Mappemonde

Revue trimestrielle sur l'image géographique et les formes du territoire

126 | 2019

Varia

Les routes de la soie existent déjà. Routes transnationales et places marchandes du made in China entre Asie, Afrique et Europe

Anne Bouhali et Ya-Han Chuang

Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/mappemonde/1333>

ISSN : 1769-7298

Éditeur

UMR ESPACE

Référence électronique

Anne Bouhali et Ya-Han Chuang, « Les routes de la soie existent déjà. Routes transnationales et places marchandes du made in China entre Asie, Afrique et Europe », *Mappemonde* [En ligne], 126 | 2019, mis en ligne le 01 avril 2019, consulté le 11 novembre 2019. URL : <http://journals.openedition.org/mappemonde/1333>

Ce document a été généré automatiquement le 11 novembre 2019.

La revue *Mappemonde* est mise à disposition selon les termes de la Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Partage dans les Mêmes Conditions 4.0 International.

Les routes de la soie existent déjà. Routes transnationales et places marchandes du made in China entre Asie, Afrique et Europe

Anne Bouhali et Ya-Han Chuang

- 1 À l'automne 2013, le Président chinois Xi Jin-Ping a lancé officiellement en 2013 un projet de routes de la soie sous le nom de « Une ceinture, une route » (« *One belt, one road* »), en référence aux corridors terrestres et maritimes de la Chine vers l'Europe. Rebaptisé en 2017 « *Belt and Road Initiative* » et présenté comme « la nouvelle route de la soie », ce projet a pour ambition de relancer les échanges entre la Chine, l'Asie, l'Afrique et l'Europe par la mise en place de liaisons ferroviaires et maritimes entre villes et zones portuaires. Il vise à renforcer les liens en matière d'infrastructures, de commerce et d'investissements entre la Chine et une centaine de pays, dont des pays européens. Ce projet a ainsi dévoilé l'ambition de l'État chinois de voir son économie monter en gamme, et surtout de pénétrer plus efficacement encore les marchés européens (Pairault, 2018).
- 2 Aujourd'hui, des liaisons terrestres et maritimes régulières sont établies. Entre décembre 2017 et décembre 2018, une centaine de trains de marchandises a ainsi circulé entre Yiwu, un des plus grands marchés de gros en Chine, et différentes villes européennes¹, avec pour objectif un transport de marchandises plus rapide que par la mer². Par ailleurs, au contraire de ce que le label d'une « nouvelle » route de la soie peut laisser penser, certaines lignes ferroviaires reposent sur des infrastructures anciennes, notamment la ligne de chemin de fer depuis Duisburg (Allemagne) qui traverse la France pour arriver à Madrid. En Europe centrale, une ligne ferroviaire doit relier Budapest (Hongrie) à Belgrade (Serbie), puis Skopje (Macédoine) au port grec du Pirée (Chen, Mardeusz, 2015) où le groupe chinois COSCO exploite depuis 2016 deux terminaux de conteneurs.

Tableau. Les lignes ferroviaires entre la Chine et l'Europe

Nom de la ligne	Route	Distance	Durée (en jours)	Lancement	Fréquence
Yuxinou	Chongqing-Duisbourg	11 200 km	16	7/2011	3 fois par semaine
Hanxinou	Wuhan-Mělník (CZ)/ Pardubice (CZ) / Turkménistan	10 900 km	16	10/2012	2 à 3 fois par semaine
Sumanou	Suzhou-Varsovie	11 200 km	18	11/2012	6 à 8 fois par semaine
Rongou	Chengdu-Lodz	9 800 km	10,5	4/2013	1 fois par semaine
Zhengou	Zhengzhou-Hambourg	10 200 km	19-20	7/2013	1 fois par semaine
Yixinou	Yiwu-Madrid	13 000 km	21	11/2014	3 fois jusqu'à présent
Hexinou	Hefei-Allemagne	11 000 km	15	6/2014	2 fois par mois
Xiangou	Changsha-Duisbourg/ Moscou/ Tachkent	11 800 km	18	10/2014	Tous les 10 jours
Haou	Harbin-Hambourg	9 800 km	15	6/2015	
	Wuhan-Vénissieux-Saint-Priest	11 300 km	15	4/2016	
	Yiwu-Londres	12 000 km	18	1/2017	

