

LA LIGNE À GRANDE VITESSE KUNMING-VIENTIANE-BANGKOK : DES CORRIDORS DE LA RÉGION DU GRAND MÉKONG AUX NOUVELLES ROUTES DE LA SOIE

[Christian Taillard](#)

Belin | « L'Espace géographique »

2019/3 Tome 48 | pages 201 à 218

ISSN 0046-2497

ISBN 9782410016772

Article disponible en ligne à l'adresse :

<https://www.cairn.info/revue-espace-geographique-2019-3-page-201.htm>

Distribution électronique Cairn.info pour Belin.

© Belin. Tous droits réservés pour tous pays.

La reproduction ou représentation de cet article, notamment par photocopie, n'est autorisée que dans les limites des conditions générales d'utilisation du site ou, le cas échéant, des conditions générales de la licence souscrite par votre établissement. Toute autre reproduction ou représentation, en tout ou partie, sous quelque forme et de quelque manière que ce soit, est interdite sauf accord préalable et écrit de l'éditeur, en dehors des cas prévus par la législation en vigueur en France. Il est précisé que son stockage dans une base de données est également interdit.

La ligne à grande vitesse Kunming-Vientiane-Bangkok : des corridors de la Région du Grand Mékong aux Nouvelles routes de la soie

Christian TAILLARD

CNRS-EHESS, Centre Asie du Sud-Est
christian.taillard@free.fr

RÉSUMÉ.— En 2010, la Chine a décidé d'ajouter aux corridors routiers des deux premières décennies de la Région du Grand Mékong, la première ligne à grande vitesse Kunming-Vientiane-Bangkok. Levier principal de sa projection vers l'Asie du Sud-Est, elle a dû par trois fois en modifier le financement en fonction de l'évolution politique des partenaires, et des risques de surendettement induits. Ce faisant, elle a démontré une flexibilité inattendue qui lui a permis d'en entreprendre la construction en 2016. Le pragmatisme dont elle a fait preuve à l'échelle de l'Asie du Sud-Est continentale, est un acquis utile pour conduire, à l'échelle euro-asiatique, le projet encore plus ambitieux des Nouvelles routes de la soie.

CORRIDOR ÉCONOMIQUE,
LIGNE À GRANDE VITESSE,
MONDIALISATION,
RÉGIONALISATION,
RELATION CHINE-ASIE DU SUD-EST,
ROUTE DE LA SOIE

ABSTRACT.— *The Kunming-Vientiane-Bangkok high-speed railway line: From Greater Mekong's sub-region corridors to New Silk Roads.*— In 2010, China decided to build the first high-speed Kunming-Vientiane-Bangkok railway line to add to the highway corridors of the first two decades in the Greater Mekong region. Given that this line is a key instrument of its ambitions in South-East Asia, China had to modify the finances in accordance with the changes in the policies of the partner countries and the risk of incurring excessive debts. In doing so, it has shown unexpected flexibility, which allowed it to start the construction in 2016. The pragmatism that it has shown in the mainland South-East Asia will be useful for carrying out its even more ambitious project of New Silk Roads across Euro-Asia.

CHINA-SOUTHEAST ASIA RELATIONS,
ECONOMIC CORRIDOR,
GLOBALISATION,
HIGH-SPEED RAILWAYS,
REGIONALISATION
SILK ROADS

La projection de la puissance chinoise vers le sud a profité de l'initiative de coopération transnationale Greater Mekong Subregion, en français Région du Grand Mékong (RGM), lancée par la Banque asiatique de développement (BAD) en 1992, associant la Chine et les pays de la péninsule Indochinoise (fig. 1). Elle a donc précédé la relance de la projection chinoise vers l'ouest, engagée dès le début de la présidence de Xi Jinping en 2012, renommée en 2017 *Belt and Road Initiative* (BRI), plus connue sous l'appellation «Nouvelles routes de la soie», mettant en relation les façades orientales et occidentales du continent euro-asiatique (Mottet, Lasserre, 2018).

Dans ces stratégies chinoises de projection vers l'extérieur, les corridors de transport transnationaux, continentaux articulés à des



Les anciens réseaux caravaniers du bassin du Mékong

- Piste caravanière
- Tête de réseau
- Nœud principal
- Nœud secondaire

Les nouveaux réseaux de la Région du Grand Mékong

Corridor économique de la 1^{re} décennie (1992-2002)

- Existant
- ⋯ En construction

Corridor économique de la 2^e décennie (depuis 2002)

- Existant
- ⋯ En projet

Lignes à grande vitesse de la 3^e décennie (depuis 2016)

- Existant
- ⋯ En projet

Hiérarchisation des nœuds

- Tête de réseau
- Nœud principal
- Nœud secondaire
- Autre ville relais

- Bassin du Mékong
- Fleuve
- Limite internationale
- Limite de province chinoise

Fig. 1/ La structure spatiale de la Région du Grand Mékong

voies maritimes pour la Région du Grand Mékong ou associant routes continentales et maritimes pour les Nouvelles routes de la soie, occupent une place centrale. Dans les deux cas, il ne s'agit pas d'itinéraires nouveaux, mais de routes caravanières très anciennes qui ont perduré jusqu'à la période précoloniale. Elles ont été réactivées dans

le contexte de l'après-guerre froide. Elles reliaient le Yunnan aux mers chaudes du Sud pour la Région du Grand Mékong, la Chine centrale à l'Europe occidentale pour les Nouvelles routes de la soie (Taillard 2009 ; Bouhali, Chuang, 2019). Ce qui est nouveau, c'est que ces corridors esquissent un maillage, continental et maritime, constitué de routes méridiennes et transversales, à une échelle inconnue jusqu'alors (fig. 2).

Une ligne à grande vitesse en construction relie Kunming, au Yunnan, à Bangkok, en Thaïlande, par Vientiane en République populaire démocratique. Cette ligne à grande vitesse, qui inaugure la troisième décennie des corridors de la Région du Grand Mékong, est inscrite par la Chine dans le programme des Nouvelles routes de la soie. Comme tous les mégas projets chinois d'infrastructures, le financement de cette première ligne à grande vitesse de la péninsule Indochinoise est opaque et les données diffèrent largement selon les sources consultées. De plus, ils mettent en



Fig. 2 / Les corridors routier, ferroviaire et maritime des Nouvelles routes de la soie

œuvre des montages financiers complexes associant financements publics mieux connus et commerciaux qui le sont bien moins. Ces financements sont cependant de bons indicateurs de l'évolution, tout au long de la période de montage du projet, de la stratégie chinoise, tout au long de la période de montage du projet.

Pour étudier les principaux enjeux liés à la réalisation de cette première ligne à grande vitesse de la péninsule Indochinoise, j'ai mobilisé les informations recueillies lors d'une veille scientifique relative aux relations de la Chine avec le Laos et la Thaïlande. Des sites spécialisés comme Laofab, des revues numériques comme *Asialyst* ou des articles de Wikipédia relatifs aux lignes à grande vitesse de la péninsule Indochinoise sont mobilisés. Ces sources, factuelles et parcellaires, sont difficilement interprétables lorsqu'elles ne sont pas recoupées et mises en perspective dans la durée. Je me suis surtout efforcé de comprendre la combinaison, dans des proportions variables, des trois principales sources de financement : concessions foncières, échanges compensés de produits agricoles et miniers, et enfin partenariats dans le cadre d'entreprises communes négociées au cas par cas. L'évolution de la combinaison de ces trois composantes traduit un pragmatisme surprenant de l'approche chinoise qui s'est adaptée à l'évolution de la conjoncture politique des pays partenaires.

