

**ASIE CENTRALE: ENJEUX LOGISTIQUES DE DÉSENCLAVEMENT  
LE CAS DU CORRIDOR PORTUAIRE ET LOGISTIQUE DE GWADAR**

Ph. D. Yann Alix  
Fondation SEFACIL

**Abstract**

*Whatever you are in South America, Africa or Central Asia, landlocked economies are dramatically impacted by the highest transportation & logistics costs. From raw material to high value products in containers, landlocked countries remain strategically dependent on networks and services to import and export cargo up to their landlocked consumers. Transit policy, regulatory framework, trade facilitation, inland infrastructure and multimodal services are amongst the key factors to combine in order to encourage smoothness and efficient logistics systems.*

*The paper proposes to analyze how Central Asia becomes one of the most prominent markets, appealing Europe, Chinese and even US interests in order to guarantee better integration into global value chain networks. Logistics, geopolitics and strategy are deployed by the big players like Russia, India, China or Pakistan to promote some new corridors as shown with the initiative at Gwadar in Baluchistan. The paper concludes on challenges in stake, bearing in mind regional geopolitical instability which includes a large part of the Central Asia Countries.*

**Keywords:** Landlock countries, Central Asia, Logistics, Transportation Corridors, Geopolitics

**1. Les enjeux du désenclavement logistique du Centre Asiatique**

Le programme d'actions signé à Almaty pour soutenir le développement des économies enclavées célèbre ses 10 années. L'initiative des Nations-Unies continue de porter l'impérieuse nécessité de réduire les surcoûts de transport et de logistique qui amputent dramatiquement la compétitivité des pays enclavés et limitent considérablement leur connectivité internationale dans un monde d'échanges globalisés (Alix & Daudet 2014; Arvis & all 2010). Rappelons que le programme Almaty se déclinait à sa signature sur 5 piliers:

- Transit Policy & Regulatory Frameworks
- Infrastructure Development
- Trade & Transport Facilitation
- Development Assistance
- Implementation and Review

Les surcoûts de transport et de logistique peuvent dans les cas les plus extrêmes annihiler toute planification de développement socio-économique (Alix & Pelletier 2011b). Les experts de la Banque Mondiale rappellent que les coûts d'importation des produits internationaux à destination des marchés enclavés continuent d'atteindre 15 à 20% dans les zones enclavées contre moins de 5% dans le contexte des pays industrialisés (Arvis & all 2007a; Arvis & all 2007b). Des chiffres avancent même des surcoûts de 50% dans les cas les plus extrêmes où les conditions de mobilité apparaissent très dégradées (Rodrigue 2014).

Autre indicateur corrélant enclavement géographique et bien-être socio-économique des populations enclavées, l'indice de développement humain. La plupart des Etats enclavés sud-américains, africains et asiatiques, quel que soit finalement le régime politique, le climat, l'histoire ou la démographie, se retrouve dans la seconde partie du classement mondial.

Une très abondante littérature académique et professionnelle documente en détail les tenants et les aboutissants d'une fatalité géographique qui ne doit pas minimiser l'ensemble des autres paramètres tel que l'on peut les retrouver dans la figure 1.

La classification par ordre d'impact ou d'importance d'une catégorie de facteurs vis-à-vis d'une autre relève de l'analyse au cas par cas. C'est pourquoi les indices d'intensité et de temporalité des contraintes se placent dans une logique transversale signifiant que chaque pays ou zones enclavés présentent leurs propres combinaisons, intensités et temporalités de contraintes (Pelletier & Alix 2010).

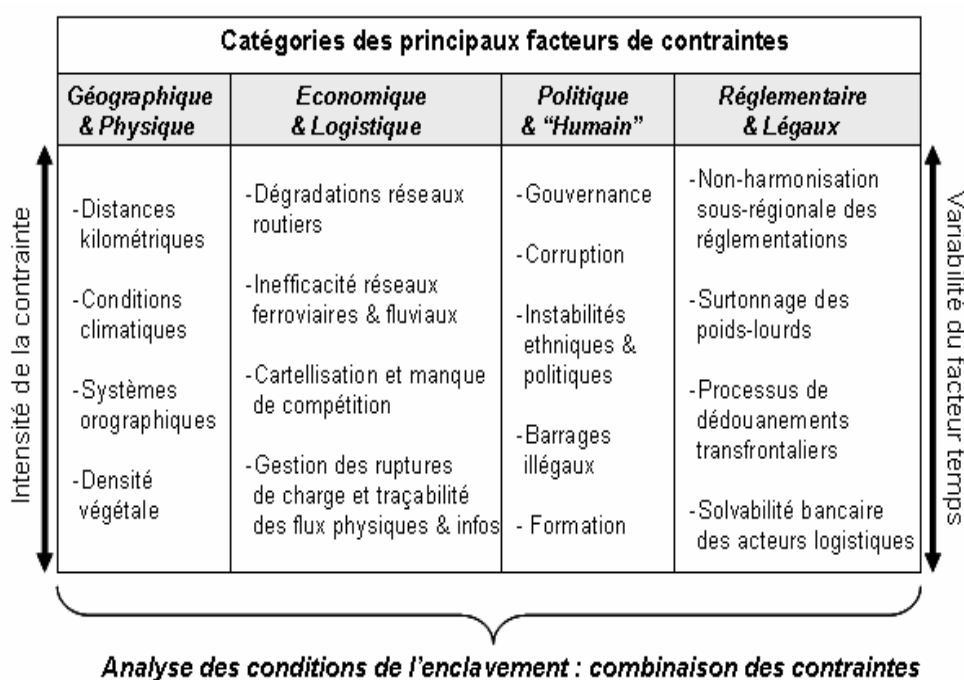


Figure 1 : Critériologie qualitative des conditions de l'enclavement  
 Source: Alix & Pelletier 2011a

Toutefois, de ces principales catégories, il est intéressant de noter que seuls les éléments liés à la géographie physique et climatique demeurent difficilement modifiables par une action anthropique. Même les obstacles orographiques trouvent des solutions par le génie civil dans la construction d'ouvrages d'arts comme les tunnels, les ponts et les pipelines. Aussi, force est de constater que la plupart des contraintes de l'enclavement relève de facteurs humains qui pourraient, selon l'intensité et le temps des actions correctives, se trouver en partie résolue. Cette assertion reste d'autant plus intéressante si l'on se concentre sur les modalités des acheminements terrestres et l'envergure logistique des circuits de transport (The World Bank 2008).