Source : Choplin et Pliez, 2018, p. 72

- 3 L'hypothèse d'une renaissance des routes de la soie fait l'objet depuis une vingtaine d'années de discussions parmi les acteurs à l'échelle globale : de la part d'économistes, à l'instar du banquier Ben Simpfendorfer qui en 2011 mettait en exergue le contexte politique de l'après 11 septembre pour analyser le fait que le monde arabe s'était détourné de l'Occident au profit de la Chine (Simpfendorfer, 2011), ou de celle d'institutions financières internationales telles que la Banque mondiale (Broadman, 2007).
- 4 Néanmoins, si le projet chinois est impressionnant par son ampleur, les dynamiques socio-spatiales qu'il implique sont pourtant loin d'être nouvelles. Depuis plus de trois décennies, les mobilités migratoires et commerciales depuis la Chine participent déjà des dynamiques territoriales en Europe et ailleurs en prenant part à l'économie locale, en créant des marchés dédiés parfois entièrement au commerce de gros, et en

construisant des routes d'approvisionnement intercontinentales, maritimes ou terrestres.

- 5 C'est ce que relève l'anthropologue Magnus Marsden dans un article consacré aux réseaux commerciaux afghans qui font la liaison entre Chine, pays de l'ex-URSS et Arabie Saoudite : « Pourquoi vendre le rêve d'une "nouvelle route de la soie" quand une multitude de routes de la soie — ou du nylon pour être plus pertinent — existent déjà ? Pourquoi imposer une vision utopique d'un monde connecté à des gens qui sont déjà familiers, de manière sophistiquée et intime, avec les dynamiques d'une région complexe ? »³ (Marsden, 2017). L'anthropologue met ainsi en évidence la structuration ancienne de réseaux sociaux et spatiaux par des commerçants afghans qui jouent un rôle de liaison entre la ville chinoise de Yiwu et ses marchés internationaux avec l'Asie centrale et la péninsule arabique depuis une trentaine d'années. Magnus parle ainsi des « routes de la soie déjà existantes » (« *actually existing silk roads* »), et remet donc en perspective l'originalité du projet monté par l'État chinois en montrant la structuration ancienne et très fine de réseaux marchands et la circulation de produits *made in China* et de commerçants entre Chine et communautés afghanes.
- 6 Ce constat d'une antériorité des réseaux commerciaux au projet étatique chinois s'applique également aux routes et aux marchés présentés dans ce dossier (voir **carte de synthèse**). Ces études de cas s'inscrivent dans la continuité de travaux anciens et nombreux qui concernent plusieurs parties du monde, dans leurs relations avec la Chine comme principal fournisseur de biens de consommation courante. Il s'agit de travaux portant sur la mondialisation « par le bas », notamment ceux des sociologues Alejandro Portes (Portes, 1997) et Alain Tarrius (Tarrius, 2002). D'autres auteurs ont parlé de mondialisation « non hégémonique » (Mathews *et al.*, 2012), « discrète » (Choplin, Pliez, 2015, 2016) ou parfois de « mondialisation des pauvres » (Choplin, Pliez, 2018).

