



HAL
open science

Le corridor ferroviaire eurasiatique des nouvelles routes de la soie : intérêts chinois, limites et pistes de développement centrasiatiques

Xavier Aurégan

► **To cite this version:**

Xavier Aurégan. Le corridor ferroviaire eurasiatique des nouvelles routes de la soie : intérêts chinois, limites et pistes de développement centrasiatiques. Les Cahiers de l'Association Tiers-Monde, 2022, 36, pp.61-70. hal-04191045

HAL Id: hal-04191045

<https://hal.science/hal-04191045>

Submitted on 17 Sep 2023

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.

Le corridor ferroviaire eurasiatique des nouvelles routes de la soie : intérêts chinois, limites et pistes de développement centrasiatiques

Xavier AURÉGAN¹

Le projet des nouvelles routes de la soie (NDRC, 2015), dénommé *One Belt One Road* (OBOR) en 2013 et annoncé par le Président Xi Jinping cette même année au Kazakhstan, puis renommé *Belt and Road Initiative* (BRI) lorsqu'il a été intégré à la Constitution chinoise en 2017, forme cette triple vision stratégique, commerciale et (géo)politique d'un réseau infrastructurel reliant la Chine au monde – ou presque. Pour ce faire, le pouvoir chinois a prioritairement défini deux routes complémentaires. La maritime (*the 21st Century Maritime Silk Road*) est doublée d'une route arctique (*the Polar Silk Road*) et peut autant passer par le Canal de Suez que par la Route maritime du Nord (RMN) via le passage du Nord-Est. La terrestre (*the Silk Road Economic Belt*) compte au total six lignes ferroviaires², dont une principale qui doit notamment relier la Chine puis l'Asie centrale à son premier partenaire commercial, l'Union européenne. Ces deux principales composantes doivent être complétées par une route électronique – digitale – de la soie dans un vaste cadre infrastructurel, commercial et politique qui peut être qualifié de panoptique.

Trois expressions clés, ou « initiatives politiques » chinoises, peuvent conséquemment synthétiser ce projet. « Go Up » exprime les modernisations industrielles, mais aussi infrastructurelles chinoises par le biais des douzième au quatorzième plans quinquennaux (2010-2015 ; 2016-2020 ; 2021-2025), qui ont particulièrement mis l'accent sur les infrastructures de transport, car d'après le gouvernement chinois : « le transport doit soutenir l'optimisation de la restructuration de l'économie régionale » (Alix et Daudet, 2015). « Go West » nous renseigne sur la relocalisation interprovinciale dans laquelle le Xinjiang est stratégique puisque Jianqing Ruan et Xiaobo Zhang (2014) démontrent que ce phénomène de « *Flying Geese* » a lieu à l'intérieur même du territoire chinois. Enfin, « Go Out », indique historiquement la sortie des acteurs économiques chinois du territoire, mais aussi, plus récemment, la capacité/nécessité chinoise à re- ou délocaliser son industrie à l'étranger.

De fait, le projet BRI et spécifiquement la *Silk Road Economic Belt* opèrent d'une manière multiscalaire, par cercles concentriques, et les premiers cercles, chinois, seraient *a priori* les plus stratégiques. Aussi, nous priorisons le deuxième cercle, celui intégrant les territoires situés à proximité de l'Ouest de la Chine, ainsi que le volet transport de fret du projet, qui consiste ici en un corridor ferroviaire entre la Chine et l'Union européenne (UE), soit eurasiatique, qui exprime la voie reliant diverses métropoles chinoises au marché européen via le Xinjiang, le Kazakhstan, la Russie, la Biélorussie et enfin la Pologne.

Pour l'Asie centrale, qui semble *ipso facto* centrale et stratégique pour relier la Chine à l'UE, les enjeux sont substantiels et pluriels. Dans ce cadre, la Chine et ses acteurs entendent tirer profit des avantages comparatifs des territoires, des États et régions parties prenantes en privilégiant les infrastructures ferroviaires qui, d'un triple point de vue (environnemental, rapport coût-temps-distance, capacité de transport en tonnes), bénéficient de contextes commercial et politique favorables. La construction et l'utilisation des voies ferrées dans ce paysage spécifique de BRI peuvent engendrer de nombreux impacts néfastes, comme positifs. De telle manière qu'entre contraintes et atouts, ce volet ferroviaire des nouvelles routes de la soie peut éventuellement présenter un avantage, moins mesurable, mais plus efficient à long terme : celui du développement des territoires concernés par les infrastructures ferroviaires entre Asie et Europe. Partant, en quoi le corridor ferroviaire des nouvelles routes de la soie pourrait-il être un outil de développement viable pour l'Asie centrale ? Exploratoires, les résultats proposés ci-dessous proviennent, d'une part, d'une recherche menée en 2018-2019 dans le cadre d'un contrat d'ingénieur de recherche à l'Institut de recherche en transport et logistique innovante (MOBIS) au sein de Neoma BS, et d'autre part, depuis 2019, d'une recherche individuelle approfondie puis collective dans le cadre du programme de recherche BRImpact (2021) de l'Institut français de recherche sur l'Asie de l'Est (IFRAE).

1. ÉTAT DES LIEUX DU CORRIDOR FERROVIAIRE EURASIATIQUE DE BRI

Le corridor ferroviaire eurasiatique peut être appréhendé dans un cadre systémique. Par système, nous entendons un ensemble d'éléments liés les uns aux autres de telle sorte que la modification de l'un d'entre eux engendre la modification des autres et du système dans sa globalité. Il se compose des infrastructures

¹ Université catholique de Lille, chercheur associé à l'IFG-Lab (EA 353), au CQEG (Québec, Canada) et à l'IFRAE (UMR 8043). xavier.auregan@univ-catholille.fr

² Chine-Kazakhstan-Russie-Biélorussie et Pologne (UE) ; Chine-Mongolie-Russie ; Chine-Asie centrale-Iran-Turquie-Europe ; Chine-Pakistan ; Chine-Laos-Thaïlande-péninsule indochinoise ; Bangladesh-Chine-Inde-Myanmar.

de communication, du système productif, du système d'acteurs (y compris institutionnels), ainsi que de l'espace géographique, ce dernier ne constituant pas un sous-système comme les autres, mais le support sur lequel ils s'inscrivent. Ce faisant, les autorités chinoises se servent de cette « couche » géographique pour implémenter les autres éléments qui interagissent. C'est précisément le cas des infrastructures du corridor ferroviaire eurasiatique qui permettent de faire circuler hommes, capitaux et surtout marchandises (Harvey, 2006).