Une première partie de cet article présente la ligne à grande vitesse Kunming-Vientiane-Bangkok, longue de 1 800 kilomètres, dans le triple contexte de la troisième décennie de la Région du Grand Mékong dans laquelle elle s'inscrit, du tropisme des provinces du Sud-Ouest chinois d'accès aux mers chaudes méridionales, et enfin des contraintes propres à chaque section nationale. Une deuxième partie analyse l'évolution des deux premiers montages financiers qui se sont succédé, privilégiant d'abord les concessions foncières, puis les échanges compensés. Une troisième partie étudie les financements en partenariat finalement retenus pour la construction des sections laotienne et thaïlandaise. Une dernière partie dégage enfin les enjeux pour les trois partenaires de cette première ligne à grande vitesse de la Région du Grand Mékong et la conclusion souligne les acquis retenus par la Chine.

Une ligne à grande vitesse Kunming-Vientiane-Bangkok renforçant la projection extérieure de la Chine vers les mers du Sud

Une ligne à grande vitesse inscrite dans l'histoire de la Région du Grand Mékong

S'inscrivant dans le processus de régionalisation de la mondialisation en Asie orientale, la Banque asiatique de développement (BAD) a profité de l'après-guerre froide pour promouvoir et accompagner, depuis 1992, une initiative d'intégration régionale à l'échelle de l'Asie du Sud-Est continentale. La Région du Grand Mékong, qui réunit les cinq pays de la péninsule Indochinoise et deux provinces du Sud-Ouest de la Chine (le Yunnan a été rejoint fin 2004 par le Guangxi), est le programme d'intégration transnationale d'envergure le plus dynamique en Asie (Taillard, 2009 et 2013). Cette initiative fonde l'intégration régionale sur une relance des échanges commerciaux dans la péninsule, interrompus d'abord par la colonisation, puis par des décennies de guerre. Depuis lors, les cinq pays de la péninsule sont réunis dans une même organisation, la Région du Grand Mékong, qui rassemble 646 millions d'habitants, où la Chine a pris un poids prépondérant, notamment par rapport au Japon qui n'en est pas membre.

Les trois pays traversés par la ligne à grande vitesse Kunming-Vientiane-Bangkok ont profité de cette conjoncture favorable pour s'adapter à la nouvelle donne régionale (Taillard, 2009). Le Yunnan, coupé depuis 1949 des réseaux précoloniaux puis coloniaux qui le reliaient à la péninsule Indochinoise, a renoué, dès le relâchement des contrôles frontaliers en 1992, avec le tropisme de l'ouverture vers les mers du Sud qu'attestait le maillage ancien des routes caravanières remplacés aujourd'hui par des corridors routiers. Le Laos est passé de la situation de «marche», à la période coloniale, entre la Thaïlande et le Viêt-nam, puis «d'enclave» après l'indépendance, où il était soumis aux contraintes de ces deux puissants voisins pour se brancher sur les flux maritimes, à celle de «carrefour» mettant en relation ses voisins rassemblés désormais au sein de l'ASEAN. La Thaïlande a maintenu son positionnement, au centre de la péninsule, comme principale porte d'entrée maritime de la Région du Grand Mékong. Forte d'un PIB proche de celui de l'ensemble de ses voisins, de la présence des organisations internationales et des investissements du Japon et de Corée du Sud, elle exerce une influence économique qui recouvre la plus grande partie de la Région du Grand Mékong.

La priorité donnée aux corridors routiers durant les deux premières décennies

Pour développer la Région du Grand Mékong lors de la décennie 1992-2002, la Banque asiatique de développement a privilégié la reconstitution d'un maillage de la péninsule par quatre corridors routiers (fig. 1). D'abord deux corridors méridiens relient Kunming à Bangkok par Chiang Rai, et Haiphong par Hanoi. Deux corridors transversaux mettent ensuite en relation les deux façades de la péninsule Indochinoise : l'un en position médiane Danang-Savannakhet-Khon Kaen-Moulmein, l'autre méridional reliant les métropoles de la péninsule Hô Chi Minh Ville-Phnom Penh-Bangkok, un prolongement ultérieur étant prévu jusqu'à Rangoun. La priorité est alors donnée à la reconstruction des infrastructures de transport routier pour rétablir les échanges régionaux, puis à la création de zones économiques spéciales, industrielles et commerciales, aux principaux nœuds des corridors, notamment transfrontaliers.

Une fois la crise asiatique passée, la Banque asiatique de développement a lié la reconstruction des infrastructures de transport à la conclusion d'accords de libre-échange, corridor par corridor, qui devait anticiper l'accord généralisé à l'échelle de l'ASEAN (AFTA). Il a fallu cependant attendre la mise en place de ce dernier, en 2015, pour disposer de l'outil informatique permettant une inspection douanière unique à chaque franchissement frontalier. La Banque asiatique de développement a joué un grand rôle dans la mise en place du software accompagnant les corridors routiers mais n'intervient plus dans le financement des lignes à grande vitesse caractérisant la troisième décennie de la Région du Grand Mékong.

Lors la seconde décennie engagée en 2002, les corridors deviennent un outil d'intégration territoriale concentrant les aménagements le long de l'axe principal, où les financements des infrastructures sont étroitement liés aux opportunités de développement des productions, du commerce et des investissements. Trois corridors méridiens sont ajoutés. Le premier intègre, dans le nouveau maillage, le corridor Kunming-Mandalay-Rangoun en Birmanie, le deuxième Kunming-Vientiane-Phnom Penh-Sihanoukville suit l'axe du Mékong, le troisième doit relier Nanning, la capitale du Guangxi à Bangkok par Hanoi et Vientiane. Enfin un nouveau corridor est-ouest doit mettre en relation les deltas du Mékong et de la Chao Phraya en suivant le littoral du golfe de Thaïlande : Bangkok-Sihanoukville-Ca Mau.

Les investissements dans les transports se diversifient par rapport à la première décennie : aux routes et ponts, s'ajoutent les ports aux débouchés maritimes, la modernisation de la navigation fluviale et des aéroports qui permettent le développement industriel et touristique. Ils s'étendent enfin à la connectivité, avec l'interconnexion des réseaux électriques et de télécommunication, la construction de gazoducs ou d'oléoducs, en Birmanie notamment (Economic Research Institute for ASEAN and East Asia, 2010). Toutes ces infrastructures visent à développer le commerce régional en faisant appel aux investissements privés. Lors des deux premières décennies de la Région du Grand Mékong, les corridors routiers d'orientation méridienne ont le plus progressé, car ils permettent à la Chine, selon un tropisme ancien orienté vers les mers méridionales, d'accéder aux marchés de consommation et aux ressources naturelles, agricoles et minières des pays de l'ASEAN.