L'enclavement physique peut alors se combattre sur les plans infrastructurels et organisationnels dans le cadre de politiques de

planification stratégique souvent déployées sur le long terme. L'infrastructure constitue l'expression matérielle de la connectivité physique. Sans infrastructures de transport, point de désenclavement. Mais sans volonté politique nationale et sans concertation sous-régionale, point de déploiements infrastructurels planifiés. Aussi, dans le contexte des Etats enclavés de l'Asie Centrale, les forces politiques se conjuguent étroitement avec les intérêts géopolitiques, les enjeux énergétiques et les développements économiques.

## **2. Union Européenne, Chine, Russie, Inde, États Unis: toutes les grandes puissances en quête de connectivités logistiques et stratégiques avec l'Asie Centrale**

Deux citations, toutes les deux extraites du quotidien indien *India Times* résument finalement les problématiques liant de manière intime géopolitique, politique, logistique et énergétique. La première revient au Ministre des Chemins de fer pakistanais, M. Khwaia Saad Rafique, lors de sa visite en Inde pour stimuler la compétitivité des systèmes de transport ferroviaire de son pays:

The government wants to establish a transnational trade corridor and economic zone. It is focussing on national and regional connectivity with China, India, Central Asia, the Middle East and Europe and work on Gwadar Port is progressing expeditiously (*INDIA TIMES* December, 10, 2013).

La seconde relève de l'adjointe au Secrétariat d'Etat des Etats-Unis d'Amérique pour la zone Sud et Centre Asiatique, Madame Nisha Desai Biswal à propos du soutien de son pays pour développer les opportunités de commerce avec les pays émergents du centre et du sud de l'Asie:

The rebalance to Asia is fundamentally about the recognition that this continent, including South and Central Asia will play a growing role in global politics, security, and economics in the 21st century, and that the prosperity and security of the United States is vitally

linked to the prosperity and security of Asia (*INDIA TIMES* November, 22, 2013).

Des citations plus ou moins identiques auraient pu être empruntées aux leaders politiques de l'Union Européenne, de la Russie, de l'Inde et, plus particulièrement, de la Chine qui nourrit de grandes ambitions politiques et stratégiques en Asie Centrale. Dès 2007, M. Nazarbaev, le président Kazakh, signait avec son homologue chinois, M. Hu Jintao, une dizaine d'accords de coopérations économiques bilatéraux avec une forte connotation énergétique. Avec le *Shanghai Cooperation Organization* (SCO) cinq Nations centre-asiatiques (Russie, Kazakhstan, Tadjikistan, Kirgizstan et Ouzbékistan) auxquelles il convient d'ajouter cinq Nations riveraines avec un statut de membre observateur (Mongolie, Pakistan, Inde, Iran et Afghanistan) prêtent une forme d'allégeance stratégique à l'égard du géant chinois. Cet environnement politique et stratégique constitue le substrat indispensable pour favoriser les échanges en désenclavant les pays sans littoraux ou très isolés. La facilitation du commerce repose alors sur l'élimination progressive des barrières héritées des systèmes bureaucratiques tout en faisant la promotion de corridors de transport et de solutions logistiques transnationales (Alix 2013; Moreau 2013).

Dans le contexte de l'expansion internationale de la Chine sur l'espace continental Eurasiatique, la *China Transportation Association* explique en substance que les services terrestres eurasiatiques concourent autant à sauver du temps de transit pour les importateurs/exportateurs qu'à stimuler les échanges avec les nations du Centre de l'Asie. Depuis la mise en place du SCO en 2001, la valeur des échanges commerciaux entre la Chine et les cinq pays partenaires a été multiplié par dix pour atteindre en 2011 un total de 111 milliards US\$ (Alix & Verny 2014).

En réponse pourrions-nous nous permettre de dire, les Européens promeuvent depuis plus de 15 ans une ouverture à l'Est qui va bien au-delà des frontières terrestres avec la Russie (CEMT 2006; Rounov 2012). Les projets de connexions ferroviaires et les investissements des logisticiens européens l'attestent (Alix & Daudet 2014). Les autorités portuaires se placent en accompagnement des pouvoirs publics belges, néerlandais ou encore allemands pour soutenir de plus intenses connectivités multimodales. Sur les plans logistiques et économiques, les terminaisons

portuaires ouest et nord-européennes se revendiquent comme des portes de sorties fiables et performantes en concurrence directe avec les ports du pourtour de la Mer Noire qui jouissent de réputations nettement moins solides (Alix & Moreau 2013).

Les Russes eux-mêmes cherchent à consolider leurs héritages dans des solutions de transport combinant des axes historiques orientés Est-Ouest avec des ambitions de « descendre plus au sud » avec le concours des pays enclavés de l'Asie Centrale. Rappelons la signature en 2000 sous l'impulsion de la Fédération de Russie du *North-South International Transport Corridor Agreement* (NSITC) qui incluait la République d'Iran et l'Inde. NSITC qui traverse évidemment des Etats enclavés de l'Asie Centrale parmi lesquels le géant Kazakh a rapidement intégré quatre pays du CAREC (Azerbaïdjan, Kazakhstan, the Kyrgyzstan République et Tadjikistan) en plus de sept autres nations "voisines" incluant la Turquie, l'Ukraine ou encore Oman). La Russie entend bien conserver une relation politique et économique privilégiée avec ses anciens satellites méridionaux. Les projets portuaires et logistiques sur la partie occidentale de la Russie visent également à offrir des solutions intégrées « panrusses » aux importateurs et exportateurs russophones de l'Asie centrale.

