



HAL
open science

Les corridors de développement : le cas d'étude de Khorgos au Kazakhstan

Marie Hiliquin

► **To cite this version:**

Marie Hiliquin. Les corridors de développement : le cas d'étude de Khorgos au Kazakhstan. LOGISTICS & DIPLOMACY IN CENTRAL ASIA, 2022. hal-04204623

HAL Id: hal-04204623

<https://hal.science/hal-04204623v1>

Submitted on 20 Feb 2024

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Les corridors de développement : le cas d'étude de Khorgos au Kazakhstan

Marie HILQUIN

Doctorante en Géographie et Aménagement du Territoire
Univ. Lille, Univ. Littoral Côte d'Opale, ULR 4477 - TVES - Territoires Villes Environnement
& Société, F-59000 Lille, France

RÉSUMÉ

Le corridor de développement Chine - Asie centrale est un élément clé de la réussite du projet chinois des nouvelles routes de la soie. Un corridor de développement peut prendre plusieurs formes et son évolution est représentative du développement territorial où il est situé. L'analyse théorique des impacts de corridor est révélatrice des inégalités des partenariats qualifiés par la Chine de win – win. Le point de passage frontalier de Khorgos, au cœur de cet arc de développement et vitrine de la présence chinoise en Asie centrale présente aujourd'hui de nombreux dysfonctionnements liés à la pandémie de la Covid - 19 mais plus intrinsèquement à la structure du projet. Ce chapitre a pour vocation d'analyser les enjeux de la présence chinoise dans cet espace.

ABSTRACT

The China-Central Asia development Corridor is a key element in the success of China's Belt and Road Initiative. A development corridor can take many forms and its evolution is representative of the territorial development where it is located. Theoretical analysis of corridor impacts reveals the inequalities of partnerships described by China as win-win. The Khorgos border crossing point is at the heart of this development arc and showcase of the Chinese presence in Central Asia. It is currently experiencing numerous dysfunctions linked to the Covid pandemic but more intrinsically to the structure of the project. The purpose of this chapter is to analyse the challenges of the Chinese presence in this area.

INTRODUCTION

Dans le cadre de la mondialisation, la notion de corridors de développement est un pilier de la globalisation des échanges. En théorie, le corridor Chine - Asie centrale comporte des éléments propices à la réussite du projet des routes de la soie. Il existe un réseau de métropoles actives en plein développement et des centres de transaction comme Nour – Souldan et Almaty (Kazakhstan), Bichkek et son bazar (Kirghizistan) ou encore Tachkent en Ouzbékistan. Le réseau centrasiatique dispose d'un réseau d'infrastructures de communication hérité du système soviétique qui tend à se moderniser, notamment sous le prisme du projet de la Belt and Road initiative (BRI). Leur synergie intermodale demeure néanmoins relative et fut durement impactée par la pandémie de la Covid – 19. Par ailleurs, si un réseau de pôles importants existe, il demeure très peu connecté de par leur faible nombre et l'ancienneté du réseau. Paradoxalement, ce dernier est à

la fois récent, puisque hérité de l'URSS mais trop ancien pour faire face aux enjeux et nécessités logistiques du XXI^e siècle. Enfin, une des contraintes pour le projet chinois est l'interdépendance de ce réseau à d'autres puissances comme la Turquie ou la Russie, des partenaires historiques de cette région du monde.

Le projet des nouvelles routes de la soie aussi appelé BRI (Belt and Road Initiative) ou OBOR (One Belt One Road) fut lancé en 2013 par Xi Jinping à Nour – Soultan (anciennement Astana). Le choix d'annoncer ce projet au Kazakhstan, pays voisin de la Chine et principal 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. Les routes de la soie ont pour objectif de développer d'importantes voies de communication, maritimes et terrestres pour relier la Chine à l'Europe et ainsi maintenir l'exportation de son importante production industrielle. Ce projet a pour enjeu de maintenir le niveau de croissance chinoise. On constate une influence accrue de la Chine en Asie centrale depuis le début des années 2000 et de l'ouverture de ces deux zones géographiques (Kellner, 2016). La Chine cherche également à sécuriser son approvisionnement énergétique via les gazoducs, oléoducs ou encore le commerce d'uranium au Kazakhstan dont la moitié de la production est exportée en Chine (Ministère de l'économie, des finances et de la relance, 2021). Le Kazakhstan, leader de la région est au cœur du projet de la Belt and Road Initiative et est un partenaire indissociable de la Chine de par ses ressources, son positionnement géographique et la coopération sécuritaire menée depuis près de 30 ans. Pourtant, le développement de la zone logistique de Khorgos, à la frontière entre les deux pays et vitrine de la réussite des routes de la soie, est sujet à controverse sur sa réussite depuis sa création.