Le premier corridor ferroviaire à grande vitesse inaugure la troisième décennie

La ligne à grande vitesse en construction Kunming-Vientiane-Bangkok est une composante du plan de connectivité de l'ASEAN, établi grâce à une expertise japonaise par l'Economic Research Institute ASEAN and East-Asia (2010). La Chine a repris à son compte la partie péninsulaire de l'ASEAN Railway qui, au-delà de Bangkok, doit être prolongée jusqu'à Kuala Lumpur et Singapour. Le projet chinois a pris de vitesse les lignes alternatives en cours d'étude par les japonais, au profit d'un itinéraire central qui paraît à première vue surprenant, même s'il s'agit du tracé le plus court entre Kunming et Bangkok (Taillard, 2013). Les contraintes topographiques des montagnes du nord de la péninsule et le dynamisme économique des provinces traversées auraient conduit à privilégier des tracés concurrents par le littoral vietnamien ou les vallées de l'Irrawaddy en Birmanie ou de la Chao Phraya en Thaïlande.

Il leur a été préféré un itinéraire inattendu, longeant les sections de deux corridors routiers : d'abord le corridor de la vallée du Mékong jusqu'à Vientiane, et ensuite la seconde partie du corridor Nanning-Bangkok par le Nord-Est thaïlandais. Le tracé retenu évite donc les cœurs économiques des deux principaux concurrents régionaux de la Chine : la vallée de la Chao Phraya en Thaïlande et l'axe de gravité littoral du Viêt-nam. Ce faisant, il privilégie le développement des provinces les plus pauvres du Laos et de Thaïlande. Ce choix apparaît bien plus géostratégique qu'économique, surtout lorsque l'on sait que la section de 421 kilomètres de la frontière chinoise à Vientiane comprend 70 kilomètres de ponts et 183 kilomètres de tunnels. La Chine, grâce à ces moyens financiers, a les moyens de sa stratégie régionale.

Cette ligne à grande vitesse n'arbitre pas seulement les relations de la Chine avec ses deux principaux concurrents dans la péninsule, Thaïlande et Viêt-nam, elle redéfinit aussi sa confrontation avec le Japon. Lors des deux premières décennies, la Chine investissait sur les axes méridiens les plus dynamiques, alors que le Japon privilégiait les axes transversaux qui le sont bien moins. Dans la troisième décennie, la Chine construit la ligne Kunming-Vientiane-Bangkok, alors que le Japon investit dans les études de la ligne littorale Hanoï-Hô Chi Minh-Ville au Viêt-nam, et de la ligne Bangkok-Chiang Mai en Thaïlande. Enfin cette ligne à grande vitesse va permettre à la Chine de tirer profit, bien avant le Japon, des accords de libre-échange signés récemment : d'abord l'accord ASEAN-Chine qu'elle a promu et qui est mis en œuvre depuis 2010, ensuite celui de l'ensemble de l'ASEAN (AFTA) qui est progressivement entré en vigueur depuis 2015. Elle renforce ainsi son leadership régional en Asie du Sud-Est.

Une ligne à grande vitesse aux sections différenciées selon les pays traversés

Toutes les lignes à grande vitesse, en construction ou à l'étude, adoptent le gabarit international. Elles sont prévues pour le transport des passagers, principalement le jour, et des marchandises, surtout la nuit, pour permettre à la Chine de s'approvisionner en matières premières agricoles et minières et d'exporter ses productions industrielles. La stratégie chinoise se différencie ainsi de celle des pays développés où ces lignes sont spécialisées dans le transport de voyageurs. Une autre différence est la vitesse relativement modérée des trains : moins de 200 kilomètres par heure pour les passagers et de 120 pour le fret. Ces vitesses, modestes par comparaison à celles d'Europe, du Japon et même de l'intérieur de la Chine, sont toutefois perçues dans la Région du Grand Mékong comme rapides, si on les compare aux vitesses actuelles des lignes ferroviaires héritées de la période coloniale, en Thaïlande comme au Viêt-nam, où elles sont limitées aujourd'hui à 50 à 60 kilomètres par heure en raison du manque d'entretien et de renouvellement du parc roulant.

Au-delà de ces caractéristiques communes, les sections nationales de cette première ligne de la Région du Grand Mékong, longue de 1 820 kilomètres, diffèrent selon que s'ajoute ou non au trafic transnational, un trafic intra-national. La section chinoise de cette ligne, à deux voies et longue de 520 kilomètres, est en cours d'achèvement. Elle dessert les deux principales villes du parcours, Simao et surtout Jinhong, important nœud logistique où convergent les deux branches, par la Birmanie ou le Laos, du corridor routier Chiang Rai-Jing Hong ainsi que le premier port fluvial sur le haut Mékong, dénommé Lan Cang en Chine.

La section laotienne Boten-Vientiane, en cours de construction, doit être achevée fin 2021. Elle est longue de 417 kilomètres, à laquelle s'ajoutent les dix kilomètres du tronçon reliant la capitale laotienne au nouveau pont ferroviaire prévu sur le Mékong. La difficulté du relief montagneux, les tunnels représentant 43 % et les ponts 16 % de la distance totale, et la faiblesse des flux méridiens de marchandises internes au Laos jusqu'alors dépourvu de voie ferrée (exception faite d'une voie entre Vientiane et Nongkhai prolongeant la ligne thaïlandaise métrique du Nord-Est), expliquent le choix d'une voie unique. Aussi aux cinq principales gares : Boten, Muong Xai, Luang Prabang, Vang Vieng et Vientiane, s'ajoutent 22 aires de croisement permettant de fluidifier la circulation des trains dans les deux sens. Le matériel roulant prévu donne une bonne indication sur le trafic attendu : sur 18 trains, 14 sont dédiés aux marchandises mais quatre seulement aux voyageurs. Pour diminuer l'emprise sur les terres rizicoles et mettre la ligne à l'abri des inondations fréquentes dans la plaine de Vientiane, les derniers 63 kilomètres de la ligne sont construits sur pilotis. Luang Prabang, capitale du Nord Laos, et Vientiane, capitale nationale, sont les deux principaux nœuds de la ligne. À Vientiane, la gare de voyageurs est située en périphérie de la ville, dissociée de la gare de marchandises localisée à Thanaleng en bordure du Mékong. Cette dernière est proche d'une zone économique spéciale et d'un port sec en cours de création permettant d'effectuer toutes les démarches nécessaires pour l'expédition des conteneurs vers leur destination finale par un simple transit par les ports thaïlandais.

La troisième section de la ligne en Thaïlande, entre Nong Khai et Bangkok, dont la construction vient de démarrer, longue de 633 kilomètres, suit le tracé de l'ancienne ligne métrique, desservant les deux principales capitales du Nord-Est thaïlandais, l'ancienne Nakhon Ratchasima et la nouvelle Khon Kaen, principaux nœuds logistiques où s'opère le branchement vers les provinces orientales riveraines du Mékong.

La ligne retrouve, en Thaïlande, une configuration à deux voies car les flux entre le Nord-Est, la plaine centrale et Bangkok sont importants. Cependant Bangkok n'est qu'une des deux extrémités de la ligne. Au débouché du plateau de Korat dans la plaine centrale, une bretelle part en direction du port de Map Ta Phut, situé sur la côte orientale du golfe de Thaïlande. Cette bretelle, longue de 240 kilomètres, répond à la volonté de la Chine centrale et du Sud-Ouest d'accéder directement aux routes maritimes méridionales contournant le continent asiatique, et notamment à la composante maritime des Nouvelles routes de la soie. La longueur totale de la ligne en Thaïlande est donc de 873 kilomètres.

