



HAL
open science

Le cas local de Khorgos Analyser les nouvelles routes de la soie à l'aide de la télédétection géopolitique, Chapitre 8.

Isabella Damiani, Victoria Bachelet

► To cite this version:

Isabella Damiani, Victoria Bachelet. Le cas local de Khorgos Analyser les nouvelles routes de la soie à l'aide de la télédétection géopolitique, Chapitre 8.. Puq. Sous la direction de Frédéric Lasserre, Éric Mottet et Barthelemy Courmont, "Les Nouvelles routes de la soie Géopolitique d'un grand projet chinois", Presse de l'Université du Québec, 2019, 2019, 9782760552074. hal-04647318

HAL Id: hal-04647318

<https://hal.science/hal-04647318v1>

Submitted on 16 Jul 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.

Copyright

Sous la direction de Frédéric Lasserre, Éric Mottet et Barthelemy Courmont

Les Nouvelles routes de la soie

Géopolitique d'un grand projet chinois

Presse de l'Université du Québec, 2019

Chapitre 8

Le cac local de Khorgos

Analyser les nouvelles routes de la soie à l'aide de la télédétection géopolitique

Isabella Damiani, maitresse de conférences à l'université de Versailles / Paris Saclay

Victoria Bachelet, géomaticienne, ex boursière de l'Institut Français d'Etudes sur l'Asie centrale (IFEAC)

Le cas local de Khorgos : analyser les nouvelles routes de la soie à l'aide de la télédétection géopolitique

Isabella Damiani

Victoria Bachelet

Le projet des nouvelles routes de la soie chinoise (*Belt and Road Initiative*, selon la dernière appellation de 2015) est le plus souvent analysée à partir d'une échelle très petite¹ : le phénomène étant continental, un regard très ample se prête parfaitement à une étude globale. Afin de donner un autre point de vue dans l'analyse de l'un des événements géopolitiques les plus marquants des dernières années, nous avons choisi d'étudier la nouvelle Route de la Soie à partir d'une très grande échelle et à travers l'analyse du développement de la région frontalière de Khorgos, nœud considéré comme stratégique dans le nouveau réseau chinois.

La région de Khorgos incarne la représentation par excellence des nouvelles routes de la soie : lieu de frontière et en évolution, elle symbolise la coopération entre l'acteur porteur, la Chine, et l'un de ses principaux alliés dans le projet et désireux de renforcer son image de nouvelle puissance régionale et multivectorielle, le Kazakhstan.

Pour mieux analyser cet espace transfrontalier de très près et identifier ses mutations, nous utiliserons l'outil satellitaire et nous procéderons à une analyse diachronique des images entre quatre années postérieures à la chute de l'Union Soviétique : 1992, 2006, 2011 et 2016.

1. Khorgos : le territoire à représentation variable

Le choix de Khorgos dans cette analyse des nouvelles routes de la soie est lié au fait que ce territoire a toujours joué un rôle considérable dans les relations sino-centrasiatiques. Khorgos a assumé dans le temps des représentations différentes au fil de l'état d'esprit des relations entre l'empire chinois et le monde turco-nomade. La représentation, soit l'une des images de la réalité, peut devenir un symbole porteur d'un pouvoir ou d'une dynamique entre des acteurs, et peut s'incarner dans un territoire (Damiani et Bachelet, 2018). Ce territoire incarne alors un message géopolitique, évoquant des enjeux, des coopérations ou des rivalités. Nous analyserons dans ce

¹ Une échelle est un rapport de réduction. Une échelle au millième (10^{-3}) permet de présenter de petits territoires ; une échelle au millionième (10^{-6} , donc 1000 fois plus petite) permet de représenter de grands territoires.

chapitre quatre représentations de Khorgos : lieu d'échange, de frontière, de guerre et nœud des nouvelles routes de la soie. Nous nous concentrerons ensuite sur l'analyse territoriale via le traitement d'image. Ces quatre représentations, opposées et complémentaires, révèlent les évolutions non seulement du territoire lui-même, mais aussi des significations qui lui sont associées.

1.1. *Lieu d'échange, lieu de frontière*

Depuis plusieurs siècles, des formes de peuplement humain se manifestent près de la rivière Khorgos. Le territoire autour de cette rivière est devenu un lieu d'échange, un nœud du réseau commercial eurasiatique mieux connu comme Route de la Soie. Au XVIII^{ème} siècle, ce territoire se situe aux confins de l'Empire Chinois, à la frontière où les empires nomades turciques commencent à être partagés entre les plus puissants empires russe et chinois. Avec la création de l'espace politique soviétique, cette délimitation devient lourde et deux centres urbains nommés Khorgos se font face de part et d'autre de la frontière. Les toponymes de cet espace peuvent être nombreux selon la langue que l'on utilise ou le côté de la frontière où l'on se situe, par exemple les très utilisés *Qorǵas* en kazakh et ouïgour, et *Huò'ěrguǎosī* en mandarin transcrit en pinyin.

Au fil du temps et des évolutions urbaines, le territoire de Khorgos s'est retrouvé positionné entre deux villes importantes de part et d'autre de la frontière : l'ex-capitale kazakhstanaise Almaty (à 310 km), et le chef-lieu du Xinjiang Urumqi (à 580 km). Khorgos et les deux villes ont été reliés par l'une des premières connections de grande envergure traversant l'Asie centrale : l'*Asian Highway 5*, artère routière entre Shanghai et Istanbul, portion du réseau des *Asian Highways* planifié par les Nations-Unies à partir des années 1960.

Actuellement, Khorgos se trouve sur la frontière sino-kazakhstanaise. Pendant le conflit sino-soviétique de la fin des années 1960, le territoire n'a pas été parmi les zones d'affrontement les plus stratégiques. L'unique contentieux sur le segment kazakstanais de la frontière survint en août 1969 près du lac Zhalanashkol, au nord de Khorgos (Gerson, 2010).

Cependant, la délimitation politique entre Chine et Union Soviétique a toujours été assez fermée, y compris sur le segment sino-kazakhstanaise, et le territoire frontalier a été inaccessible jusqu'au début des années 1980, quand une certaine porosité permet l'émergence de flux transfrontaliers qui s'intensifient à partir de 1991.

Avec la mise en place des accords frontaliers entre la Chine et les républiques centrasiatiques post-

soviétiques, les négociations avec le Kazakhstan se sont développées sans difficultés majeures. Le processus commence avec des premiers accords en 1992, mais aboutit seulement en 2002, avec une démarcation considérée comme acceptable par les deux parties (Kellner, 2011).

La résolution des controverses frontalières sino-centrasiatiques a permis la croissance des échanges transfrontaliers, creuset des nouvelles routes de la soie. Cette fraction de frontière, avec les premiers signes d'ouverture des années 1980, a retrouvé sa fonction de lieu d'échange, notamment avec la création d'une zone de libre-échange entre Chine et Kazakhstan à partir du début des années 2000.