Carte de synthèse

N. Touati, 2019

- 7 Plusieurs routes ont été investiguées, des routes qui relient entre elles des places marchandes de niveau mondial, dont principalement Yiwu en Chine (Belguidoum et Pliez, 2015b ; Li *et al.*, 2016 ; Lin, 2006), et des places marchandes d'échelle plus locale servant à distribuer au plus près des territoires ces marchandises *made in China*. Ces recherches se sont déroulées entre Afrique de l'Ouest et Asie (Bertoncello *et al.*, 2009 ; Bertoncello, Bredeloup, 2009a, 2009b ; Marfaing, Thiel, 2016), et entre Afrique de l'Est et Asie (Racaud, 2015). Des travaux ont été également menés en Asie centrale (Thorez, 2008, 2016), et en Amérique du Sud (Mathews *et al.*, 2012 ; Ribeiro, 2009 ; Telles, 2012). D'autres enfin se sont intéressés aux liens commerciaux entre Méditerranée et Chine (Belguidoum, Pliez, 2012, 2015a), que ce soit en Égypte (Bouhali, 2016 ; Pliez, 2007), en Tunisie (Doron, 2018), en Algérie (Benlakhlef, Bergel, 2011, 2013 ; Bergel, Kerdoud, 2010 ; Boudinar, Belguidoum, 2015 ; Bouhali, 2015 ; Kerdoud, 2012, 2015), ou encore au Maroc (Bennafla, 2015 ; Qacha, 2015). Toutes ces recherches ont ainsi montré la diversification des réseaux marchands, à la fois en ce qui concerne les places qu'ils articulent, les acteurs qui les animent et les approvisionnent, leur structuration sur le temps long.
- 8 L'enjeu de ce dossier est ainsi de prendre le contrepoint des discours officiels en vigueur en portant le regard sur ces routes qui couvrent déjà les régions auxquelles le gouvernement chinois s'intéresse, entre Afrique du Nord, Afrique de l'Ouest et Chine d'un côté, et entre Europe et Chine de l'autre. En effet, la dynamique économique lancée avec l'ouverture à l'économie de marché de la Chine en 1978 a engendré de nombreuses routes transnationales par le bas. Ces dynamiques économiques et spatiales se sont notamment manifestées par l'émergence et le développement de marchés populaires, de gros, mais aussi de détail, en Europe comme en Afrique. Ces places marchandes qui se développent sont le fait de commerçants, petits et grands, chinois, mais pas seulement, dont les réseaux d'approvisionnement traversent des continents et parfois remontent jusqu'en Chine.
- 9 Ce dossier se situe dans la continuité de travaux⁴ qui ont mis en lumière, sur des terrains nord-africains essentiellement, la constitution et le renforcement d'espaces marchands Sud-Sud par la circulation de produits mondialisés et par une pluralité d'acteurs (voir notamment Belguidoum, Pliez, 2015a). De surcroît, après des années de recherche portant sur les routes commerciales entre le continent africain et les pays du sud de la Méditerranée avec la Chine, ce dossier propose de déplacer le regard vers un autre continent encore peu exploré sur ce plan : le continent européen⁵, notamment à travers deux articles qui portent sur le développement de comptoirs chinois en Europe et le rôle des petits entrepreneurs migrants. Ainsi, depuis la réforme d'ouverture économique chinoise, on observe un mouvement dialectique entre flux des marchandises et flux des mobilités humaines en provenance de la Chine, des flux qui transforment les territoires européens.
- 10 Dans un premier temps⁶, l'article de la sociologue chinoise Li Minghuan (<https://journals.openedition.org/mappemonde/1245>), traduit par nos soins, permet de retracer le contexte historique et social des circulations commerciales entre Chine et Europe à travers l'étude de la formation de comptoirs chinois dans la région et celle du rôle de différents acteurs économiques, chinois ou non. Dans un second temps, la sociologue Ya-Han Chuang, à travers le cas des marchés chinois de Budapest en Hongrie, montre comment la structuration d'une place marchande par des entrepreneurs migrants a accompagné la transition économique postsocialiste du pays.

