

Analyse de la contribution des nouvelles routes de la soie dans le renforcement de la coopération entre la chine et les pays de la région du Nord d’Afrique et du Moyen-Orient

Analysis of the contribution of the New Silk Roads in strengthening cooperation between China and the countries of the Northern Africa and Middle East region

Inass BOUBEKRI, (Doctorante)

*Laboratoire Gouvernance de l’Afrique et du Moyen Orient- GAMO
Université Mohamed V de Rabat, Maroc*

Mohamed HAKAKAT, (Professeur d’Enseignement Supérieur)

*Laboratoire Gouvernance de l’Afrique et du Moyen Orient- GAMO
Université Mohamed V de Rabat, Maroc*

Adresse de correspondance :	Faculté : Université Mohamed V de Rabat - GAMO Adresse de l’établissement : Rabat Al Irfane Nom de l’université : Université Mohamed V de Rabat Pays (ville) : Maroc, Rabat
Déclaration de divulgation :	Les auteurs n’ont pas connaissance de quelconque financement qui pourrait affecter l’objectivité de cette étude.
Conflit d’intérêts :	Les auteurs ne signalent aucun conflit d’intérêts.
Citer cet article	BOUBEKRI, I., & HAKAKAT, M. (2022). Analyse de la contribution des nouvelles routes de la soie dans le renforcement de la coopération entre la chine et les pays de la région du Nord d’Afrique et du Moyen-Orient. International Journal of Accounting, Finance, Auditing, Management and Economics, 3(6-2), 384-402. https://doi.org/10.5281/zenodo.7418163
Licence	Cet article est publié en open Access sous licence CC BY-NC-ND

Received: October 11, 2022

Published online: December 10, 2022

Analyse de la contribution des nouvelles routes de la soie dans le renforcement de la coopération entre la chine et les pays de la région du Nord d’Afrique et du Moyen-Orient

Résumé

Les tentatives de la Chine pour interagir avec le monde extérieur et accroître sa présence sur la scène internationale sont illustrées par la nouvelle initiative de la route de la soie. Dans un avenir proche, l'exécution de cette politique par la Chine pourrait se heurter à des obstacles. Les plus grands obstacles pour la diplomatie chinoise sont les conflits géopolitiques, mais l'instabilité interne de certains pays et la crainte de devenir trop dépendant de la Chine sont également des obstacles. La manière dont la Chine gère ces obstacles le long des Routes de la soie aura inévitablement un impact sur le développement de la Nouvelle route de la soie. Afin d'éviter que les initiatives de connectivité ne se transforment en jeux géopolitiques, la Chine affirme qu'elle adhère aux principes de non-ingérence et de coopération gagnant-gagnant, et elle s'engage à fournir davantage de biens publics par le biais d'initiatives telles que la Banque asiatique d'investissement dans les infrastructures et le Fonds de la route de la soie. Dans un monde multipolaire caractérisé par une diplomatie économique dirigée et une gouvernance économique mondiale, la Chine s'est engagée dans le processus d'intégration économique régionale et méga-régionale par le biais des Routes de la soie et de la Ceinture économique afin de promouvoir les exportations, les relations internationales entre les différents pays le long de la route sous forme de canaux de transmission, et d'établir le principe de la coopération économique mondiale. Cet article examine la diplomatie commerciale entre les nations d'Afrique du Nord et du Moyen-Orient et analyse comment l'initiative des Nouvelles Routes de la Soie pourrait transformer la diplomatie commerciale entre ces nations. Pour ce faire, nous avons compilé un échantillon de treize nations pour les années 2007 à 2019. En utilisant la régression de panel, nous avons déterminé que le programme avait une influence significative sur la diplomatie commerciale des nations de la zone Afrique du Nord et Moyen-Orient.

Mots clés : Nouvelles routes de la soie, Coopération économique, Diplomatie économique, Régression de panel, Afrique du Nord, Moyen-Orient

Classification JEL : F14

Type de l'article : Recherche appliquée

Abstract

China's attempts to interact with the outside world and increase its presence on the international arena are exemplified by the new Silk Road Strategy. In the near future, China's execution of this policy may encounter hurdles. The greatest impediments for Chinese diplomacy are geopolitical conflicts, but internal instability in certain countries and the concern of becoming too reliant on China are also obstacles. The manner in which China handles these obstacles along the Silk Roads will inevitably impact the development of the New Silk Road. In order to prevent connectivity initiatives from devolving into geopolitical games, China asserts that it adheres to the principles of non-interference and win-win cooperation, and it pledges to provide more public goods through initiatives such as the Asian Infrastructure Investment Bank and the Silk Road Fund. In a multipolar world characterized by managed economic diplomacy and global economic governance, China has entered the process of regional and mega-regional economic integration through the Silk Roads and the Economic Belt in order to promote exports, international relations between the various countries along the route in the form of transmission channels, and to establish the principle of global economic cooperation. This article examines trade diplomacy between North African and Middle Eastern nations and analyzes how the New Silk Roads Initiative might transform trade diplomacy between these nations. For this goal, we compiled a sample of thirteen nations for the years 2007 through 2019. Using panel regression, we determined that the program had a significant influence on the trade diplomacy of nations in the North Africa and Middle East area.