1.2. *De la guerre à la Belt and Road Initiative (BRI)*

La représentation de Khorgos en tant que limite des territoires impériaux chinois et terre de frontière avec le monde turco-nomade a été renforcée notamment par le fait que ce territoire a été en 1758 le lieu d'une des batailles décisives entre l'empire chinois et l'empire nomade des Dzungars, bataille qui a porté cette partie du Turkestan sous contrôle chinois. Cet affrontement militaire a été immortalisé par une gravure et un tableau réalisés quelques années plus tard par des artistes français à la demande de l'empereur chinois². Khorgos a été pendant longtemps synonyme de guerre et de rivalités entre le monde chinois et le monde turco-nomade, cependant malgré cela Khorgos change aujourd'hui complètement de représentation et se recrée une nouvelle image de lieu d'échange, de connexion et de communication, principalement en lien avec le rôle attribué à ce territoire au sein du projet *Belt and Road Initiative* (BRI).

Le grand projet chinois de coopération internationale a débuté officiellement en 2013, avec différents noms officiels comme *The Silk Road Economic Belt and the 21st-century Maritime Silk Road* ou *One Belt, One Road* ou encore la dernière appellation de *Belt and Road Initiative* (2015). En français, il est surtout connu sous la dénomination suggestive de « nouvelles routes de la soie ». Autant de noms qui retracent l'évolution et les modifications des objectifs associés à ce rêve de Xi Jinping, qui a débuté à l'échelle régionale et qui aujourd'hui associe plus de 70 pays sur cinq continents. La *Belt and Road Initiative* est aujourd'hui synonyme du pouvoir économique et commercial de Beijing à l'échelle mondiale.

² *La victoire de Khorgos de 1758*, une gravure réalisée en 1774 par Jacques-Philippe Le Bas d'après un tableau de Jean-Denis Attiret, missionnaire français à la cour de la dynastie Qing et portraitiste de l'empereur chinois pendant une partie du XVIIIème siècle.

La région de Khorgos est stratégique pour le projet, car l'ouverture territoriale vers l'Ouest, et donc l'Eurasie, l'Europe et le Moyen-Orient, passe par l'Asie centrale post-soviétique, notamment par le corridor Nouvelle Eurasie et le corridor Chine - Asie centrale - Asie occidentale. Khorgos est l'un des points clé de cette ouverture. La centralité de Khorgos dans la BRI est bien visible dans les premières représentations cartographiques du projet, comme la carte *New Silk Road, New Dreams* publiée à l'origine sur le site de l'agence de presse nationale chinoise *Xinhua* en 2014³.

L'élément principal de l'aménagement de Khorgos en tant que nœud stratégique de la BRI est la mise en place du Centre international de coopération transfrontalière (International Center for Boundary Cooperation – ICBC) inauguré en 2011 du côté chinois de la frontière, en tant que zone de libre-échange pour la vente notamment des manufacturés chinois aux grossistes kazakhstaniens. Cet élément géoéconomique relevant de la coopération commerciale sino-kazakhstanaise est donc mis en place avant l'officialisation du projet de Nouvelle route de la soie et de son ambition transcontinentale.

Au fur et à mesure que la BRI s'amplifie et change d'échelle, Khorgos n'est plus seulement un lieu d'échange entre la Chine et le Kazakhstan comme l'affirmaient les premiers slogans de l'ICBC kazakhstaniens : « deux pays, un objectif » (Khorgos ICBC, s. d). Khorgos assume de plus en plus un rôle clé à l'échelle continentale : « là où l'Est rencontre l'Ouest » selon le site internet du port sec Khorgos Gateway, qui serait devenu le plus grand port sec au monde (Khorgos Gateway, s. d.).

La communication construite autour de ces représentations modernes de Khorgos dans les nouvelles routes de la soie est soutenue par des projets concrets transfrontaliers d'aménagement, notamment en termes de viabilité et de transports (Damiani, Bachelet, 2018). Deux nouveautés sont particulièrement notoires dans le réseau ferroviaire kazakhstaniens : la gare ferroviaire d'Altynkol à une vingtaine de kilomètres de l'ICBC, ainsi qu'une nouvelle connexion entre Urumqi et Almaty passant par Khorgos. Le nouveau corridor routier Europe occidentale - Chine occidentale traversant le Kazakhstan, élément phare du programme de l'ancien président Noursoultan Nazarbaïev pour le développement du pays, passe aussi par Khorgos.

Les propos sont clairs : la Chine a besoin de développer les relations avec le voisin kazakhstaniens et d'aménager un territoire de frontière favorable aux échanges ; quant au Kazakhstan il profite de sa

³ Accessible en 2019 sur le portail Belt and Road, <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/sljs/1080.htm>, consulté le 3 avril 2019.

position de partenaire stratégique pour participer activement au projet, et ainsi se donner une nouvelle image internationale, une image de puissance régionale capable de faire pencher la balance des rivalités eurasiatiques entre Beijing et Moscou.

En réalité, le projet de développement local de Khorgos ne se limite pas aux échanges commerciaux, car le déploiement d'un territoire de partage culturel et d'un nouvel espace urbain est souhaité des deux côtés de la frontière. La représentation de Khorgos est économique, géopolitique et sociale : Khorgos sera une nouvelle ville, avec une histoire nouvelle et une identité originale (Damiani et Bachelet, 2018). Les nouvelles routes de la soie « intensifieront les échanges culturels des peuples riverains et l'inspiration mutuelle de leurs civilisations, favorisera leur fréquentation, leur connaissance, leur confiance et leur respect mutuels, et leur permettra une vie harmonieuse, paisible et aisée » (Ministère des Affaires Étrangères, 2015). Avec ces mots qui font partie du manifeste du BRI publié en mars 2015 par la Commission nationale du Développement et de la Réforme, et les ministères des Affaires Étrangères et du Commerce chinois, Beijing souligne le rôle culturel et social du projet et ennoblit son dessein de puissance.

L'ancrage économique dans la nouvelle cohésion territoriale de Khorgos reste encore bien visible et s'incarne dans le port sec, centre logistique de gestion de la marchandise construit du côté kazakhstanais dans la Zone Économique Spéciale *Khorgos Eastern Gates*. Mais la figure de la grue jaune à conteneurs du port sec, nécessaire pour résoudre la contrainte de l'écartement différent entre les rails chinois et kazakhstanais, dépasse la seule valeur logistico-commerciale, et c'est bien en tant que symbole d'une nouvelle cohésion eurasiatique par-delà les différences, qu'elle s'impose comme représentation la plus puissante et la plus répandue du territoire transfrontalier de Khorgos. Le nouvel *homo eurasiaticus* (Schatz, 2012), grâce à la technologie et à la coopération, triomphe des obstacles géo-historiques et crée les nouvelles routes de la soie.