- 11 À travers ces deux articles, on peut ainsi observer un développement des places marchandes chinoises qui se fait à deux vitesses sur le continent européen. D'une part, en Europe de l'Ouest, là où la communauté chinoise migrante avait déjà des racines, les migrants chinois sont arrivés massivement dans les années 1980 pour travailler dans l'industrie textile et la maroquinerie locale (Ma Mung, 1999). Au fur à mesure de l'accroissement de la communauté migrante dans les années 1990, cette dernière a créé une chaîne d'approvisionnement communautaire qui lui permet aujourd'hui de dominer le commerce de gros (Chuang, 2013). En 2001, l'entrée de la Chine à l'Organisation mondiale du Commerce a largement réduit les coûts d'importation depuis la Chine, et le nombre de boutiques de grossistes s'en est alors trouvé démultiplié, un phénomène accompagné par la croissance du secteur textile (Ceccagno, 2007 ; Chuang, 2018 ; Ma Mung, 2000, 2009 ; Santini *et al.*, 2011). D'autre part, en Europe centrale et orientale, cette dynamique commence une décennie plus tard. Dans les anciens pays communistes, les migrants vietnamiens ont longtemps joué le rôle d'intermédiaire pour transporter et vendre des marchandises fabriquées en Asie (Nyíri, 2007). En 1989, après la chute du Mur de Berlin, la Hongrie devient alors le premier pays de l'ancien bloc communiste à s'ouvrir aux ressortissants chinois, qui sont dispensés de visa d'entrée. Entre 1989 et 2000, on estime qu'environ 40 000 Chinois sont arrivés à Budapest, dont une grande partie travaillait dans l'import-export de produits du quotidien (chaussures, prêt-à-porter, articles de bazar, maroquinerie, etc.), produits qui manquaient dans ces pays en raison de l'absence d'industries fabriquant des biens de consommation courante. Budapest devient ainsi la plaque tournante des produits « *made-in-China* » pour l'ensemble de l'Europe centrale et orientale. De nombreux commerçants chinois installés à Budapest se sont ensuite délocalisés dans les autres pays voisins : Pologne, Roumanie, Ukraine, ainsi que dans la région des Balkans, à la recherche de nouveaux marchés. L'article de Ya-Han Chuang montre ainsi que les évolutions des places marchandes du *made in China* à Budapest reflètent à la fois l'intensification et l'augmentation des échanges commerciaux entre la Chine et la Hongrie, et le rôle des comptoirs chinois dans les changements urbains à Budapest.
- 12 Aujourd'hui, ces chaînes commerciales qui reposent sur des réseaux de petits entrepreneurs chinois ont eu des conséquences spatiales visibles sur le continent européen, avec notamment la création de marchés de gros, comme en témoigne l'article de Li Minghuan. Quelques exemples sont cités par la sociologue : le Fashion Center à Aubervilliers (France), Monori Center à Budapest (Hongrie), Asiacenter à Bratislava (Slovaquie), ou encore Fuenlabrada à Madrid (Espagne). Ces marchés de gros se situent souvent dans la partie périphérique des capitales européennes. Ils sont construits soit à travers la reconversion d'un territoire qui appartenait antérieurement aux États communistes, comme c'est le cas à Budapest et à Bratislava ; soit en transformant une ancienne friche industrielle en espace de stockage et d'exposition, comme c'est le cas à Aubervilliers (Chuang, 2018).
- 13 En ce sens, le projet *Belt and Road Initiative* est loin d'être une simple renaissance des routes de la soie, car, bien avant cela, les petits entrepreneurs chinois ont déjà constitué une géographie alternative de la consommation « par le bas » pour répondre aux besoins du marché européen, et participent même au processus de régénération urbaine en Europe.
- 14 En Afrique et au Proche-Orient, un même processus de construction de réseaux commerciaux d'échelle globale articulant des marchés locaux s'observe, à l'instigation

d'acteurs locaux, grossistes, importateurs, ou détaillants. L'article du géographe David Lagarde (<https://journals.openedition.org/mappemonde/1363>) donne ainsi à voir une de ces routes mondiales en construction, à travers l'étude de colporteurs syriens anciennement installés en Jordanie et spécialisés dans le commerce des fruits à coque. Face à la fermeture progressive des filières d'approvisionnement locales puis régionales en lien avec le contexte politique tendu de la région, ces « fourmis » de la mondialisation (Tarrius, 2002) ont su progressivement reconfigurer leurs réseaux d'approvisionnement et sont ainsi venues se greffer à des réseaux du commerce transnational d'échelle plus globale, révélant ainsi ce que l'auteur appelle une « facette peu visible de la mondialisation ».

