



Bulletin de l'association de géographes français

Géographies

96-3 | 2019

Transcender les frontières.Sibérie-Mongolie : des corridors de développement entre Chine et Europe

Transcender les frontières.Sibérie-Mongolie : des corridors de développement entre Chine et Europe

Transcend the borders – Siberia-Mongolia : corridors of development between China and Europe

Alain Cariou



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/bagf/5272>

DOI : ERREUR PDO dans /localdata/www-bin/Core/Core/Db/Db.class.php L.34 : SQLSTATE[HY000] [2006] MySQL server has gone away

ISSN : 2275-5195

Éditeur

Association AGF

Édition imprimée

Date de publication : 31 décembre 2019

Pagination : 367-374

ISSN : 0004-5322

Référence électronique

Alain Cariou, « Transcender les frontières.Sibérie-Mongolie : des corridors de développement entre Chine et Europe », *Bulletin de l'association de géographes français* [En ligne], 96-3 | 2019, mis en ligne le 31 décembre 2019, consulté le 07 janvier 2021. URL : <http://journals.openedition.org/bagf/5272> ; DOI : [https://doi.org/ERREUR PDO dans /localdata/www-bin/Core/Core/Db/Db.class.php L.34 : SQLSTATE\[HY000\] \[2006\] MySQL server has gone away](https://doi.org/ERREUR PDO dans /localdata/www-bin/Core/Core/Db/Db.class.php L.34 : SQLSTATE[HY000] [2006] MySQL server has gone away)

Bulletin de l'association de géographes français

Avant-propos

Edith FAGNONI, Présidente de l'Association de Géographes Français (AGF) et Alain CARIOU, coordinateur de ce numéro 3/2019 du *Bulletin de l'Association de Géographes Français (BAGF)* « Transcender les frontières. Sibérie-Mongolie : des corridors de développement entre Chine et Europe », remercient l'Ambassade de Russie en France et l'Ambassade de France en Russie ; l'Ambassade de Mongolie en France et l'Ambassade de France en Mongolie ; le Cercle Kondratieff pour le soutien apporté à la réalisation du colloque qui s'est déroulé les 14 et 15 décembre 2018, dont une sélection de textes a donné lieu à la réalisation de ce numéro.

Edith FAGNONI et Alain CARIOU remercient également le Centre Spirituel et Culturel et Orthodoxe Russe pour son accueil et sa convivialité ; enfin, ils remercient Arkadiy DYAKONOV, représentant en France de Russian Railways et Consuelo De HAVILAND représentante également des chemins de fer russes en France - qui a activement contribué à la remise en service d'une liaison ferroviaire entre Paris et Moscou - pour leur participation qui a permis d'amplifier le croisement de la recherche académique et la recherche appliquée.

Transcender les frontières. Sibérie-Mongolie : des corridors de développement entre Chine et Europe

(TRANSCEND THE BORDERS – SIBERIA-MONGOLIA:
CORRIDORS OF DEVELOPMENT BETWEEN CHINA AND
EUROPE)

Alain CARIOU*

Dans le contexte d'une interdépendance croissante des territoires liée à l'intensification des échanges de biens, de services, d'hommes et d'informations à l'échelle mondiale, les corridors s'imposent désormais comme des objets géographiques incontournables de l'ère de la mondialisation.

* Maître de conférences en géographie, Sorbonne Université, 191, rue Saint-Jacques, 75005 Paris – Courriel : alain.cariou@sorbonne-universite.fr

C'est dans les années 2000 que le concept de corridor émerge véritablement sous l'impulsion des grandes institutions financières internationales (FMI, grandes banques régionales) et des Nations Unies. Cette organisation mondiale promeut en effet l'idée que la construction de liaisons de transport entre les différentes régions du monde enclencherait un cercle vertueux de développement dans la mesure où une meilleure intégration favoriserait l'élargissement des marchés et par conséquent l'essor économique [ESCAP 2009]. Ainsi, le corridor est pensé à la fois comme un outil opérationnel d'aménagement et comme un nouveau modèle de développement. Cet engouement pour les corridors de développement et autres formes de corridors (économique, de commerce, de croissance...) gagne désormais tous les continents [Fau 2019] car il est aussi le fait d'institutions supranationales, comme l'Union européenne, et de certains États, à l'image de l'emblématique programme des « nouvelles routes de la soie » qui permet à la Chine d'affirmer sa puissance à l'échelle eurasiatique [Cariou 2018].