Il s'agira de suivre si l'image idyllique de collaboration transfrontalière du port sec, qui fut construit sur le territoire kazakhstanais et qui était autrefois entièrement propriété de la société nationale des chemins de fer du Kazakhstan (KTZ), subsiste après le rachat en mai 2017 de 49% de la structure par la Cosco Shipping et Lianyungang Port Holding Group⁴.

⁴ Cosco est une entreprise publique chinoise, parmi les plus importantes compagnies de transport maritime du monde et Lianyungang Port est une entreprise privée chinoise dans le même domaine.

2. La Télédétection et la Route de la soie : analyser le territoire de Khorgos à l'aide des images satellite

Malgré les déclarations de cohésion et de soutien réciproque, les travaux d'aménagement de la région transfrontalière de Khorgos semblent ne pas avancer de la même manière d'un côté et d'autre de la frontière. Sur le territoire chinois, les chantiers débutent en 2006, après l'ouverture de la zone de libre-échange dès 2004, donc bien avant la formulation du projet *Belt and Road*. Par contre, du côté kazakhstanaï, une loi sur la création des zones économiques spéciales sur le territoire de la république n'est approuvée qu'en 2011⁵.

Au vu des différences présumées dans le développement du territoire en question, nous avons envisagé d'étudier les transformations à travers une analyse diachronique des images satellite, afin de mieux interpréter l'évolution spatiale du territoire de Khorgos. Le traitement et l'interprétation des images concernera notamment l'extension urbaine et l'évolution du bâti de part et d'autre de la frontière.

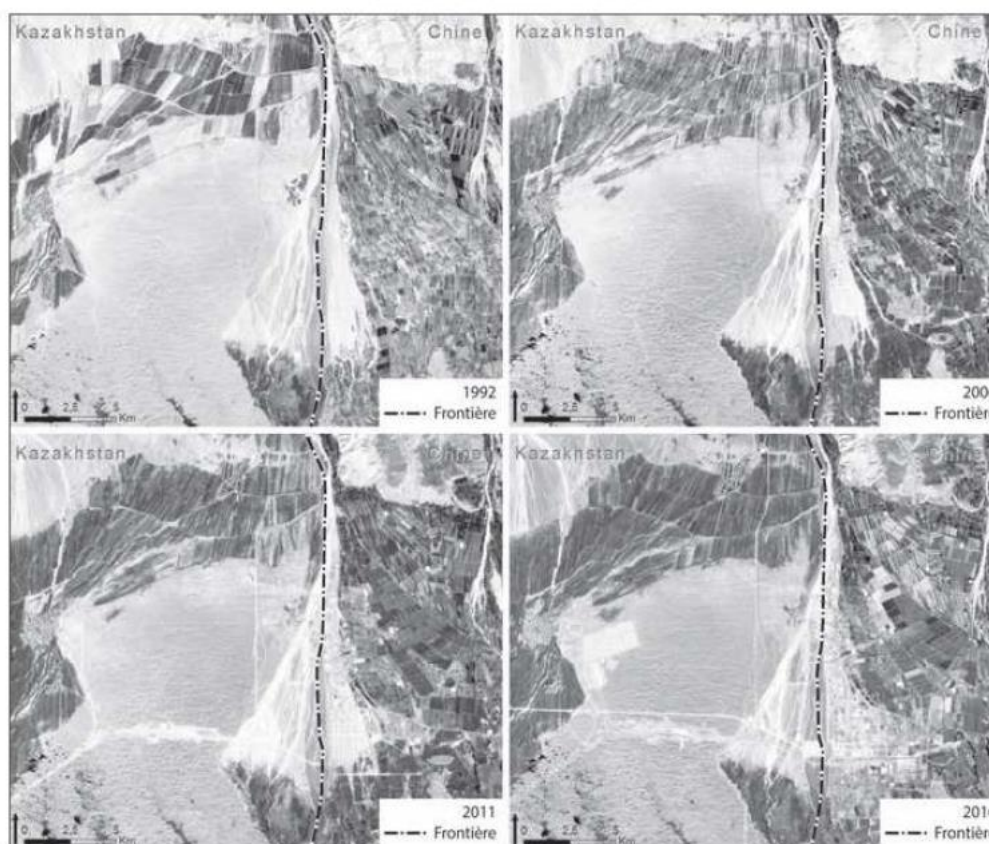
2.1. Méthodologie

Pour ce travail sur l'évolution du bâti frontalier de Khorgos, nous avons décidé d'utiliser des images des satellites de la NASA *Landsat 5* pour les années 1992, 2006 et 2011, ainsi que *Landsat 8* pour l'année 2016⁶ (figure 8.1).

⁵ La loi N.469-IV du 21 juillet 2011.

⁶Le *Landsat 5* étant en orbite jusqu'au 2013 et le *Landsat 8* est encore en orbite.

Figure 8.1
Des images *Landsat* de la région de Khorgos
avant le traitement



Source : D'après les images *Landsat*, avec l'autorisation du NASA Goddard Space Flight Center et du U.S. Geological Survey. Landsat Image Gallery (2019).

La résolution spatiale étant de 30 mètres pour les deux satellites, nous avons été en mesure de délimiter une zone urbaine, mais sans pouvoir prendre en compte les bâtiments de petites dimensions⁷. La résolution spectrale n'étant pas la même pour les deux capteurs, nous avons retenu les cinq premières bandes : bleu, vert, rouge, proche infrarouge et infrarouge à courte longueur d'onde⁸. Les images sélectionnées sur une période totale de 24 ans ont toujours été prises en été, afin d'éviter la couverture du territoire par les nuages.

Les dates choisies correspondent à des moments clé pour Khorgos : 1992, première année suivant l'indépendance du Kazakhstan ; 2006, année du commencement des travaux ICBC du côté chinois ;

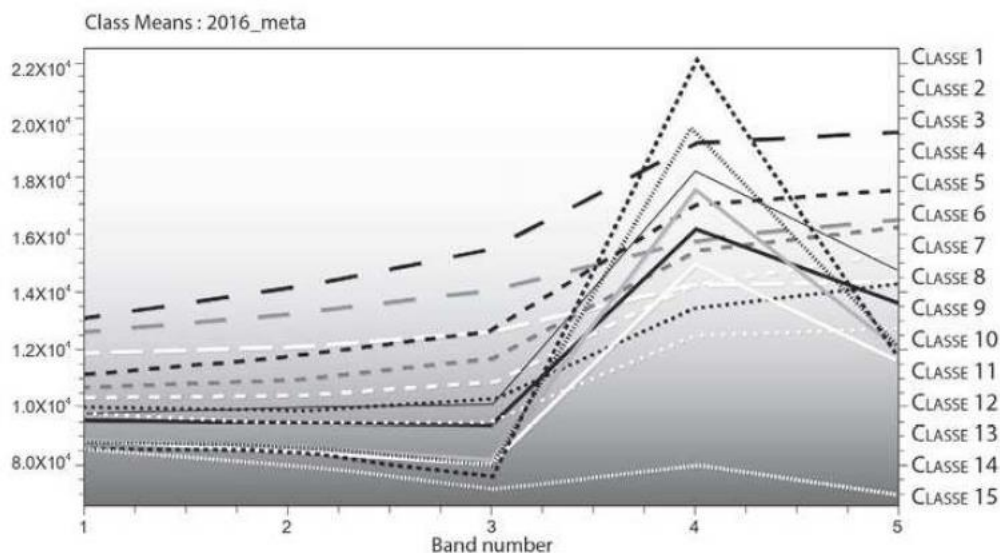
⁷La résolution spatiale indique la dimension de la zone couverte par un pixel. Les satellites *SPOT* avec une meilleure résolution spatiale ne couvrant pas de manière satisfaisante la région de Khorgos.