Le *Central Asia Regional Economic Cooperation* (CAREC) lui-même constitue une réponse à une volonté d'intégration politique et économique sous-régionale avec comme pierre angulaire les investissements de transport et la réduction du poids des administrations dans la libre circulation des marchandises (CAREC, 2012a). Près de 18 milliards de dollars ont déjà été investis dans 100 projets d'infrastructures sur l'ensemble des six corridors de transport prioritaires définis par le CAREC (figure 2).

En novembre 2011 à Baku est lancé CAREC 2020 avec l'ambition d'accroître la compétitivité des pays membres via des réseaux intégrés de transport (CAREC 2012b). Les investissements ferroviaires et routiers maillent une toile de services entre les Etats membres du CAREC sans oublier de les intégrer dans les développements financés par les Russes, les Chinois ou encore les Européens (Vinokurov, Jadrallyev & Shcherbanin 2009).

**PUBLIC ADMINISTRATION & REGIONAL STUDIES**  
**7th Year, No.2 (14) – 2014**  
**Galati University Press, ISSN 2065 -1759**

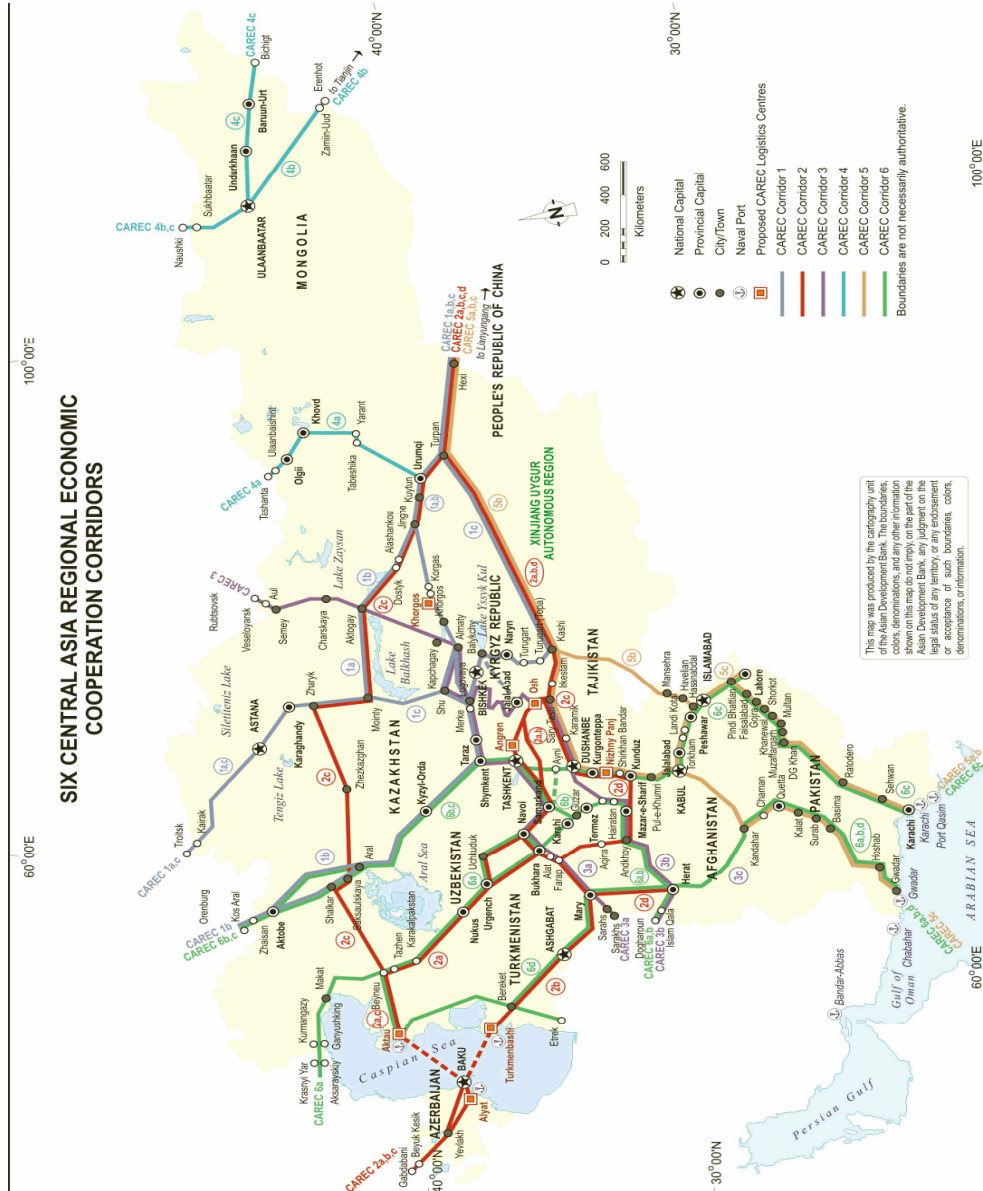


Figure 2: Corridors de coopération économique des pays-membres du CAREC  
 Source : CAREC 2014

Dans ce contexte, les États enclavés disposent finalement « d’options stratégiques et politiques » différentes pour rallier des ports et des mers différentes. Les options infrastructurelles se démultiplient selon les soutiens financiers et stratégiques. Les intégrations sous-régionales se consolident sur le succès des mobilités économiques et logistiques. La diversification des risques s’avère aussi essentielle. S’affranchir d’une trop grande dépendance à l’égard de quelques origines ou destinations dans ses matrices importations/exportations constitue un argument politique fondamental. La démultiplication des accords commerciaux encourage mais aussi complexifie le potentiel de chacune des options infrastructurelles utilisées par les acteurs économiques des espaces enclavés.