Une montage financier évoluant pour s'adapter aux aléas politiques et économiques

Cette première ligne à grande vitesse de la Région du Grand Mékong est l'outil principal de la projection chinoise en direction de l'Asie du Sud-Est continentale. Le montage financier, qui a considérablement évolué depuis 2010, éclaire la stratégie chinoise qui, avec pragmatisme, s'est adaptée aux aléas politiques survenus en Chine comme en Thaïlande. Malgré les limites liées à l'opacité des financements chinois des mégaprojets d'infrastructures, trois périodes peuvent être identifiées, chacune caractérisée par la prépondérance d'une des trois principales sources de financement mobilisées. Les concessions foncières dominent le montage financier lors de la période 2010-2012, remplacées par les échanges compensés entre 2012 et 2014, qui font l'objet de cette seconde partie, laissant place aux partenariats définis au cas par cas finalement retenus depuis 2015, étudiés dans la troisième.

Un projet clé en main sur le mode de la concession foncière : période 2010-2012

À partir de 2007, le ministre des chemins de fer chinois Liu Zhijun a piloté la construction d'un réseau de lignes à grande vitesse. La ligne Pékin-Shanghai (1 318 kilomètres) a été inaugurée en 2011, suivie par celle de Xing Kiang (1 776 kilomètres). De 2011 à 2015, le nouveau réseau s'est accru de 7 500 kilomètres, puis de 16 000 kilomètres de 2016 à 2020. Dès le début de la réalisation de ce réseau de lignes à grande vitesse, aujourd'hui le premier du monde, la Chine a envisagé de l'étendre vers ses voisins occidentaux et méridionaux. Elle a ainsi signé, en 2010, avec le gouvernement laotien un accord de principe pour la construction de la ligne Boten-Vientiane, évalué à 7 milliards de dollars. La compagnie chinoise de construction des chemins de fer, principal investisseur, proposait de financer 70 % de l'investissement sur des crédits subventionnés publics et commerciaux, le solde étant à la charge du gouvernement laotien, financé par la concession foncière d'une bande de 500 mètres de part et d'autre de la voie ferrée et par des prêts bonifiés.

Parallèlement, la Chine a proposé, dès 2010, au premier ministre thaïlandais démocrate Abhisit Vejjajiva un financement clé en main de la section Nongkhai-Bangkok qui en est resté au stade de la déclaration d'intention. Cependant l'arrivée au pouvoir, après l'élections d'août 2011, de Yingluck Shinatra a remis en cause le financement proposé par le gouvernement chinois. Les crédits commerciaux devront financer 70 % de l'investissement, les 30 % restants répartis à part égale entre les deux gouvernements. La compagnie chinoise de construction de chemin de fer demandait, comme pour la section laotienne, une concession foncière de 500 mètres

de part et d'autre de la ligne pour garantir son investissement. Cette clause était inacceptable car la compagnie thaïlandaise de chemin de fer est le deuxième propriétaire foncier du pays, juste derrière la couronne. Elle avait construit son réseau grâce à des concessions longeant les voies attribuées par la couronne. L'objectif était de défendre les frontières menacées à l'est, à l'ouest et au sud, par les entreprises coloniales française et britannique.

Transfert de l'investissement vers les partenaires et remboursements sur le mode d'échanges compensés : période 2012-2014

Ces premières propositions chinoise ont été retirées après l'arrestation du ministre des chemins de fer en février 2010. Le développement à marche forcée du réseau à grande vitesse chinois a été une source importante de concussion, l'investissement sur la décennie 2010 ayant dépassé mille milliards de dollars. De plus, l'importance des investissements réalisés a créé une crise de l'endettement : la dette du ministère du chemin de fer a atteint 317 milliards de dollars en 2011 et la dette totale chinoise est passée de 70 à 80 % du produit national brut en une décennie. Sans renoncer au projet de ligne à grande vitesse Kunming-Bangkok, la maîtrise d'œuvre fut transférée du ministère des chemins de fer à celui du commerce et à l'Export-Import Bank of China. Les prêts commerciaux ont été alors privilégiés par rapport aux prêts concessionnaires, ce qui a conduit à un changement complet de l'économie du projet, au Laos comme en Thaïlande.

En 2012, la Chine a donc proposé au Laos un nouveau montage financier. Celui-ci transférait la totalité des risques du projet sur la partie laotienne qui devait financer seule la ligne par des prêts chinois garantis remboursés par des échanges compensés. Le Laos devait rembourser 7,2 milliards de dollars sur 30 ans, prêtés par l'Export-Import Bank of China, en minerais exploités au Laos par des sociétés chinoises : or et cuivre de la province de Savannakhet, potasse des provinces de Savannakhet et Vientiane, enfin bauxite du plateau des Bolovens. L'importance de l'endettement proposé au Laos 7,2 milliards de dollars, comparé à un produit national brut de 8,3 milliards en 2011 et à une dette laotienne alors proche de 6 milliards de dollars, a provoqué les avertissements des institutions financières internationales. De plus, ce montant ne prenait pas en compte les risques de taux de change, ni le coût de maintenance de la ligne estimé à 30 milliards sur trente ans, aussi la rentabilité du projet n'était atteinte qu'à partir de la 38^e année. Les remboursements annuels, après un différé de dix années, représenteraient 31 % des revenus du pays à un taux d'emprunt de 5,8 %, et 20 % avec un taux de 2 %. Le risque pour la stabilité macro-économique a conduit le Laos à reporter la décision de financement du projet.

Pour la section thaïlandaise, le gouvernement chinois proposait un remboursement en riz et en caoutchouc, sans que soient garantis les prix d'achat par rapport à ceux du marché mondial, ce qui était aussi le cas pour les minerais laotiens pour le remboursement de la section Boten-Vientiane. La proposition chinoise portait par ailleurs sur un projet livré clé en main, n'associant pas les entreprises thaïlandaises. La Thaïlande de Yingluk Shinatra décida de ne pas retenir l'offre chinoise qui valorisait pourtant sa position de porte d'entrée méridionale de la Région du Grand Mékong. Elle a choisi de donner la priorité à la réalisation de la ligne Bangkok-Chiang Mai, suivant l'axe structurant économique de la vallée de la Chao Phraya, étudiée par les Japonais.

Recadrage en 2015 privilégiant les cofinancements

À la suite des avertissements donnés au gouvernement laotien par les institutions financières internationales et des réserves émises par les aides multi- et bi-latérales, la Chine a, une nouvelle fois, revu sa stratégie de financement de cette ligne à grande vitesse. Comme la dette publique du Laos envers la Chine représentait 65 % de l'endettement total du pays, l'Export-Import Bank of China a décidé de limiter ses prêts au Laos, à l'exception de ceux finançant les projets miniers et les barrages hydro-électriques. La Chine a alors transféré le financement du projet à la Lao-China Bank, créée par un partenariat entre la Fujian Bank et la Banque pour le commerce extérieur Lao, de manière à limiter l'exposition de sa banque centrale, la Bank of China. Ce nouveau transfert du financement a conduit à revoir l'économie et le montage financier de ligne à grande vitesse Kunming-Bangkok, qui repose désormais sur des partenariats (entreprises communes) adapté à la situation de chaque pays.

La mise en chantier du corridor Kunming-Bangkok

En 2015, la section chinoise Kunming-Mohan étant bien engagée, ce sont les financements des deux sections méridionales, laotienne et thaïlandaise, qui ont été redéfinis pour adapter les montages financiers aux nouvelles contraintes de l'économie chinoise.

