Entretien mené auprès d'Hicham Belmaachi, Chief Operating Officer pour DP World, avril 2019, Almaty

[41] Le Corre P., Kirişci K., « Nouvelles routes de la soie : le Kazakhstan en terrain glissant avec la Chine », publié le 16/01/2018, Asialyst, disponible sur : https://asialyst.com/fr/2018/01/16/nouvelles-routes-soie-kazakhstan-terrain-glissant-avec-chine/, [consulté le 14/04/2019]

Le parc à conteneurs de Khorgos, Source : Khorgos Gateway



L'objectif de toutes ces infrastructures est de permettre aux trains de relier la Chine jusqu'à la mer Caspienne vers la Russie. Cette zone de passage à la frontière permet notamment d'effectuer un changement ferroviaire, les deux pays exploitant des lignes avec des écartements différents. Les lignes de chemin de fer en Chine utilisent l'écartement standard des chemins de fer d'Europe occidentale de 1 435 mm, ayant été à l'origine conçu, construit, détenu et exploité par des sociétés européennes. En tant qu'ancien membre du bloc soviétique, le Kazakhstan utilise l'écartement le plus large de la Russie, ce qui signifie qu'à chaque fois que des marchandises entrent ou sortent de Chine, elles doivent être transférées dans différents wagons. Le même processus laborieux est répété en Pologne à la frontière biélorusse[42].

En 2020, le compte Facebook Khorgos Gateway a publié avoir traité 228 677 conteneurs EVP, soit 44,3% de plus qu'en 2019. Des équipements et des machines surdimensionnés sont envoyés du port sec vers différents pays, comme 313 unités de récolteuses de coton livrées au Turkménistan ou 32 unités de voitures de métro au métro d'Almaty. En janvier 2021, des camions-grues lourds (55 tonnes), des niveleuses, des chargeuses et 150 unités de bus Hyundai à Almaty ont été surchargés avec succès[43].

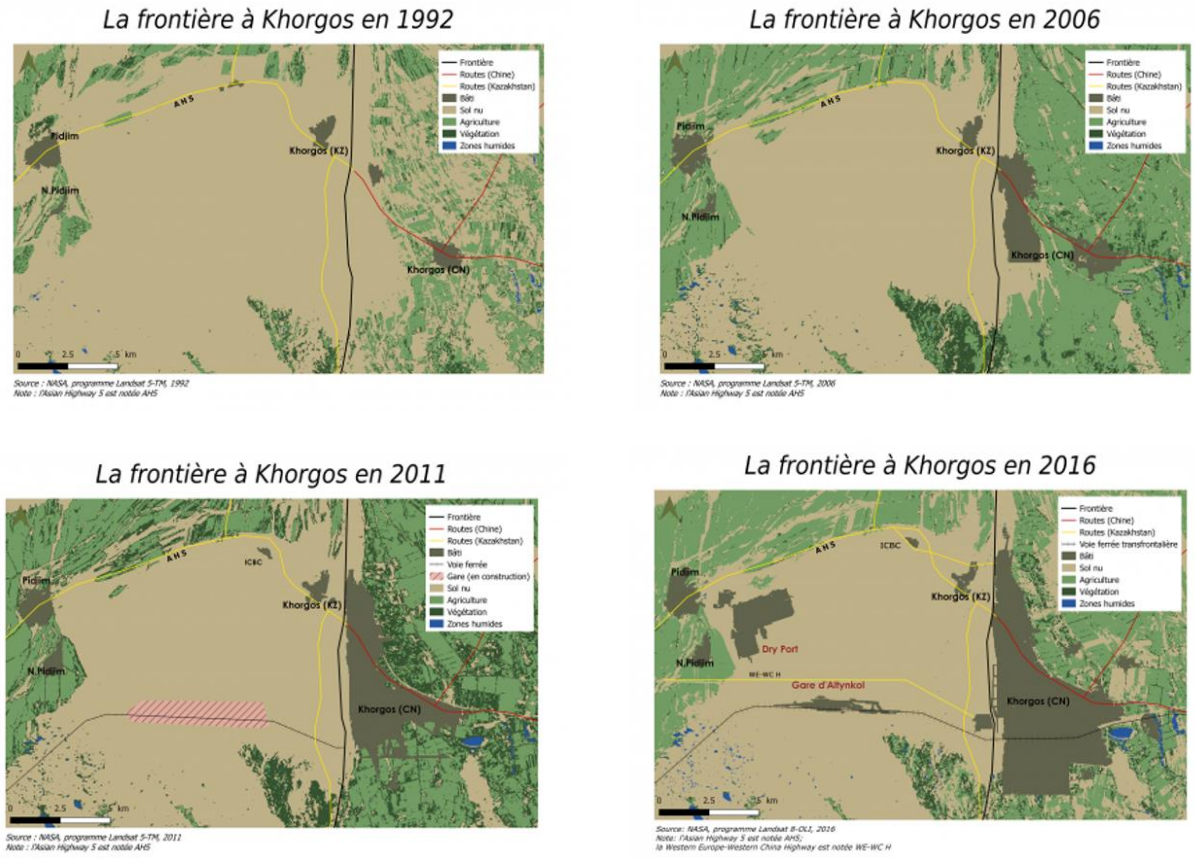
## Un développement asymétrique et inégal de chaque côté de la frontière

