

**Corpus documentaire  
sur la région du  
Xinjiang**

**Fig. 1 : LE XINJIANG ENTRE CHINE ET ASIE CENTRALE**



## Document 1 : Le Xinjiang investira 70 milliards de dollars dans les infrastructures en 2018

Publié le 2018-01-06 à 15:57 | french.xinhuanet.com

URUMQI, 6 janvier (Xinhua) -- La région autonome ouïgoure du Xinjiang (nord-ouest de la Chine) allouera 450 milliards de yuans (environ 70 milliards de dollars) à la construction d'infrastructures cette année, a indiqué son organe de planification.

Ces investissements seront consacrés à des projets majeurs d'infrastructures, dont l'expansion de l'aéroport d'Urumqi et la construction des systèmes d'autoroutes et de chemins de fer de la région.

Des fonds seront également versés dans la construction d'infrastructures de conservation et de gestion de l'eau et l'élargissement des lignes électriques dans la région.

En 2017, le Xinjiang a investi quelque 450 milliards de yuans dans la construction d'infrastructures, en hausse de 50% sur un an.

## **Document 2 : Le nouveau Xinjiang : intégration et recompositions territoriales d'une périphérie chinoise**

En effet, cette région frontalière présente aujourd'hui le paradoxe d'un développement accéléré qui la singularise des autres provinces intérieures de la Chine par son premier rang pour son IDH et son PIB mais également par son attraction qui se caractérise par un solde migratoire positif.

Il convient alors de s'interroger sur les raisons de ce développement atypique dans le cadre de l'Ouest chinois et de montrer combien les stratégies de développement en cours sont porteuses de recompositions socio-territoriales. Il faut partir d'une analyse géostratégique pour comprendre pourquoi cet espace bénéficie de la part du pouvoir central d'une stratégie de développement prioritaire qui l'érige en vaste front pionnier. Si le discours officiel insiste sur les bienfaits économiques apportés au Xinjiang par une valorisation des ressources naturelles il reste en revanche très discret sur l'autre finalité du projet qui vise sa sinisation. La stratégie à l'œuvre consiste à parachever l'intégration économique et culturelle d'une périphérie jugée turbulente et de la faire « rentrer » dans la logique de l'Etat-nation. Cependant les enjeux de la région ne se limitent pas uniquement au cadre national, mais s'inscrivent désormais à l'échelle eurasiatique. Depuis la disparition de l'URSS, la Chine se tourne résolument vers l'Asie centrale ex-soviétique où elle s'impose de plus en plus comme un acteur économique et politique incontournable. Ainsi, d'une situation géographique de marge enclavée et fermée, le Xinjiang se mue progressivement en interface active, offrant le visage d'une nouvelle fenêtre continentale ouverte sur l'Eurasie, terre d'expansion de l'influence chinoise.

Alain Cariou, « Le nouveau Xinjiang : intégration et recompositions territoriales d'une périphérie chinoise », *EchoGéo* [En ligne], 9 | 2009, mis en ligne le 17 juin 2009, consulté le 24 septembre 2019. URL : <http://journals.openedition.org/echogeo/11244> ; DOI : 10.4000/echogeo.11244

## Document 3 : Le Xinjiang, une nouvelle interface eurasiatique

### *L'ouverture sur l'Asie centrale*

La Chine se positionne donc comme une alternative à l'enclavement et à l'isolationnisme centrasiatique, le Xinjiang constituant une pièce maîtresse sa stratégie. Ainsi, avec 5 600 km de frontière internationale partagés avec huit Etats riverains (Mongolie, Russie, Kazakhstan, Kirghizstan, Tadjikistan, Afghanistan, Pakistan et Inde) la région autonome apparaît comme un « poste avancé » continental, espace stratégique de première importance pour la diffusion de l'influence chinoise au cœur de l'Asie.