Face à ces ambiguïtés, la Belt and Road Initiative peut-elle être un levier de développement logistique pour l'Asie centrale ? Quels sont les impacts territoriaux nationaux du projet chinois et est – ce réellement un projet *win – win* pour l'Asie centrale et le Kazakhstan ?

Dans un premier temps, ce chapitre s'intéressera à la notion de corridors de développement, thématique chère au discours politique chinois sur les bénéfices des routes de la soie pour ses partenaires. Puis, dans un second temps il présentera les enjeux du corridor Chine - Asie centrale dans l'espace eurasiatique. Enfin, il s'attardera sur une des étapes principales du corridor : le poste frontière de Khorgos.

1. Les corridors de développement comme levier de développement territorial

1.1. Qu'est ce qu'un corridor de développement ?

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. Sa définition même est sujette à plusieurs controverses du fait de l'unicité de chaque corridor. Le site internet de ressources Géoconfluences définit le corridor comme : « un espace géographique dans lequel les régions sont parfaitement interconnectées par des liaisons terrestres ou maritimes plurimodales » (Géoconfluences, 2010). 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 » (Fau, 2019) et les déclinent sous forme multiple : corridor de développement, urbain, de croissance ou encore de commerce. L'ONU a notamment contribué à la généralisation du terme de corridor en lançant entre 2002 et 2005 le projet *Capacity-building in developing inter-regional land and land-cum-sea transport linkages*. Ce projet avait pour premier objectif d'aider les États membres de la Commission économique pour l'Afrique (CEA), des pays de l'Europe centrale et orientale (PECO), de la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP), de la Commission économique et sociale des Nations unies pour l'Asie occidentale (CESAO) et de la Commission économique pour l'Amérique latine et les Caraïbes (CEPALC) à renforcer leurs capacités nationales de développement des liaisons de transport interrégional terrestre et terrestre-maritime. Le deuxième objectif était également de promouvoir la coopération interrégionale pour faciliter le commerce et le tourisme.

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 » (Fau, 2019). 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 (Wang, 2016). 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 contrarier les ambitions chinoises. Par ailleurs, la qualité des infrastructures de transport, notamment en Asie centrale, est un frein à l'expansion chinoise vers l'Ouest (World Bank, 2019).

1.2. Identifier, mesurer et quantifier les corridors

Un corridor est le résultat d'un processus global et plusieurs types de couloirs peuvent être identifiés. Claude Comtois identifie trois types de corridors : le corridor de pénétration, le corridor chaîne et le corridor centrifuge (Alix, Comtois, De Monnie, 2012).

- « 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 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 permet d'appréhender le corridor ferroviaire eurasiatique comme désignant l'ensemble des voies ferrées reliant l'Asie et plus spécifiquement la Chine à l'Europe intégré de façon plus globale à un réseau. En effet, la juxtaposition des routes, des voies ferroviaires et des axes énergétiques créent ce que Comtois qualifie d'« armature formative des corridors » (Alix, Comtois, De Monnie, 2012).

Il existe plusieurs méthodologies afin d'identifier les différents corridors de développement. Plusieurs institutions se sont essayées à l'exercice mais l'exhaustivité de ces analyses reste contestée. En effet, les critères d'identification, majoritairement basés sur des données économiques et logistiques, sont particulièrement nombreux et ne permettent pas d'inclure l'intégralité des indicateurs de performance dans une analyse. Par ailleurs, chaque pays ne dispose pas des mêmes méthodes de calculs ou même de données complètes. L'identification et la quantification des corridors dépend avant tout de l'objectif de l'étude : un outil d'aménagement, de développement, de réduction de la pauvreté, d'atténuation des impacts environnementaux des transports ? Construire une matrice d'indicateurs est extrêmement complexe et idéaliste, leur pertinence, leur fiabilité et leur compréhension sont souvent critiquées. Selon Pelletier et Alix (2011), les méthodes simples utilisant des indicateurs facilement accessibles peuvent donner des résultats forts plausibles. Il existe plusieurs initiatives institutionnelles afin de recenser les corridors de développement à travers le monde comme la *Transport Result Initiative* de la Banque Mondiale ou le *Logistic Performance Index (LPI)* de la Banque Mondiale de 2018 qui analyse la qualité des infrastructures, leur recensement et la qualité des services mais aussi leur coût.