De nouvelles combinaisons politiques, économiques et stratégiques animent une concurrence sous-régionale intense pour disposer du contrôle des routes principales du commerce qui irriguent et traversent l’Asie Centrale. Le sous-continent indien avec ces géants que sont l’Inde et le Pakistan ne veulent surtout pas se couper de ces pays enclavés au fort potentiel de croissance. Avec l’attractivité grandissante du Moyen-Orient et les ambitions d’ouverture de la République d’Iran, une nouvelle redistribution des cartes s’opère sur cet espace économique géant. Depuis la Mer Noire à l’Ouest à la Mer d’Oman au sud au Golfe du Bengale à l’est et les frontières Kazakho-russes au Nord, de nouvelles opportunités logistiques s’esquissent pour canaliser les flux énergétiques et manufacturiers.

Les conduites pétrolières et gazières tendent à occulter par leur importance économique la structuration géostratégique de territoires immenses encore faiblement connectés. La Turquie revendique une nouvelle attractivité aux portes de l’espace européen. Dubaï et quelques autres États voisins constatent le changement progressif de statut international de la République d’Iran, elle-même en connexion directe avec le Turkménistan et les pays enclavés d’Asie Centrale. La situation toujours compliquée de l’Afghanistan implique l’esquisse de réseaux terrestres de contournement pour connecter les pays enclavés au Détroit d’Ormuz ou la Mer d’Oman.

Les incertitudes quant à l’issue du conflit syrien, l’émergence d’un hypothétique État Kurde ou encore le futur du contrôle portuaire ukrainien



constituent autant de facteurs conjoncturels qui impactent les destinées d'investissements par essence structurels. La notion de risques apparaît déterminante dans la construction de projets logistiques et stratégiques à destination des pays enclavés de l'Asie Centrale. L'accompagnement des ambitions politiques des Etats ne peut se concevoir sans le positionnement financier et opérationnel du secteur privé. Les multinationales se livrent une âpre concurrence en autant que les couvertures de risques ne soient pas disproportionnées. Or, construire un port ou exploiter un tronçon ferroviaire exigent une stabilité dans le temps... et dans l'espace.

Le méga projet industrialo-énergético-portuaire de Gwadar au Baloutchistan s'inscrit dans ces dynamiques géopolitiques sous-régionales où les échelles de temps et d'espace se mêlent intimement. Sur fond de risques terroristes et d'influences géopolitiques, le cas de Gwadar révèle toute la complexité d'un jeu multi scalaire d'intérêts globaux et particuliers. À tel point que Gwadar peut même être présenté comme un élément de la stratégie maritime chinoise dites du *Collier de perles* (Veron, 2013). Cela s'avère finalement d'autant plus pertinent si l'on considère le transfert de responsabilité obtenu début février 2014 par le *Chinese Overseas Port Holdings Limited* pour opérer commercialement le futur terminal à la place des Singapouriens de PSA. Avec ce positionnement stratégique, les intérêts chinois ceinturent le sous-continent indien et s'offrent surtout une porte d'entrée et de sortie sur les réserves énergétiques du centre de l'Asie. Dans ce contexte, il est essentiel de rappeler que le corridor 6 du CAREC se termine à Gwadar en connectant toutes les terminaisons méridionales des autres corridors via des centres névralgiques comme Douchanbé ou Tachkent.

### **3. Le mégaprojet logistico-industriel de Gwadar: nouvel axe stratégique majeur ?**

Les illustrations ci-après présentent le port de Gwadar aujourd'hui et tel qu'il est perçu demain, voire après-demain avec la mise en opération du Master Plan (Figure 3, 4 et 5).

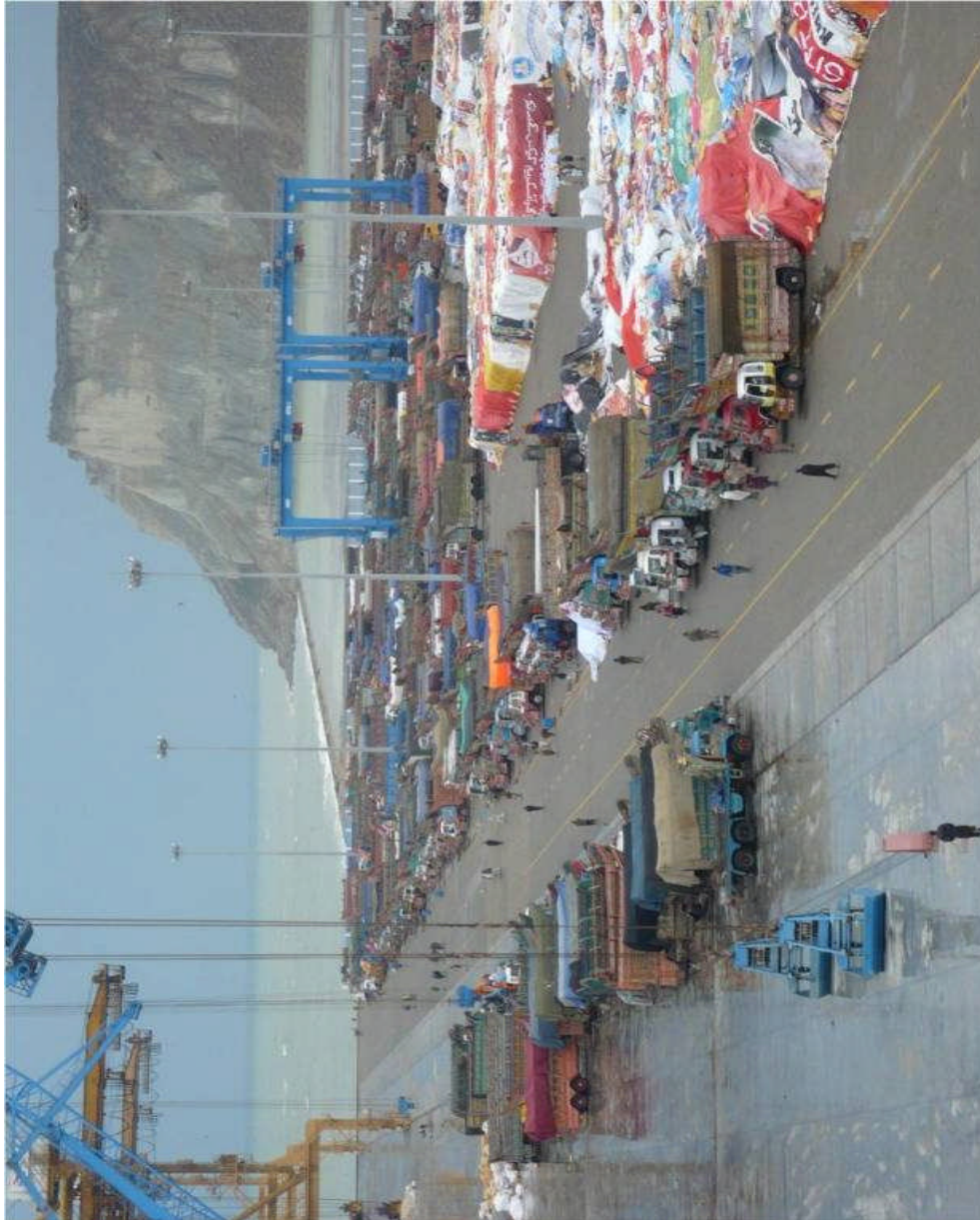
Sans entrer dans les détails d'un projet jugé pharaonique dans ses dimensions et ses ambitions, le corridor industrialo-portuaire de Gwadar