La construction de la section laotienne Kunming-Vientiane engagée en 2016

Au Laos, l'accord de projet signé en novembre 2015 a prévu une réduction du coût de la section Kunming-Vientiane de 7 à 6 milliard de dollars et un taux d'intérêt des financements publics ramené de 5 à 2,3 %. Le partage du financement a été aussi revu : 60 % (soit 3,6 milliards) sont assumés par la compagnie chinoise de chemin de fer et son homologue laotienne nouvellement créée, qui mobiliseront des prêts commerciaux à des taux compris entre 4 et 5 % sans que la répartition des emprunts entre les deux compagnies partenaires soit connue. Les 40 % restants (soit 2,4 milliards) sont répartis à 70 % (1,7 milliard) entre financement public chinois et 30 % (0,7 milliard) sur fonds propres du Laos, provenant pour 200 millions du budget national et 500 millions d'un prêt bonifié chinois, au taux de 2,3 % avec un différé de 35 ans. Une partie de cet emprunt peut être garanti par l'attribution de concessions minières à des compagnies chinoises, selon un mode de financement retenu précédemment pour la construction du stade des jeux de l'ASEAN en 2009 ou pour celle du centre de conférences internationales pour le sommet ASEAN-Europe (ASEM) en 2012.

Selon ce nouveau montage, les sociétés chinoises financent les démolitions des bâtiments situés sur l'emprise de la voie, et la partie laotienne prend en charge les expropriations foncières de 3 052 hectares de la bande de sécurité ramenée à 50 mètres, de part et d'autre de la voie, 830 hectares d'emprise des gares et des aires de croisement, ainsi que le dédommagement de 4 411 familles déplacées et de 3 346 maisons détruites. Le décret d'avril 2016 prévoit que le budget national laotien finance les expropriations en voie d'achèvement, sur la base par mètre carré de 37 à 410 dollars pour le foncier selon la localisation des parcelles, 2 à 16 dollars selon le type de cultures, 320 à 460 dollars selon le type d'habitations détruites. Le chantier a commencé en 2016, le génie civil est désormais réalisé et la ligne doit être livrée en décembre 2021. Les cinq sociétés de construction et les six firmes de consultants sont toutes chinoises, la part du lion étant accordée à la société publique China Railway Group Limited. Seule une vingtaine de

sociétés laotiennes sous-traitantes sont associées au chantier. Faute de main-d'œuvre qualifiée et de compagnies au savoir-faire reconnu, il s'agit donc d'un projet livré clé en main.

La mise en chantier en 2017 de la section thaïlandaise Nongkhai-Bangkok et Map Ta Phut

En Thaïlande, la donne a complètement changé après le coup d'État du général Prayut Chan-O-Cha de mai 2014 et l'établissement d'un nouveau régime militaire. Les négociations, entre régimes autoritaires cette fois, ont permis de lever les différends et de définir un partenariat plus équilibré entre les parties chinoise et thaïlandaise, confirmé par l'accord de projet signé en novembre 2015. De plus, un accord tripartite entre la Thaïlande, le Laos et la Chine a été signé en avril 2019 pour la construction du pont ferroviaire sur le Mékong reliant les sections laotienne et thaïlandaise de la ligne. Il prévoit un partage à part égale du financement entre les deux pays riverains, mais le mode de financement des deux contributions nationales reste à préciser. Il pourrait comprendre une part des prêts chinois sur les fonds d'investissement dédiés aux Nouvelles routes de la soie et de prêts provenant du plan connectivité de la Commission économique et sociale des Nations unies pour l'Asie et le Pacifique (ESCAP). La construction de la ligne à double voie a commencé en 2017, pour la section méridionale Bangkok-Nakhon Ratchasima, longue de 493 kilomètres (bretelle de 240 kilomètres vers Map Ta phut comprise) et devrait être achevée en 2021. La construction de la seconde section de 380 kilomètres Nakhon Ratchasima-Nongkai commencera en 2020 et devrait être livrée en 2025 (fig. 3).

La section thaïlandaise de 873 kilomètres mobilise un investissement de 16,7 milliards de dollars. La répartition, proposée au départ de 60 % pour la Chine et 40 % pour la Thaïlande, devrait être ramenée à 50/50 à la demande de la partie thaïlandaise. Le détail du montage financier qui combine des prêts commerciaux et non commerciaux, n'est pas connu, ni les taux d'intérêts qui pourraient être respectivement de l'ordre de 4 et 2 %. En revanche, la répartition des tâches, définie dans l'accord de 2015, permet de mesurer les progrès du partenariat.

La Chine assume les études de faisabilité, économique et technique, la construction des tunnels et ponts ainsi que la pose de la voie et la livraison du matériel roulant. La Thaïlande prend en charge, de son côté, l'étude environnementale, les expropriations, le génie civil, les matériaux de construction, l'alimentation électrique, la construction des gares et la promotion immobilière du quartier qui les entoure. La gestion et l'entretien de la ligne seront confiés à une entreprise commune à l'entreprise et à une filiale, dotée d'autonomie financière, de la State Railway of Thailand. Les trois premières années, la gestion incombera à l'entreprise chinoise partenaire; de la quatrième à la septième, elle sera conjointe; et à partir de la huitième, elle sera transférée à la filiale de State Railway of Thailand avec le soutien d'une expertise chinoise. La renégociation du projet avec la Chine a donc permis de passer d'un projet livré clé en main à un partenariat beaucoup plus équilibré prenant mieux en compte les intérêts de la Thaïlande.

Quels enjeux pour les trois partenaires de la ligne à grande vitesse Kunming-Vientiane-Bangkok ?

Bien que l'ensemble de la ligne Kunming-Bangkok par Vientiane ne sera mis en service qu'en 2025, des premiers enseignements peuvent être tirés, pour les trois pays partenaires, du financement et de la mise en chantier de cette première ligne à grande