⁸*Landsat 5* compte six bandes multispectrales à 30 mètres et *Landsat 8* en compte huit.

2011, inauguration du ICBC du coté kazakhstanais ; et 2016, pour une date récente⁹.

Nous avons principalement utilisé la méthodologie de classification non supervisée¹⁰ avec 15 classes (figure 8.2).

Figure 8.2
Les signatures spectrales des 15 classes retenues



La classe 1 (tout en bas du schéma) fait certainement référence aux surfaces hydriques, car l'eau réfléchit très peu dans toutes les longueurs d'onde. Les surfaces végétalisées forment normalement des pics dans la bande proche infrarouge (bande 4). Les classes 3, 4, 6, 7, 8 et 9 indiquent donc des champs et de la végétation. Les classes 7 et 8 sont des champs agricoles que l'on retrouve notamment au nord-est de la ville Khorgos du côté chinois.

L'objectif de ce travail de télédétection géopolitique est d'interpréter l'évolution du territoire de frontière, la classification des espaces végétalisés n'étant pas prioritaire. Le regroupement de la végétation et la distinction entre végétation anthropisée et non anthropisée ont constitué une étape de base afin d'isoler les groupes ayant une réflectance similaire, et de comprendre l'évolution notamment du bâti et de l'urbanisation.

Le sol nu¹¹ et le bâti réfléchissant beaucoup dans toutes les longueurs d'onde, notamment dans le proche infrarouge et l'infrarouge à courte longueur d'onde (bandes 4 et 5), la méthodologie non-supervisée n'est pas suffisante et la distinction entre ces deux groupes nécessite une approche plus

⁹ Nous ne constatons pas beaucoup de variations entre 2016 et 2018.

¹⁰ Classification automatique de l'espace, sans utiliser des échantillons.

¹¹ L'expression « sol nu » indique les terrains non cultivés, non bâtis et à la végétation peu développée.

élaborée. Certaines classes (11, 14 et 15) semblent correspondre entièrement à une surface non anthropisée, que nous avons définie comme « sol nu », au contraire d'autres classes (12 et 13) qui semblent correspondre au bâti des villes de Khorgos des deux côtés de la frontière et aussi aux chenaux asséchés du côté kazakhstanaï.

La méthodologie des classifications emboîtées¹² n'a pas permis de résoudre le problème de la distinction entre *sol nu* et *bâti*, car les constructions isolées (assez présentes notamment dans les images plus anciennes) ne sont pas identifiées avec une méthode qui reconnaît les éléments en passant de proche en proche. Cette méthode nous a donc permis d'établir une carte d'occupation du sol avec quatre classes (sol nu/bâti, champs, végétation, surface humide), où bâti et sol nu sont dans la même classe, et où la végétation remarquable non anthropisée est distinguée de l'agriculture.

Afin de différencier la catégorie « sol nu » de celle du bâti et de pouvoir évaluer l'urbanisation de la région, nous avons choisi de réaliser une classification manuelle¹³. Cette méthodologie, basée sur la photo-interprétation et sur l'utilisation de critères concernant les bâtiments comme la compacité et l'échelle, nous a permis de différencier la catégorie « bâti » de celle de « sol nu ».

Cette analyse diachronique de l'occupation du sol de la région transfrontalière de Khorgos aura donc cinq classes : bâti, sol nu, agriculture, végétation et zones humides.

2.2. *Le territoire de Khorgos à la chute de l'Union Soviétique*

Le premier instantané territorial étudié correspond à l'été 1992, quelques mois après la chute de l'Union Soviétique et la création de la république indépendante du Kazakhstan (figure 8.3).

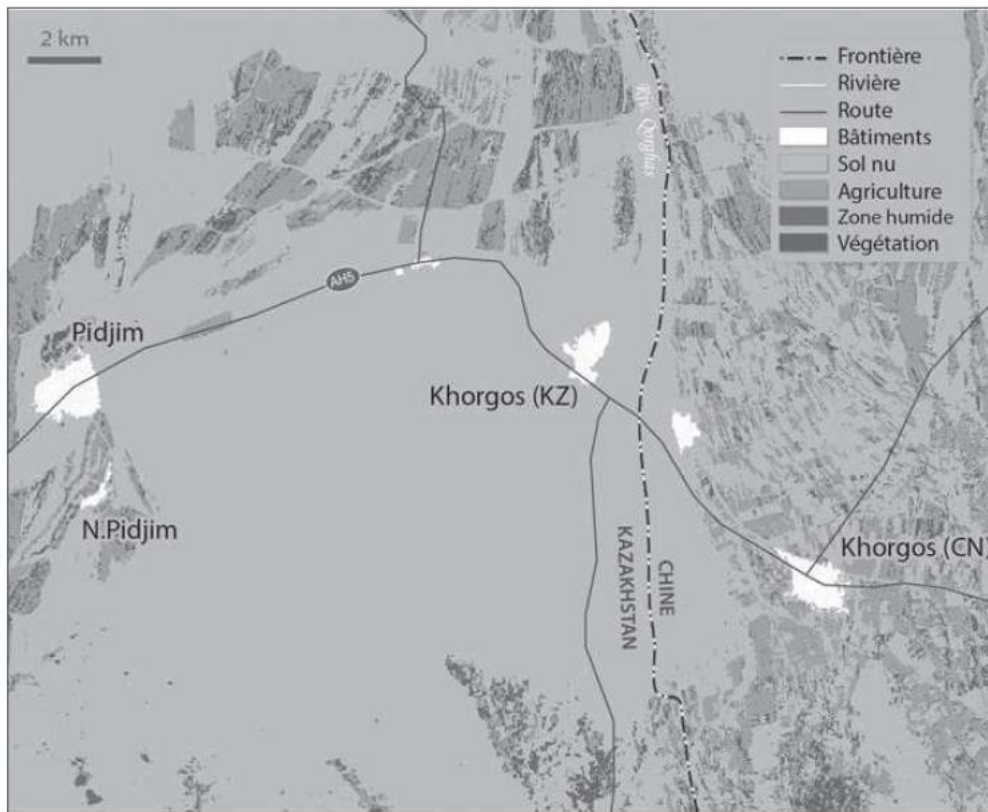
En regardant cette image, la frontière sino-soviétique, depuis peu sino-kazakhstanaïse, est un espace vide, dépourvu de toute forme d'aménagement destinée à la coopération transfrontalière (Damiani, Bachelet, 2018).