s'inscrit dans la politique nationale Pakistanaise de mieux connecter la riche province du Baloutchistan au reste du pays. Le projet date déjà du début des années 1990 alors que Gwadar constitue déjà une pierre angulaire de l'influence Pakistanaise à «l'embouchure» du Golfe d'Oman. L'aménagement d'un corridor portuaire et logistique à partir de Gwadar s'intègre dans un projet de pacification des revendications tribales et politiques d'une province du Baloutchistan très éloignée d'Islamabad et de Karachi.

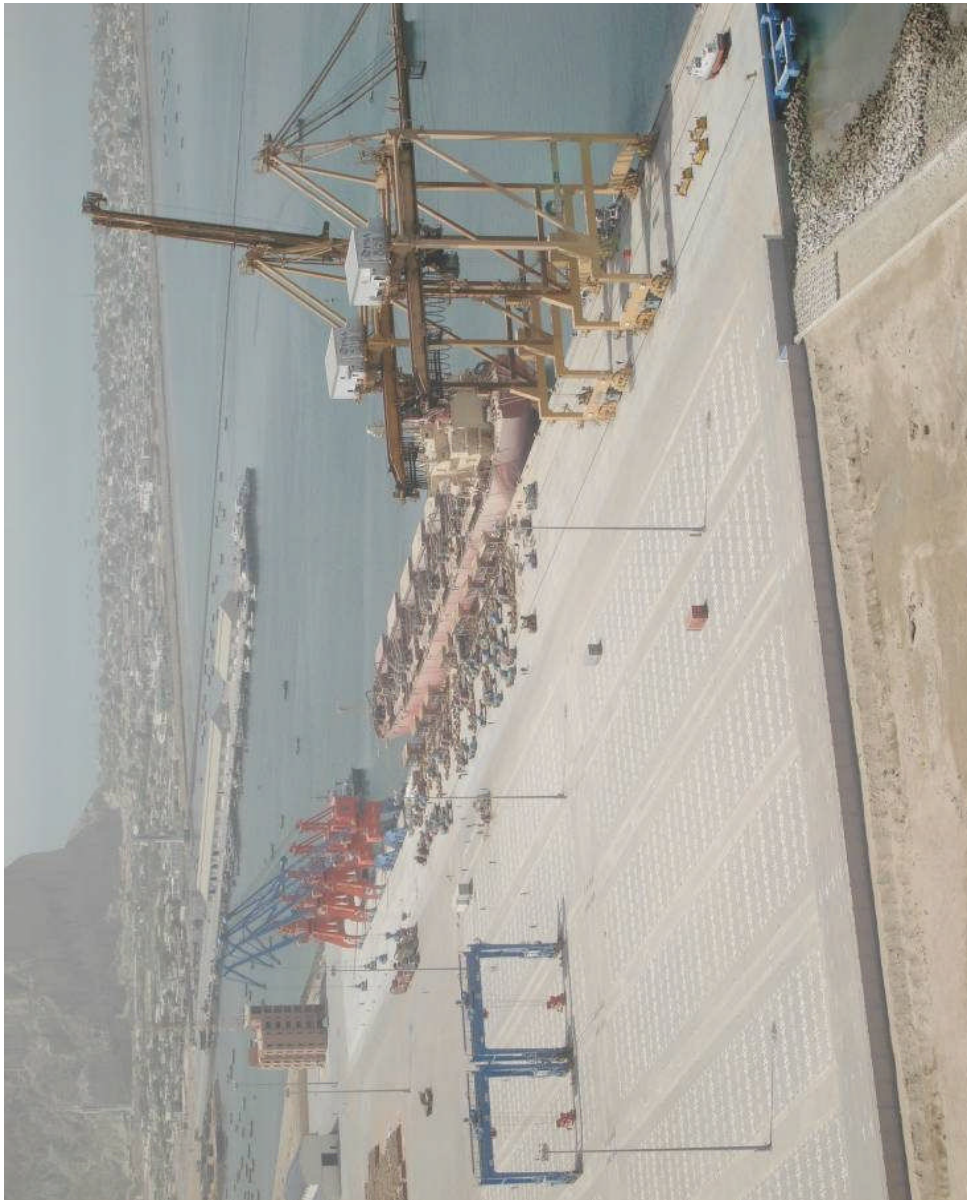
La phase 1 du *Gwadar Deep Water Port Project* est complétée en 2007 avec un investissement Pakistanais de 248 millions de dollars largement soutenu sur les plans technique et financier par la Chine. Ensuite, la phase 2 inclut la construction de nouveaux quais pour un demi-milliard de dollars auquel s'ajoute un autre demi-milliard financé par l'*Asian Development Bank* pour relier par autoroute Gwadar avec l'Afghanistan et l'Asie Centrale. Si l'on ajoute une Free Trade Zone et une zone industrielle adjacente, le projet complet oscille autour de 1,5 milliards de dollars, ce qui n'inclut pas les potentiels investissements gaziers et pétroliers privés.