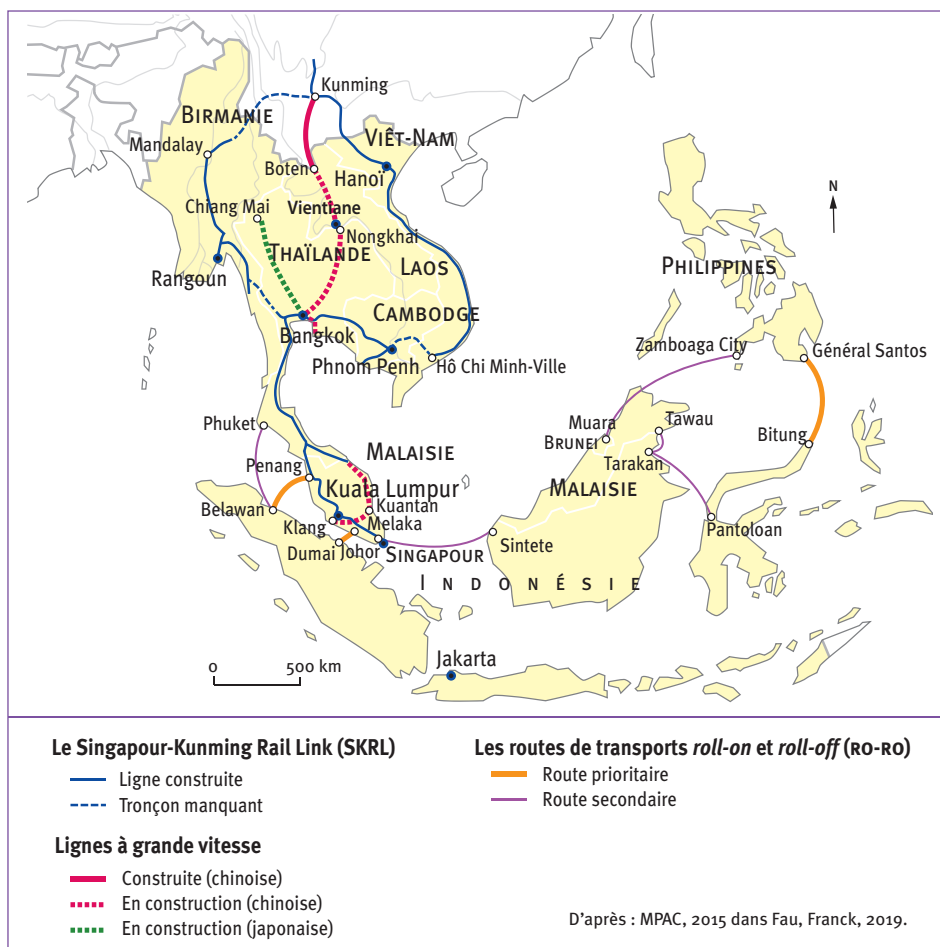


Fig. 3/ Les voies ferrées de la Région du Grand Mékong et de la péninsule Malaise

vitesse de la Région du Grand Mékong, inscrite dans l'initiative des Nouvelles routes de la soie.

Pour le Laos : une approche tentant de limiter les risques de dépendance accrue vis-à-vis de la Chine

Le Laos n'a pas le poids économique de la Thaïlande pour renégocier les projets d'infrastructures de transport avec la Chine, même s'il commence à compter par ces deux principales exportations : l'électricité provenant des barrages sur les affluents et très bientôt sur le cours principal du Mékong, et les produits miniers. L'étirement méridien du pays et la taille modeste de son économie ne permettent pas de développer des flux intérieurs pouvant s'ajouter aux flux internationaux qui transitent par son territoire. Aussi, le premier acquis de la ligne Kunming-Bangkok est de rompre l'enclavement du Laos et de le placer en maillon incontournable sur le réseau des corridors qui mettent en relation les autres pays de la Région du Grand Mékong. La voie ferrée va aussi lui permettre d'exporter ses propres productions à des coûts réduits, de lever ainsi un des principaux handicaps de compétitivité par rapport à ses voisins et d'améliorer l'attractivité des zones économiques spéciales situées sur les corridors aux franchissements du Mékong.

La mise en service de la ligne à grande vitesse n'en comporte pas moins certains risques, dont le premier est de voir transiter des flux traversant son territoire sans pouvoir en tirer profit, c'est pourquoi le Laos développe désormais des ports secs dans les trois principales villes situées sur la berge du Mékong : Vientiane, Savannakhet et Paksé. L'objectif est de gérer directement l'exportation des conteneurs au départ des zones économiques spéciales, et de mettre en place des services logistiques compétitifs pour participer à la gestion des flux en transit. Le second risque est de voir le déferlement du tourisme de masse chinois menacer le tourisme international à caractère culturel, environnemental et à haute rentabilité qu'il a développé. Le surendettement lié à la construction de la ligne constitue enfin un dernier risque qui demeure malgré la reconfiguration du financement. La dette du pays atteint aujourd'hui 13,6 milliards de dollars : elle est passée de 35 % à plus de 50 % du produit national brut depuis 2012. Le Laos figure sur la liste, établie en 2018 par le Center for Global Development américain, des huit pays les plus endettés vis-à-vis de la Chine, parmi les 68 pays partenaires des nouvelles routes de la soie, aussi sa capacité de remboursement est-elle de plus en plus questionnée (Gravereau, 2018).

Lors de la mise en service de la ligne au début 2022 et jusqu'à l'ouverture de la section thaïlandaise en 2025, le Laos pourra seulement exporter vers la Chine la potasse de la plaine de Vientiane et les métaux plus ou moins rares exploités en petite quantité dans le nord du pays. Le cuivre et la potasse de la province de Savannakhet ou l'alumine du plateau des Bolovens ne disposeront pas d'un mode de transport adapté au trafic pondéreux. En revanche, il lui serait possible d'exploiter le minerai de fer du Phu Bia sur le rebord du plateau de Xieng Khouang, qui pourrait être transporté par téléphérique sur une cinquantaine de kilomètres jusqu'à une gare dédiée sur la nouvelle ligne. Ce minerai, ayant la plus forte teneur en fer de l'Asie du Sud-Est et exploitable à ciel ouvert, pourrait intéresser la Chine, un des premiers importateurs mondiaux et disposant de la capacité d'investissement nécessaire à son exploitation.

Pour la Thaïlande : combinaison de deux lignes à grande vitesse préparant l'émergence d'une méga région métropolitaine

La ligne Kunming-Bangkok n'est qu'une des deux lignes à grande vitesse en construction réalisées en partenariat avec la Chine. L'autre, bien plus courte, 260 kilomètres, est tout aussi stratégique pour l'aménagement du territoire thaïlandais, elle relie les trois aéroports de la région métropolitaine de Bangkok (fig. 4). En effet, l'aéroport international Suvarnabhumi, plaque tournante aérienne de l'Asie du Sud-Est, a dépassé, avec 60 millions de passagers, sa capacité qui doit être portée à 110 millions par l'adjonction d'une troisième piste, mais cela ne suffira pas. Parallèlement, le gouvernement thaïlandais a créé un *hub* pour les vols intérieurs à Don Muang, l'ancien aéroport ; il développe maintenant un autre *hub* pour les vols à bas coût à destination de l'ASEAN à l'aéroport d'U-Tapao. Cette ancienne base aérienne américaine du temps de la guerre du Viêt-nam est située sur la côte orientale du golfe de Thaïlande juste à l'ouest du port de Map Ta Phut dans la province de Rayong.

Cette nouvelle ligne à grande vitesse suivant le littoral du golfe de Thaïlande, dédiée au transport des voyageurs et d'un coût de 7,1 milliards de dollars, ne desservira pas seulement les trois aéroports en 2022. Elle deviendra la colonne vertébrale



Fig. 4/ Les lignes à grande vitesse de la région de Bangkok

de l'Eastern Economic Corridor, comptera dix gares réparties sur trois provinces : Chachoengsao, Chonburi et Rayong (Mougin Th, entretien de Luxmon Attapich, 2019). Ce corridor économique, décidé en 2018, prolonge l'ancien programme d'aménagement de l'Eastern Sea Board, datant du dernier quart du vingtième siècle, qui privilégiait le développement industriel et portuaire. Aujourd'hui, ce corridor oriental se spécialise dans les entreprises de hautes technologies rassemblées dans des parcs occupant 13 000 kilomètres carrés, dédiés à l'économie digitale et aux villes intelligentes. Il doit mobiliser en vingt ans 40 milliards d'euros d'investissement thaïlandais et a déjà réuni dix milliards d'euros d'investissements directs étrangers venant d'Asie, d'Europe et d'Amérique du Nord.