Keywords: New Silk Roads, Economic Cooperation, Economic Diplomacy, Panel Regression, North Africa, Middle East

JEL Classification: F14

Paper type: Empirical research

1. Introduction :

Malgré sa grande prospérité matérielle et intellectuelle, l'ère moderne n'a pas ramené l'Eurasie afro et l'économie mondiale à l'époque de la route de la soie où le commerce était sans restriction. Au contraire, la guerre froide et sa division politico-économique du monde ont produit deux mondes antagonistes qui se menacent mutuellement de guerres et de sanctions. Il a fallu attendre la fin de la guerre froide pour que le système commercial intermodal et mondialisé de l'époque de la route de la soie ait une chance de renaître. Il a toutefois fallu plus d'une décennie de restauration politique et économique entre les nombreux pays concernés pour que l'ancien projet se réalise au XXI^e siècle.

Les Chinois n'ont pas commencé le programme « *Belt and Road* » fin 2013 par erreur. L'élan vers la mondialisation de la Route de la Soie a toujours existé, mais a été momentanément étouffé par diverses forces locales et extérieures (Lasserre & Alexeev, 2022). Après la conclusion de la guerre froide, plusieurs tentatives ont été faites pour reconnecter la route de la soie terrestre au reste du système mondial. Des plans géographiquement limités des années 1990, tels que le programme de coopération économique régionale en Asie centrale de la Banque asiatique de développement et le corridor de transport Europe-Caucase-Asie financé par l'Union européenne, aux efforts continus de la CESAP (Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique des Nations unies) pour améliorer les plans de la Route d'Asie et du Chemin de fer transasiatique, en passant par l'étude plus ambitieuse de la Route de la soie et du Chemin de fer transasiatique, la Route de la soie a fait l'objet de nombreuses tentatives pour la faire revivre (le concept actuel de corridor) (Forthoffer, 2019).

L'initiative « *Belt and Road* » est une initiative majeure lancée par l'administration publique chinoise en 2013, dont les objectifs sont multiples (Mottet & Lasserre, 2018) : surmonter la surcapacité nationale dans de nombreux secteurs industriels grâce à une expansion sur les marchés étrangers ; soutenir le développement économique et la croissance de la Chine dans sa transition d'un modèle basé sur l'investissement à une économie basée sur la consommation ; et renforcer la sécurité des routes commerciales, en particulier pour les produits énergétiques. Elle se concentre spécifiquement sur le développement des infrastructures.

Les liens économiques entre la Chine et l'Afrique se sont intensifiés au cours des deux dernières décennies, et ce programme s'appuie sur cette tendance (Boillot & Dembinski, 2013). Toutefois, dans sa forme actuelle, la stratégie africaine de l'initiative ne reflète pas la confiance que la collaboration Chine-Afrique a inspirée ces dernières années (Djellout, 2016). Elle démontre une contradiction entre la rhétorique concernant l'importance et le développement de la connexion. Cet objectif ambitieux, associé aux performances économiques autonomes de l'Afrique, attire l'attention mondiale sur l'énorme potentiel de développement du continent. Et comme la majorité des pays de l'OCDE ont une population vieillissante, la Chine n'est pas la seule à voir les avantages d'investir dans le potentiel inexploité des économies jeunes et moins développées, comme celles de l'Afrique (Unies & africaine, 2012).

Les universitaires se sont intéressés de près aux mesures visant à favoriser une plus forte croissance économique par la construction de nouvelles infrastructures de transport, de gouvernance et de coopération (Elburz, Nijkamp, & Pels, 2017). Depuis les travaux novateurs David Alan Aschauer (1990), qui a exploré le rôle des infrastructures dans la croissance économique, les recherches connexes ont explosé, notamment dans le domaine de la coopération. L'observation de la construction d'infrastructures historiques, comme le réseau ferroviaire pendant l'âge d'or américain et le projet massif du chemin de fer de Bagdad, soutient également cette notion. Plusieurs recherches contestent toutefois ce point de vue. Flyvbjerg (2007) ont découvert que les projets massifs d'infrastructures de transport étaient souvent incroyablement coûteux et ne parvenaient pas à obtenir les avantages promis. Certains

universitaires ont découvert que les infrastructures de transport ont des conséquences peu claires, négligeables ou même négatives sur la croissance économique (Banerjee, Duflo, & Qian, 2020; Charlot, 1996; Elburz et al., 2017).

Le Maroc s'affiche dans toute l'Afrique à travers ses firmes multinationales. Entre 2008 et 2016, les investissements directs marocains en Afrique subsaharienne ont augmenté à un taux annuel moyen de 4,5 %. En outre, il est constaté que le flux annuel moyen d'IDE vers l'Afrique subsaharienne était de 100 millions de dollars en 2010, ce qui représente 92 % du flux global des investissements directs marocains à l'étranger. En 2015, il est constaté que ces montants annuels moyens s'élèvent à 300 millions de dollars, ce qui représente 40% du flux des investissements directs marocains à l'étranger. La Côte d'Ivoire et le Nigeria sont les principaux récepteurs des IDE en provenance du Maroc. Par ailleurs, la répartition sectorielle des flux d'IDE marocains est la suivante : 44% dans la banque, 21% dans le holding, 9% dans l'immobilier, et le reste dans les télécommunications, le transport, l'assurance, l'énergie et les mines (Office Des Changes, 2017).