En ouvrant les territoires au monde par l'aménagement d'infrastructures, les corridors ont donc pour vocation d'entraîner l'implantation de nouvelles activités productives et de dynamiser le potentiel productif de vastes espaces régionaux. Ce scénario de croissance et d'insertion à la mondialisation n'a pas pour unique vocation de développer les principaux nœuds structurants de l'économie mondiale mais promeut aussi un développement équilibré des territoires en incluant de vastes espaces périphériques à la dynamique de la mondialisation. Cet axiome amène donc à s'interroger sur la question fondamentale des effets structurants et des formes de territorialisation induits par les grands axes de transport [Offner 1993]. Les corridors sont-ils les vecteurs du développement et de la coopération pour les territoires traversés ? Ou au contraire, sont-ils porteurs de concurrence et de défis géopolitiques pour les grandes puissances eurasiatiques ? Pour les populations locales, la perception des corridors est-elle compatible avec l'image de progrès et de modernité diffusée par les discours politiques et institutionnels ? Répondre à ces questions, telle est l'ambition de ce volume consacré aux corridors de développement entre Chine et Europe, notamment par l'étude géographique des vastes territoires de la Sibérie et de la Mongolie.

Car appréhender la géographie des corridors à travers ses périphéries, ses angles morts, ses à-côtés excentrés, est un moyen qui permet d'évaluer le dynamisme des territoires et des lieux de vie en lien avec leur désenclavement. Plutôt que de lire les espaces par leurs grands pôles, leurs lignes de force, leur face dominante, les observer depuis leurs marges lointaines invite les géographes à proposer de nouvelles compréhensions de la fabrique territoriale. On connaît bien, dans le contexte du modèle centre/périphérie, les pôles majeurs de l'économie mondiale, la métropolisation ou encore l'hypertrophie métropolitaine au point de convergence des corridors. On connaît moins les marges territoriales, ces espaces oubliés à toutes les échelles, dominés bien

souvent, mais qui peuvent aussi constituer d'utiles laboratoires pour repenser leur nouvelle territorialité et mesurer l'impact de la mondialisation. C'est donc les territoires peu étudiés de la Sibérie et de la Mongolie qu'il s'agit d'interroger et de questionner sous l'angle d'une approche critique de la notion de corridor.

« Faire-corridor »

Entre Chine et Europe, les territoires de la Sibérie et de la Mongolie n'échappent pas à la frénésie mondiale des corridors internationaux. En effet, au cœur de la masse continentale asiatique, cette région sort de l'enclavement sous l'effet de la construction de corridors terrestres qui transcendent les frontières et concentrent des flux de biens, de valeurs, d'énergie, de personnes, et participent d'une circulation intégrant les territoires périphériques ouverts à toutes les échelles. Si la généralisation des échanges ferroviaires entre Chine et Europe est liée au bouleversement géopolitique de l'effondrement de l'Union soviétique en 1991, le dynamisme des corridors transcontinentaux est désormais surtout porté par la Chine, élevée au rang de première puissance commerciale mondiale depuis 2013.