A partir des travaux et de la méthodologie présentés par Victoria Bachelet et Isabella Damiani dans leur article sur les représentations géopolitiques sur la route de la soie par l'analyse cartographique et du traitement des images satellites, on constate de fortes disparités de développement entre les zones

[42] *Ibid*, note 39
[43] Khogos Gateway, Facebook Account, post du 08/02/2021, Traduction de l'auteure

frontalières du Kazakhstan et de la Chine[44]. Par une étude multiscalaire de la frontière, elles constatent la montée en puissance de l'influence chinoise dans la région centrasiatique. Elles démontrent que la BRI provoque des « dynamiques de création d'un territoire transfrontalier asymétrique et à plusieurs vitesses, dans un contexte à petite échelle de plus en plus mondialisé, et où les territoires, réels ou virtuels, sont constamment en contact. »[45].

Evolution de la frontière à Khorgos de 2005 à 2016, Source : Damiani I., Bachelet V. (2018)




Leur analyse d'images satellites s'arrête en 2016, pouvant laisser un doute sur l'évolution d'un projet qui n'a officiellement été lancé qu'en 2013. Les documents de planification chinois montent néanmoins un réel intérêt pour cette zone géographique dès le début des années 2000, allant ainsi vers l'idée que le projet des routes de la soie est avant tout un projet de communication et de marketing.

On constate sur les images présentées ci – dessous que les disparités territoriales se sont amplifiées depuis 2016.

[44] Damiani I., Bachelet V., « 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, 34 | 2018-1
[45] *Ibid*, note 43

La frontière à Khorgos en 1992, Source : Google Earth Pro, Septembre 2021

La frontière à Khorgos en 2021, Source : Google Earth Pro, Septembre 2021

On peut nettement constater sur ces deux images le développement de la zone frontalière avec les infrastructures de la ZES mais aussi l'étalement urbain et l'intensification de la production agricole à proximité. Cette intensification de la culture pose notamment la question des ressources en eau. Alain Cariou souligne l'enjeu de cette ressource en Asie centrale et au Xinjiang, souffrant d'une pression

croissante due à la surutilisation et à la mauvaise gestion des réserves[46]. Un véritable modèle de gouvernance est à repenser afin de palier à la demande de la croissance démographique et aux migrations sur ce territoire. Le bassin du Balkhach qui alimente le corridor industriel prend en grande partie sa source au Xinjiang grâce aux précipitations tombées sur le massif des Tian Chan, de même pour l'Irtych qui trouve sa source dans le massif de l'Altaï au Xinjiang[47]. La gestion de l'eau pourrait devenir dans le contexte du réchauffement climatique une source de tension et de conflits pour le partage de cette ressource indispensable.

## Conclusion

La Belt and Road Initiative propose un nouveau modèle de gouvernance mondiale où l'importance et le rôle des acteurs internationaux est redistribué. Les partenariats économiques chinois avec les pays d'Afrique, d'Asie du sud – est et d'Asie centrale montrent une réelle volonté de collaboration avec des pays en voie de développement. Ces coopérations sont avant tout propices au maintien de la croissance économique chinoise. Le Kazakhstan ne fait pas exception et demeure un acteur incontournable du projet des routes de la soie sur les plans de communication et de partenaire dans la coopération énergétique et commerciale. Le développement économique et territorial à la frontière sino – kazakhstanaise illustre cette asymétrie. La chronologie du projet démontre que la présence chinoise à Khorgos bénéficie avant tout au projet des nouvelles routes de la soie et au gouvernement chinois.