Cette représentation est présente malgré une perméabilité des échanges commerciaux qui augmente dès les années 1980 sur ce territoire, notamment grâce au statut de port commercial que Huoerguosi, la Khorgos chinoise, acquiert en 1983, puis grâce au marché frontalier qui s'installe en août 1992 (Kellner, 2008).

¹²Méthode qui permet d'affiner de proche en proche la définition des classes.

¹³Segmentation de l'image en objets selon la similarité des pixels.

Figure 8.3
Le territoire de Khorgos en 1992



Source : Rendu cartographique après le traitement de l'image *Landsat 5*.

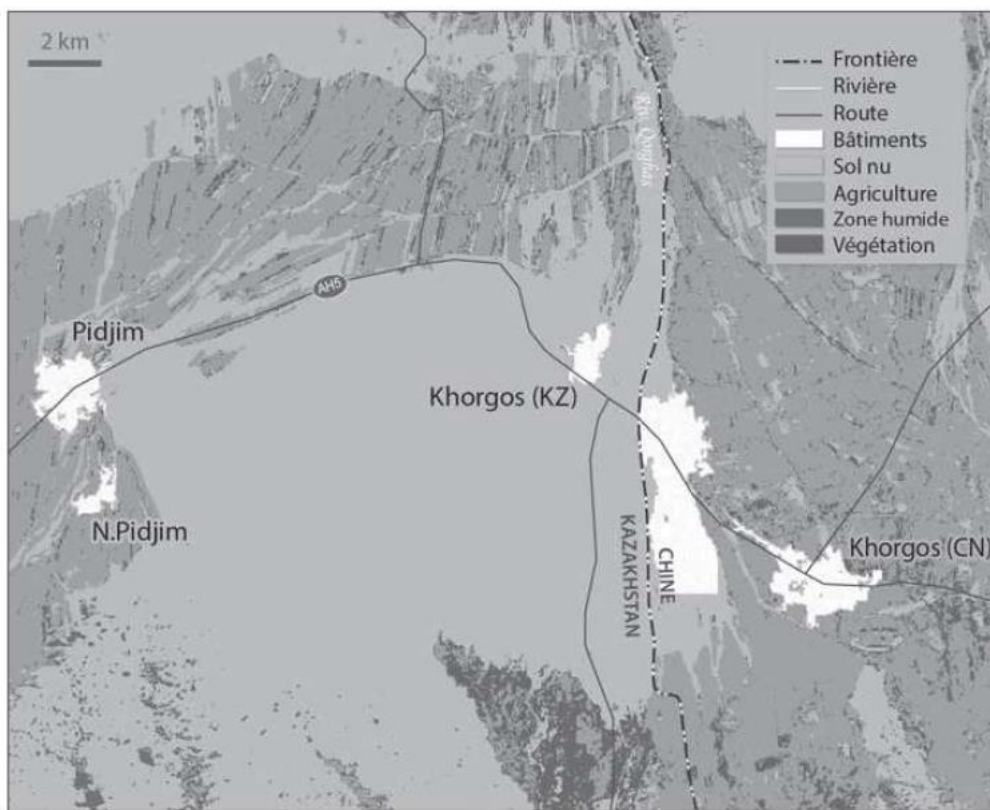
La frontière en 1992 est nette et crée deux paysages totalement différents. Côté kazakhstanaï, les éléments principaux sont la steppe, qui est intégrée dans la catégorie « sol nu » ; les grandes parcelles agricoles au nord, symptôme d'une organisation collective des terres encore présente ; une urbanisation très faible. Du côté chinois, l'espace est beaucoup plus anthropisé notamment en ce qui concerne l'agriculture. Des petites parcelles de champs indiquent une organisation agricole différente du système de collectivisation encore en place de l'autre côté de la frontière. Les deux tâches urbaines de la ville de Huoerguosi, bien que plus développées que la Khorgos kazakhstanaïse, ne sont en réalité pas très étendues, surtout si l'on compare les images de 1992 avec celles de 2016. Les chenaux asséchés, qui ont été inclus dans la catégorie « sol nu », ne sont pas encore anthropisés et se présentent d'ailleurs comme le seul espace non anthropisé de la partie chinoise du territoire.

Du point de vue de l'aménagement du réseau des transports transfrontaliers, rien n'est encore en place et la seule *Asian Highway 5* traverse la région.

2.3. 2006 : les premiers grands travaux débutent à Khorgos

L'instantané de l'été 2006 montre quelques modifications dans le territoire frontalier de Khorgos (figure 8.4). Les mutations les plus remarquables sont certainement du côté chinois, car l'expansion du bâti est en plein essor le long de la frontière dès la fin des années 1990, et prépare la mise en place de la zone de libre-échange dès 2004.

Figure 8.4
La frontière en 2006



Source : Rendu cartographique après le traitement de l'image *Landsat 5*.

Avec la tâche de bâti se développent aussi la voirie et l'agriculture, l'ensemble de ces éléments montrant une évolution réelle de l'aménagement frontalier du côté chinois visiblement impacté par la zone de libre-échange. De telles évolutions ne sont pas vraiment visibles du côté kazakhstanaï de la frontière, dont les phénomènes plus remarquables sont un accroissement du bâti des centres de Pidjim et de Nizhny Pidjim à environ 15 kilomètres de la frontière. Une évolution des espaces cultivés est aussi perceptible du côté kazakhstanaï. Non seulement l'agriculture se développe autour des espaces habités, mais elle change aussi de nature et les grandes parcelles de 1992 laissent

place à de plus petites parcelles. Ce changement est probablement le résultat d'une politique de privatisation des terres qui aboutira notamment dans le nouveau code foncier et la loi sur la privatisation de 2003 qui permettra la location des terres agricoles de la part d'étrangers pour une période de dix ans maximum¹⁴.

En ce qui concerne les aménagements et les transports transfrontaliers, aucune mutation n'est à noter dans cette image de 2006 : les variations des territoires restent encore indépendantes et non connectées entre elles.

2.4. *Des évolutions importantes en 2011*

L'année 2011 est fondamentale dans l'évolution du territoire de Khorgos du côté kazakhstanais, car en juillet 2011, la loi sur la création des zones de libres échanges est approuvée. Selon le texte législatif, « une zone économique spéciale est créée pour accélérer le développement et les productions modernes performantes et compétitives, attirer les investissements, les nouvelles technologies dans les industries et dans les régions, et augmenter l'emploi »¹⁵.