L'ouverture de la Chine sur son hinterland continental s'est traduite depuis les années 1990 par la construction d'un réseau de transport et de communication transfrontalier permettant la connexion avec les Etats voisins. C'est tout naturellement sur l'axe historique de la Porte de Dzungarie que se sont portés les premiers efforts avec l'aménagement du port sec transfrontalier d'Alatau (Alashankou) côté chinois/Dostyk côté kazakh. Ce point de passage majeur est desservi par un grand axe autoroutier mais aussi ferroviaire ouvrant les républiques d'Asie centrale et la Russie aux produits chinois. Le raccordement ferroviaire entre la Chine et l'URSS prévu dès les années 1950 mais abandonné en 1961 suite au refroidissement entre les deux puissances est achevé depuis 1991. Après le Transsibérien, cette ligne est présentée par les autorités chinoises comme le second « pont ferroviaire » transcontinental entre le port de Lianyungang situé sur la façade pacifique et Rotterdam (Xinhua, 2001). Cette ligne longue de 10 900 km a l'avantage d'être plus courte d'environ 2000 km que le Transsibérien et permet au train de joindre la Chine littorale à l'Europe de l'Ouest en 8 à 9 jours là où le bateau met un mois. Outre le gain de temps, cette ligne transasiatique permettrait de résoudre en partie le problème de la saturation des ports Chinois et celui de l'enclavement des républiques ex-soviétiques d'Asie centrale avec l'ouverture sur l'océan Pacifique.

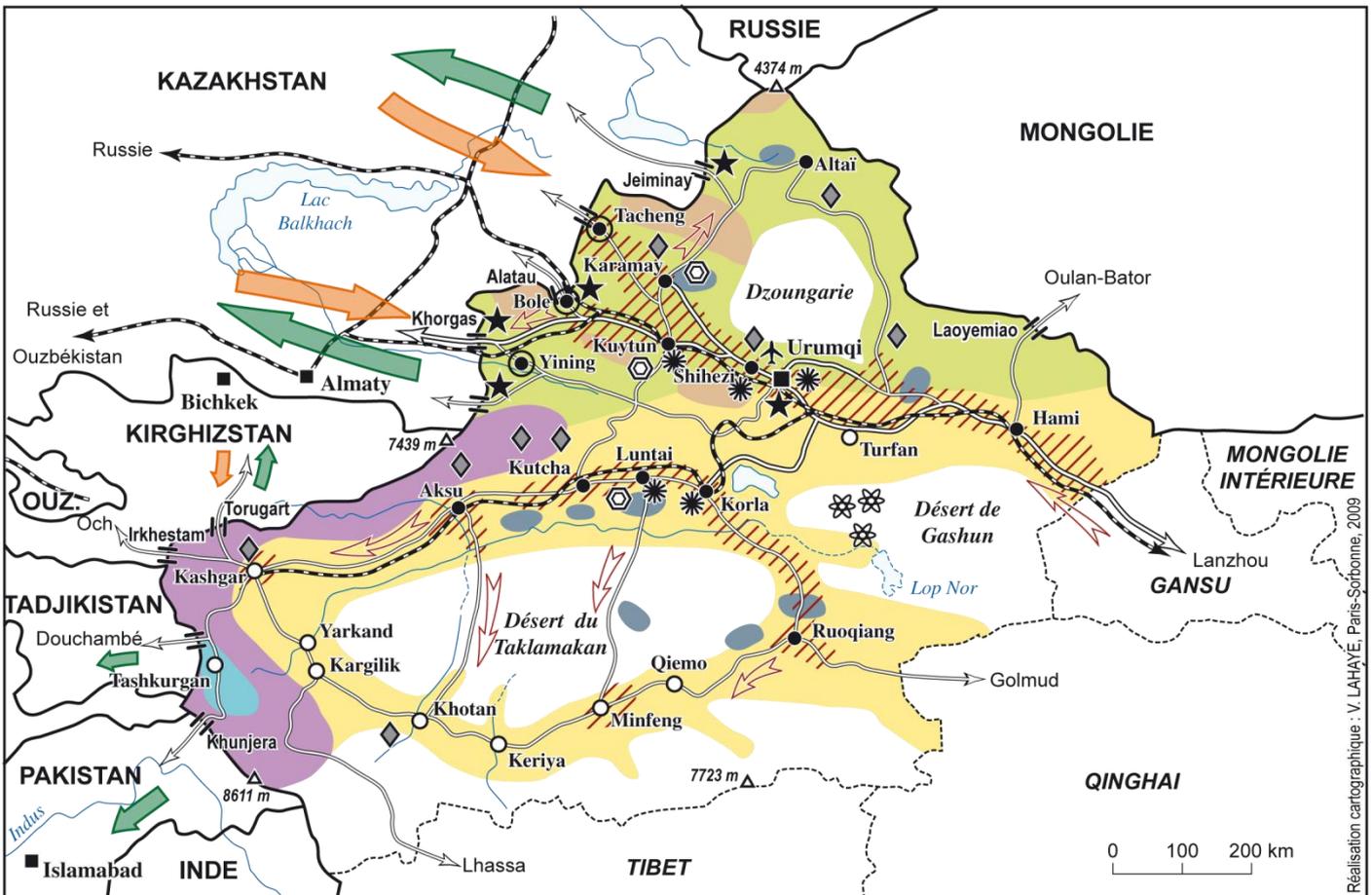
Alain Cariou, « Le nouveau Xinjiang : intégration et recompositions territoriales d'une périphérie chinoise », *EchoGéo* [En ligne], 9 | 2009, mis en ligne le 17 juin 2009, consulté le 24 septembre 2019. URL : <http://journals.openedition.org/echogeo/11244> ; DOI : 10.4000/echogeo.11244