1.1. Les intérêts chinois à développer BRI et un corridor ferroviaire eurasiatique

En premier lieu, BRI doit être vu comme un ensemble réticulaire qui se veut la synthèse d'autres et de nombreux projets nationaux, régionaux et internationaux (Aurégan et Verny, 2019 ; Ren et Lasserre, 2020). Il est naturellement lié à l'appétence de la Chine, de ses gouvernants et de ses acteurs économiques pour les projets infrastructurels de grande envergure (port de Yangshan, pont Ningbo-Shanghai, barrage des Trois-Gorges, etc.). Il démontre non seulement des capacités techniques et technologiques, couplées aux nécessaires moyens financiers et en ressources humaines, mais également une volonté politique qui s'inscrit sur le long terme.

Compte tenu de la direction et de l'intensité des flux de fret ferroviaires actuels, les questions logistique, normative et politique restent certainement les plus importantes puisque ces trains transportent autant de marchandises que d'ambitions politiques. La partie ferroviaire de BRI étant intrinsèquement liée aux différents projets de voies ferrées chinois, la Chine voit plusieurs avantages à s'investir dans le développement de ces corridors. Si, jusqu'à récemment, la création de lignes a surtout permis de connecter les usines du centre et de l'Ouest de la Chine à la côte Est et de re-délocaliser, pour les industriels domestiques comme étrangers, leurs productions où la main-d'œuvre est toujours moins onéreuse, elle est désormais adossée au « rebalancing » (Lemoine, Poncet et Ünal, 2015). Autrement dit, pour l'État chinois, les voies ferrées permettent les relocalisations locales et surtout interprovinciales, et le relatif déplacement du centre de gravité industriel chinois vers les provinces enclavées de l'Ouest et du centre³. En profitant d'avantages structurels (zones franches ; faibles coûts de la main-d'œuvre, du foncier, des taxes et des impôts) et en limitant les risques (environnementaux, voire sociopolitiques), le centre et demain l'Ouest du territoire chinois offrent ainsi de nouvelles opportunités aux investisseurs domestiques et étrangers. Outre la mise en valeur, par les élites gouvernementales comme locales, de sites et d'outils de production, cette contribution ferroviaire aux plans de développement rapproche *de facto* la production des pôles de consommation, soit le Moyen-Orient, l'Asie centrale, l'Asie du Sud-Est, la Russie occidentale... et l'Europe (Pantucci et Lain, 2017 ; Mayer, 2018).

Cette migration progressive des activités industrielles vers le centre, le Nord et l'Ouest de la Chine constitue ainsi un atout majeur, si ce n'est l'essence même de BRI : elle est insérée dans ce pont ferroviaire eurasiatique, comme d'autres programmes de l'État dont le plan directeur en 60 points de 2013 (McNally, 2017). Pour les métropoles de l'intérieur, ne pas posséder de ligne ferroviaire reliée au corridor eurasiatique incarne dès lors une carence en connectivité, en visibilité et finalement en investissements. Situés à Chongqing, Chengdu, Suzhou ou encore Zhengzhou, les ateliers, centres commerciaux, zones de haute technologie et entrepôts contenant de plus en plus de produits – de luxe – européens sont dorénavant connectés aux infrastructures ferroviaires. Ces dynamiques urbaines et industrielles concourent toutes à faire passer ces villes et leurs territoires de *Backwaters* à des collectivités innovantes et mondialisées. Au sein de cette nouvelle frontière du commerce mondial constituée du centre et de l'Ouest de la Chine, de l'Asie centrale et du Sud de la Russie, c'est effectivement à ces multiples échelles d'analyse que renvoient l'intérêt et les enjeux de BRI, et donc des lignes ferroviaires eurasiatiques.

En dehors des investissements et des échanges commerciaux de marchandises, ainsi que le moyen d'intensifier ses relations politiques avec les partenaires de BRI, la Chine voit également l'avantage de remporter et de réaliser des prestations de services dans ces relais de croissance extraterritoriaux. Ces derniers participent de ce fait au chiffre d'affaires de l'industrie ferroviaire et aux entreprises à capitaux publics, permettent de tester en conditions réelles matériel, main-d'œuvre et normes, d'acquérir un savoir-faire – y compris dans le cas de consortiums –, de réinjecter une partie de la réserve de devises, de fidéliser des États-clients et leurs élites, et en définitive d'assurer l'émergence des futures firmes transnationales (FTN) chinoises.

Prioritairement sino-centré, BRI doit ainsi permettre de soutenir la croissance économique en offrant, aux entreprises à capitaux publics prioritairement et privés subsidiairement, de nouveaux marchés (*market-seeking investment*) tout en pourvoyant à sécuriser les routes énergétiques (*resource-seeking investment*). Plus

³ Avec les plans de développement afférents : *China Western Development* (1999) et *Central Development Strategy* (2004).

généralement, cette croissance économique est le moteur de la légitimité du parti communiste chinois (PCC) puisque depuis les années 1980 et l'avènement de Deng Xiaoping, la Chine ayant globalement réglé les grandes questions relatives à son intégrité territoriale, c'est sur sa capacité à créer de la richesse et de l'emploi que se joue désormais la légitimité du PCC.

Ainsi, soutenir la croissance – et la stabilité sociale endogène – implique deux objectifs majeurs : sécuriser les flux entrants et surtout sortants de marchandises ; et sécuriser les flux entrants d'énergies ou de matières premières permettant de créer les conditions de la production industrielle. Cependant, pour Pékin, dans la mesure où ces flux se font essentiellement par voie maritime, ils sont menacés par trois principaux facteurs. Le premier est une menace objective, soit la piraterie dans les détroits de Malacca et d'Ormuz, ainsi que dans le golfe d'Aden, à laquelle il est possible d'ajouter le terrorisme. Le deuxième est une menace subjective, soit la présence de l'U.S. *Navy* en mer de Chine méridionale et dans le détroit de Malacca. La Chine s'interroge sur la capacité et/ou la volonté qu'ont les États-Unis de bloquer le détroit de Malacca pour couper ses approvisionnements. En possession des moyens de sa vision à long-terme (2049 et le centenaire de la RPC), la Chine souhaite développer les flux terrestres par la création d'oléoducs, de gazoducs, d'autoroutes et de voies ferrées à une échelle transcontinentale afin de minimiser l'influence états-unienne dans la région, et de ce fait obtenir ce leadership qu'elle estime légitime. Enfin, le dernier facteur est inhérent aux extrêmes densités de la façade maritime, qui engendrent des goulots d'étranglement et des retards dans le traitement des marchandises et conteneurs. C'est également sans compter sur les multiples facteurs propres au secteur du fret maritime dont le *slow steaming*, les diverses formes de pollution sur terre comme sur mer, et sur les disparités entre ces provinces littorales et les enclavées. Dans ce contexte, la diffusion spatiale du capitalisme d'État chinois (Bergère, 2013 ; Gu et al., 2016) vers l'Ouest est une condition *sine qua non* du corridor ferroviaire eurasiatique (Aurégan et Verny, 2019) qui s'apparente, aujourd'hui, à la principale et plus viable route de la partie « Silk Road Economic Belt ».