Un nouveau paysage frontalier commence à prendre forme dans la partie kazakhstanais avec un territoire de plus en plus ouvert à la coopération (figure 8.5). Le Centre international de coopération transfrontalière (ICBC) kazakhstanais, qui ouvre la même année, se situe stratégiquement le long de l'autoroute internationale, non loin du centre-ville. Une partie de l'ICBC kazakhstanais plus proche de la frontière et de l'ICBC chinois est déjà prévue, mais n'est pas encore visualisable sur les images. Un espace en chantier ressort au sud de la partie kazakhstanais : il s'agit de la gare d'Altynkol en construction. Ce nœud ferroviaire permettra non seulement la connexion sur rails de Khorgos avec le réseau Almaty-Urumqi, mais aussi la création d'une étape ferroviaire extrêmement stratégique sur le réseau des nouvelles routes de la soie. Il s'agira de la deuxième gare transfrontalière entre le Kazakhstan et la Chine, après celle du poste-frontière Dostyk-Alashankou, située à environ 300 kilomètres au nord de Khorgos et achevée en 1990. L'image de 2011 montre que le tracé du côté chinois n'est pas encore visible du tout. Il n'est d'ailleurs pas encore complet côté kazakhstanais puisque la connexion s'arrête à Zhetygen, à une trentaine de kilomètres au nord

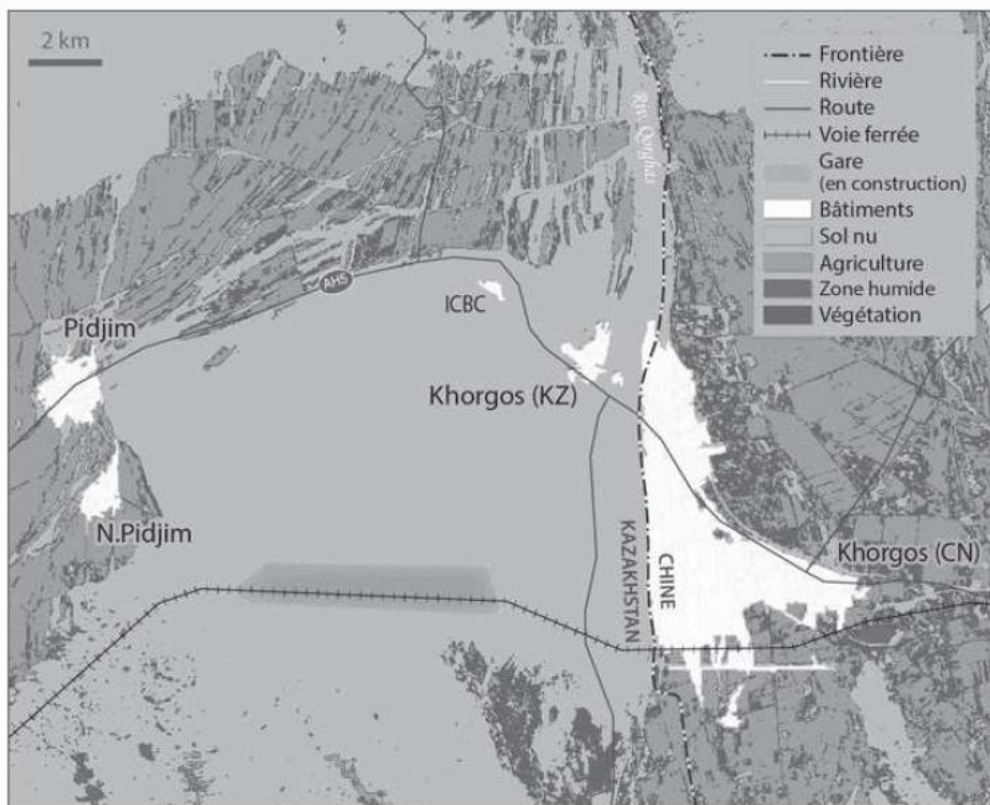
¹⁴ Code foncier de la République du Kazakhstan du 20 juin 2003, n 442, <https://zakon.uchet.kz/rus/docs/K030000442>, consulté en décembre 2018. Le projet de loi de 2016 sur la réforme agraire voulait prolonger le bail des terres pour les étrangers à 25 ans, mais suite à des protestations dans tout le pays le président a repoussé la décision.

¹⁵ Loi de la République du Kazakhstan du 21 juillet 2011 n N. 469-IV « Sur les zones économiques spéciales de la République du Kazakhstan », https://online.zakon.kz/document/?doc_id=31038117#pos=69;7, consulté en mars 2019.

d'Almaty.

Des évolutions remarquables en ce qui concerne la densification du bâti sont à signaler du côté chinois de la frontière. L'expansion se manifeste notamment le long de la frontière vers le sud, soit vers les futurs dispositifs de la nouvelle ligne ferroviaire.

Figure 8.5
La frontière en 2011



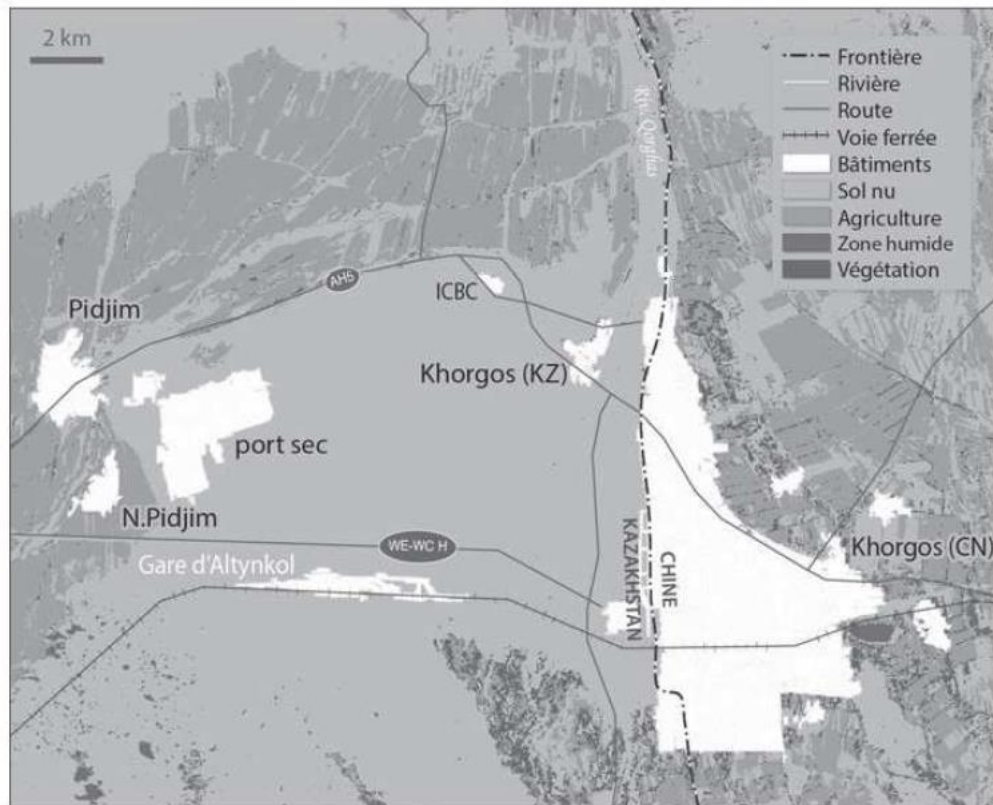
Source : Rendu cartographique après le traitement de l'image *Landsat 5*.