## Document 4 : L'intégration par le désenclavement géographique

En dépit de son éloignement du cœur politique, démographique et économique du pays, le Xinjiang est désormais désenclavé et les obstacles naturels ont été progressivement vaincus depuis à peine un demi-siècle. La région autonome est en effet désormais arrimée au reste du pays grâce à l'aménagement de la route de l'ouest (*Xiyu*) qui depuis Lanzhou (Gansu) gagne Urumqi et le reste du Xinjiang. Cette route est en fait un axe multimodal où le rail et la route empruntent le corridor du Gansu, vaste couloir naturel qui, entre les hauts plateaux du Tibet et les déserts de Mongolie, fait communiquer les plaines orientales aux bassins de Dzungarie et du Tarim. Le défi du désenclavement et de la pénétration chinoise au Xinjiang a en premier lieu reposé sur le chemin de fer, mode de transport particulièrement propice pour vaincre l'immensité continentale et permettre la circulation de convois massifs destinés à la conquête et à l'exploitation de l'Ouest. Avec la coopération du frère soviétique, la Chine aménage dans les années 1950 le chemin de fer du Nord-Xinjiang qui sur plus de 2350 km devait relier Lanzhou à la frontière sino-soviétique d'où une connexion avec le réseau soviétique était prévue. Suite au refroidissement des relations entre les deux géants communistes, la ligne stratégique Nord-Xinjiang va s'arrêter subitement à 200 km de la frontière et avoir pour terminus jusqu'en 1985 la ville de Usu située à l'ouest d'Urumqi. Pour faire face à la saturation de cette épine dorsale de la colonisation, le tronçon ferroviaire Lanzhou/Urumqi est dédoublé sur 1622 km en 1995 faisant ainsi passer la capacité de transport de 11,5 millions de tonnes par an à 25 millions de tonnes. Outre le fret, c'est par cette ligne qu'afflue l'essentiel des migrants venus des provinces rurales pauvres de l'est du pays.