Du fait de l'attractivité de ce corridor économique multimodal, qui rassemble autoroutes, voie ferrée, *hub* portuaires et aéroportuaires, la construction de cette seconde ligne à grande vitesse est pilotée par un consortium international dirigé par le

groupe thaïlandais Charoen Pokpand. Celui-ci n'a pas de savoir-faire en matière ferroviaire mais a une réelle expertise dans les co-entreprises sino-thaïlandaise. Aussi s'est-il allié pour ce projet avec l'entreprise chinoise Railway Construction Corporation. D'une manière plus inattendue, la Banque japonaise pour la Coopération internationale (JBCI) participe au projet, alors que la Chine et le Japon sont concurrents pour les autres lignes à grande vitesse développées en Thaïlande. Le pays a en effet mis en concurrence ces deux pays et a choisi la Chine comme partenaire pour la ligne du Nord-Est Bangkok-Nongkhai et le Japon pour celle du Nord Bangkok-Chiang Mai (fig. 3).

L'articulation de ces deux lignes Kunming-Bangkok et Map Ta Phut d'une part, et Bangkok-U Tapao d'autre part, ainsi que les investissements prioritaires réalisés dans l'Eastern Economic Corridor vont accélérer l'extension en direction du littoral oriental du pôle économique dominant constitué à partir de Bangkok. La convergence des flux continentaux provenant des provinces du Sud-Est de la Chine et des flux industriels orientés vers l'exportation de la métropole thaïlandaise va renforcer le leadership régional de Bangkok : porte d'entrée maritime de la Région du Grand Mékong et partenaire économique privilégié de la Chine et du Japon. L'intégration de ces deux voies à grande vitesse dans un projet d'aménagement du territoire, structurant et ambitieux, va permettre de développer une méga-région urbaine, bien desservie par des *hubs* internationaux (ferroviaires, portuaires et aéroportuaires) qui, en une vingtaine d'années, comptera parmi les plus dynamiques de l'Asie du Sud-Est.

La Thaïlande a ainsi montré qu'il est possible de renégocier avec la Chine les grands projets d'infrastructures de transport, pourvu que ceux-ci s'inscrivent dans la vision des Nouvelles routes de la soie et que le pays compte par son poids économique régional. C'est ce que la Malaisie vient de démontrer à son tour depuis le retour au pouvoir de Mahatir Mohamed après les élections de mai 2018 (Germain, 2019). Il a de suite gelé le projet de 14 milliards d'euros, signé par son prédécesseur, de la ligne à grande vitesse Coastal Rail Link reliant, en 688 kilomètres, le littoral oriental de la péninsule Malaise entre la frontière thaïlandaise et Kota Baru, puis traversant la péninsule pour gagner la région métropolitaine de Kuala Lumpur (fig. 3). Cette ligne concurrencera en partie l'ASEAN Railway, reliant Bangkok à Singapour par Kuala Lumpur qui suit la côte occidentale (Delfolie *et al.*, 2016). Le projet renégocié en une seule année, a vu son coût réduit d'un tiers (ramené à 9,4 milliards d'euros), sa longueur raccourcie de 40 kilomètres grâce à un nouveau tracé permettant de desservir la nouvelle capitale administrative Putrajaya et l'aéroport international de Kuala Lumpur, avant de gagner le *hub* maritime de Port Klang. Comme en Thaïlande, le projet livré clé en main a été abandonné au profit d'une entreprise commune sino-malaise. De plus, la renégociation a prévu une augmentation des achats chinois d'huile de palme et a permis d'éviter le paiement de quatre milliards de pénalités prévues en cas d'annulation du contrat. La renégociation a donc permis de relancer un projet s'inscrivant à la fois dans l'initiative de Nouvelles routes de la soie et dans l'aménagement territorial de la péninsule par le développement du littoral oriental très en retard par rapport à celui bordant le détroit de Malaka, colonne vertébrale économique du pays.

Pour la Chine : une vision plus géopolitique qu'économique de son déploiement régional

L'historique du financement de cette première ligne à grande vitesse de la Région du Grand Mékong, montre la priorité que la Chine accorde, dans la durée, au développement de ses relations avec ses voisins de la péninsule Indochinoise et plus largement de

l'ASEAN. Au cours de la dizaine d'années de gestation du projet, beaucoup d'analystes avertis occidentaux ont mis en doute sa volonté de réaliser de tels projets aux coûts démesurés et aux partenariats si déséquilibrés, notamment pour la section laotienne de ce corridor (Carmona, Pham, 2019). C'était sans compter sur la détermination chinoise qui a d'abord pris le temps qu'il fallait pour concevoir et faire accepter par ses partenaires ce projet d'intégration transnationale, puis qui a su combiner, au cas par cas, les moyens financiers dont la Chine dispose pour mettre en œuvre sa vision géopolitique de déploiement en direction de l'Asie du Sud-Est.

Devenue une puissance mondiale, la Chine développe une approche où la rentabilité économique et les enjeux commerciaux à court et moyen termes ne justifient pas à eux seuls la décision de construire cette première ligne à grande vitesse de la Région du Grand Mékong, avec des pays partenaires ne disposant pas de voies ferrées ou ayant hérité de la période coloniale un réseau métrique fortement dégradé. Dans l'économie libérale occidentale, une telle décision reposerait sur une évaluation préalable du trafic et un retour raisonnable dans le temps sur l'investissement. La Chine développe une toute autre approche géostratégique, privilégiant une vision de moyen et long termes. Ce qu'elle a fait d'abord à l'échelle nationale avec la voie ferrée desservant le Tibet, elle le reproduit pour son déploiement vers l'extérieur avec la voie Kunming-Vientiane-Bangkok en construction, et à l'échelle continentale euro-asiatique avec la ligne reliant Wuhan à l'Europe occidentale.

Selon l'approche chinoise, le retour économique et commercial viendra en son temps, mais l'avantage géostratégique est attendu dès maintenant de manière à conforter un leadership politique qui deviendra progressivement de plus en plus économique. Cette approche génère cependant de premiers effets économiques qui ne sont pas à la mesure des investissements consentis. La tentative avortée d'imposer des concessions foncières permettant la valorisation immobilière, ou la composante échanges compensés figurant dans les montages financiers qui favorisent l'accès à bon compte aux ressources naturelles des pays partenaires, sont autant de moyens de pallier en partie la profitabilité différée de ces mégas projets. Le retour sur investissement le plus important à court terme concerne le maintien de la capacité de production de la filière industrielle des lignes et des trains à grande vitesse, dont la Chine est devenue le leader mondial. Au moment où le réseau chinois est en voie d'achèvement, elle a besoin d'exporter sa technologie pour maintenir son appareil de production.

Le pragmatisme que la Chine a démontré en modifiant par trois fois le montage financier de la ligne Kunming-Bangkok, révèle une flexibilité inattendue, questionnant la rigidité qui lui est souvent imputée et la dépendance générée par la distribution de prêts sources de surendettement de ses partenaires, comme en ont fait l'expérience récemment le Sri Lanka et le Pakistan (Chaponnière, 2018 ; Vergès, 2019). Les exemples présentés ici de la Thaïlande pour le financement de la ligne à grande vitesse Nongkhai-Bangkok et de la Malaisie pour le Coastal Rail Link montrent que la renégociation des projets chinois devient possible. Même le Laos a pu en bénéficier, malgré son plus faible poids économique, la Chine ayant dû prendre en compte les critiques relatives à la progression rapide du taux d'endettement du pays, émanant des institutions financières internationales.