2.5. *La nouvelle Khorgos se profile*

Le paysage évolue considérablement entre 2011 et 2016. Deux structures vitales pour l'évolution de la nouvelle Khorgos sur la route de la soie sont en place du côté kazakhstanais (figure 8.6). Il s'agit d'une part de la gare d'Altyntkol et la ligne ferroviaire, achevées en 2012. La distance d'environ 30 kilomètres entre la gare et l'ICBC sera assurée par une ligne de bus. D'autre part, au nord de la gare, le port sec (*dry port*) a été finalisé en 2015. Ce dispositif permet la gestion logistique des conteneurs et le transfert des rails à modèle standard (1435mm) utilisé par la Chine, aux rails selon le modèle

russe (1520 mm) utilisé au Kazakhstan.

Figure 8.6
La frontière en 2016



Source : Rendu cartographique après le traitement de l'image *Landsat 8*.

Une nouvelle infrastructure se profile aussi sur l'image satellite de 2016 : la nouvelle autoroute internationale Europe occidentale-Chine occidentale, depuis la Baltique jusqu'à la Chine. Ce nouveau corridor routier est un projet lancé en 2009, porté notamment par la Banque Asiatique de développement, la Banque Mondiale et les Nations-Unies. Inscrite dans le programme de coopération économique de l'Asie centrale (CAREC), cette autoroute est le fleuron du programme d'État *Nurly Jol*, voulu par l'ancien président kazakhstanaï Nazarbaïev, traversant le Kazakhstan et créant ainsi une nouvelle liaison routière entre Almaty, Khorgos et Urumqi. Un nouveau tracé entre Almaty et Khorgos réduira le temps de trajet entre les deux villes de 5 heures à 2 heures 30¹⁶.

Malgré les mutations sur le territoire kazakhstanaï constatables dans l'image de 2016, la frontière continue à séparer deux types de paysages bien différents. Les dispositifs du côté kazakhstanaï sont

¹⁶ <https://yvision.kz/post/778784>, consulté le 12 juin 2019.

éloignés entre eux et une vaste étendue non anthropisée reste présente. Le bâti est très peu développé de ce côté de la frontière et les surfaces agricoles restent limitées. Du côté chinois en revanche, la tâche urbaine est de plus en plus étendue et dense. L'étalement se manifeste toujours vers le sud, le long de la frontière, occupant l'espace des chenaux asséchés, avec des surfaces agricoles toujours présentes autour du bâti.

3. Une frontière, deux territoires, un projet

Les nouveaux territoires de Khorgos se profilent et la frontière modifie le paysage maintenant plus que jamais. La mise en place des projets de Khorgos en tant que nœud stratégique de la *Belt and Road Initiative* met en évidence un développement local bien différent entre les deux pays. Nonobstant l'existence de projets véritablement transfrontaliers comme l'accord de 2017 pour la création d'une digue sur la rivière Khorgos afin de préserver les infrastructures des risques d'inondation, les territoires en réalité ne se mêlent pas, et la mise en place du ICBC kazakhstanaï contigu à la structure chinoise (185 hectares prévus du côté kazakhstanaï contre 343 du côté chinois¹⁷) prend plus de temps à se mettre en place. Beijing met toujours plus en avant l'aspect national du projet par rapport à l'aspect transfrontalier, comme on peut par exemple le remarquer dans les représentations de Khorgos proposées par le site de l'Académie Chinoise des Sciences Sociales (CSSN, 2012).

La frontière, bien que très fermée, crée des territoires autour d'elle (Amilhat Szary, 2016) et c'est effectivement le cas pour Khorgos, une région historiquement peu développée des deux côtés de la frontière, et qui voit depuis une vingtaine d'année son paysage transformé en espace vécu (Frémont, 1999 [1976]).

Par contre les évolutions sont bien différentes des deux côtés et chaque changement ne produit pas un effet miroir de part et d'autre. L'anthropisation du territoire par exemple, qu'il s'agisse de l'augmentation du bâti ou des espaces cultivés, se manifeste surtout du côté chinois où la ville de Huoerguosi dépasse désormais les 80 000 habitants. En deux décennies, le bâti du côté chinois a démultiplié par 20 sa surface en passant de 2 km² à 40 km². Du côté kazakhstanaï, les centres urbains Pidjim, Nizhny Pidjim et Khorgos, ne totalisent pas plus de 10 000 habitants¹⁸. Bien évidemment, les deux pays n'ont ni la même démographie (le Kazakhstan ayant 77 fois moins d'habitants que la Chine), ni la même densité (5,7 hab./km² au Kazakhstan contre 148 hab./km² en

¹⁷ Données du Bureau du conseil économique et commercial de l'ambassade de Chine au Kazakhstan (2012).

¹⁸ Données officielles du district de Panfilov. (<http://www.panfilov-akimat.gov.kz>) consulté en décembre 2018.

Chine).

La Chine est une puissance démographique et elle n'hésite pas à utiliser cet atout et à mobiliser ses citoyens pour un peuplement de la frontière, comme d'ailleurs elle a déjà fait dans le reste du Xinjiang. La mobilité des Chinois n'a pas que des répercussions sur le territoire national, car le Kazakhstan compte parmi les pays les plus concernés par la migration chinoise et l'opinion publique ne l'ignore pas. Le Service des frontières comptabilise entre 150 000 et 200 000 entrées par an, et certains n'hésitent pas à parler de « sinisation du Kazakhstan » (Sadovskaya, 2015). Les médias et les experts kazakhstaniens essayent d'apaiser l'opinion publique en affirmant que, parmi les travailleurs chinois qui migrent dans leur pays, beaucoup sont d'ethnie kazakhe (TengriNews, 2014)¹⁹.

Si du côté chinois les mutations du territoire passent principalement par l'anthropisation et la création de structures commerciales et zones d'échanges, du côté kazakhstaniens c'est l'aménagement d'infrastructures de transport (la gare d'Altynkol, le port sec) capables de faciliter l'acheminement de la marchandise chinoise vers l'ouest qui prime.

Une asymétrie dans le projet de développement du territoire de Khorgos est donc bien en place dès le début. Même si généralement l'asymétrie frontalière est le résultat d'une politique unilatérale (Ritaine, 2009), dans le cas de Khorgos, l'asymétrie est le résultat d'actions et d'intentions de développement différenciées de chaque partie, à partir d'une asymétrie structurelle miroir des dissemblances démographiques et de puissance entre les deux pays. La frontière a donc créé des espaces vécus et établi des nouvelles fonctions aux territoires sur les nouvelles routes de la soie.