Alain Cariou, « Le nouveau Xinjiang : intégration et recompositions territoriales d'une périphérie chinoise », *EchoGéo* [En ligne], 9 | 2009, mis en ligne le 17 juin 2009, consulté le 24 septembre 2019. URL : <http://journals.openedition.org/echogeo/11244> ; DOI : 10.4000/echogeo.11244

**Fig. 2 : LE XINJIANG : INTÉGRATION, OUVERTURE ÉCONOMIQUE ET SINISATION**



Réalisation cartographique : V. LAHAYE, Paris-Sorbonne, 2009

**Les minorités nationales et la sinisation**

- Répartition ethnique
- Ouïgour
  - Kazakh
  - Kirghiz
  - Mongol
  - Tadjik
  - Han et Hui
  - Ville à majorité han
  - Ville où les minorités nationales sont majoritaires
  - Capitale de la région autonome
  - Axe de progression des migrations han

**L'intégration à l'espace chinois**

- Voie ferrée
- Autoroute
- Route importante
- Centre d'essai nucléaire
- Gisement d'hydrocarbures
- Gisement minier
- Complexe pétrochimique
- Zone de développement économique et technologique
- Limite de région autonome ou de province

**L'ouverture économique**

- Poste frontière ouvert au transit international
- Zone franche
- Ville ouverte au commerce frontalier
- Aéroport international
- Frontière internationale
- Exportation : biens d'équipement et de consommation alimentaire, textile, produits chimiques
- Importation : pétrole brut, minerais ferreux et non ferreux, acier, cuir, peau, laine, coton

## Document 5 : La ville de Kashgar hier et aujourd'hui



La vieille ville ouïgour de Kashgar (*Lao Cheng*)



La ville disparaît progressivement sous l'effet de l'expansion d'un modèle urbain chinois fondateur de la ville nouvelle (*Xin Cheng*). A. Cariou, 2008



Entre 2009 et 2013, le vieux Kashgar a été presque entièrement rasé (65 000 maisons détruites). Officiellement pour protéger des séismes ses habitants, à 80 % Ouïgours. D'après ceux-ci, Pékin a voulu effacer des mémoires cette ville née au le siècle av. JC, qu'ils voient comme leur capitale culturelle. - Patrick Wack / LAIF / REA

## **Document 6 : La ville nouvelle, copié-collé des municipalités chinoises avec sa statue de Mao**

Du passé de Kashgar subsistent quelques quartiers où l'on déambule sous des balcons à loggia en bois sculpté. Le reste de cette grosse agglomération a deux visages. D'un côté la ville nouvelle, impersonnelle, copié-collé en plein désert des municipalités de l'intérieur de la Chine, avec sa statue de Mao, ses austères bâtiments administratifs, ses commerces un peu tapageurs... De l'autre, un centre-ville rénové, imitation en brique du vieux Kashgar, dont certaines parties, propres et pourvues de jolies boutiques, ne sont plus destinées qu'à attirer les touristes. Au début de la décennie 2010, 65 000 bâtiments, certains vieux de plusieurs siècles, ont, en effet, été détruits au nom de la prévention des séismes. « L'habitat traditionnel était pourtant conçu pour résister aux mouvements telluriques », observe la géographe spécialiste Marie- Françoise Courel. Mais pour les autorités, l'objectif était aussi d'effacer des mémoires un symbole de la fierté ouïgoure. « Cette ville, habitée à 80 % par des Ouïgours alors qu'Urumqi – la capitale régionale – est à 75 % han, est intimement liée à l'identité ouïgoure, explique la sociologue franco-ouïgoure Dilnur Reyhan, qui travaille sur l'identité et le nationalisme ouïgours à l'Inalco, à Paris. Elle fut le siège de plusieurs royaumes islamiques aux XVIIIe et XIXe siècles, et même d'une éphémère république islamique en 1933. »

*Alexandre Mandri, Simon Leplâtre, Patrick Wack,  
« Bienvenue dans l'enfer made in China »,  
GEO, février 2019 (n° 380, L'Iran).*