Selon les planificateurs des institutions internationales et des autorités chinoise et russe, les corridors sont avant tout des axes de transport et de communications qui connectent des centres urbains relativement éloignés dans un espace d'échelle eurasiatique. C'est l'image du « pont transcontinental » reliant la Chine à l'Europe occidentale, métaphore largement vulgarisée par les médias et le gouvernement chinois. Dans son article, Michel Bruneau démontre dans une approche géohistorique que le Transsibérien a constitué une première forme de corridor, avant l'utilisation scientifique de ce terme. Avec son chapelet de villes et d'industries lourdes étiré de l'Oural au Pacifique (Omsk, Novossibirsk, Krasnoïarsk, Irkoutsk, Vladivostok), le Transsibérien inaugure une première forme de corridor de développement planifiée par la politique volontaire d'aménagements de l'État russe, tsariste puis soviétique.

Aussi, on peut considérer à la suite de Kévin Sutton, « *qu'il n'y a pas de corridor en soi, et qu'il convient de considérer le corridor comme un espace créé par une action spécifiante plus que comme un espace circulatoire singulier* ». Son article, qui interroge le « faire-corridor » à travers l'exemple suisse, démontre que la singularité d'un corridor ne relève pas tant de son inscription spatiale ou de sa morphologie mais surtout d'une intentionnalité organisationnelle et organisatrice. La prise en compte de l'intentionnalité des acteurs permet une meilleure compréhension de l'objet corridor. Ainsi le Transsibérien avait au début du XX^e pour fonction d'assurer le peuplement et la maîtrise de l'immensité sibérienne afin de faire face à la progression vers le nord du peuplement chinois dans l'Extrême-Orient russe. Cet axe ferroviaire fait corridor en structurant par une série de villes la partie européenne de l'empire

jusqu'au Pacifique.

Avec le projet de « Ceinture économique de la Route de la Soie et la Route maritime du XXI^e siècle » lancé en 2013, l'intentionnalité du président Xi Jinping est de créer, parallèlement aux routes maritimes, des corridors terrestres traversant, l'Asie centrale, le Pakistan, l'Iran ou la Russie, jusqu'à l'Europe (M. Bruneau et D. Teurtrie). L'enjeu est d'initier à partir du territoire chinois un nouvel espace de coopération économique étiré du Pacifique à l'Europe en passant par l'Asie centrale et le Moyen-Orient [CNDR 2015].

Mais interroger le « faire-corridor » consiste aussi à s'intéresser aux modalités pratiques mises en œuvre par les acteurs (politiques, techniques, économiques) pour concevoir un système circulatoire efficace dans un « espace sans frontières ». Dans son article, Joël Forthoffer analyse les efforts déployés par les organisations intergouvernementales et les institutions ferroviaires internationales pour accroître les échanges ferroviaires transcontinentaux. Si l'ouverture des corridors eurasiatiques suscite des appétences de trafic et génère des retombées économiques pour les États et les entreprises, la croissance des flux terrestres passe inévitablement par la levée des multiples obstacles juridique et technique qui émaillent le franchissement de chaque frontière. La rentabilité et le succès des ponts ferroviaires résident dans la capacité à connecter le plus rapidement possible les nœuds du réseau Europe-Asie. C'est pourquoi les transporteurs ferroviaires et les États œuvrent activement dans les domaines de l'interopérabilité juridique et technique par la mise en place de conventions internationales et d'une harmonisation juridique entre les différents droits nationaux. Si les convois ferroviaires de conteneurs mettent seulement douze jours pour parcourir les 10 000 km qui séparent la Chine de l'Europe, cela tient en partie à la mise en place d'une lettre de voiture standard, document unique de contrat de transport et de douane (en cinq langues : allemand, anglais et français, russe et chinois) qui évite la multiplication des contrôles d'informations et l'établissement d'une nouvelle lettre de voiture aux frontières.

Si les articles interrogent le « faire-corridor » dans sa dimension opérationnelle, ils abordent également sa dimension géopolitique.

Les corridors eurasiatiques : une affirmation de puissance

Les corridors sont souvent consubstantiels du pouvoir qui cherche à s'inscrire dans l'espace pour contrôler et organiser les territoires, parfois même par-delà ses frontières [Beyer 2014].