- 15 L'article co-écrit par le sociologue Saïd Belguidoum et le géographe Olivier Pliez porte quant à lui la focale sur deux comptoirs mondiaux du *made in China* situés de part et d'autre d'une de ces « autres routes de la soie » : Yiwu en Chine et El Eulma en Algérie. Les deux auteurs, en se plaçant à l'échelle des lieux, mettent en évidence les dynamiques discrètes transnationales à l'œuvre dans ces deux places marchandes, la première d'échelle mondiale, la seconde, régionale. À travers une méthodologie originale, associant aux outils de la géographie urbaine ceux de la sociologie compréhensive, les auteurs veulent préciser comment s'organisent et comment évoluent ces places marchandes du commerce transnational. Ils montrent ainsi le rôle des entrepreneurs marchands, autres « fourmis » de la mondialisation discrète, dans la structuration de marchés à différentes échelles. Cet article permet également de souligner le fait que la compréhension de la mondialisation passe par la mise en lumière de « petits mondes » d'échelle locale et pas seulement celle des seuls États.
- 16 Ce constat est aussi celui d'Anne Bouhali dans un article dédié à l'étude de la construction de deux places marchandes du commerce transnational au Caire en Égypte et à Oran en Algérie. La géographe met en évidence, face au déploiement des routes transnationales de l'échange entre Asie et Afrique du Nord, l'émergence et le développement d'un modèle du quartier de l'importation dans la région. La circulation des mêmes marchandises *made in China* et des commerçants a pour conséquence d'importantes mutations urbaines et surtout une certaine uniformisation des paysages commerciaux et urbains. L'ancrage du commerce transnational du *made in China* dans ces quartiers commerçants anciens est ainsi à l'origine d'une régénération urbaine qui transforme en profondeur ces quartiers économiquement, mais aussi socialement.
- 17 Fort de cet héritage à la fois conceptuel et empirique, le dossier réunit géographes, sociologues, anthropologues et politistes spécialistes de ces questions de commerce transnational, de circulations de personnes et de biens, et de mondialisation. Il s'est fixé comme objectif de prendre le contrepoint des descriptions de l'ampleur du projet public en lançant un dialogue entre deux pans de la mondialisation marqués par la relation avec la Chine : d'un côté le récit triomphant du projet *Belt and Road Initiative*, qui repose sur la puissance de l'appareil d'État chinois, et de l'autre, les itinéraires commerciaux et les places marchandes constitués par les acteurs « du bas ». À cela s'ajoute la volonté de mettre en image les réseaux spatiaux et les places marchandes qui articulent ces autres routes de la soie, en tirant bénéfice de l'atelier cartographique Géo Visu mené pendant quelques années au sein du Labex SMS⁷ à l'Université de Toulouse.
- 18 Remettre ces acteurs du commerce transnational entre Chine, Afrique et Europe ainsi que leurs trajectoires au centre de nos analyses permet non seulement d'articuler les

dynamiques commerciales et territoriales à diverses échelles, mais aussi de saisir les répercussions économiques, géographiques ou politiques potentielles de cette « nouvelle » route de la soie voulue par l'État chinois. Ces deux mondialisations sont-elles complémentaires ou concurrentes ? Le haut — c'est-à-dire les projets d'État — récemment promu, peut-il émerger du bas — les flux transnationaux — qui s'est construit depuis plusieurs décennies ? Quels acteurs facilitent ou freinent ces articulations : les diasporas, les entrepreneurs transnationaux, les associations ? L'émergence de corridors d'échange redessine-t-elle ou ancre-t-elle une géographie globale des routes et des échanges ? C'est à ces questions que les articles de ce dossier cherchent ainsi à répondre.