Si les corridors de développement présentent de nombreux avantages, le point optimal de circulation des richesses reste difficile – voire impossible – à atteindre. Alain Cariou analyse ainsi les facteurs qui ont incité le gouvernement russe à passer d'une logique nationale où le Transsibérien est pensé uniquement comme un moyen de vaincre l'immensité continentale et d'intégrer les périphéries au territoire national à une logique transnationale où le Transsibérien est envisagé comme un vecteur d'insertion dans la mondialisation, notamment par un rapprochement avec une Asie en pleine croissance, et comme un « instrument de puissance et de développement » (Cariou, 2018, Fau, 2019).

La Banque Asiatique de Développement (BAD) est très impliquée en Asie centrale et apporte une méthodologie plus opérationnelle. Elle identifie trois grandes stratégies : identifier les zones marginales, les maillons logistiques faibles et imposer un discours techniciste prônant la « connectivité » (Fau, 2019). Nathalie Fau rappelle que ce discours ne doit pas passer sous silence les enjeux de pouvoirs liés au contrôle des corridors. Une véritable lutte d'influence se joue pour le contrôle des flux dans cette zone : élites locales, gouvernements locaux et étrangers, institutions régionales et internationales. Ces conflits d'intérêts multiscalaires s'inscrivent dans des problématiques récurrentes en Asie centrale : inégales répartition des richesses et corruption. Le poste frontière de Khorgos, point de passage névralgique du corridor Chine – Asie centrale, met en lumière ces difficultés de développement territorial.

2. Le corridor Chine – Asie centrale au cœur de l'Eurasie

2.1. Identification géographique

Le corridor Chine – Asie centrale a été largement identifié par les institutions régionales, internationales et les gouvernements chinois et centrasiatiques dans leurs accords de coopération. Ce corridor historique initial des antiques routes de la soie est la vitrine de la communication chinoise du projet de la Belt and Road Initiative. Il relie la province du Xinjiang à l'Europe vers :

- La Méditerranée, en passant par le Kazakhstan, le Kirghizistan, le Tadjikistan, l'Ouzbékistan, le Turkménistan, l'Iran et la Turquie.
- Le nord de l'Europe, en passant par le Kazakhstan, la Russie, la Biélorussie ou l'Ukraine, la Pologne et l'Allemagne.

Des chercheurs chinois ont proposé d'identifier ce corridor dans le cadre des routes de la soie en traçant une ligne droite d'Almaty jusqu'à Achgabat. Cette ligne passe par Bichkek, Tachkent, et Douchanbé non loin au sud de cette ligne. Si la ligne est prolongée vers le nord-est, elle atteindra une position au nord d'Urumqi (plus de 100 kilomètres). Cette ligne droite relie les six centres économiques les plus importants d'Asie centrale dans l'espace. La zone environnante avec cette ligne droite comme axe est précisément la zone la plus densément peuplée et constitue le plus grand marché d'Asie centrale. Ils nomment ainsi cette ligne : « l'axe de développement économique de l'Asie centrale ». Ils rappellent également que cet « arc dans l'espace » s'inscrit à proximité des six autoroutes internationales au Kazakhstan, dont l'autoroute Tachkent-Shymkent-Taraz-Bichkek-Almaty-Khorgos. Khorgos étant d'une grande importance pour le transport de marchandises en transit (Yang, Wang, 2018). Néanmoins, cet axe plusieurs contraintes rendent cet axe incertain. Les pays traversés souffrent de multiples inégalités territoriales dans tous les secteurs : accès énergétique, structure industrielle, logistique et de transports, conflits territoriaux et frontaliers, modes de gouvernance différents, tensions ethniques et religieuses. Les infrastructures de transports pourraient être un frein considérable au projet chinois. Les routes en mauvais état ou encore les infrastructures ferroviaires peu développées ralentissent profondément la connectivité sur et entre les territoires centrasiatiques. Enfin, les conditions géophysiques de l'Asie centrale rendent la création de nœuds et de hubs complexes : espaces arides, chaînes et cols de montagnes allant jusqu'à plus de 4000m d'altitude. Le corridor Chine – Asie centrale s'inscrit donc dans un vaste espace que l'on peut difficilement qualifier d'ensemble mais plutôt de territoires hétéroclites que le gouvernement chinois tend à instrumentaliser pour mener à bien son projet.