Les projets et aménagements d'infrastructures à l'échelle eurasiatique détiennent une indéniable dimension géopolitique comme l'analyse David Teurtrie. Il présente dans son texte les différentes stratégies déployées par l'Europe et la Chine pour initier des itinéraires destinés à mettre « *fin au monopole russe des liaisons continentales entre l'Europe et l'Asie* ». En effet,

grâce à sa situation géographique – la Russie est le seul pays qui dispose d'une frontière commune à la fois avec la Chine et l'Union européenne – et au rôle précurseur du Transsibérien, le territoire russe s'impose toujours comme une interface incontournable dans les échanges continentaux. Suite à l'implosion de l'URSS, l'Union européenne a lancé dès 1993 le programme TRACECA (Transport Corridor Europe-Caucase-Asie) qui vise à désenclaver le Caucase et l'Asie centrale en contournant la Russie par le Sud. Les financements ne seront pas à la hauteur de l'enjeu si bien que le programme sera un échec. Tout autre est le projet chinois des « nouvelles routes de la soie » doté d'un fonds de 40 milliards de dollars et de l'appui de la nouvelle Banque Asiatique d'investissements pour les infrastructures BAI (100 milliards de dollars). Le tracé principal porté par la Chine montre aussi un contournement de la Russie par le Sud, en passant par l'Asie Centrale, l'Iran et la Turquie pour gagner ensuite l'Europe centrale et l'Ukraine. L'essor d'infrastructures de transport de Transcaucasie vers la Turquie et d'Asie centrale vers la Chine assure un désenclavement qui met fin au quasi-monopole russe sur leurs relations économiques avec le monde extérieur. Par conséquent le projet des nouvelles routes de la soie se traduit par une perte d'influence de la Russie sur ses voisins de « l'étranger proche » comme c'est déjà le cas en Asie centrale (Silantev et al). Ces auteurs russes estiment que les nouveaux itinéraires, largement subventionnés par la Chine, constituent une menace pour le développement des corridors en Sibérie orientale. En substance, les nouvelles routes de la soie sont une projection de la puissance chinoise à l'échelle continentale eurasiatique. Elles sont les vecteurs d'une « stratégie globale » qui, en plus d'une influence économique, vise des objectifs dans le domaine de la finance, de la culture, de l'éducation et des relations internationales (Michel Bruneau).

Face à la montée en puissance du voisin chinois, le gouvernement russe n'est pas resté inactif. Il entend contrer l'ambitieux projet promu par Pékin d'espace de coopération transnational étendu du Pacifique à l'Europe et au Moyen-Orient par la création d'une grande région supranationale. Cela s'est traduit en 2015 par la naissance de l'Union économique eurasiatique (UEA), formée par le regroupement de cinq pays : Biélorussie, Kazakhstan, Kirghizstan et Arménie. L'enjeu est de développer les échanges économiques au sein d'un grand marché intégré. Comme le souligne David Teurtrie, ce nouvel espace économique commun est aussi un espace douanier unifié dont la situation entre l'Union européenne et la Chine facilite considérablement le transit de marchandises entre les deux principaux pôles économiques du continent eurasiatique. La contribution de Silantev et al montre aussi que la Russie entend résister à la concurrence des nouvelles routes de la soie par la modernisation de son ancienne infrastructure ferroviaire transcontinentale, le Transsibérien. Afin d'attirer les opérateurs logistiques, le programme du « Transsibérien en sept jours » a pour objectif de diminuer le temps du transit international et d'augmenter sa capacité de fret, notamment en levant les