Cependant, la Chine est également présente en Afrique avec son plan Belt and Road (Mottet & Lasserre, 2018). La Chine a investi de manière bilatérale dans plusieurs nations africaines qui ont précédemment signé des mémorandums de coopération (Delcourt, 2022). Géographiquement, il y a 22 nations en Afrique de l'Ouest, 12 en Afrique de l'Est, 9 en Afrique du Nord et 6 en Afrique centrale. Ces protocoles d'accord officialisent les IDE chinois dans les pays africains avec l'approbation des administrations publiques locales. Ils permettent aux multinationales chinoises d'investir dans ces pays.

2. Revue de littérature et développement des hypothèses:

La diplomatie est une idée à multiples facettes articulée par plusieurs auteurs. Selon Seib and c Seib (1997), la diplomatie est une notion « éponge » qui absorbe de multiples significations au point de perdre une grande partie de son sens initial. Il a été dit que la diplomatie est une méthode de communication entre étrangers ; comme le discours dont elle est issue, elle s'efforce d'assurer la médiation par la persuasion et la coercition, les promesses et les menaces, les codes et les symboles (Duroselle, 1952; Rasmussen, 2009). La diplomatie a également été définie comme la conduite des relations internationales par des représentants de l'État qui visent à atteindre les objectifs de leur politique étrangère par le dialogue, sans recourir à la force, à la propagande ou à la loi (Berridge, 2021). Bien que les origines de la diplomatie contemporaine puissent être attribuées à la mise en place du système international issu de la paix de Westphalie, il existe un argument selon lequel la diplomatie en tant qu'institution connaît une évolution rapide (Rolland, 2015).

Aujourd'hui, la prolifération des acteurs internationaux non étatiques et, surtout, l'expansion de leur impact ont nécessité une reconsidération de la diplomatie elle-même (Copans, 2010). Ainsi, la diplomatie non traditionnelle joue un rôle de plus en plus vital dans un monde où l'interconnexion entre les acteurs internationaux se complique de jour en jour.

La diplomatie est essentielle à la réalisation des objectifs économiques des acteurs internationaux. Trois formes de diplomatie peuvent être distinguées en fonction des objectifs économiques poursuivis dans un monde interdépendant : la diplomatie économique, commerciale et d'affaires internationales. La première catégorie comprend les mesures prises par les administrations publiques pour promouvoir leurs objectifs idéologiques ou géoéconomiques par le biais d'orientations politiques, de tactiques ou d'actes impliquant des décisions économiques et financières. Le deuxième type de défense des intérêts est la défense des intérêts commerciaux. Généralement, ces activités sont le résultat d'échanges entre États, y compris une variété d'actes réalisés par des institutions semi-permanentes et des représentants

internationaux. À titre d'exemple, l'infrastructure des ambassades, des consulats et d'autres installations auxiliaires des entreprises du secteur public, renforcée par des opérations diplomatiques bilatérales telles que le commerce ou les visites d'État. Enfin, la diplomatie d'affaires internationale vise à cultiver et à entretenir des liens favorables avec les administrations publiques étrangères et les acteurs non gouvernementaux afin d'établir et de maintenir une légitimité dans un environnement d'affaires étranger (Rolland, 2015).

Tableau 1 : Récapitulatif des études empiriques la ceinture économique de la route de la soie : Résultat de quelques études récentes

Référence	Résultats	Méthodologie	Variables
(J. Li, Wen, & Jiang, 2017)	« Les résultats indiquent que les infrastructures de transport jouent un rôle prépondérant évident dans la croissance économique régionale le long de la NRS, et la croissance économique stimule le développement commun des régions environnantes. »	« La construction d'une matrice de pondération spatiale spécialisée en utilisant les données de panel de 31 provinces de la Ceinture économique de la nouvelle route de la soie et d'autres régions de 2005 à 2014, et la combine avec le modèle de panel spatial pour analyser les effets d'entraînement spatiaux des infrastructures de transport. »	Infrastructure de transport Croissance économique régionale
(Gamassa & Chen, 2017)	« Les résultats ont montré que la population et le produit intérieur brut sont les deux facteurs qui ont une grande influence sur le commerce bilatéral entre la Chine et Abidjan. Il a également été constaté qu'il existe un grand potentiel commercial entre les deux pays. »	« Le modèle de gravité est appliqué à travers un test de Hausman et un test empirique pour déterminer les variables significatives affectant le commerce bilatéral entre les deux pays. Le modèle de série chronologique est utilisé avec le modèle autorégressif pour prévoir la valeur du commerce d'exportation de la Chine vers la Côte d'Ivoire de 2016 à 2018. »	Population PIB Commerce bilatéral Exportations
(Koffi & Gbongli, 2021)	« Le résultat suggère que le flux d'exportations bilatérales de la Chine parmi les pays de la BRI entraîne une légère augmentation du commerce interrégional. »	« Cette étude utilise des données détaillées sur les exportations bilatérales de la Chine de 1990 à 2017 pour analyser et évaluer l'impact de la RDS sur le commerce bilatéral en utilisant des estimations du modèle de gravité et des techniques d'analyse de réseaux neuronaux artificiels. »	Exportation Population Distance PIB