2.2. Un espace de contrôle stratégique : le corridor dans la théorie du *heartland* ou de la zone pivot

L'Asie centrale s'inscrit dans ce vaste ensemble complexe à délimiter qu'est l'Eurasie. Philippe Pelletier le définit comme « l'ensemble terrestre formé par l'Europe et l'Asie, en tant que supercontinent. Il est généralement utilisé dans deux domaines distincts. D'une part en géographie physique : l'Eurasie désigne en biogéographie une vaste aire commune d'espèces végétales et animales, et en géologie l'une des plaques lithosphériques majeures. D'autre part, en géopolitique voire en géographie culturelle : soit le terme Eurasie permet de postuler une unité passée ou présente des civilisations européennes et asiatiques ; soit de se focaliser sur l'espace clé de cette unité : l'Asie centrale, pour tout ou partie, ou bien la Russie dans son ensemble, ou encore, mais plus récemment, le monde turcophone. » (Pelletier, 2011). Cette définition peut être complétée par celle, plus succincte, d'Yves Lacoste qui définit l'Eurasie comme un « ensemble continental de nature essentiellement géologique englobant l'Europe (10 millions de km², et le continent asiatique (44 millions de km²). L'Eurasie compte 4,5 milliards d'hommes, de femmes et d'enfants » (Lacoste, 2003). L'approche retenue dans cette thèse sera donc de considérer l'Eurasie comme un ensemble particulièrement vaste dans lequel l'Asie centrale joue un rôle précis d'articulation 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'un 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 » (Bruneau, 2018).

Une autre approche, celle d'un *heartland* ou espace central, et d'un « pivot géographique » fût également théorisée dans la première moitié du XX^e 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 notamment, la puissance la plus présente pourrait contrôler facilement l'Eurasie (Mackinder, 1904). Ainsi, selon le concept de pivot géographique, la Russie à l'époque et désormais la Chine, de par leur position géographique et leur étalement autour de cette zone, pourraient s'imposer comme puissance de premier plan sur la scène internationale en dominant la région centrasiatique.

2.3. Les enjeux du programme de développement de l'ouest chinois

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 (Castets, 2009).

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 ces documents, depuis cette période, du développement ferroviaire et du transport de pétrole et de gaz. Par exemple, le

quatorzième plan quinquennal (2021 – 2025) 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 (Quatrième session de la treizième assemblée populaire générale, 2021).

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 kazakhstanaï. Le positionnement stratégique de ces plans interroge sur les réels bénéfices des partenariats « win – win » pour les pays signataires.

3. Le cas de Khorgos dans un corridor de développement

3.1. Localisation et composantes du site

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 Khorgos et Dostyk côté kazakhstanaï.

Khorgos est désormais le point de passage le plus important privilégié dans les échanges de flux matériels entre la Chine et le Kazakhstan et comme porte d'entrée commerciale vers l'Asie centrale. Ce point de passage 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 de 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 kazakhstanaï des frontières ont été connectées en 2012.

Il existe également un centre de coopération frontalière internationale Chine-Kazakhstan, une zone de libre-échange. Il s'agit d'un lieu neutre utilisant un modèle commercial exempt d'impôt. La zone économique spéciale *Khorgos-East Gate* pour le commerce avec la Chine via des pôles industriels et logistiques est utilisée par les grandes entreprises mais également dans le domaine de l'entrepreneuriat individuel. Certaines agences de tourisme ont ouvert des projets de tourisme d'achat sans visa. Selon le site internet du centre de coopération environ 3 000 à 4 000 citoyens kazakhstanaï et plus de 4 000 à 5 000 citoyens chinois ont visité chaque semaine cette zone commerciale en

2018. Selon cette même source, l'achèvement de la construction du projet d'autoroute Almaty-Khorgos de 304,4 kilomètres raccourcira la distance d'Almaty à Khorgos de près de 50 kilomètres. Cette nouvelle autoroute *Western Corridor* rendra le trajet plus sûr et confortable.