Conclusion

Cette analyse à très grande échelle de la région transfrontalière de Khorgos nous a permis d'envisager le phénomène géopolitique et géoéconomique de la nouvelle Route de la Soie sous l'angle des représentations et du développement local de ce territoire. Khorgos, au croisement entre le monde chinois et le turco-nomade, incarne les échanges et les rivalités qui ont toujours existé entre ces acteurs. Aujourd'hui Khorgos est l'emblème d'un projet qui s'affiche comme de

¹⁹ La migration chinoise au Kazakhstan pourrait s'intensifier dans dix ans – expert (2014), https://tengrinews.kz/kazakhstan_news/kitayskaya-migratsiya-kazahstan-usilitsya-10-let-ekspert-262236/, consulté en novembre 2018.

coopération et d'échange international. Cette région met en relation la Chine de plus en plus décomplexée vis-à-vis des projets de puissance qui est en train de mettre en place à l'échelle eurasienne et mondiale, et le Kazakhstan, le plus grand pays enclavé au monde, extrêmement demandeur d'une meilleure connexion de son territoire et d'une nouvelle image de puissance régionale. Beijing a besoin d'Astana en tant que marché pour sa production et comme passerelle stratégique vers l'Ouest, et Astana a besoin de Beijing pour créer sa nouvelle image : *a priori* l'échange semble donc gagnant-gagnant.

Une analyse plus fine à partir des images satellite de Khorgos permet de lire des dynamiques complètement différentes dans l'évolution de la région. La Chine modifie ses territoires dans des temporalités très courtes, en créant des espaces d'échanges et en développant l'urbanisation. Astana aménage les nouveaux espaces frontaliers plus lentement et de manière différente, presque complémentaire et en fonction de la Khorgos chinoise, à travers notamment la création d'espaces de gestion logistique et d'infrastructures de transport pour la marchandise chinoise. Paradoxalement, malgré les projets de cohésion territoriale continentale, la frontière de Khorgos est donc de plus en plus présente et visible, dans un contexte de crainte de « sinisation » s'installe depuis plusieurs années déjà dans l'opinion publique du pays.

A l'avenir, il s'agira de suivre si Astana parviendra à gérer sa relation avec le voisin de manière à préserver son rôle d'accompagnement stratégique dans le développement de Khorgos et, à plus petite échelle, son rôle de facilitateur de la mise en place de deux corridors eurasiatiques sur trois dans les nouvelles routes de la soie sans remettre en cause ses spécificités culturelles et sa souveraineté territoriale.

Bibliographie

- закон республики казахстан от 21 июля 2011 года н.469-IV. (Loi de la République du Kazakhstan du 21 juillet 2011n N. 469-IV « Sur les zones économiques spéciales de la République du Kazakhstan »), https://online.zakon.kz/document/?doc_id=31038117#pos=69;7, consulté en mars 2019.
- земельный кодекс республики казахстан от 20 июня 2003 года N. 442 (Code foncier de la République du Kazakhstan du 20 juin 2003, n 442), <https://zakon.uchet.kz/rus/docs/K030000442> consulté en décembre 2018.

- Китайская миграция в Казахстан может усилиться через 10 лет – эксперт (La migration chinoise au Kazakhstan pourrait s'intensifier dans 10 ans – expert), (2014). <https://tengrinews.kz/kazakhstan_news/kitayskaya-migratsiya-kazakhstan-usilitsya-10-let-ekspert-262236/>, consulté en novembre 2018.
- Amilhat-Szary, A-L. (2016). *Qu'est-ce qu'un frontière aujourd'hui ?*, Paris, Presses Universitaires de France.
- Astarita, C. et Damiani, I. (2016). « Géopolitique de la Nouvelle Route de la Soie », *Géoéconomie*, 2016/2 n°79, p. 57-94.
- Chinese Social Science Net (CSSN) (2012). 霍尔果斯 一颗升起在西部边陲的耀眼新星. 18 avril, www.cssn.cn/gj/gj_gjwtyj/gj_elsdozy/201311/t20131101_823277.shtml, consulté le 3 avril 2019.
- Damiani, I. et Bachelet, V. (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 | 2018-1.
- Données démographiques officielles du district de Panfilov (Kazakhstan) (s. d.). (<http://www.panfilov-akimat.gov.kz>), consulté le 12 juin 2019.
- Frémont, A. (1999), *La région, espace vécu*. Paris, Flammarion (édition originale 1976).
- Gerson, M. S. (2010). « The Sino-Soviet Border Conflict Deterrence, Escalation, and the Threat of Nuclear War in 1969 », *Center for Naval Analyses*, <https://www.cna.org/CNA_files/PDF/D0022974.A2.pdf>, consulté en juin 2018.
- Kellner, T. (2008). *L'Occident de la Chine, Pékin et la nouvelle Asie Centrale (1991-2001)*, Paris, Presses Universitaires de France.
- Kellner, T. (2011). « Le règlement des questions frontalières... entre la République populaire chinoise et ses voisins centrasiatiques », *Relations internationales* 2011/1, n° 145, p. 27-51.
- Khorgos Gateway (s. d.). « Біз туралы » <http://kz.khorgosgateway.com/sections/company>, consulté le 4 avril 2019.
- Khorgos ICBC (s. d.). “About Us », www.mcps-khorgos.kz/en/node/8, consulté le 3 avril 2019.
- Lasserre, F. et Mottet, E. (2018). « L'initiative « Belt and Road », stratégie chinoise du « Grand Jeu » ? », *Diplomatie* n°. 90, p.36-40.
- Ministère des Affaires Étrangères (MAE), Commission nationale du Développement et de la Réforme (2015). Construire ensemble la Ceinture économique de la Route de la Soie et la Route de la Soie maritime du XXIe siècle–Perspectives et actions. Beijing, www.fmprc.gov.cn/fra/zxxx/t1251984.shtml, consulté le 3 avril 2019.
- Ritaine, E. (2009). « La barrière et le checkpoint : mise en politique de l'asymétrie », *Cultures & Conflits*, 2009/1, n°73.
- Sadovskaya, E. (2015). « Китайская миграция в Казахстане (La migration chinoise au Kazakhstan) », *Demoskol Weekly*, n°629-630.
- Schatz, E. (2012). *Modern Clan Politics: The Power of "Blood" in Kazakhstan and Beyond Couverture*, Washington, University of Washington Press.
- TengriNews (2014). Китайская миграция в Казахстан может усилиться через 10 лет – эксперт. 23 septembre, https://tengrinews.kz/kazakhstan_news/kitayskaya-migratsiya-kazakhstan-usilitsya-10-let-ekspert-262236/, consulté le 3 avril 2019.