		<i>L'étude fournit une vue comparative des différentes procédures d'estimation du modèle de gravité - moindres carrés ordinaires (OLS) et pseudo-maximum de vraisemblance de Poisson (PPML) avec l'ANN ».</i>	
(Foo, Lean, & Salim, 2020)	<i>« Les résultats montrent que l'impact de l'initiative OBOR est positif et statistiquement significatif, ce qui implique que cette politique profite aux pays de l'ASEAN et à la Chine en termes d'augmentation des flux commerciaux entre ces pays. Ainsi, l'initiative politique OBOR pourrait être un mécanisme prometteur pour la facilitation du commerce dans ces pays dans les années à venir. »</i>	<i>« Cette étude explore les effets potentiels de la politique chinoise OBOR sur les flux commerciaux dans les pays de l'ASEAN et en Chine. Nous utilisons le modèle de gravité augmenté du commerce international et des données sur les pays de l'ASEAN et la Chine de 2000 à 2016. »</i>	Flux commerciaux Population PIB OBOR Langue
(Y. Li, Bolton, & Westphal, 2018)	<i>« Cet article analyse les effets des chemins de fer intercontinentaux de la Nouvelle route de la soie sur le commerce entre la Chine et ses partenaires commerciaux en Asie centrale et en Europe. Il a été constaté que les chemins de fer intercontinentaux ont un effet positif sur les exportations de la Chine vers ses partenaires commerciaux d'Asie centrale et d'Europe, notamment en ce qui concerne les exportations de produits manufacturés, de machines et d'équipements de transport et d'articles manufacturés divers. En outre, les chemins de fer intercontinentaux ont un effet positif sur les importations chinoises de denrées alimentaires et d'animaux vivants en provenance de ses partenaires commerciaux. »</i>	<i>« Nous nous concentrons sur neuf lignes ferroviaires reliant l'Europe et la Chine, qui ont été mises en service entre 2011 et 2015. Nous comparons ensuite les schémas commerciaux des pays disposant de connexions ferroviaires avec la Chine à ceux des pays n'en disposant pas. »</i>	Exportation Importation Chemins de fer

(Zhang, He, & Bhuiyan, 2021)	« Dans cet article, les auteurs ont souligné les problèmes qui ont entravé les échanges bilatéraux entre les pays situés le long de la route. »	« Sur la base du modèle de gravité commerciale, le modèle de commerce bilatéral entre la Chine et les pays situés le long de la Ceinture et la Route a été testé empiriquement dans l'article. »	Population PIB Exportation Importation
(Xu & Lu, 2020)	« Les résultats montrent que le niveau des échanges entre les principaux pays situés le long de la route de la soie maritime est inégal. Les résultats montrent que l'écart commercial entre les pays augmente et que le statut commercial est déséquilibré. »	« Cette recherche s'appuie sur une méthode permettant de mesurer et d'analyser le potentiel commercial des principaux pays sur le modèle de gravité du commerce extérieur, pour analyser en profondeur les données relatives aux flux commerciaux, le potentiel commercial et les caractéristiques commerciales des principaux pays situés le long de la ceinture économique de la route de la soie maritime »	Potentiel commercial PIB Échanges commerciaux Route de la soie maritime

Source : Nous-mêmes en se basant sur la littérature récente

La Nouvelle Route de la Soie comprend les trois secteurs de la diplomatie économique mentionnés ci-dessus, mais elle a également besoin de procédures traditionnelles pour faire face aux crises les plus pertinentes qui peuvent se développer. Du point de vue des relations internationales, cette grande initiative peut également être considérée comme faisant partie de la triple diplomatie de la Chine (diplomatie de partenariat, diplomatie économique et diplomatie financière), qui vise le rajeunissement économique de la Chine et la construction d'un nouvel ordre financier mondial (Kateb, 2011). Cependant, un autre point de vue souligne que l'objectif de promouvoir une plus grande intégration économique et une croissance régionale par le biais de cette initiative transcende les préoccupations géostratégiques, car il aborde également des questions de politique économique intérieure, ce qui nécessite un examen des liens entre le développement interne de la Chine et ses activités extérieures (Constant, 2021). Une deuxième stratégie met l'accent sur le mélange de nouveaux idéaux, comme le rêve chinois, de nouvelles politiques de diplomatie et de sécurité mondiales, de nouvelles institutions, comme la Banque asiatique d'infrastructure, et de nouveaux projets pour construire ce que le président Xi appelle une « communauté de destin partagé » (Callahan, 2016).

Enfin, ce programme pourrait être considéré comme une composante de la Grande Stratégie de la Chine visant à soutenir un système mondial plus propice à la promotion de ses propres intérêts (Ekman, 2018). En plus des défis de la haute diplomatie qui se produisent au niveau des entreprises, il existe également des déséquilibres de pouvoir sous-jacents entre les nombreux États qui ont un intérêt dans la Nouvelle route de la soie. D'autres acteurs régionaux s'affilient à l'une ou l'autre des routes commerciales, mais dans la grande majorité des situations, ils ne rompent pas les liens économiques entre les deux puissances.

En fait, la Nouvelle route de la soie implique une stratégie diplomatique conventionnelle, insuffisante face aux problèmes internationaux. À cet égard, la diplomatie d'affaires

internationale est un complément essentiel de la Nouvelle route de la soie, car elle offre un lien approprié entre les objectifs stratégiques de l'administration publique chinoise et les opérateurs et bénéficiaires directs de la mise en œuvre de la stratégie économique extérieure du pays. Dans la mesure où les entreprises intéressées par cette initiative pratiquent une bonne diplomatie d'affaires internationale, elles seront en mesure de surmonter les nombreuses difficultés et problèmes posés par cette entreprise.