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 (Le Corre, Kirişci, 2018)

3.2. Difficultés d'évaluation

Quantifier la qualité d'un corridor de développement est particulièrement complexe comme expliqué précédemment. Sur le terrain d'Asie centrale il est notamment plus difficile d'approcher l'exhaustivité du fait de sources manquantes, incomplètes ou parfois peu fiables. Ce chapitre n'a pas pour vocation à quantifier de façon exacte la réussite ou l'échec de Khorgos mais d'identifier le développement territorial engendré par les nouvelles routes de la soie.

Le trafic ferroviaire est la figure de proue du discours chinois pour la réussite des routes de la soie. La société mondiale d'exploitation portuaire DP World fournit ses services de gestion au terminal de fret, de vrac et de conteneurs pour cette ZES¹⁴⁰. Selon elle en 2021 environ 65 trains transportant 6 200 EVP de marchandises traversent la passerelle de Khorgos chaque mois. Par ailleurs, la gare routière doit avoir la capacité d'accueillir 2 200 camions et 300 véhicules légers par jour. 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 (Facebook Khorgos Gateway, 2021). Si ces chiffres paraissent encourageants, il est nécessaire de rappeler que le trafic ferroviaire ne constitue qu'une infime partie du trafic mondial, la voie maritime restant largement privilégiée par la Chine. La part du chemin de fer dans les échanges entre la Chine et l'Europe est de 1,3 % en 2016, derrière l'avion (1,9 %) et le maritime (95 %) (Fouquin, 2019).

3.3. Les limites de Khorgos

Après avoir mené plusieurs entretiens auprès d'entreprises étrangères et de logistique ayant travaillé à Khorgos de nombreux problèmes ont été soulevés¹⁴¹. Dans un premier temps la pandémie de la Covid - 19 a créé un frein considérable à la fluidité du point de passage. De nombreux camions ont été bloqués entre 3 et 9 mois sur le site. Plusieurs

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

141 Entretiens anonymes menés en 2022 au Kirghizistan, en France et au Kazakhstan dans le cadre de mes recherches doctorales

aspects sont mis en cause : la mauvaise communication entre les services de douanes sino - kazakhstanais, des formulaires administratifs complexes, d'importants problèmes de corruption, une mauvaise gestion des marchandises stockées dans des entrepôts en plein air non protégés des aléas météorologiques. Par ailleurs, si la Chine n'avait pas officiellement fermé sa frontière, les périodes de quarantaine ont fortement prolongé les délais de transferts des marchandises, les chauffeurs restants régulièrement bloqués d'un côté ou de l'autre de la zone tampon. La différence de fuseau horaire crée également un ralentissement des services administratifs, la Chine ayant 2h d'avance sur le Kazakhstan. Enfin, on constate une répartition territoriale extrêmement inégalitaire dans le développement du bâti sur la zone frontalière. La zone chinoise se densifie et se modernise depuis la fin des années 2000 tandis que la zone kazakhstanaise demeure éparse (Bachelet, Damiani, 2018). Les photos satellites du site montre en effet une évolution constante et importante des infrastructures chinoises tandis que le côté kazakhstanais a peu évolué, que ce soit sur la zone logistique ou dans la grande ville la plus proche Jarkent située à 35km.

De nombreuses zones d'ombre demeurent sur les perspectives de développement de Khorgos. Le développement du fret ferroviaire pourrait connaître un essor important ces prochaines années grâce à son prix moins élevé que l'aérien et sa rapidité en comparaison avec le maritime. Enfin, sous le prisme des routes de la soie verte, le développement de ces flux est encouragé par la Chine. Néanmoins, les difficultés de gestion kazakhstanaise sont un frein considérable tout comme le retour à vide des trains de marchandises de l'Europe.

CONCLUSION

Le cas d'étude de Khorgos à la frontière sino – kazakhstanaise est une des nombreuses illustrations des inégalités territoriales engendrées par le projet des nouvelles routes de la soie. Il serait utopique d'envisager des retombées économiques importantes à court terme sur cette région frontalière pour le Kazakhstan. La création ou l'amplification de corridors de développement font partie des outils de gouvernance prônés par la Chine afin d'augmenter les bénéfices de son projet lié à la globalisation des échanges. Néanmoins, le principe de non-ingérence dans les affaires étrangères peut être à double tranchant pour les pays concernés, la Chine se préoccupant peu du développement des infrastructures globales du pays et de la formation des travailleurs locaux. Le corridor d'échanges entre la Chine et l'Asie centrale est héritier d'une longue et ancienne tradition de coopération. Néanmoins, au regard des inégalités territoriales globales et des difficultés de développement de Khorgos, il est plus juste de considérer ce corridor Chine – Asie comme un corridor de logistique balbutiant ou comme un « corridor de pénétration » en devenir (Alix, De Monie, Comtois, 2012).