BIBLIOGRAPHIE

- BELGUIDOUM S., PLIEZ O. (2012). « Construire une route de la soie entre l'Algérie et la Chine ». *Diaspora. Histoire et sociétés*, n° 20, p. 115-130.
- BELGUIDOUM S., PLIEZ O. (2015a). « Made in China. Commerce transnational et espaces urbains autour de la Méditerranée ». *Les Cahiers d'EMAM. Études sur le Monde arabe et la Méditerranée*, n° 26. En ligne : <https://journals.openedition.org/emam/909>
- BELGUIDOUM S., PLIEZ O. (2015b). "Yiwu: The creation of a global market town in China". *Articulo - Journal of Urban Research* n° 12. En ligne : <https://journals.openedition.org/articulo/2863>
- BENLAKHLEF B., BERGEL P. (2011). « Les "nouveaux riches" de l'importation algérienne : des agents de la transformation sociale et urbaine ? » *Méditerranée. Revue géographique des pays méditerranéens*, n° 116, p. 17-24. En ligne : <https://journals.openedition.org/mediterranee/5337>
- BENLAKHLEF B., BERGEL P. (2013). « Les « nouveaux riches » du commerce mondialisé et leur rôle dans la transformation urbaine. Le cas de Sidi Mabrouk (Constantine, Algérie) ». *Annales de la recherche urbaine*, n° 108.
- BENNAFLA K. (2015). « Le commerce transnational « informel », vecteur d'une nouvelle hiérarchie de lieux. L'exemple de la périphérie urbaine de Salé (Maroc) ». *Les Cahiers d'EMAM. Études sur le Monde arabe et la Méditerranée*, n° 26. En ligne : <https://journals.openedition.org/emam/912>
- BERGEL P., KERDOUD N. (2010). « Nouveaux lieux du commerce et transformation des pratiques de consommation dans les villes algériennes. Étude de cas à El Eulma et Onama/El-Ghazi (Constantine) ». *Noréis*, n° 217, p. 75-89. En ligne : <https://journals.openedition.org/noroi/3504>
- BERTONCELLO B., BREDELOUP S. (2009a). « Chine-Afrique ou la valse des entrepreneurs-migrants ». *Revue européenne des migrations internationales*, vol. 25, n° 1, p. 45-70. En ligne : <https://journals.openedition.org/remi/4881>
- BERTONCELLO B., BREDELOUP S. (2009b). « Des rues globales marchandes ? ». *Géographie et cultures*, n° 71, p. 25-40. En ligne : <https://journals.openedition.org/gc/2001?gathStatIcon=true>
- BERTONCELLO B., BREDELOUP S., PLIEZ O. (2009). « Hong Kong, Guangzhou, Yiwu : de nouveaux comptoirs africains en Chine ». *Critique Internationale*, vol. 44, n° 3, p. 105-121.

- BOUDINAR A., BELGUIDOUM S. (2015). « Dynamique marchande et renouveau urbain à Oran. Médina J'dida et Choupot, deux quartiers du commerce transnational ». *Les Cahiers d'EMAM. Études sur le Monde arabe et la Méditerranée*, n° 26. En ligne : <https://journals.openedition.org/emam/1027>
- BOUHALI A. (2015). « Médina J'dida (Oran), un quartier-marché sur les routes algériennes du commerce transnational ». *Les Cahiers d'EMAM. Études sur le Monde arabe et la Méditerranée*, n° 26. En ligne : <https://journals.openedition.org/emam/889>
- BOUHALI A. (2016). *Fabriquer des centralités marchandes dans le monde arabe. Étude comparée de deux quartiers-marchés du commerce transnational au Caire et à Oran*. Toulouse : Université Toulouse 2 Jean-Jaurès, thèse de doctorat en géographie, 424 p.
- BROADMAN H. G. (2007). *Africa's silk road. China and India's new economic frontier*. World Bank Publications, 422 p. En ligne, page consultée le 4 septembre 2019 : <http://documents.worldbank.org/curated/en/752831468008112968/Africas-silk-road-China-and-Indias-new-economic-frontier>
- CECCAGNO A. (2007). "Compressing Personal Time: Ethnicity and Gender within a Chinese Niche in Italy". *Journal of Ethnic and Migration Studies*, vol. 33, n° 4, p. 635-654.
- CHEN X., MARDEUSZ J. (2015). "China and Europe: Reconnecting Across a New Silk Road". *The European Financial Review*, février-mars 2015. En ligne : <https://digitalrepository.trincoll.edu/cgi/viewcontent.cgi?referer=https://scholar.google.com/&httpsredir=1&article=1129&context=facpub> page consultée le 4 septembre 2019.
- CHOPLIN A., PLIEZ O. (2015). "The inconspicuous spaces of globalization". *Articulo - Journal of Urban Research*, n° 12. En ligne : <https://journals.openedition.org/articulo/2905>
- CHOPLIN A., PLIEZ O. (2016). « Des mondialisations plus discrètes. Vers une nouvelle géographie des échanges mondiaux ». *La vie des idées*, 4 octobre 2016. En ligne : <http://www.laviedesidees.fr/Des-mondialisations-plus-discretes.html>
- CHOPLIN A., PLIEZ O. (2018). *La mondialisation des pauvres. Loin de Wall Street et de Davos*. Paris, France : Seuil, 108 p. ISBN 978-2-02-136652-5
- CHUANG Y.-H. (2013). « Émergence et régression d'une enclave urbaine : les grossistes chinois dans l'Est Parisien ». *Migrations Société* vol. 149, n° 5, p. 191-208.
- CHUANG Y.-H. (2018). « Aubervilliers sur Wenzhou, ou la transformation du Grand Paris par les entrepreneurs chinois ». *Hommes & Migrations*, vol. 1320, n° 1, p. 51-58. En ligne : <https://journals.openedition.org/hommesmigrations/4050>
- DORON A. (2018). *Routes tunisiennes de l'échange marchand. Géographie post-révolution d'un réseau de marchés mondialisés*. Toulouse : Université Toulouse 2 Jean-Jaurès, thèse de doctorat en géographie, 550 p.
- KERDOUD N. (2012). *Nouvelles centralités commerciales périphériques et recompositions territoriales. L'exemple des villes de l'Est algérien*. Caen : Université de Caen Basse-Normandie, thèse de doctorat en géographie, 393 p.
- KERDOUD N. (2015). « Du commerce étatique au commerce mondialisé : les "Dubai" et les "bazars" dans le Constantinois, révélateurs de changements en Algérie ». In DESSE R.-P., LESTRADE S. (dir.), *Mutations de l'espace marchand*. Rennes : Presses universitaires de Rennes, p. 337-354.
- LI R., WANG Q., CHEONG C. K. (2016). "From obscurity to global prominence. Yiwu's emergence as an international trade hub". *Cities*, vol. 53, p. 8-17.