D'après ce qui précède, nous pouvons formuler notre hypothèse de recherche comme suit :

H1 : L'initiative des nouvelles routes de la soie pourrait avoir un impact significatif sur la diplomatie des pays dans la zone de l'Afrique du Nord et du Moyen-Orient.

3. Méthodologie de recherche

3.1. Modèle de recherche ou désigne de la recherche

Pour évaluer l'impact des nouvelles routes de la soie sur la diplomatie, nous estimons un modèle économétrique inspiré de l'équation de gravité augmentée en présentant 6 variables explicatives et 5 variables de contrôle. Le modèle de la diplomatie sera estimé avec une variable dépendante (notamment le degré de coopération entre les pays et la Chine) pour tester notre hypothèse de manière multiple. Nous vérifions l'hétérogénéité de la dynamique interne des variables pour déterminer la méthode adéquate d'estimation. Les spécifications du modèle sont données par les équations ci-après. Nous allons estimer les effets de différentes variables issues de nos hypothèses sur la coopération économique des pays de la région Afrique du Nord et Moyen Orient :

D'ailleurs, on s'intéressera par la suite aux effets potentiels sur la coopération et les échanges bilatéraux :

$$\begin{aligned} \mathit{Coop}_{it} = & \beta_0 + \beta_1 \ln(\mathit{PIB_HP}_{it}) + \beta_2 \ln(\mathit{PIB_HC}_{it}) + \beta_3 \ln(\mathit{Dist}_{it}) + \beta_4 \ln(\mathit{TO}_{it}) \\ & + \beta_5 \ln(\mathit{IDE}_{it}) + \beta_6 \ln(\mathit{Infra}_{it}) + \beta_7 \mathit{IPL}_{it} + \beta_8 \ln(\mathit{Pop_C}_{it}) \\ & + \beta_9 \ln(\mathit{Pop_P}_{it}) + \beta_{10} \ln(\mathit{FBCF}_{it}) + \beta_{11} \ln(\mathit{EDU_II}_{it}) + \varepsilon_{it} \end{aligned}$$

Avec ; i (1 ; 2 ;13) Pays, et t (2007 ; 2008 ;2019) Années.

D'où :

- *PIBHP* : Représente le PIB par Habitat du pays i dans l'année t
- *PIBHC* : Représente le PIB par Habitat de la Chine
- *Dist* : il s'agit de la distance entre le pays i de la Chine. Suivant les recommandations de Melitz (2007), nous avons utilisé la distance qui se manifeste par le calcul des coûts de transport de marchandise.
- *TO* : Le degré d'ouverture économique entre la Chine et le Pays i . cette variable a été proposé par Adnan Hye and Boubaker (2011)
- *IDE* : Il s'agit du montant des IDE (investissements directs à l'étrangers de la Chine dans le pays i).
- *Infra* : Représente le niveau d'infrastructure qui indique un capital public basé sur des investissements publics émis par l'État (Holtz-Eakin, 1992)
- *IPL* : Indice de performance logistique. Cet indice mesure les performances logistiques des nations sur la base de la simplicité des outils logistiques tels que le transport (Beysenbaev & Dus, 2020).
- *Pop_C* : Population de la Chine
- *Pop_P* : Population du pays i
- *FBCF* : Formation brute de capital fixe du pays i à l'année t , il s'agit d'une mesure de la croissance

- *EDU* : le montant consacré pour les investissements en éducation dans le pays i à l'année t

Pour estimer notre modèle empirique de manière économétrique, nous appliquons plusieurs approches d'estimation de données de panel. Toutes les approches sont utilisées dans les formes d'estimation conventionnelles et de Poisson. Nous proposons des stratégies d'estimation pour les effets aléatoires et fixes. Dans la littérature empirique, le modèle économétrique de gravité incorpore un grand nombre de variables invariantes dans le temps ou de variables pratiquement invariantes dans le temps. Nous avons accordé une attention particulière au fait que le modèle de gravité comprend à la fois des variables variant dans le temps et des variables invariantes dans le temps, telles que le PIB et les flux commerciaux. Dans notre approche, par exemple, les principaux facteurs tels que la distance, la population présentent une variance interne minimale dans nos ensembles de données de panel. En utilisant des estimations conventionnelles à effets fixes, aucune de ces variables ne serait incluse dans la régression. Cependant, nous sommes curieux de connaître l'impact de ces facteurs sur les flux diplomatiques et commerciaux. De plus, nous supposons que ces facteurs ont un fort pouvoir explicatif.