Par ailleurs, les autorités chinoises entendent continuer à tirer bénéfice de l'augmentation, deux fois plus rapide, du commerce des biens et de services vis-à-vis du produit national brut (PNB) international depuis les années 1990 (CNUCED, 2021), et de la multiplication, par 4,3 et d'ici 2050, des échanges commerciaux à l'échelle internationale (Cour des comptes européenne, 2016). L'enjeu commercial ne peut être isolé d'autres facteurs, dont la connectivité parmi d'autres (Chan, Shun Chan et O'Brien, 2020 ; Lu et al., 2018), et doit surtout être relié à la « voie chinoise de développement » (Chen, 2010) par les infrastructures : de nombreuses études et recherches ont effectivement corrélé les infrastructures de transport et le développement économique dans les pays en développement, et montré qu'un réseau de transport fiable et développé était source de croissance (Baldwin et al., 2003 ; Fan et Chan-Kang, 2004 ; Jacoby, 2000 ; Sawada, 2015 ; Van de Walle, 2002 ; Warr, 2005 ; Yang et McCarthy, 2013).

En revanche, un corridor ou plus généralement les infrastructures, peuvent également et notamment renforcer les processus d'exclusion des espaces ruraux – la *Gloubinka* des Russes (Marchand, 2012 ; Radvanyi, 2010) –, de nouvelles dépendances et extraversions rentières. En cela, des inégalités, nouvelles comme renouvelées, peuvent être engendrées et/ou maintenues par le biais des infrastructures (Briceño-Garmendia, Estache et Shafik, 2004 ; Estache, Wodon et Lomas, 2006 ; Flybjerb, 2003 et 2005 ; Newberry, 2000 ; Tanzi et Davoodi, 1997). À moyen-terme, il conviendra d'étudier, à différentes échelles, ces impacts inhérents à BRI. Dans un premier temps, il sera nécessaire de minorer les contraintes techniques et l'ensemble des limites liées au corridor ferroviaire pour accroître la propension de la Chine à relier le marché communautaire européen.

1.2. Le corridor ferroviaire et deux de ses limites actuelles : le cas du Kazakhstan et de la réaffectation des conteneurs vides

Dans les littératures spécialisées éprouvant les couples infrastructures-développement et origine-destination, les corridors logistiques ferroviaires jouent un rôle autant négatif que positif sur les territoires traversés, mais également sur ceux qui ne le sont pas, sur l'organisation spatiale et sur les systèmes urbains et ruraux notamment. Les recompositions territoriales et les processus d'intégration/d'exclusion entraînant par suite avantages comme inconvénients spatiaux, ces derniers s'enchevêtrent et sont dépendants de multiples facteurs à plusieurs échelles, qui sont néanmoins tous tributaires de l'essor et de la diffusion des infrastructures de communication. C'est donc une adaptation du concept de *Transit-Oriented Development* (Cervero et al., 2004 ; Cervero et Day, 2008), ou le développement axé sur les transports en commun dont le Kazakhstan et plus globalement l'Asie centrale peuvent tirer parti.

Historiquement, le Kazakhstan accuse un retard substantiel et doit résorber les difficultés liées à son passé soviétique et à sa situation géographique. En effet, le pays a certes hérité de voies ferrées de l'URSS, mais celles-ci étaient principalement orientées vers le Nord soviétique (voies Nord-Sud) ; il n'y avait par exemple

pas de voie permettant de relier directement l'Est à l'Ouest du pays, et certaines voies existantes, créées avant 1991, ne tenaient pas compte des nouvelles frontières. Ainsi, pour relier l'ancienne capitale Almaty à l'Ouest du pays et ses matières premières, il fallait obligatoirement passer par l'Ouzbékistan (Yang et McCarthy, 2013).

Les premiers investissements kazakhs dans son réseau de voies ferrées sont donc liés à cet héritage soviétique, l'objectif étant d'obtenir un réseau indépendant et électrifié ne passant plus par la Russie, voire par les républiques voisines, et permettant de mieux lier entre elles les différentes régions du pays. Malgré les efforts entrepris, il reste cependant un investissement à fournir afin de construire une voie reliant Zhezkazgan (Centre du pays) à Beyneu (Ouest du pays), de manière à raccorder l'Est à l'Ouest du Kazakhstan sans être dans l'obligation de faire un immense détour. Conscient de son retard et des retombées économiques que pourraient permettre des infrastructures logistiques modernes pour le pays, le Kazakhstan a choisi de mettre en place une stratégie « *Kazakhstan 2030* » puis « 2050 »⁴, visant à trouver des opportunités pour le pays et à proposer des axes de développement. Le « State Program of Accelerated Industrial and Innovative Development » de 2010 a permis au gouvernement de se rendre compte que ces investissements ne devaient pas uniquement être orientés vers les routes, mais aussi vers le chemin de fer et les plateformes multimodales. La « Strategy of Transport Sector Development of up to 2015 » prévoyait un investissement de 26 milliards de dollars pour rénover et construire des infrastructures (Yang et McCarthy, 2013). Ainsi, les investissements infrastructurels, massifs, couplés aux ambitions chinoises de BRI, forment l'une des réponses concrètes aux enjeux de développement du Kazakhstan. De ce fait, ces réflexions afférentes au cas kazakh pourraient au moins partiellement être élargies à la région, soit l'Asie centrale (Ouzbékistan voire Kirghizistan principalement).

Au-delà du cas kazakhstanaï et de très nombreuses limites, carences et problématiques techniques⁵, la principale difficulté économique que rencontre ce projet de liaison ferroviaire est le déséquilibre qui existe entre les flux de marchandises Asie-Europe et Europe-Asie : ils sont actuellement bien plus nombreux en provenance d'Asie qu'inversement. Cette difficulté est inhérente au transport international conteneurisé, et impacte aussi les compagnies maritimes. Cette réaffectation des conteneurs vides, et précisément les coûts que celle-ci engendre, a des répercussions sur le coût global du transport. En effet, lorsqu'un conteneur chargé de marchandises part du port de Shanghai pour celui de Hambourg en Allemagne, le déséquilibre actuel dans les échanges entre la Chine et l'Europe engendre le risque que ce conteneur reparte vide vers la Chine, faute de marchandises à transporter. Pour compenser, le transporteur va reporter ce manque à gagner en faisant payer au transitaire un coût de retour à vide, ce dernier le répercutant à son client, et *in fine* aux consommateurs.