Lors de la pose symbolique de la première pierre le 22 mars 2002 en présence du M. Wu Bang Guo, Vice-Premier de la République Populaire de Chine, le président du Pakistan, le Général Pervez Musharraf, prononce un long discours dont l'extrait suivant résume finalement l'enjeu global de Gwadar pour toute la sous-région:

The Gwadar port shall provide modern, up-to-date facilities for cargo vessels in line with modern ports. The coastal highway which is also being constructed simultaneously with the port, will provide a very healthy linkage between Karachi and Gwadar ports. If we see this whole region, it is like a funnel. The top of the funnel is this wide area of Central Asia and also China's western region. And this funnel gets narrowed on through Afghanistan and in Pakistan northern areas into Pakistan and goes through Pakistan and the end of this funnel is Gwadar port. So this funnel, futuristically, is the future economic funnel of this whole region. All the top of this funnel, the broad top of the funnel, anything going into it or out of it, Pakistan and Gwadar port provides the real input, the inlet and the outlet into it (President Musharraf wordpress 2005)



*Figure 3: Le port de Gwadar aujourd'hui*  
*Source : Port Authority of Gwadar*



*Figure 4: L'extension du terminal à conteneurs du port de Gwadar*  
*Source : Port Authority of Gwadar*





Figure 5: Illustration des futures installations projetées du site industriel-portuaires de Gwadar

Source : Port Authority of Gwadar

Au-delà des installations portuaires, les parcs industriels et d'autres zones franches complètent un aménagement qui intéressent aussi des investisseurs et des financiers. Pour preuve, la dernière visite très remarquée en juillet 2014 d'un groupe de banquiers chinois menés par le General Manager de *Investment Banking Department, Industrial and Commercial Bank of China (ICBC)*. Aujourd'hui, plus de 4,000 acres de terres viabilisées se distribuent entre *Gwadar Port Free Zone* et le *Gwadar Industrial Estate and Development Authority (GIEDA)*. Les investisseurs chinois insistent cependant sur la nécessité de compléter les connexions ferroviaires et routières vers l'Asie Centrale pour ainsi mettre Gwadar à

moins de 2000 kilomètres de la première frontière terrestre avec l'espace marchand chinois.

Pour finir, une dernière annonce politique a été orchestrée au cours de l'été 2014 entre les gouvernements chinois et pakistanais pour la construction du plus important port de gaz naturel liquéfié (LNG) du Pakistan. 3 milliards de dollars seraient investis par les intérêts chinois dans un accord bilatéral entre les deux États. Le super terminal maritime de LNG disposerait d'une usine de regazéification ainsi que d'importances infrastructures de stockage. Le tout serait relié par un pipeline d'un coût estimé à 1 milliard de dollars jusqu'à Nawabshah, avec en perspective la possibilité de rallier les réserves gazières iraniennes de l'autre côté de la frontière. Cet investissement majeur fait partie d'un projet global gigantesque pour lequel la Chine serait prête à mobiliser 35 milliards de dollars via des partenariats exclusifs avec le Pakistan. L'accord spécial *China-Pakistan Economic Corridor* (CPEC) chapeaute toutes ces initiatives qui convergent pour la plupart vers Gwadar et son futur corridor de fret et d'énergie.

#### **4. Discussion**

Aujourd'hui, une quadruple dimension stratégique anime les discussions sur la véritable solution que propose cette immense planification sous-régionale qu'incarnent les projets portuaires, logistiques et infrastructurels à partir de Gwadar.

La première dimension tient à ces corridors « de substitution » qui pourraient voir le jour depuis les champs pétrolifères et gaziers du centre enclavé asiatique. Nous parlons ici de substitution car les infrastructures en place et planifiées laissent à penser que Gwadar pourrait s'inscrire dans une stratégie à moyen et surtout à long termes pour les intérêts politiques et stratégiques du Centre de l'Asie. Les ambitions chinoises de disposer d'une sortie énergétique à Gwadar paraissent aujourd'hui plus motrice dans la perspective de voir se construire des infrastructures dédiées. Gwadar peut devenir un relais essentiel dans la logique de croissance et de modernisation des provinces de l'Ouest Chinois avec des circuits pétroliers d'importation depuis « leurs futures installations Pakistanaises ». Ces circuits raccourcis de l'approvisionnement pétrolier moyen-oriental se

complèterait idéalement des investissements colossaux déjà entrepris avec la plupart des pays enclavés de l'Asie Centrale au premier rang duquel le Kazakhstan.