Pour relever ce défi, nous devons estimer l'équation de gravité en testant l'existence et le caractère des effets individuels à l'aide de diverses méthodologies (fixes ou aléatoires). Sur la base de notre spécification économétrique, nous présentons un modèle de régression fictif à effets fixes. Cette méthode suppose que les effets fixes de la nation partenaire peuvent être représentés par une collection de variables muettes spécifiques au pays. L'estimation de variables invariantes dans le temps n'est pas autorisée par le modèle à effets fixes. Néanmoins, le regroupement des moindres carrés ordinaires (MCO) et le traitement des effets aléatoires permettent au modèle de tenir compte des propriétés invariantes dans le temps observées. En utilisant le test de spécification de Hausman, il a été déterminé si le modèle à effets fixes ou le modèle à effets aléatoires était plus approprié. Le test F a été utilisé pour déterminer lequel des modèles à effet fixe et des MCO regroupés était supérieur. Le test LM de Breusch-Pagan est utilisé pour déterminer lequel des modèles MCO et à effet aléatoire regroupés est le plus approprié.

Cependant, afin de mener à bien l'ensemble des tests cités ci-dessus, nous utilisons le logiciel E-Views dans un premier lieu pour effectuer une analyse descriptive. Par la suite, nous utiliserons le logiciel STATA MP 14 afin de réaliser les tests de diagnostic ainsi que l'estimation du modèle de l'étude.

3.2. Échantillon ou terrain de l'étude et description

Les données ont été collectées en faisant recours à la base de données de la Banque mondiale et du Fonds monétaire international, qui rassemble les statistiques les plus cohérentes de 2007 à 2019 dans 13 nations d'Afrique du Nord et du Moyen-Orient. Ces informations statistiques font défaut. Nous ajoutons les données du CEPII, de l'OCDE et d'autres sources. Nous choisissons notre échantillon en fonction de la disponibilité des données.

Notre échantillon (tableau 2) comprend 13 nations d'Afrique du Nord et du Moyen-Orient (Algérie, Maroc, Arabie Saoudite, Bahreïn, Égypte, Émirats arabes unis, Iran, Israël, Jordanie, Koweït, Oman, Qatar, Tunisie) avec des données de 2007 à 2019. Les données des indicateurs limitent la période de recherche.

Tableau 2 : Liste de l'échantillon de l'étude

	Pays	Route de la soie
1	Algérie	Ils n'ont pas bénéficié de la Route de la soie
2	Arabie saoudite	Ils ont bénéficié de la Route de la soie
3	Bahreïn	Ils ont bénéficié de la Route de la soie
4	Égypte	Ils ont bénéficié de la Route de la soie
5	Émirats arabes unis	Ils ont bénéficié de la Route de la soie
6	Iran	Ils ont bénéficié de la Route de la soie
7	Israël	Ils ont bénéficié de la Route de la soie
8	Jordanie	Ils ont bénéficié de la Route de la soie
9	Koweït	Ils ont bénéficié de la Route de la soie
10	Maroc	Ils ont bénéficié de la Route de la soie
11	Oman	Ils n'ont pas bénéficié de la Route de la soie
12	Qatar	Ils ont bénéficié de la Route de la soie
13	Tunisie	Ils n'ont pas bénéficié de la Route de la soie

Source : Nous-mêmes

4. Résultats et discussions

4.1. Statistiques descriptives

Les résultats de l'analyse statistique descriptive sont présentés dans le tableau 3. D'après le test de Kurtosis, la distribution est plutôt aiguë. En revanche, un kurtosis proche de zéro indique une distribution relativement plate pour une même variance. Cependant, le test de Kurtosis pour les variables du modèle est loin de zéro, ainsi le PIB de la Chine est inférieur à 3, indiquant une distribution platikurtique, alors que les autres variables sont supérieures à 3, indiquant une distribution mésokurtique. Le test de Jarque-Bera révèle la normalité des variables en indiquant la probabilité qu'une statistique de Jarque-Bera dépasse la valeur observée lorsque l'hypothèse nulle est vraie (une faible valeur de probabilité entraîne le rejet de l'hypothèse nulle d'une distribution normale).

Tableau 3 : Statistiques descriptives : Indice composite de la gouvernance

	COOP	PIB_HC	PIB_HP	DIST	TO	POP_C	POP_P	IDE_NETS	INFRA	IPL	EDU_	FBCF
Moyenne	6402,2	5759	20023	7068	45,8	1358,05	24,19	2,67	0,349	2,974	91,649	25,398
Médiane	3480,9	5711	17787	6605	44,4	1357,38	9,49	2,151	0,249	2,98	94,173	24,453
Maximum	48245,4	8242	69679	9951	95,9	1397,72	100,39	15,325	1	3,96	116,462	48,869
Minimum	477	3480	2373	5609	15,1	1317,89	1,04	-3,175	0,016	2,06	56,103	10,873
Std, Dev,	7728,4	1494	18845	1337	17,6	25,38	27,98	2,584	0,233	0,402	12,743	7,231
Skewness	2,6	0	1	1	0,8	0,00	1,30	1,653	0,981	0,228	-0,842	0,762
Kurtosis	11,2	2	3	3	3,2	1,80	3,50	7,317	3,021	2,772	3,032	3,537
Jarque-Bera	671,9	10	32	23	18	10,90	51,90	208,204	27,091	1,835	19,982	18,374
Probability	0	0	0	0	0	0,00	0,00	0	0	0,399	0	0