L'émergence de nouvelles puissances en Asie centrale remet partiellement en question la position de leader du Kazakhstan. Les investissements et projets prévus par la Chine demandent des partenariats à long terme dont les résultats ne seront pas visibles dans quelques mois mais sur au moins une génération. L'instabilité géopolitique des Etats d'Asie centrale et de leurs voisins comme la Russie, l'Iran ou l'Afghanistan mettent au défi le développement du corridor eurasiatique sur cette prochaine décennie. Enfin, la pandémie de la Covid – 19 complexifie depuis deux ans le passage des frontières chinoises. Les flux humains comme matériels se heurtent à cette importante zone de friction malgré les atouts économiques que peuvent présenter le Kazakhstan et la zone économique spéciale de Khorgos.

[46] Cariou A., « L'eau et l'aménagement du territoire en Asie centrale », Cahiers d'Asie centrale, 25 | 2015, 19-58
[47] Kezer K., Matsuyama H., « Decrease of river runoff in the Lake Balkhash basin in Central Asia », publié en avril 2006, Hydrological Processes 20(6), pp. 1407 - 1423

**Bibliographie**


1. Bruneau M. « L'Eurasie, un impensé de la géographie : continent, empire, idéologie ou projet ? », L'Espace geographique, 2018, Tome 47(1).
2. Cariou A., « L'eau et l'aménagement du territoire en Asie centrale », Cahiers d'Asie centrale, 25 | 2015.
3. Cariou A., « Les corridors centrasiatiques des nouvelles routes de la soie : un nouveau destin continental pour la Chine », L'Espace géographique, vol. 47, no. 1, 2018.
4. Castets R., « Migrations et colonisation dans le Grand Ouest de la Chine », Christophe Jaffrelot, Christian Lequesne, L'enjeu mondial. Les migrations, Presses de Sciences Po, 2009.
5. Comtois C., Chapitre 1 « Définition et périmètre des grands corridors de transport fluvio-maritime », Les corridors de transport, Alix Y., De Monie G., Comtois C., 2012, Cormelles-le-Royal, Editions EMS.
6. Damiani I., Bachelet V., « 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, 34 | 2018-1.
7. Delpierre A., « Les manifestations de septembre 2019 au Kazakhstan : des actes sinophobes ? », Working paper n°40, Institut français d'Etudes sur l'Asie Centrale, 2021.
8. Fau N., « Les corridors de développement », EchoGéo [En ligne], 49, publié le 25/10/2019
9. Hubert P-F., « Les racines de la sinophobie au Kazakhstan », Novastan, publié le 29/04/2020, disponible sur : https://novastan.org/fr/kazakhstan/les-racines-de-la-sinophobie-au-kazakhstan/
10. Kaukenov A., « Pourquoi les rassemblements anti-chinois sont paradoxaux et ont peu à voir avec la Chine ? » , Inform buro, publié le 29/03/202, disponible sur : https://informburo.kz/mneniya/adil-kaukenov/pocemu-antikitaiskie-mitingi-paradoksalnoe-yavlenie-i-imeyut-malo-obshhego-s-kitaem
11. Kellner T., « Le règlement des questions frontalières... entre la République populaire chinoise et ses voisins centrasiatiques », Relations internationales, vol. 145, no. 1, 2011.
12. Kellner T., « La Chine et l'Asie centrale en 2017 : Une nouvelle étape de l'essor chinois en Eurasie ? », Note d'actualité n°24/24 de l'Observatoire de la Chine, cycle 2017 – 2018, janvier 2018.
13. Kezer K., Matsuyama H., « Decrease of river runoff in the Lake Balkhash basin in Central Asia », publié en avril 2006, Hydrological Processes 20(6).
14. Laruelle M., Peyrouse S., « La Chine vue d'Asie centrale : le poids des appréhensions culturelles », Relations internationales, vol. 145, no. 1, 2011.
15. Le Corre P., Kirişci K., « Nouvelles routes de la soie : le Kazakhstan en terrain glissant avec la Chine », publié le 16/01/2018, Asialyst, disponible sur : https://asialyst.com/fr/2018/01/16/nouvelles-routes-soie-kazakhstan-terrain-glissant-avec-chine/
16. Mackinder H.J., The Geographical Pivot of History, 1904, Royal Geographical Society.
17. Nicolas F., Chapitre 1 « Le développement économique, moteur de l'engagement », La Chine dans le monde, sous la direction de A. Ekman, 2018, Paris, CNRS éditions.
18. Pinguet L., « Le Kazakhstan un pays d'avenir ? », Asia Focus #69 – Programme Asie, Institut de relations internationales et stratégiques, avril 2018.
19. S.E. Zhai Jun, 2e session du forum de Paris : Les nouvelles routes de la soie, 10/01/2019, Maison de l'UNESCO, Paris.
20. Thorez J., « La construction territoriale de l'indépendance : réseaux et souveraineté en Asie centrale post-soviétique », 2007, Flux, n° 70(4).