Par exemple, en 2013, les importations de l'UE à 28 en provenance de Chine s'élevaient à 382 milliards de dollars, alors que les exportations étaient, elles, limitées à 268 milliards de dollars. En 2019, la Chine exportait cette fois 476 milliards contre 339 milliards de dollars pour l'UE, toujours à 28 États membres (CNUCED, 2021). Outre l'augmentation des flux, constatons que la Chine exporte toujours davantage que l'UE, aggravant la balance commerciale fortement déficitaire des Européens dont le cas n'est pas isolé comme en atteste l'inégalité des échanges sino-états-uniens, ou encore la situation de la quasi-totalité des États à l'échelle internationale n'exportant pas – ou que peu – d'hydrocarbures en Chine.

En Asie centrale (CNUCED 2021), sur la période 1995-2019, la balance commerciale est positive grâce au Turkménistan (+ 57 milliards \$) et au Kazakhstan (+ 31 milliards \$). Le gaz naturel turkmène (98,2 % de ses exportations en Chine) permet de ne pas creuser le déficit commercial auguré par le Kirghizistan, l'Ouzbékistan et le Tadjikistan. Les flux sortant d'Asie centrale sont du reste accaparés par le Kazakhstan (60,13 %) et le Turkménistan (30,45 %), le premier étant omniprésent dans les exportations de marchandises. Premièrement, les articles manufacturés ne forment que la portion congrue des ventes centrasiatiques à la Chine, soit 25,83 %. Parmi eux, deux à trois catégories se détachent au sein de la classification de Lall de la CNUCED : les articles manufacturés issus de ressources naturelles « autres » (10,21 % du total des exportations), ceux à haute technologie « autres » (7,48 %) et finalement ceux de technologie moyenne dits « procédés » (4,69 %). Respectivement, le Kazakhstan capte 91,01 %, 86,32 % et 92,37 % de ces catégories. Secondement, l'augmentation des exportations centrasiatiques depuis 2013, avec

⁴ Comme l'indique la page de la présidence : https://www.akorda.kz/en/official_documents/strategies_and_programs

⁵ « Parmi elles, le coût et la complexité de sa composition ; la rigidité commerciale et la qualité de l'offre ferroviaire ; la complexité, la fiabilité et la régularité des flux ; les retards et goulots d'étranglement, y compris bureaucratiques ; les limites matérielles et techniques, incluant la longueur et la hauteur des trains, ainsi que l'écartement des voies ; les faibles compétitivité et flexibilité de ce mode de transport ; les matériels vieillissants et peu disponibles (dont les wagons porte-conteneurs) ; les contraintes climatiques et topographiques ; l'insécurité ; les douanes et formalités administratives, y compris les lettres de voiture communes ; le gabarit et la vitesse limitée (12 km/h en moyenne) ; ou encore la stratégie peu lisible des pouvoirs publics respectifs » (Auréan et Verny, 2019).

56,52 % du total pour la seule période 2013-2019, pourrait par conséquent être corrélée à cette position géographique bien que les produits pour lesquels il y a un fort potentiel de développement commercial, le textile et les automobiles, soient encore marginaux sur les données agrégées 1995-2019 : 1,26 % et 0,004 % ; 2,13 % et 0,01 % en 2019.

Deux autres types de flux économiques permettent d'évaluer le poids de cette région et des cinq républiques pour la Chine : les flux d'investissements directs étrangers (IDE) et les prestations de services (NBSC, 2021 ; MOFCOM, 2021). Tout d'abord, alors que la Chine investit autant qu'elle réalise des contrats (prestations de services) dans le monde entre 2013 et 2018, le cas centrasiatique offre une lecture quelque peu différente, cette région apportant de nombreux contrats sans pour autant que les acteurs économiques chinois n'y investissent : le ratio prestations/IDE est de 1,06 à l'international, de 8,83 pour l'Asie centrale. Cette région forme 3,16 % des prestations chinoises réalisées de 2013 à 2018 et 0,38 % des IDE ; la principale économie, le Kazakhstan, 1,59 % et 0,11 %. En comparaison, cette région à 5 États fournit l'équivalent des prestations de services de l'Éthiopie ou reçoit sept fois moins d'IDE chinois que le continent africain sur cette période. Pour les prestations, le Kazakhstan se démarque une nouvelle fois avec 50,5 % des contrats entre 2013 et 2018. Un équilibre est en revanche présent pour les très faibles IDE chinois : le Tadjikistan est le premier récepteur (34,72 %), devant le Kazakhstan et le Kirghizistan (28,2 % et 25,42 %).

Jusqu'en 2018 ou 2019 selon les modes d'intervention chinois, BRI ne donne pas l'impression d'une augmentation considérable des relations économiques entre la Chine et l'Asie centrale : IDE et prestations ont seulement été multipliés par 1,2, le commerce a régressé de 2 milliards \$. Ce faisant, BRI ne semble pas encore faire bénéficier l'Asie centrale de la croissance des flux entre les deux pôles chinois et européen. En revanche, à court et moyen termes, BRI devrait réduire les dépendances aux routes, permettre un relatif désenclavement aréolaire (Thorez, 2007), favoriser l'autonomie vis-à-vis de la Russie et participer à engendrer une nouvelle géographie économique de la production et du commerce (Verny et Chaze, 2014). Quelles sont les pistes pouvant provoquer, à terme et par le biais du corridor ferroviaire interpolaire, un développement pour cette région enclavée ?

2. LE CORRIDOR FERROVIAIRE, UN OUTIL DE DÉVELOPPEMENT INTERPOLAIRE POUR L'ASIE CENTRALE ?

Par interpolaire, nous entendons une réinterprétation des définitions respectivement données par Emmanuel Ma Mung (2009) à propos de la diaspora chinoise et par Giovanni Grevi (2009) qui perçoit l'interpolarité comme une multipolarité à l'ère de l'interdépendance. Partant, le caractère interpolaire du corridor ferroviaire susnommé est inhérent aux relations et flux entre deux pôles, ici la Chine et l'Europe, qui se reposent sur des métropoles, des hubs et/ou des nœuds se situant entre les deux extrémités de l'Eurasie. Ce corridor se veut conséquemment un outil qui, potentiellement, d'un point de vue multiscalaire (multiples échelles de raisonnement), transcaire (les échelles sont transcendées, elles sont en interaction et interdépendantes) et *a fortiori* interpolaire, peut permettre le développement d'espaces hétérogènes compris entre les *Range* maritimes chinoise et européenne. L'Asie centrale pourrait donc devenir l'un des principaux « nœuds » de cette interpolarité ferroviaire.