- LIN Y. (2006). « Yiwu : le carrefour du “made in China” ». *Outre-Terre*, n° 2006/2, p. 187-193.
- MA MUNG E. (1999). « La dispersion comme ressource ». *Cultures & conflits*, vol. 33-34, n° 34, p. 89-103. En ligne : <https://journals.openedition.org/conflits/225>
- MA MUNG E. (2000). *La diaspora chinoise. Géographie d'une migration*. Paris : Ophrys, 175 p. ISBN 978-2-7080-0949-3
- MA MUNG E. (2009). « La nouvelle géographie de la diaspora chinoise ». *Accueillir*, n° 249-250, p. 33-35.
- MARFAING L., THIEL A. (2016). « Petits commerçants chinois en Afrique et saturation des marchés ouest-africains ». *Migrations Société*, n° 149, p. 137-158.
- MARSDEN M. (2017). “Actually existing silk roads”. *Journal of Eurasian Studies*, vol. 8, n° 1, p. 22-30.
- MATHEWS G., ALBA VEGA C. (2012). “Introduction. What is globalization from below?” In G. MATHEWS, G. L. RIBEIRO, C. ALBA VEGA (dir.), *Globalization from below: the world's other economy*, Londres : Routledge, p. 1-15. ISBN 978-0-415-53508-3
- NYÍRI P. (2007). *Chinese in Eastern Europe and Russia: A Middleman Minority in a Transnational Era*. Londres : Routledge, 173 p. ISBN 978-0-415-44686-0
- PAIRAULT T. (2018). “Africa and the new silk roads”. Communication présentée à la conférence « The Belt and Road Initiative and Global Governance », Bruxelles, 3 novembre 2018. En ligne : <https://pairault.fr/sinaf/doc/pairault-2018-08-31.pdf> page consultée le 4 septembre 2019.
- PLIEZ O. (2007). « Des jeans chinois dans les rues du Caire, ou les espaces discrets de la mondialisation ». *M@ppemonde*, n° 88-4. En ligne : <https://mappemonde-archive.mgm.fr/num16/articles/art07404.html>
- PORTES A. (1997). “Globalization from Below: The Rise of Transnational Communities”. *Princeton University*. En ligne : http://maxweber.hunter.cuny.edu/eres/docs/eres/SOC217_PIMENTEL/portes.pdf page consultée le 4 septembre 2019.
- QACHA F. (2015). « Des souks ruraux aux entrepôts de Casablanca. La mondialisation jusqu'au cœur du Moyen Atlas ». *Les Cahiers d'EMAM. Études sur le Monde arabe et la Méditerranée*, n° 26. En ligne : <https://journals.openedition.org/emam/948>
- RACAUD S. (2015). “Chasing a pair of Chinese sandals: Markets and trade routes in Cameroon”. *Articulo. Journal of Urban Research*, n° 12. En ligne : <https://journals.openedition.org/articulo/2899>
- RIBEIRO G. L. (2009). “Non-hegemonic globalizations. Alternative transnational processes and agents”. *Anthropological Theory*, vol. 9, n° 3, p. 297-329.
- SANTINI C., RABINO S., ZANNI L. (2011). “Chinese immigrants socio-economic enclave in an Italian industrial district: the case of Prato”. *World Review of Entrepreneurship, Management and Sustainable Development (WREMSD)*, vol. 7, n° 1, p. 30-51.
- SIMPENDORFER B. (2011). *The new silk road. How a rising arab world is turning away from the west and rediscovering China*. Royaume-Uni : Palgrave Macmillan, 202 p. ISBN 978-0-230-28485-2
- TARRIS A. (2002). *La mondialisation par le bas. Les nouveaux nomades de l'économie souterraine*. Paris : Balland, 168 p. ISBN 2-7158-1426-7
- TELLES V. (2012). “Illegalisms and the city of Sao Paulo”. In Mathews G., Ribeiro G. L., Alba Vega C. (dir.), *Globalization from below. The world's other economy*. Londres : Routledge, p. 86-100.