Au rayon de la politique fiction globale, il convient de s'arrêter sur les hypothétiques ambitions de Gwadar à l'égard de la République d'Iran. La localisation géostratégique de Gwadar à quelques encablures de la frontière iranienne ne doit pas être sous-estimée. La mise en exploitation des deux premières phases de Gwadar est perçue par les observateurs comme un premier jalon qui rendrait possiblement crédible le déploiement d'infrastructures pétrolières et gazières de grande envergure. Les changements à la tête de la République d'Iran depuis le lancement initial du projet doivent également être pris en compte. Avec la question très politique du futur Kurde et de la radicalisation de l'État Islamique, la République d'Iran pourrait redéployer des ambitions géoéconomiques et géostratégiques avec ses voisins immédiats. Aujourd'hui, tout cela ne relève que d'hypothèses politiciennes mais les potentiels gaziers et pétroliers sous-régionaux pourraient cependant vite trouver une échappatoire stratégique avec la fenêtre portuaire de Gwadar. Les relations stratégiques plutôt discrètes entre la Chine et la République d'Iran pourraient se nourrir d'un intérêt partagé à voir émerger Gwadar rapidement. Face à l'expansion de l'influence de l'Etat Islamique dans la sous-région, la République d'Iran pourrait jouir d'une nouvelle aura politique internationale et tirer profit de cette nouvelle stature pour conjuguer influence politique et développement énergétique.

La seconde dimension a trait au transport maritime de conteneurs. Gwadar ne cache plus l'ambition de devenir un second « Djebel Ali » sous-régional en permettant aux porte-conteneurs géants de ne plus entrer dans le délicat Golfe d'Oman. Ce « raccourci » portuaire trouve une cohérence en autant que des connectivités logistiques et intermodales permettent de drainer des volumes sur le port de Gwadar. Aujourd'hui, les performances dans la gestion des escales à Djebel Ali et dans d'autres ports concurrents de la Péninsule Arabique ne laissent guère de place à l'affirmation de Gwadar. Cependant, les flottes conteneurisées chinoises pourraient « stratégiquement » changer leurs rotations de la Péninsule arabique pour les concentrer sur Gwadar s'ils obtiennent des conditions de transbordement optimales. Là encore, cela ne pourrait se projeter qu'avec la

garantie de disposer de services de manutention fiables et compétitifs. Or, le transfert de gestion opéré début février 2014 depuis PSA vers le *Chinese Overseas Port Holdings Limited* n'apporte nullement la garantie de cette future différenciation qualitative sur les terminaux de Gwadar. Il ne faut surtout pas décontextualiser la projection des futures capacités de Gwadar avec les projets conteneurisés déjà confirmés de la péninsule arabique. Djebel Ali se projette avec son troisième terminal au-delà des 20 millions d'EVP avant 2015. Le port King Abdulaziz en Arabie Saoudite table sur 3 millions d'EVP alors que le futur super port à conteneurs de Doha prévoit 12 millions d'EVP de capacité à l'horizon 2025. La suspicion politique de l'Inde pourrait aussi limiter les ambitions de Gwadar de jouer un éventuel rôle de transbordement stratégique à destination des marchés du sous-continent indien.

Troisième dimension, les circulations logistiques terrestres entre les pays enclavés de l'Asie Centrale et Gwadar sont contraintes par la géographie, l'histoire et même la culture. Les revendications indépendantistes Balouchistanes résonnent en écho des complexités tribales Afghanes ou Tadjiks. Or, les différents tracés et les centaines de millions d'investissements dans les infrastructures terrestres ne sauraient s'affranchir de ces « incertitudes politiques et ethniques ». La logistique a besoin de fiabilité sur tous les tronçons. Les services déployés pour l'instant risquent de se heurter aux complexités des passages transfrontaliers. Malgré la multitude d'accords sous-régionaux, les transits par les « routes méridionales » souffrent d'un manque chronique de facilitation et d'intégration. En filigrane vient se calquer les trafics illégaux, les réseaux mafieux et bien sûr les risques d'instabilité de groupuscules plus ou moins terroristes, plus ou moins indépendantistes ou plus ou moins régionalistes. Que l'on considère les points névralgiques de Quetta ou Kandahar à l'Ouest, ceux de Mazar-e-Sharif et Kunduz au Nord ou de Mansehra et Peshawar à l'Est, force est de constater que les liaisons avec les pays enclavés de l'Asie Centrale restent périlleuses. Or, c'est une évidence de rappeler que l'attractivité logistique de la solution portuaire de Gwadar tient dans la fiabilité et la compétitivité des solutions logistiques terrestres. La gestion opérationnelle des pré et post-acheminements demeure absolument décisive dans la crédibilité de l'ensemble du projet intégré de Gwadar.



Quatrième dimension, l'aspect militaire de Gwadar, tant pour les intérêts Paksitanais que pour leur partenaire stratégique Chinois. La modernisation portuaire de Gwadar, et particulièrement depuis la prise en main de la future exploitation par le *Chinese Overseas Port Holdings Limited*, pourrait permettre l'accueil de navires de guerre. Une porte d'accès sur la Mer d'Arabie, à portée de navires du Détroit d'Ormuz et du Golfe Persique, s'avère absolument essentielle pour la Navale Chinoise. Une base à l'Ouest du Pakistan et à quelques dizaines de kilomètres de la frontière iranienne, consolide les intérêts stratégiques chinois à proximité même des bases américaines. Les Indiens s'émeuvent déjà publiquement d'un risque « d'encerclement stratégique » avec les ambitions avérées de positionner des investissements portuaires chinois au Sri Lanka et au Bangladesh. La « Perle » de Gwadar dans le collier stratégique maritime chinois constituerait l'extension la plus occidentale de cette consolidation militaire sur les principales routes énergétiques qui relient les côtes de la Mer de Chine jusqu'à la Péninsule Arabique (Neo 2013). La combinaison des intérêts militaires et commerciaux s'articule dans une vision de plus en plus intégrée où économie et politique se marient à grand coup d'investissements financiers et d'aides techniques. L'aire d'influence chinoise ne cesse de s'étendre dans des eaux et des espaces terrestres longtemps dominés par l'Inde et la Russie (Struye de Swielande 2009; Alix 2013). Les troubles politiques depuis les rives Syriennes et Ukrainiennes aux menaces terroristes de l'Etat Islamique aux confluences de l'Irak, de la Turquie et de la République d'Iran ne sont pas non plus à négliger dans le contexte du développement chinois à Gwadar. La politique internationale chinoise a toujours été très discrète dans cette partie du monde très éloignée des bases historiques de l'influence de Beijing. Par la force des événements politiques, Gwadar pourrait devenir un enjeu géostratégique majeur sur l'échiquier régional. La politique officielle de soutien économique, financier et technique de la Chine à l'égard du Pakistan et des pays enclavés de l'Asie Centrale pourrait se reconsidérer dans une vision stratégique largement plus globale.