## Document 7 : La route des dollars



*Comme la plupart des routes transfrontalières partant du Xinjiang, la Karakoram Highway est hautement stratégique pour la Chine. Allant jusqu'à Islamabad (Pakistan), elle fait partie du futur corridor économique dans lequel Pékin investit 62 milliards de dollars pour se garantir un accès à la mer d'Arabie.*

Photo 17/20© Patrick Wack / LAIF / REA

## Document 8 : Chine. La vieille ville de Kachgar est en démolition

Rien n'est simple à Kachgar, la cité qui inventa la mondialisation [en tant que plaque tournante des routes de la soie reliant la Chine au reste du monde], toujours un véritable melting-pot. Les panneaux d'affichage sont écrits en alphabet arabe [utilisé pour l'écriture ouïghour] et en caractères chinois et la population est un mélange de Ouïgours et de Hans, avec un bon nombre de Kazakhs, de Pakistanais, de Russes et d'Ouzbeks. Les bazars et les mosquées, la langue et les vêtements ouïgours, les traits européens et la cuisine turque font de cette ville, géographiquement la plus occidentale de Chine, une cité d'Asie centrale et non d'Extrême-Orient. Ici on est plus près de la Méditerranée que de Pékin.

Alexandre le Grand, Tamerlan, Gengis Khan, Marco Polo et l'empereur Qianlong sont tous venus à Kachgar, où la route de la soie du nord rencontre celle du sud. Certains d'entre eux en ont au passage profité pour mettre la ville à sac. Aucun n'a eu cependant sur cette ville d'aujourd'hui 400 000 habitants un impact aussi important que les urbanistes auxquels Pékin a ordonné d'abattre l'enclave musulmane et de construire dans cette province indocile un symbole moderne de l'influence chinoise.

“Cette ville a accueilli mes parents, mes grands-parents et mes arrière-grands-parents”, confie un commerçant qui remballage sa marchandise pour la journée. Plus de la moitié des habitants de Kachgar vivent dans la vieille ville. La campagne d'éviction a déjà commencé et des centaines de familles ont été relogées dans des appartements modernes de la nouvelle partie de la ville. Des quartiers entiers de la vieille ville ne sont plus que décombres. “On nous a dit que notre boutique serait démolie ce mois-ci ou le mois prochain. C'est une catastrophe, même si nous allons recevoir une compensation”, confie un autre en regardant à droite et à gauche. Comme tout le monde à Kachgar, il a peur de parler de ce qu'il se passe, car les rues sont bourrées de policiers. [...]

Plus loin, un grand panneau présente le projet pour la vieille ville, un quartier bien ordonné d'immeubles d'appartements et de commerces, avec une structure de type minaret à chaque coin. Fonctionnel, moderne et totalement dénué de charme. Nombre de Ouïgours se demandent avec inquiétude ce qu'ils vont faire une fois que leurs boutiques auront disparu. [...]

Le Xinjiang, qui est la plus grande province de Chine, représente 16 % de la superficie du pays et a toujours été difficile à gouverner. Le Parti communiste en est aussi conscient que les guerriers turcs et les seigneurs de la guerre mandchous qui s'y sont essayés au cours des siècles.

THE INDEPENDENT - LONDRES

URL : <https://www.courrierinternational.com/article/2009/06/19/la-vieille-ville-de-kachgar-est-en-demolition>