THOREZ J. (2008). « Bazars et routes commerciales en Asie centrale. Transformation post-soviétique et “mondialisation par le bas” ». *Revue européenne des migrations internationales*, vol. 24, n° 3, p. 167-189. En ligne : <https://journals.openedition.org/remi/4844>

THOREZ J. (2016). « La renaissance de la “Route de la soie” : un mythe qui occulte les migrations internationales ». *Revue européenne des migrations internationales*, vol. 32, n° 3-4, p. 297-317. En ligne : <https://journals.openedition.org/remi/8365>

NOTES

1. Source : « Yiwu to London Railway », Union Service, 22 janvier 2018. URL : <https://www.yiwubuying.com/yiwu-london-railway/> page consultée le 30 août 2019.
2. Entre Londres et Yiwu, il faut 18 jours de train contre 30 à 45 jours pour un navire cargo. Source : « Yiwu to London Railway », Union Service, 22 janvier 2018. URL : <https://www.yiwubuying.com/yiwu-london-railway/> page consultée le 30 août 2019.
3. En anglais dans le texte : “Why sell the dream of ‘New Silk Road’ when a multiplicity of silk – or perhaps more aptly nylon – roads already exist? Why impose a utopian vision of a connected world on people who are already familiar in sophisticated and intimate ways with the dynamics of a complex region?”.
4. Il s’agit notamment du projet « Mondis - Mondialisation discrète » mené au sein de l’UMR LISST, Université Toulouse 2 Jean-Jaurès. Pour plus d’information, consulter : <https://mondis.hypotheses.org> page consultée le 04/09/2019.
5. Cet axe de recherche a été financé en 2017 par le Labex SMS de l’Université de Toulouse 2 Jean-Jaurès à travers le projet « OBOR (One Belt One Road) : une renaissance des routes de la soie ? ».
6. Le dossier sera ouvert dans le n° 126 avec les articles de Li Minghuan et de David Lagarde. Il se poursuivra dans les numéros suivants.
7. Laboratoire d’excellence « Structuration des mondes sociaux ».

INDEX

Thèmes : Les routes de la soie existent déjà. Routes transnationales et places marchandes du made in China entre Asie Afrique et Europe

AUTEURS

ANNE BOUHALI

Géographe, MCF à l’Université de Picardie Jules-Verne

YA-HAN CHUANG

Sociologue, chercheuse post-doctorante à l’INED