Conclusion : un savoir-faire acquis dans le cadre de la Région du Grand Mékong mobilisable pour les Nouvelles routes de la soie ?

Tout en maintenant le discours du partenariat gagnant-gagnant, la Chine a en effet entendu les critiques de ses partenaires et a commencé à modifier ses pratiques de manière à construire des partenariats moins déséquilibrés. En 2018, elle a d'abord créé l'Agence de coopération pour le développement international (CIDCA) pour contrôler, conjointement avec la National Development and Reform Commission (NDRC), les nombreuses banques publiques chinoises finançant les investissements à l'étranger : les deux banques « politiques » (China Exim Bank et China Development Bank), les quatre banques commerciales d'État (Bank of China, et les banques de la construction, de l'agriculture, de l'industrie), et les cinq fonds dédiés aux routes de la soie, dans leur ensemble ou par régions traversées, sans oublier bien sûr les aides bilatérales. Enfin la Banque asiatique des infrastructures de transport, a été créée en 2015 juste après l'initiative des Nouvelles routes de la soie auxquelles elle est intimement liée. Ensuite, lors du second forum des Nouvelles routes de la soie à Pékin en 2019, une stratégie « adaptative » a été adoptée prévoyant la mise en place d'un seuil d'alerte endettement pour les bailleurs de fonds chinois comme étrangers (Bertuzzi *et al.*, 2019).

Ces mesures devraient renforcer le savoir-faire pragmatique, tant en matière de financement que de partenariat plus équilibré, que la Chine a démontré depuis 2012 pour la construction de lignes à grande vitesse en Asie du Sud-Est : au Laos, en Thaïlande et en Malaisie. Ce pragmatisme peut être désormais mis au service d'autres projets ferroviaires lui permettant de projeter la puissance chinoise dans le cadre des Nouvelles routes de la soie. L'un des acquis principaux est d'avoir apporté à ses partenaires la preuve que les mégas projets chinois sont négociables dès lors qu'ils s'inscrivent dans une vision stratégique partagée, comme les Nouvelles routes de la soie, et que les financements diversifiés mobilisés, plus souvent en partenariat avec d'autres bailleurs de fonds, respecteront les normes internationales d'endettement garantissant un développement financièrement et écologiquement durable.

Il n'en reste pas moins que la participation chinoise à la Région du Grand Mékong et le pilotage des Nouvelles routes de la soie, mobilisent une échelle de temps à l'horizon d'au moins un demi-siècle, une éternité dans un monde qui connaît des changements si rapides, et une durée à laquelle l'économie libérale occidentale n'est pas habituée. Par leurs échelles de temps et d'espace d'ampleur inégalée, les méga projets d'infrastructures de transport des Nouvelles routes de la soie, combinant un maillage de corridors est-ouest et nord-sud, vont conforter l'hégémonie chinoise et redessiner la géographie du continent euro-asiatique, comme elle a commencé à le faire pour la Région du Grand Mékong.

Références

- ASIAN DEVELOPMENT BANK (1999). *Impact Evaluation Study of the Asian Development Bank's Program of Subregional Economic Cooperation in the Greater Mekong Subregion*. Manille Asian Development Bank, 114 p.
- BERTUZZI M., MELONIO T., PORNET A., TREMEL L. (2019). *Vers de « Nouvelles routes de la soie » durables ? Pistes de réflexion pour un référentiel commun de financement du développement durable*. Paris : AFD éditions, coll. « Policy Paper », n° 2, 46 p.

- BOUHALI A., CHUANG Y.-H. (2019). « Les routes de la soie existent déjà. Routes transnationales et places marchandes du made in China entre Asie, Afrique et Europe ». *Mappemonde*, n° 126. <https://journals.openedition.org/mappemonde/1333>
- CARMONA Y., PHAM M. (2019). « Route de la soie : à qui va le profit, la Chine ou les pays au bord de la route ? ». *Asialyst*, du 18 janvier. <https://asialyst.com/fr/2019/01/28/nouvelles-routes-de-la-soie-bri-chine-a-qui-va-profit/>
- CHAPONNIÈRE J.-R. (2018). « Routes de la Soie : pourquoi la défiance monte en Asie ». *Asialyst*, du 9 août. <https://asialyst.com/fr/2018/08/09/nouvelles-routes-de-la-soie-pourquoi-defiance-monte-en-asie/>
- CHAPONNIÈRE J.-R. (2019). « Nouvelles Routes de la Soie : ralentissement ou second souffle ? ». *Asialyst*, du 30 avril. <https://asialyst.com/fr/2019/04/30/nouvelles-routes-de-la-soie-vers-second-souffle/>
- DELFOLE D., FAU N., LAFAYE DE MICHEAUX E. (2016). *Malaisie – Chine : une « précieuse » relation*. Bangkok : IRASEC, 272 p.
- ECONOMIC RESEARCH INSTITUTE FOR ASEAN AND EAST ASIA (2010). *ASEAN Strategic Transport Plan 2011-2015*. Jakarta : ASEAN Secretariat, ERIA Study Team, rapport final, 326 p. <http://www.eria.org/ASEAN%20Strategic%20Transport%20Plan.pdf>
- FAU N., FRANCK M. (2019). *L'Asie du Sud-Est. Émergence d'une région, mutations et territoires*. Paris : Armand Colin, coll. « Horizon », 434 p.
- GERMAIN V. (2019). « La Malaisie à nouveau sur les rails de la Chine ». *Asialyst*, du 21 avril. <https://asialyst.com/fr/2019/04/21/malaisie-rails-chine-tgv-mahathir-mohamed/>
- GRAVEREAU J. (2018). « La Chine, créancière aux pieds d'argile des chantiers des “nouvelles routes toutes de la soie” ». *Le Monde*, du 6 décembre.
- Master Plan on ASEAN Connectivity* (2011). Jakarta : ASEAN Secretariat.
- MOTTET É., LASSERRE F. (2018). « L'initiative “Belt and Road” stratégie chinoise du “Grand jeu” ? ». *Diplomatie*, n° 90, p. 36-40.
- MOUGIN T. (2019). « Thaïlande : quel avenir pour Bangkok et le “corridor économique de l'Est” ». *Asialyst*, du 8 mars. <https://asialyst.com/fr/2019/03/08/thaïlande-quel-avenir-pour-bangkok-corridor-economique-est/>
- TAILLARD C. (2009). « Un exemple réussi de régionalisation transnationale en Asie orientale : les corridors de la Région du Grand Mékong ». *L'Espace géographique*, t. 38, n° 1, p. 1-16.
- TAILLARD C. (2014). « The continental grid of economic corridors in the Greater Mekong Subregion, toward a transnational integration ». In FAU N., KHONTHAPANE S., TAILLARD C., *Transnational Dynamics in Southeast Asia. The Greater Mekong Subregion and Malacca Economic Corridors*. Singapour : Institute of Southeast Asian Studies, p. 23-52.
- VERGÈS M. DE (2019). « La Chine priée de revoir ses prêts aux pays vulnérables ». *Le Monde*, du 7 mai. https://www.lemonde.fr/economie/article/2019/05/06/la-chine-prie-de-revoir-ses-prets-aux-pays-vulnerables_5458817_3234.html