Consulté le 24/09/2019

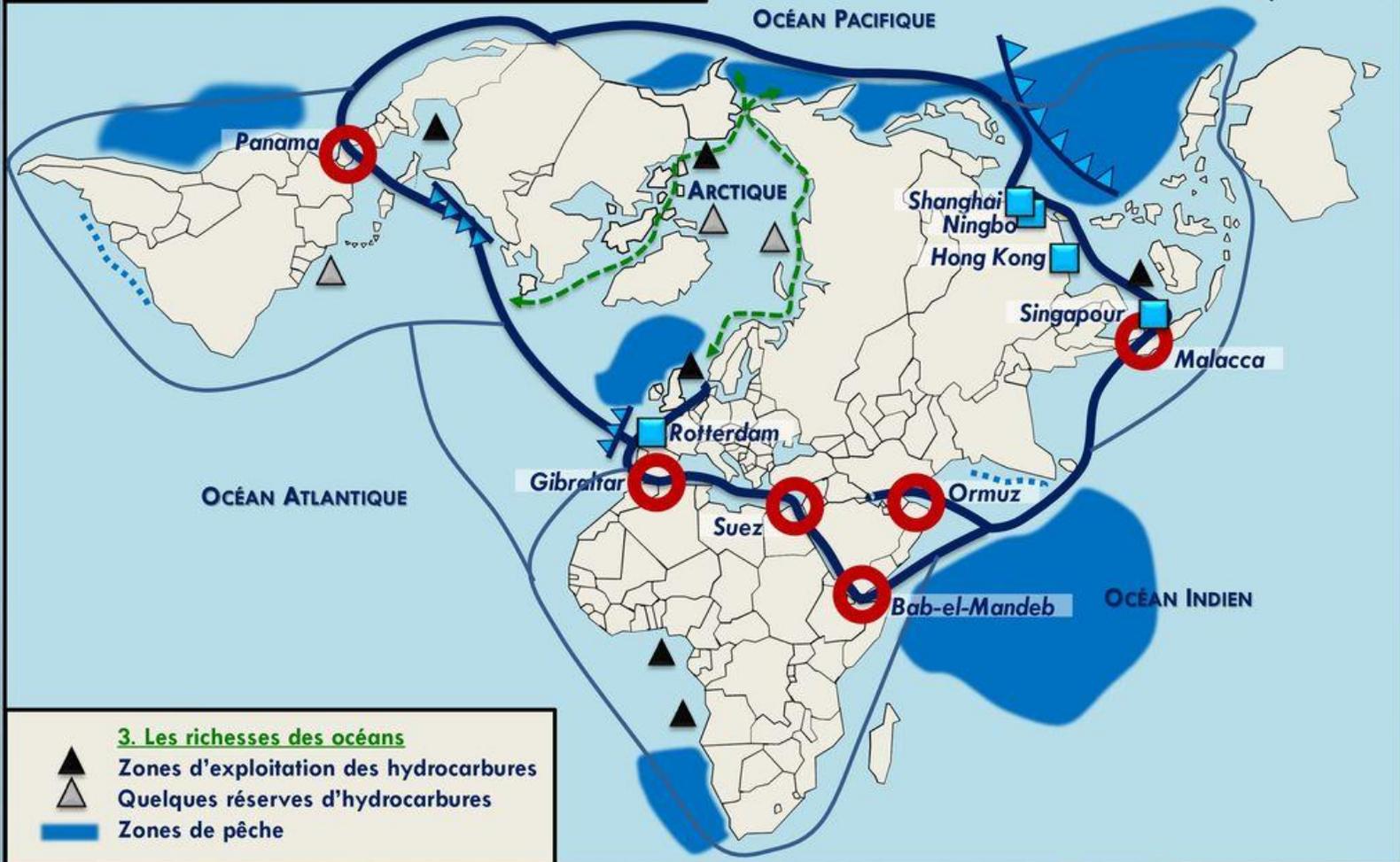
# I. LES OCÉANS, AU CŒUR DE LA MONDIALISATION

## 1. Les principales routes maritimes

- Autoroutes maritimes
- Routes secondaires
- Routes hypothétiques de l'Arctique, nouveaux enjeux
- Principaux seuils stratégiques : détroits et isthmes

## 2. Les lieux spécifiques

- Les principales façades
- Les façades en devenir
- Les cinq plus grands ports de commerce mondiaux



## 3. Les richesses des océans

- Zones d'exploitation des hydrocarbures
- Quelques réserves d'hydrocarbures
- Zones de pêche