goulets d'étranglement particulièrement nombreux dans sa section sibérienne. La « Stratégie de développement du transport ferroviaire jusqu'en 2030 », expression de la volonté du président Vladimir Poutine, est aussi ambitieuse. L'enjeu est de moderniser la BAM (Baïkal Amour Magistrale) pour en faire une ligne réservée au fret lourd et de transformer le Transsibérien en ligne à grande vitesse dédiée aux convois de conteneurs en transit et au trafic de passagers. Il est aussi prévu de rénover les deux branches orientales du Transsibérien ouvrant sur la Chine et la Mongolie et de les doter de plateformes multimodales aux frontières. En effet, la vétusté du Transmongol, sous contrôle de la société des chemins de fer russes RZD, est loin de l'image de vitesse, de performance et de développement économique que renvoie l'idée des corridors eurasiatiques (Silantev et *al*). Décidés au plus haut sommet de l'État, les investissements dans les infrastructures ferroviaires témoignent de l'importance des enjeux internationaux des corridors, même si les enjeux nationaux d'intégration et de développement des territoires périphériques sont également présents.

Les corridors eurasiatiques : des corridors de développement ?

Dans les discours, les corridors sont des outils d'intégration territoriale qui, par conséquent, contribuent au développement par une mise en réseau favorisant l'insertion dans la mondialisation. Mais « faire-corridor » ne consiste pas simplement à relier les métropoles par des axes de communication performants, mais bien de provoquer le développement de régions émergentes, jusqu'alors en marge de la dynamique des grands centres de la mondialisation. Certaines contributions du présent volume interrogent de façon critique cette corrélation entre construction d'infrastructures et développement régional. Tel est le cas de l'article de Sophie Hou qui étudie l'impact de la construction de prétendus « corridors énergétiques » sur le développement sibérien. Dans le cadre de sa nouvelle « stratégie énergétique », la Russie exporte des d'hydrocarbures vers les marchés de l'Asie Pacifique grâce à la construction à travers la Sibérie orientale et l'Extrême-Orient russe de l'oléoduc Sibérie orientale – Océan Pacifique et du gazoduc Force de Sibérie. Le constat est sans appel, si ces pipelines renforcent les liens énergétiques entre l'est de la Russie et la Chine, il n'existe pas de corridor énergétique capable de porter le développement dans les territoires traversés. En effet, les régions de Sibérie orientale et d'Extrême-Orient connaissent la situation tout à la fois paradoxale et problématique de régions exportatrices riches en hydrocarbures mais ne bénéficiant pas d'un réseau d'approvisionnement en gaz pour leur population en raison d'un marché de consommation trop faible pour intéresser les compagnies d'un point de vue économique. Par conséquent, « *les régions russes orientales continuent à faire figure de périphéries, dominées à la fois par Moscou, centre de décision et captatrice de la rente, et par la Chine, qui crée de la richesse*

à partir des hydrocarbures sibériens ». Pour les auteurs russes (article de Silantev et al), l'ancrage accru de l'économie sibérienne à celle de la Chine fait à terme courir le risque d'un déficit en ressources naturelles (hydrocarbures, minerais, bois) pour la consommation interne et le développement économique des régions sibériennes. C'est pourquoi ils préconisent avant tout pour la Sibérie un développement économique et un système de transport et de logistique « sur la base du principe des intérêts nationaux ». Par ailleurs, les craintes de l'intégration de l'Orient russe à la Chine dans le contexte de l'émergence d'une région transnationale se manifestent aussi sur le plan social et culturel, notamment en raison d'une éventuelle instabilité sociale due à l'accroissement de la diaspora chinoise et de ses investissements (Silantev et al). L'arrivée récente de migrations de travail et de flux touristiques en provenance de Chine provoque des peurs parmi la population russe.