À travers le scénario consistant en l'intensification des investissements ferroviaires et infrastructurels, et donc des flux de fret ferroviaire entre les deux grands centres de production et de consommation eurasiatiques, les perspectives de développement des pays traversés par le corridor eurasiatique peuvent être analysées par une *multi-layer approach* (Notteboom et Rodrigue, 2007), ici appliquée au cas du corridor ferroviaire eurasiatique, et qui est composée de quatre couches, strates ou encore niveaux : *locational*, *infrastructural*, *transport* et enfin *logistical*. La couche de localisation intègre prioritairement les corridors de transport, les nœuds et les ports avec leurs hinterlands respectifs ou ici les centres logistiques comprenant des gares et plateformes multimodales. Celle nommée infrastructurelle par Theo Notteboom et Jean-Paul Rodrigue exprime l'accessibilité des ports et de leurs hinterlands, ou centres multimodaux une nouvelle fois, *via* les axes de transport : il convient nécessairement d'investir dans ces derniers, les corridors essentiellement mais non pas uniquement, et de relier nœuds, hubs et plateformes. Le niveau transport met en exergue l'exploitation des moyens éponymes, soient les services logistiques qui génèrent capacité, vitesse et volume. Enfin, la couche logistique hiérarchise et met en application la *supply chain* par l'intermédiaire de décisions managériales et techniques (allocation des sillons par exemple).

Bien que ces quatre formes de *layer* soient *de facto* imbriquées, nous priorisons ici les couches *locational* puis *logistical* qui permettent d'intégrer deux types de développement potentiels : par la position géographique (*locational*), et par la différenciation retardée (*logistical*).

2.1 *Le développement (de l'Asie centrale) par la position géographique*

Une première piste de développement pour l'Asie centrale est de tirer profit de sa situation géographique stratégique au cœur de l'espace eurasiatique. Soit, pour les pays de la zone, d'« imposer » des étapes sur la route ferroviaire et de développer les couches logistiques et de transport à travers les infrastructures indispensables à ces formes de polarisation ou de concentration des activités (plateformes multimodales, aéroports et ports secs, zones de libre-échange). Certains pays comme le Kazakhstan ont déjà pris des initiatives pour augmenter le nombre de clients, avec par exemple la construction de la plateforme multimodale de *Khorgos Gateway* (Damiani et Bachelet, 2018), l'objectif étant, pour ce pays, de devenir un acteur logistique incontournable dans la région et de voir la grande majorité des flux de marchandises – surtout européens au retour – passer par son territoire. Toutefois, l'Asie centrale peut également être considérée comme un carrefour donnant accès aux pays et marchés de la péninsule indienne comme du Proche et du Moyen-Orient, à l'image du Xinjiang (Urumqi et Kashgar) pour la Chine.

Les attentats du 11 septembre 2001 n'ont pas uniquement eu des effets géopolitiques (guerres en Afghanistan et en Irak, lois sécuritaires, privatisation de l'armée états-unienne, prééminence du complexe militaro-industriel dans les politiques interne et externe de Washington, etc.), ils ont également provoqué des conséquences économiques. Les voyages d'affaires des commerçants arabes aux États-Unis et en Europe n'étant plus facilités, le commerce entre les pays du Moyen-Orient et l'Occident a diminué. Parallèlement, la Chine est entrée dans l'Organisation mondiale du commerce (OMC) en décembre 2001 et les commerçants arabes se sont tournés vers ce marché afin d'approvisionner leurs pays – ou des pays tiers, en Afrique notamment – en produits de consommation.

On constate donc que de nombreux pays situés plus au Sud et à l'Ouest que l'Asie centrale ou le Caucase, comme Djibouti (Auréan, 2018 ; Idle et Lasserre, 2021) ou le Koweït (Cadène, 2013) parmi d'autres, ont également identifié le potentiel que pouvait représenter BRI à l'intérieur de l'espace Asie-Europe-Afrique. Cela peut être considéré comme une menace pour les pays centrasiatiques et du Caucase, car s'ils ne parviennent pas à mettre à niveau leurs infrastructures et à donner des garanties de sérieux et de sécurité aux opérateurs logistiques, ceux-ci risquent de se détourner de cette région et de se diriger vers des pays de la péninsule arabique. Mais cela peut aussi être vu comme une opportunité, car cette modernisation des infrastructures s'accompagnera *ipso facto* d'une augmentation des échanges et des flux commerciaux qui auront des retombées positives sur les pays d'Asie centrale.

Pour que cette région se désenclave davantage et augmente ses flux *via* BRI, il faudra néanmoins que les autorités chinoises et leurs acteurs économiques parviennent à lancer ou finaliser les principaux projets suivants : LGV Urumqi-Téhéran signé en novembre 2015 (Zheng, 2015) ; liaison Kashgar-Karachi-Gwadar (Chen, Joseph et Tariq, 2018) nommée *China-Pakistan Economic Corridor* (CPEC) ; et la LGV Moscou-Kazan également signée en 2015 (Jia et Bennett, 2018). De surcroît, le Kirghizistan et l'Ouzbékistan ont un double projet en commun avec la Chine et Kashgar : le premier concerne Kashgar, Sary-Tash et Osh par le Col d'Irkeshdam, et le second possède une variante courte (Kashgar-Col de Torugart-Arpa et Jalal-Abad) ou une longue (Kashgar-Col de Torugart-Ugut et de nouveau Jalal-Abad) par le Col de Torugart (Ren et Lasserre, 2021). Pour le Kazakhstan plus spécifiquement, il devra également être question de mettre sur rail les conteneurs des lignes suivantes : Khorgos-Aktau qui dessert depuis 2020, *via* la mer Caspienne, Bakou (Azerbaïdjan), Tbilissi (Géorgie) et enfin Kars (Turquie) ; en provenance de Yiwu-Alashankou, la ligne Kyzylorda-Beyneu qui se prolonge vers le Turkménistan et qui a été mise en service en 2016 (MOFCOM, 2016) ; celle de 2015 entre la Chine, Almaty et Tashkent en Ouzbékistan, qui se poursuit aussi vers le Turkménistan et l'Iran qui a signé un partenariat stratégique de 25 ans avec Pékin en mars 2021 ; et finalement la ligne Nantong-Kazakhstan-Ouzbékistan-Afghanistan officiellement activée en 2019 (Leijen, 2019).

2.2 *Le développement par la différenciation retardée*

Malgré ces projets ferroviaires et les évolutions notables qui y sont – seront – associées, l'actuelle situation du corridor eurasiatique est pour l'instant inextricable car les pays européens et surtout centrasiatiques ne produisent pas en quantité suffisante des marchandises commercialisées sur le marché chinois et susceptibles d'emprunter cette voie. Pour les membres de l'UE, les produits pouvant être expédiés vers la Chine par ce corridor sont principalement les produits à haute valeur ajoutée (vin, maroquinerie, habillement), les produits alimentaires (même si de nombreuses précautions dont les conteneurs *reefer* doivent être prises afin de les préserver, par rapport aux conditions climatiques des régions traversées, ce qui renchérit le coût du transport), les voitures, comprenant celles de luxe, les produits chimiques ou encore les machines-outils de l'industrie allemande.