### **Bibliographie**

1. Alix, Y., Daudet, B. (2014) 'Services ferroviaires Eurasiatiques: quand transport et logistique riment avec économie et politique'. In *Région et Développement*. Université Var-Toulon. Accepted & Forthcoming
2. Alix, Y., Verny, J. (2014) 'Les ponts terrestres Eurasiatiques comme outils de la géostratégie économique de la Chine: le cas de la République de Chine et de la Fédération de Russie'. Ouvrage collectif sous la direction du Prof. Pierre Chabal. Science Po Le Havre - Université du Havre. Editions L'Harmattan. Under Press
3. Alix, Y. (2013) 'Structuration et maillage des réseaux de transport au service de l'expansion économique et politique chinoise'. Cycle de Conférence du Club Chine Forever EM Lyon *La Chine au fil de l'eau: situation et enjeux du transport maritime et fluvial*. Maison de la Chine, 3 Octobre, Paris. France.
4. Alix, Y., Moreau, O. (2013) 'The Black Sea: From Ports' Expansion toward Logistics' Opportunities for connecting Europe/Mid-East/Central Asia & Far East Markets'. *Les Journées Neptune - Journées scientifiques de l'Université du Sud Toulon-Var. Laboratoire d'Economie Appliquée au Développement*. 8 et 9 avril. Toulon
5. Alix, Y., Pelletier, J.F. (2011a) 'Territoires enclavés et opportunités de marché: analyse des performances logistiques des corridors de transport en Afrique subsaharienne'. *Organisations et Territoires*. Université du Québec. Volume 20, Numéro 1, 41-51
6. Alix, Y., Pelletier, J.F. (2011b) 'Trade Corridors, Value Networks & Logistics Performance: Applied methodology to Sub-Saharan Landlocked Countries'. *African Review of Maritime Affairs and Transportation*. January 2011, N°3, 50-56
7. Arvis, J.M. and all (2010) *Connecting to Compete: Trade Logistics in the Global Economy*. The World Bank. WDC.

8. Arvis, J.F., Raballand G., Marteau, J.F. (2007) 'The Cost of being landlocked: Logistics Costs and Supply Chain Reliability'. *Policy Research Working Paper*, N° 4258. World Bank
9. Arvis, J-F., Mustra, M.A., Panzer, J., Ojala, L. and Naula, T., (2007) *Connecting to Compete: Trade Logistics in the Global Economy; The Logistics Performance Index and Its Indicators*, The World Bank.
10. *Central Asia Regional Economic Co-operation (2012a) From Landlocked to Linked In The Central Asia Regional Economic Cooperation Program*
11. *Central Asia Regional Economic Co-operation (2012b) Where to from Here? Corridor-based Transport Facilitation Arrangements in the CAREC Region*
12. *Conférence Européenne des Ministres des Transports, 2006, Les liaisons de transport entre l'Europe et l'Asie*
13. *INDIA TIMES (2013) 'US to support integrated trade opportunity in South and Central Asia'. November, 22, 2013*
14. Moreau, O. (2013) 'Dynamique régionale et efficience des transports continentaux. Le cas des corridors Asie Centrale - Europe'. In *Logistique et transports des vracs* (sous la direction de Alix & Lacoste), Editions EMS, 351-363
15. Neo, C. (2013) 'China's Gwadar Pearl. The port acquisition and implication for India'. Institut of South Asian Studies, ISAS Brief, N°288, July, 11<sup>th</sup>
16. Pelletier, J.F., Alix, Y. (2010) 'Benchmarking the Integration of Corridors in International Value Networks: The Study of African Cases'. In *Integrating Seaports and Trade Corridors*. Hall, P., McCalla, R., Comtois, C., Slack, B.; Farnham Ashgate Edition - New-York. 173-191.
17. Rodrigue, J.P. (2014) <https://people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch3en/conc3en/maritimeenclaves.html>
18. Rounov, I. (2012) *IRU Model Highway Initiative. 2<sup>nd</sup> TRACECA Investment Forum*. Brussels, Feb, 28<sup>th</sup>.

19. Struye de Swielande, T. (2009) 'Will China become a dominant maritime power in the future?'. *3<sup>rd</sup> Annual Conference Geneva In-Sight 2009*. 9 & 10 November 2009. Geneva, Switzerland
20. Vinokurov, E., Jadraliyev, M., Shcherbanin, Y. (2009) *The EurAsEC Transport Corridors*. Eurasian Development Bank. Sector Report. March 2009
21. The World Bank (2013) *Kazakhstan: Solid Growth, Unsettled Global Environment*. The World Bank
22. The World Bank (2008) *Improving Trade and Transport for Landlocked Developing Countries: World Bank Contributions to implementing the Almaty Programme of Action*. The World Bank, WDC.
23. Veron, E. (2013) 'Le "collier de perles", une stratégie maritime chinoise?'. *24<sup>ème</sup> FIG – La Chine, puissance mondiale?* 3-6 octobre 2013.
24. <http://presidentmusharraf.wordpress.com/2005/01/24/musharraf-ground-breaking-gwadar/>