Aussi, la perception des corridors par la population sibérienne est loin de correspondre à celles des institutions internationales et des discours politiques qui diffusent des représentations de progrès, de prospérité et de modernité, comme en témoignent les contributions des chercheurs de l'université d'Irkoutsk : Silantev et al, Sukhodolov et al, Ozenikova et al. Dans leur article dédié à l'analyse de la perception des immigrants et des touristes étrangers par la population de la région d'Irkoutsk, Tatiana Ozernikova et al, montrent que les ressortissants chinois suscitent une attitude négative. En dépit de flux dérisoires, la population locale surévalue le nombre de migrants chinois alors que l'immigration plus soutenue venant d'Ukraine est sous-estimée.

L'analyse des flux migratoires dans la région d'Irkoutsk permet d'appréhender les corridors sous un autre angle. Loin des corridors officiels promus par les États, se dessinent des corridors presque invisibles qui ne disent pas leur nom. La « mondialisation par le bas » produit en effet des corridors transnationaux le long des routes commerciales qui organisent, *via* leurs relais, les migrations nationales et internationales, qu'elles soient légales ou illégales. Tel est le cas d'Irkoutsk considéré comme un relais migratoire dans les grands flux des migrations est-ouest de la Russie (Sukhodolov et al). En effet, dans le mouvement démographique de « dérive vers l'ouest », l'oblast d'Irkoutsk, accueille la population pauvre des marges orientales de la Sibérie et « alimente » par ses ressortissants les plus qualifiés la population des régions plus riches et développées de l'ouest de la Russie. Mais Irkoutsk, et la Sibérie en général, s'inscrivent aussi dans des corridors transnationaux nord-sud, en raison des multiples flux en provenance d'Asie centrale, de Transcaucasie et d'Ukraine. Héritages économiques et culturels de l'Empire russo-soviétique, ces flux migratoires réactivent des corridors qui révèlent aussi les fractures économiques entre la Fédération de Russie et sa périphérie sous-développée de l'étranger proche.

L'intérêt de ce dossier, mais aussi ses limites, est de montrer, au fil des

contributions, les différentes facettes de la nature des corridors, concept polysémique qui se laisse difficilement enfermer dans une définition simple. C'est que « faire-corridor » ne recouvre pas les mêmes enjeux ni les mêmes valeurs selon que l'on soit politicien, aménageur, investisseur ou simple citoyen. Tous ne perçoivent pas de la même façon les corridors et leurs effets qui sont loin d'être évalués positivement. Par une approche critique, les auteurs démontrent que les corridors ne sont pas systématiquement à l'origine d'un processus vertueux du développement. A l'égal de la mondialisation, ils contribuent dans un double processus d'intégration-évitement à accroître les inégalités spatiales et les concurrences entre les territoires, à différents niveaux d'échelle, comme dans le cas de la Sibérie.

Éléments de bibliographie

- BEYER, A. (2014) – *La construction d'un espace européen des transports. Du principe de souveraineté nationale aux modalités de son dépassement*, HDR Géographie, Université Paris IV Sorbonne, 320 p.
- CARIOU, A. (2018) – « Les corridors centrasiatiques des nouvelles routes de la soie : un nouveau destin continental pour la Chine », *L'Espace Géographique*, t. 47, n° 1, pp. 19-34.
- CNDR (Commission nationale du développement et de la réforme, Ministère des affaires étrangères, Ministère du commerce) (2015) – *Construire ensemble la Ceinture économique de la Route de la Soie et la Route de la Soie maritime du XXI^e siècle. Perspectives et actions*. <http://www.fmprc.gov.cn/fra/wjdt/gb/t1251984.shtml>
- ESCAP, Economic and Social Commission for Asia and the Pacific (2008) – *Joint study on developing euro-asia transport linkage*, New York et Genève, United Nations, 216 p.
- FAU, N. (2019) – « Les corridors de développement », *EchoGéo*, n° 49, <http://journals.openedition.org/echogeo/18098> ;DOI : 10.4000/echogeo.18098
- OFFNER, J.-M. (1993) – « Les “ effets structurants ” du transport : mythe politique, mystification scientifique », *L'Espace Géographique*, t. 22, n° 3, pp. 233-242.