Pour pallier cette situation inégale où ces marchandises ne présentent pas un volume tel qu'il amortirait le déficit commercial induit par les exportations chinoises de matériel électronique, de textile, etc., il conviendrait de développer des services à même de limiter ce déséquilibre, de résorber les coûts qu'il entraîne et de dynamiser les pays traversés par cette voie. Ceci peut s'envisager par le biais de la différenciation retardée qui est un mode de production permettant d'effectuer les opérations d'assemblage, de finalisation ou de personnalisation du produit le plus en aval possible, et non pas forcément sur les lieux de production ou de consommation. Cela permet non seulement aux entreprises de faire des économies d'échelle, l'usine principale se contentant uniquement de fabriquer à la chaîne le produit « brut », mais également de mieux connaître les besoins réels du consommateur final.

Ce processus de fabrication est lié à une tendance de fond de la société actuelle, dans laquelle les consommateurs réclament une personnalisation accrue des produits : ils entendent – exigent – s'approprier l'objet, qu'il corresponde exactement à leurs attentes et qu'ils aient l'impression qu'il soit unique. Cette tendance répond par ailleurs, chez les consommateurs, au désir « de se montrer » (facteur dit *show off*), soit une perception nobiliaire eu égard au produit. D'un point de vue opérationnel, les entreprises se retrouvent donc confrontées à un dilemme : continuer à produire en masse afin de faire des économies d'échelle et réduire les coûts, tout en répondant à ce besoin de personnalisation.

Le textile et l'automobile sont deux secteurs pour lesquels, tout en maintenant les *process*, l'utilisation de la différenciation retardée permettrait de réduire le déséquilibre dans les échanges Chine/Europe d'une part, et de développer l'industrie en Asie centrale en créant de nouveaux emplois d'autre part.

L'industrie textile est intéressante à plusieurs titres. En 2019 (CNUCED, 2021), si les États-Unis sont les premiers exportateurs de coton au niveau mondial (35,29 %), l'Asie centrale demeure un producteur important puisqu'occupant la sixième place avec 6,13 % du total (contre 21,38 % du marché en 1995). Jusqu'à présent, une grande partie de la production de coton centrasiatique est exportée alors qu'elle pourrait être transformée dans la région et utilisée par les industriels. La relocalisation des industries textiles chinoises pourrait bénéficier à l'Asie centrale, région où se situe la matière première et où la main d'œuvre est moins coûteuse et déjà formée. Les grandes firmes de l'industrie textile telles que *Zara*, *H&M*, *Adidas*, etc. pourraient profiter de ces atouts, ainsi que de la proximité des marchés chinois, russe et européen pour y développer leurs activités. D'un autre côté, la recherche actuelle de personnalisation touche aussi les industries de luxe, dont les marques *Louis Vuitton Malletier* qui proposent notamment d'apposer les initiales du client, de choisir un monogramme, etc. (Polge, 2010). La différenciation retardée peut conséquemment être appliquée à ces produits de luxe de marques européennes, partiellement fabriqués en Europe ou à proximité (Turquie ou membres du partenariat oriental).

Le deuxième secteur où la différenciation retardée pourrait être appliquée est celui de l'automobile. En effet, comme d'autres secteurs, il est lui aussi soumis aux nouveaux impératifs de personnalisation. Révolue est l'époque Henry Ford lorsque le modèle *FORD T* n'était disponible qu'en noir, désormais le fait d'apporter une « touche finale »⁶ aux produits en Asie centrale, à proximité directe du marché chinois – ou même indien, sud-coréen, japonais, etc. –, est un argument indéniable. Avec l'augmentation du niveau de vie et la création d'une classe moyenne dans les pays asiatiques, la demande en automobiles – en Chine précisément – est de plus en plus forte, et les voitures allemandes sont particulièrement appréciées (13 % des exportations allemandes en Chine en 2019). Cette option est d'autant plus réalisable que l'Asie centrale possède déjà une industrie automobile, particulièrement en Ouzbékistan où sont présentes des usines pour *General Motors* et *Daewoo*. De ce fait, la main-d'œuvre centrasiatique est tout à fait qualifiée pour travailler dans ce secteur et pratiquer ce type de personnalisation sur les automobiles. Des implantations au Kazakhstan, entre les frontières chinoise (Khorgos et Dostyk) et russe (Petrovavl) feraient sens.

La différenciation retardée fait ainsi partie des solutions pour accroître les volumes depuis l'Europe en direction de la Chine, et pour réduire le déséquilibre existant à l'heure actuelle. Cette solution aurait l'avantage de développer l'industrie en Asie centrale, d'intégrer davantage les pays de la région au commerce mondial, et d'en faire des acteurs actifs et non pas uniquement passifs, « de transit ». En outre, une forte croissance économique peut contribuer à assurer la stabilité sociale, politique et *in fine* territoriale.

CONCLUSION

Le projet BRI est donc un outil qui permettrait non seulement le désenclavement des provinces du centre, du Nord et de l'Ouest de la Chine, mais également le développement de plusieurs cercles concentriques à travers une meilleure insertion dans l'espace infrastructurel et commercial asiatique, eurasiatique, africain et

⁶ Dont les options désirées par le client final : couleur de la voiture, options du tableau de bord, modèle des jantes, etc.

in fine mondial. Cette dernière vocation est du reste intimement liée à la dénomination officielle et au glissement sémantique – de OBOR à BRI – qui exprime le souhait chinois de valoriser l'échelle internationale, et donc d'internationaliser OBOR. Puisque la Chine ne peut financer (ADB, 2017), réaliser et encore plus certainement choisir les infrastructures au sein des 140 pays partenaires (Green Belt and Road Initiative Center, 2021), la question finale est bien de savoir comment seront perçues et réceptionnées ces infrastructures qui engendrent impacts, redistributions et inégalités aux niveaux local, national et régional (Brimpack, 2021).

Pour l'Asie centrale, le corridor ferroviaire peut s'avérer être un véritable outil de planification, de développement, de gouvernance et d'intégration. Il peut concilier les connectivités interne et externe, l'interdépendance entre les divers secteurs économiques, acteurs et territoires. En cela, il ne peut que transcender les frontières, qu'elles soient politiques et administratives, physiques ou sociales. Ce faisant, le corridor pourvoit déjà à articuler des régions industrielles émergentes aux historiques, génère des activités productrices, est censé améliorer l'accessibilité et les capacités locales de transformation de la production, et doit par conséquent opérer non seulement sur les nœuds et centres, mais également sur les marges et périphéries. Toutefois, ce corridor créera nécessairement des rivalités et enjeux de pouvoir si l'on suit la réflexion de Claude Raffestin (1980) : « tout réseau est une image du pouvoir ou plus exactement du ou des acteurs dominants ».