21. Thorez J., « Les nouvelles frontières de l'Asie centrale : États, nations et régions en recomposition », Cybergeo, 2011.
22. Vercueil J., « L'Asie centrale et l'attracteur chinois. Perspectives économiques et énergétiques » Modernization and Innovative Development of Economic Systems: Challenges, strategies, structural changes, People's Friendship University of Russia, Oct 2014, Moscou, Russie.
23. Wang Y., Part two, Chapter Two, « Opportunities for Regional Cooperation », The belt and road initiative : what will China offer the world in its rise, 2016, Beijing, New World Press.
24. Yensebayeva Z., Salviat F., « Les ressources énergétiques du Kazakhstan », Trésor Direction générale, Service économique d'Astana, 2018.
25. Zeng L., « Conceptual Analysis of China's Belt and Road Initiative : A Road towards a Regional Community of Common Destiny », 2016, Chinese Journal of International Law.

**Autres sources**

Bp Statistical Review of World Energy, 67th edition, 2018.

Comité permanent de l'Assemblée populaire de la région autonome du Xinjiang, Règlement sur la déradicalisation de la région autonome ouïgoure du Xinjiang, Chapitre IV « Les principales responsabilités du gouvernement et des services connexes », Article 17, Annonce spéciale publiée le 09/10/2018, disponible sur : http://www.xjpcsc.gov.cn/article/216/lfgz.html

Géoconfluences, « Corridor », 2010, Disponible sur : http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/corridor

Khogos Gateway, Facebook Account, post du 08/02/2021.

Ministère de l'économie, des finances et de la relance, Direction Générale du Trésor, « Le commerce extérieur du Kazakhstan en 2020 », publié le 26 juillet 2021, disponible sur : https://www.tresor.economie.gouv.fr/Pays/KZ/le-commerce-exterieur-du-kazakhstan-en-2019#:~:text=Sur%20l'ensemble%20de%20l,1%20Mds%20USD%20d'importations

Ministère de l'économie, des finances et de la relance, Direction Générale du Trésor, « Le commerce extérieur du Kazakhstan en 2020 », publié le 26/072021, disponible sur : https://www.tresor.economie.gouv.fr/Pays/KZ/le-commerce-exterieur-du-kazakhstan-en-2019#:~:text=Sur%20l'ensemble%20de%20l,1%20Mds%20USD%20d'importations

Ministère de l'Europe et des Affaires Etrangères, France Diplomatie, « Présentation du Kazakhstan », 05/05/2021, disponible sur : https://www.diplomatie.gouv.fr/fr/dossiers-pays/kazakhstan/presentation-du-kazakhstan/

Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of China, « President Xi Jinping Delivers Important Speech and Proposes to Build a Silk Road Economic Belt with Central Asian Countries », publié le 07/09/2013, disponible sur : https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/zxxx_662805/t1465819.shtml

Quatrième session de la treizième assemblée populaire générale, Quatorzième plan quinquennal de développement économique et social de la République populaire de Chine (2021-2025) et cadre de vision 2035 compilés, Chapitre 32, Sections 5 – 6, encadré 12, 11 mars 2021, Traduction de l'auteure

The State Council The people's Republic of China, « Chronology of China's Belt and Road Initiative », 2015, Xinhua, Disponible sur : http://english.www.gov.cn/news/top_news/2015/04/20/content_281475092566326.htm

World Bank Group, « Belt and road economics: opportunities and risks of transport corridors », 2019, Washington.