Le contexte géopolitique pourrait également être un frein aux ambitions chinoises, en quelques mois, les conflits en Afghanistan, au Kazakhstan et en Ukraine ont créé un climat de tensions dans le domaine de la coopération internationale. Le développement de la sinophobie en Asie centrale ou dans les pays d'Asie du sud-est prouve également les réticences des populations locales à l'accueil des investissements et des travailleurs chinois. Il est trop tôt en 2022 pour évaluer les bénéfices à long terme des routes de la soie en Asie centrale le projet restant relativement jeune. Il est néanmoins nécessaire de souligner que la Chine demeure un acteur incontournable à la fois pour les pays en voie de développement mais aussi pour les grandes puissances historiques. A la

différence de l'occident, la Chine mène son projet par des accords de coopération et ses réelles alliances diplomatiques sont rares. Le jeu de l'échiquier centrasiatique demeure imprévisible et une zone de lutte d'influence grandissante à venir.

BIBLIOGRAPHIE

Alix Y., Pelletier J.-F. (2011), Territoires enclavées et opportunités de marché : analyse des performances logistiques des corridors de transport en Afrique subsaharienne. *Organisations & Territoires*, 20(1), 41-52.

Alix Y., De Monie G., Comtois C. (2012), Définition et périmètre des grands corridors de transport fluvio-maritime, *Les corridors de transport*, [En ligne]

Bachelet V., Damiani I. (2018), Représentations géopolitiques sur la Route de la Soie, une étude à l'aide de l'analyse cartographique et du traitement d'images satellites, *L'Espace Politique*, (34)

Bruneau, M. (2018) L'Eurasie, un impensé de la géographie : continent, empire, idéologie ou projet ?, *L'Espace géographique*, Tome 47(1), 1-18.

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

Castets R. (2009), Migrations et colonisation dans le Grand Ouest de la Chine, Christophe Jaffrelot, Christian Lequesne, *L'enjeu mondial. Les migrations*, 73-84.

Fau N. (2019), Comment étudier les corridors de développement ? L'exemple de l'Asie du Sud est, *EchoGéo* 49, [En ligne]

Fau N. (2019), Les corridors de développement, *EchoGéo*, 49 [En ligne]

Fouquin M., Chaponnière J – R. (2019), Les «nouvelles routes de la soie» : essai d'évaluation (2/4) La Ceinture, les Corridors et les Routes, *CEPII le blog*, [En ligne]

Géoconfluences, 2010, Corridor, [En ligne]

Kellner T. (2016), La Chine et l'Asie centrale vingt-cinq ans après... De la marginalité au centre de la scène régionale, *Outre – Terre* n°48, pp. 268 - 304

Facebook Account Khogos Gateway, poste du 08/02/2021, Traduction de l'auteure

Lacoste, Y. (2003), *De la géopolitique aux paysages : dictionnaire de la géographie*, [En ligne]

Le Corre P., Kirişci K. (2018), Nouvelles routes de la soie : le Kazakhstan en terrain glissant avec la Chine, *Asialyst*, [En ligne]

Mackinder H.J. (1904), The Geographical Pivot of History, *Royal Geographical Society*

Ministère de l'économie, des finances et de la relance, Direction Générale du Trésor (2021), Le commerce extérieur du Kazakhstan en 2020, [En ligne]

Pelletier P. (2011), L'Extrême-Orient : l'invention d'une histoire et d'une géographie, *Histoire*, 190

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 (2021), Chapitre 32, Sections 5 – 6, encadré 12, [En ligne], Traduction de l'auteure

Wang Y. (2016), Opportunities for Regional Cooperation, *The belt and road initiative : what will China offer the world in its rise*, Part two, Chapter Two, 57

Yang S., Wang S. (2018), 亚洲中部经济发展轴：区位优势及问题, *Axe de développement économique en Asie centrale : avantages et problèmes de localisation*, Journal de l'Université de Lanzhou, [En ligne], Traduction de l'auteur