Dans ces pays centrasiatiques peu densément peuplés, kleptocrates et parfois instables, l'association des programmes politiques et socio-économiques locaux (Laruelle, 2018 ; Nurgozhayeva, 2020) avec la spatialisation des capitaux chinois peut éventuellement engendrer ou plutôt accroître deux risques. Premièrement, celui de l'instrumentalisation locale, par des élites *comprador*, des interventions chinoises qui sont vues en tant que rentes. Ce risque peut être qualifié d'extraversion rentière *via* l'ancrage spatial des formes de rentes chinoises. Si les présences et les capitaux chinois génèrent des dépendances, les dirigeants et élites centrasiatiques peuvent néanmoins s'accommoder de ce pacte rentier, car, d'une part, il permet l'appropriation, le détournement et/ou le contournement de cette rente ; d'autre part, il protège les régimes, notamment de situations de déstabilisations socio-politiques plus grandes que provoquerait forcément un tarissement des flux. Secondement, l'enclavement – infrastructurel – des régions rurales centrasiatiques accroît le coût du transport, concentre les flux sur les corridors, et renforce les processus de polarisation/métropolisation. BRI devrait ainsi intensifier la marginalisation de ces territoires isolés, déprimés, aggravant une fracture territoriale qui suggère les *low* ou *middle-income trap*, soit les trappes à pauvreté. Ce sont autant d'axes de recherche à investiguer dans ce champ aussi vaste que ne l'est BRI.

BIBLIOGRAPHIE

- ADB (2017) *Meeting Asia's Infrastructure Needs*, Asian Development Bank, 130 p.
- ALIX Y., DAUDET B. (2015) Services ferroviaires eurasiatiques et stratégies économiques et géopolitiques de la Chine, *Région et Développement*, n° 41, 149-162.
- AURÉGAN X., VERNY J. (2019) Les nouvelles routes de la soie : viabilité et enjeux du corridor ferroviaire eurasiatique. In : Lasserre F., Mottet É. et Courmont B. (dir.), *Les nouvelles routes de la soie. Géopolitique d'un grand projet chinois*, Québec, PUQ, 71-93.
- AURÉGAN X. (2018) Djibouti, porte d'entrée africaine des Nouvelles routes de la Soie [En ligne], *Diplomatie*, n° 90, 52-53. <https://www.aren24.news/2020/02/24/djibouti-porte-dentree-africaine-des-nouvelles-routes-de-la-soie/>
- BALDWIN R., FORSLID R., MARTIN P., OTTAVIANO G., NICOU D. (2003) *Economic Geography and Public Policy*, Princeton, Princeton University Press.
- BERGÈRE M.-C. (2013) *Chine : le nouveau capitalisme d'État*, Paris, Fayard.
- BRICEÑO-GARMENDIA C., ESTACHE A., SHAFIK F. (2004) *Infrastructure Services in Developing Countries: Access, Quality, Costs and Policy Reform*, Washington, Banque mondiale.
- BRIMPACT (2021) *Receptions and Territorial Impacts of the Belt and Road Initiative*. Repéré à <https://brinnet.hypotheses.org/>
- CADÈNE P. (2013) Koweït City : planification urbaine et stratégie régionale, *Arabian Humanities*, n° 2. Repéré à <https://journals.openedition.org/cy/2622#quotation>
- CERVERO R., DAY J. (2008) Suburbanization and transit-oriented development in China, *Transport Policy*, 15(5), 315-323.
- CERVERO R., MURPHY S., FERRELL C., GOGUTS N., TSAI Y.-H., ARRINGTON G. B., BOROSKI J., SMITH-HEIMER J., GOLEM R., PENINGER P., NAKAJIMA E., CHUI E., DUNPHY R., MYERS M., MCKAY S. (2004) *Transit-Oriented Development in the United States: Experiences, Challenges, and Prospects*, Transit Cooperative Research Program (TCRP), n° 102.
- CHAN H. K., SHUN CHAN F. K., O'BRIEN D. (2020) *International Flows in the Belt and Road Initiative Context*, Londres, Palgrave Macmillan.
- CHEN Z. (2010) La voie chinoise de développement, *Études internationales*, 41(4), 455-483.
- CHEN X., JOSPEH S. K., TARIQ H. (2018) *Betting Big on CPEC* [En ligne], Trinity College, n° 3. Repéré à <https://digitalrepository.trincoll.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1206&context=facpub>