Source : Élaboré par nous-mêmes par Eviews 12

4.2. Résultats

Nous commençons par les tests de spécifications de la méthode d'estimation du modèle. Tout d'abord, le test de Fischer est utilisé pour déterminer si le modèle à effets mixtes doit être utilisé. Chaque entité possède certaines caractéristiques uniques qui affectent ses variables indépendantes, ce que l'on appelle les effets individuels. Si aucune hypothèse n'est faite sur ces effets individuels, le modèle à effets mixtes et la méthode de moindres carrés ordinaires sont préférables. Dans le cas contraire, les modèles à effets fixes et à effets aléatoires seront préférés. L'hypothèse nulle du test de Fischer soutient le modèle des effets groupés (MCO). Le tableau suivant présente les résultats des tests :

Tableau 4 : Résultats des tests de spécification des effets individuels (Variable expliquée : Coopération économique)

Modèle	Test de Fischer		Test LM			Test de Hausman	
	<i>F test value</i>	<i>Prob > F</i>	<i>LM (Chibar2)</i>	<i>Test Prob</i>	<i>Chibar2</i>	<i>> Hausman Test</i>	<i>P-value</i>
(1)	63.17	0.0000	627.41	0.0000	21.88		0.0001
(2)	35.08	0.0000	300.10	0.0000	17.96		0.0000
(3)	34.75	0.0000	309.19	0.0000	31.64		0.0009

Source : Nous-mêmes en utilisant STATA MP 14

Selon le tableau 4, les P-values étaient de 0,000. Les résultats du test montrent que l'hypothèse nulle a été rejetée, ce qui indique la faible efficacité du modèle groupé. Par conséquent, les modèles à effets fixes et les modèles à effets aléatoires sont préférables.

Le test de Hausman est ensuite utilisé pour choisir entre le modèle à effets fixes et le modèle à effets aléatoires. Selon les résultats, les valeurs statistiques du chi-deux obtenues par le test de Hausman sont de 21.88 puis 17.96 et 31.64 respectivement dans le modèle (1) et le modèle (2) et (3), et les P-values sont 0,000. Par conséquent, on peut rejeter l'hypothèse nulle de la présence des effets aléatoires au niveau de signification de 1% et donc, le modèle à effets fixes sera plus approprié pour estimer l'impact de différentes variables exogènes sur la coopération économique.

Tableau 5 : Résultats des estimations sur les données de panel de 13 pays sur la période 2007-2019 (Variable expliquée : Coopération économique)

VARIABLES	(1) Coop	(2) Coop	(3) Coop
PIB_HP	1.706*** (5.235)	1.533*** (4.591)	1.313*** (3.585)
PIB_HC	0.734*** (4.928)	0.699*** (4.058)	0.690*** (3.772)
Dist	-0.427 (-1.385)	-0.205 (-0.573)	-0.116 (-0.277)
TO		0.714** (2.102)	0.532 (1.401)
IDEnets		-3.375*** (-3.361)	-2.906*** (-2.842)
Infra		0.338 (1.073)	0.301 (0.918)
IPL		0.0855 (0.871)	0.0666 (0.639)
Pop_C			26.28 (0.663)
Pop_P			-0.320 (-0.289)
FBCF			-1.018** (-2.307)
EDU_II			0.355 (0.889)
Constant	-17.23*** (-4.466)	-14.27*** (-3.468)	-11.51** (-2.419)
Observations	169	169	169
R-Deux	0.631	0.661	0.674
Nombre de pays	13	13	13
F test:	87.37	41.51	27.24
Prob > F:	0	0	0

T-statistics in parentheses *** p<0.01, ** p<0.05, * p<0.1

Source : Nous-mêmes en utilisant STATA MP 14

Selon les résultats du modèle (2) de gravité classique, les variables qui ont une influence significative sur le flux d'exportation de la Chine avec la région Afrique du Nord et Moyen Orient sont : le PIB de la Chine, le PIB des pays d'origine. La distance qui représente une variable proxy des coûts de transport n'a aucun impact significatif sur la coopération économique.

Les mêmes constats peuvent être conclus après l'extension du modèle de gravité classique – Modèle (2) et (3) – la taille économique des pays partenaires (PIB par habitant) affecte positivement les flux commerciaux bilatéraux. La distance géographique, en tant que variable de substitution pour les coûts de transport, n'a pas d'effet significatif sur le volume des échanges. La distance ne semble pas déterminer de manière significative les coûts de transport ou bien les coûts de transport ne jouent pas un rôle significatif dans le choix du partenaire commercial.

Deux variables de contrôle permettent de cartographier l'effet géographique réel. Premièrement, avec un paramètre estimé à -2.906, les investissements directs étrangers entraînent une diminution substantielle des exportations. Cela signifie que si, au cours d'une année donnée, les entrées des IDE pour l'un des pays partenaires augmentent de 1 %, ses exportations vers la Chine diminueront de 2.906%, ce résultat confirme l'hypothèse de substituabilité entre les IDE et les exportations (Brenton, Di Mauro, & Lücke, 1999).

Cependant, les coefficients de détermination sont statistiquement significatifs au seuil de 1%. Soient respectivement 63,1% pour le modèle (1) et de 67,4% pour le modèle (3), ce qui signifie que notre modèle est bien ajusté et que les variables du modèle de gravité augmentée ont un certain impact discernable sur la coopération économique.

Après avoir obtenu les résultats estimés des modèles de gravité pour les flux commerciaux, nous procédons à l'estimation du potentiel d'exportation des pays de la région Afrique du Nord et Moyen Orient avec la Chine. Pour ce faire, nous utilisons les coefficients estimés obtenus dans les régressions précédentes pour prédire ce potentiel avec les pays de notre échantillon. Nous calculons le rapport entre les exportations prédites obtenues par notre modèle d'estimation et les exportations réelles de ces pays pour évaluer le potentiel d'exportation des pays de l'échantillon vers la Chine.