- CNUCED (2021) *Centre de données* [En ligne], Genève, Conférence des Nations unies sur le commerce et le développement. http://unctadstat.unctad.org/wds/ReportFolders/reportFolders.aspx?sCS_ChosenLang=fr
- COUR DES COMPTES EUROPÉENNE (2016) *Le transport ferroviaire de marchandises dans l'UE : toujours pas sur la bonne voie* [En ligne], Cour des comptes de l'UE, Rapport spécial, n° 8. Repéré à https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR16_08/SR_RAIL_FREIGHT_fr.pdf
- DAMIANI I., 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 [En ligne], *L'Espace Politique*, n° 34. Repéré à <http://journals.openedition.org/espacepolitique/4663>
- ESTACHE A., WODON Q., LOMAS K. (2006) *Infrastructure and Poverty in Sub-Saharan Africa*, Basingstoke, Palgrave Macmillan.
- FAN S., CHAN-KANG C. (2004) *Road Development, Economic Growth and Poverty Reduction in China*, Washington, International Food Policy Research Institute.
- FLYBJERG B. (2005) Policy and Planning for Large Infrastructure Projects: Problems, Causes and Cures, Policy Research Working Paper n° 3781, Washington, Banque mondiale.
- FLYBJERG B. (2003) *Megaprojects and Risk: An Anatomy of Ambition*, Cambridge, Cambridge University Press.
- GREEN BELT AND ROAD INITIATIVE CENTER (2021) *Countries of the Belt and Road Initiative (BRI)*. Repéré à <https://green-bri.org/countries-of-the-belt-and-road-initiative-bri/>
- GREVI G. (2009) *The interpolar world: a new scenario* [En ligne], European Union Institute for Security Studies. Repéré à <https://www.iss.europa.eu/sites/default/files/EUISSFiles/op79.pdf>
- GU J., ZHANG C., VAZ A., MUKWEREZA L. (2016) Chinese State Capitalism? Rethinking the Role of the State and Business in Chinese Development Cooperation in Africa, *World Development*, vol. 81(C), 24-34.
- HARVEY D. (2006) *Spaces of Global Capitalism: Towards a Theory of Uneven Geographical Development*, Londres-New-York, Verso.
- IDLE D. O., LASSERRE F. (2021) Chine-Djibouti. L'émergence de relations multidimensionnelles [En ligne], CQEG, *Études*, n° 4. Repéré à <https://cqegheuilaval.com/etudes-geopolitiques/>
- JACOBY H. G. (2000) Access to Markets and the Benefits of Rural Roads, *Economic Journal*, n° 100, 711-737.
- JIA F., BENNETT M. (2018) Chinese infrastructure diplomacy in Russia: the geopolitics of project type, location, and scale, *Eurasian Geography and Economics*, 59(3-4), 340-377.
- LARUELLE M. (2018) China's Belt and Road Initiative and Its Impact in Central Asia, Washington, The George Washington University-Central Asia Program.
- LEIJEN V. M. (2019) Afghan train to China is a fact [En ligne], *RailFreight.com*. Repéré à <https://www.railfreight.com/beltandroad/2019/09/17/afghan-train-to-china-is-a-fact/>
- LEMOINE F., PONCET S., ÜNAL D. (2015) Spatial rebalancing and industrial convergence in China, *China Economic Review*, n° 34, 39-63.
- LU H., ROHR C., HAFNER M., KNACK A. (2018) *China Belt and Road Initiative* [En ligne], Rand Europe. Repéré à https://www.rand.org/pubs/research_reports/RR2625.html
- MA MUNG E. (2009) Le prolétaire, le commerçant et la diaspora, *Revue européenne des migrations internationales*, 25(1), 97-118.
- MARCHAND P. (2012) *Atlas géopolitique de la Russie. La puissance retrouvée*, Paris, Autrement.
- MAYER M. (2018) *Rethinking the Silk Road, China's Belt and Road Initiative and Emerging Eurasian Relations*, Singapour, Palgrave.
- MCNALLY C. (2017) Rebalancing the Economy, Refurbishing the State: The Political Economic Logic of Sino-Capitalism in Contemporary China [En ligne], *Revue de la régulation*, n° 21. Repéré à <https://journals.openedition.org/regulation/12294>
- MOFCOM (2021) *2019 Statistical Bulletin of China's Outward Foreign Direct Investment* [En ligne], Ministère du Commerce de la RPC. Repéré à <http://images.mofcom.gov.cn/hzs/202010/20201029172027652.pdf>
- MOFCOM (2016) *中国—哈萨克斯坦 - 土库曼斯坦 - 伊朗第一列火车试运行* [Le premier tour d'essai du train Chine-Kazakhstan-Turkménistan-Iran] [En ligne], Ministère du Commerce de la RPC. Repéré à <http://www.mofcom.gov.cn/article/i/jyj/e/201602/20160201255557.shtml>
- NBSC (2021) *Annual Data* [En ligne], National Bureau of Statistics of China (NBSC). Repéré à <http://www.stats.gov.cn/english/Statisticaldata/AnnualData/>
- NDRC (2015) *Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road*. National Development and Reform Commission (NDRC). Repéré à http://en.ndrc.gov.cn/newsrelease/201503/t20150330_669367.html
- NEWBERRY D. M. (2000) *Privatization, Restructuring, and Regulation of Network Utilities*, Cambridge, MIT Press.
- NOTTEBOOM T. RODRIGUE J.-P. (2007) Re-assessing Port-Hinterland Relationships in the Context of Global Supply Chains, In : Wang J., Olivier D., Notteboom T., Slack B., *Ports, Cities, and Global Supply Chains*, Londres, Routledge, 51-66.
- NURGOZHAYEVA R. (2020) Rule-Making, Rule-Taking or Rule-Rejecting under the Belt and Road Initiative: A Central Asian Perspective, *The Chinese Journal of Comparative Law*, 8(1), 250-278.
- PANTUCCI R., LAIN S. (2017) *China's Eurasian Pivot. The Silk Road Economic Belt*, Londres, Routledge.
- POLGE C. (2010) Le textile en mode accéléré [En ligne], *Supply Chain Magazine*, n° 45. Repéré à <http://www.supplychainmagazine.fr/TOUTE-INFO/Archives/SCM045/Enquete-45.pdf>
- RADVANYI J. (2010) *La nouvelle Russie*, Paris, Armand Colin.

- RAFFESTIN C. (1980) *Pour une géographie du pouvoir*, Paris, Librairie technique.
- REN S., LASSERRE F. (2021) La liaison ferroviaire Chine-Kirghizistan-Ouzbékistan : un tortueux chemin, *Revue internationale et stratégique*, n° 121, 39-50.
- REN S., LASSERRE F. (2020) La stratégie ferroviaire chinoise en Asie centrale dans le cadre de la Belt and Road Initiative : concurrences, conflits et coopérations [En ligne], CQEG, *Regards géopolitiques*, 6(3), 24-32. Repéré à <https://cqegeciulaval.files.wordpress.com/2020/10/vol6numero3-rg2020.pdf>
- RUAN J., ZHANG X. (2014) "Flying geese" in China: The textile and apparel industry's pattern of migration, *Journal of Asian Economics*, vol. 34, 79-91.
- SAWADA Y. (2015) *The Impacts of infrastructure Development: A Selective Survey*, Asian Development Bank Institute.
- TANZI, V., DAVOODI H. R. (1997) *Corruption, Public Investment and Growth*, Washington, International Monetary Fund.
- THOREZ J. (2007) La construction territoriale de l'indépendance : réseaux et souveraineté en Asie centrale post-soviétique, *Flux*, n° 70, 33-48.
- VAN DE WALLE D. (2002) Rural Road Investments to Reduce Poverty, *World Development*, n° 304, 575-89.
- VERNY J., CHAZE M. (2014) The role of Kazakhstan in the new geography of production and trade between the Asian and European markets, *Public Administration and Regional Studies*, 7(2), 57-72.
- WARR P. (2005) *Road Development and Poverty Reduction: The Case of Lao PDR*. ADB Institute. Manila, Asian Development Bank.
- YANG J., MCCARTHY P. (2013) Multi-modal Transportation Investment in Kazakhstan: Planning for Trade and Economic Development in a Post-Soviet Country [En ligne], *Procedia*, 96, 2105-2114. 13th COTA International Conference of Transportation Professionals (CICTP 2013). Repéré à <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S187704281302363X>
- ZHENG Y. (2015) *New rail route proposed from Urumqi to Iran* [En ligne], China Daily. Repéré à www.chinadaily.com.cn/china/2015-11/21/content_22506412.htm