Ainsi, pour l'estimation du potentiel commercial afin de vérifier la possibilité d'existence d'un potentiel d'exportation non exploité pour le Maroc dans ses relations bilatérales avec la Chine. On compare la valeur réelle à la valeur théorique est ; Wang, Li, and Fang (2018):

$$w = \frac{\text{Flux Commerciaux réels}}{\text{Flux Commerciaux estimés}}$$

Dans lequel, ω est l'indice du potentiel commercial entre les pays de la région Afrique du Nord et Moyen Orient avec la Chine ; Tr est la valeur réelle du des échanges bilatéraux entre la Chine et les pays de la région Afrique du Nord et Moyen Orient. Ts est la valeur théorique du commerce bilatéral Sino-Pays Afrique du Nord et Moyen Orient.

Un ratio supérieur à un indique un réel potentiel d'expansion des exportations avec la Chine, tandis qu'un ratio négatif indique que les pays de la région Afrique du Nord et Moyen Orient ont déjà dépassé ses potentialités d'exportation avec le partenaire commercial particulier.

Pour classer l'indice de potentiel commercial, nous nous référons à la méthode de classification des catégories de potentiel commercial de Liu Qing Feng (cité dans Yao and Yu (2020)), selon la valeur du ratio, les classes de potentiel commercial sont principalement divisées en trois catégories depuis la classe de remodelage potentiel, le potentiel d'expansion et le potentiel énorme, comme le montre le tableau suivant :

Tableau 6 : Classement des catégories de potentiel commercial

Catégories	Fourchette	Caractéristiques des catégories
Refonte du potentiel (remodelage)	$\omega \geq 1.2$	Le volume des échanges d'importation et d'exportation entre les deux parties a fondamentalement atteint la saturation, et de nouveaux points commerciaux et l'innovation économique sont nécessaires pour promouvoir la croissance des échanges.
Expansion potentielle	$0.8 < \omega < 1.2$	Le volume commercial d'importation et d'exportation entre les deux parties n'a pas encore atteint la saturation, mais l'espace pour la croissance commerciale est limité.
Énorme potentiel	$\omega \leq 0.8$	Le volume des échanges d'importation et d'exportation entre les deux parties est loin d'être saturé et l'espace pour la croissance des échanges est énorme.

Source : Adapté de Yao and Yu (2020)

Sur la base du modèle de gravité du commerce dérivé de la régression, on obtient les valeurs de simulation du commerce bilatéral entre la Chine et les pays de la région Afrique du Nord et Moyen Orient. Puis, on les compare avec le volume réel du commerce bilatéral entre la Chine et les pays Afrique du Nord et Moyen Orient. La valeur potentielle du commerce Sino-Pays Afrique du Nord et Moyen Orient peut être calculée pour estimer le potentiel de croissance du commerce Sino- Afrique du Nord et Moyen Orient, comme le montre la figure 1.

La figure 1 montre que les valeurs simulées du commerce bilatéral entre la Chine et le Maroc pour la période 2007-2019 sont généralement plus élevées que les valeurs réelles. Les mêmes constats quant à l'Algérie, Égypte, Iran, Jordanie, Arabie saoudite et la Tunisie.

Le tableau 7 montre que la propension à exporter vers la Chine pour Israël, Oman, Bahreïn, Koweït et Qatar reste à un niveau le plus bas. Les écarts entre les flux commerciaux réels et les flux estimés par le modèle de gravité augmenté semblent plus apparents entre ces pays avec la Chine.

Figure 1 : Répartition de potentiel de commerce

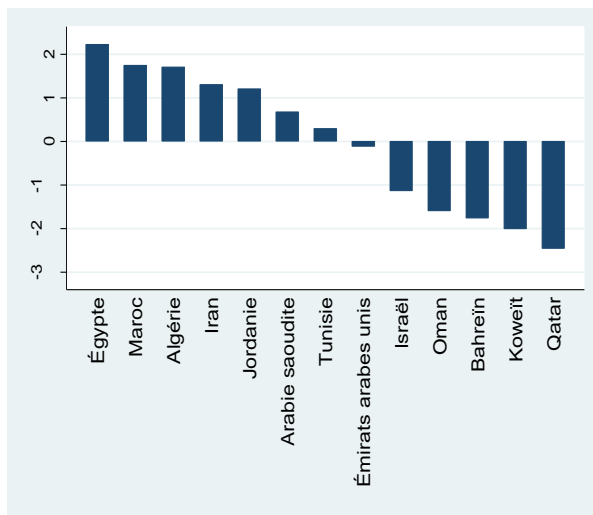


Tableau 7 : Potentiel de commerce – Exportation

Pays	Potentiel de commerce
Algérie	1.702
Arabie saoudite	0.672
Bahreïn	-1.770
Égypte	2.222
Émirats arabes unis	-0.124
Iran	1.295
Israël	-1.144
Jordanie	1.198
Koweït	-2.012
Maroc	1.738
Oman	-1.605
Qatar	-2.462
Tunisie	0.291

Source : Nous-mêmes en utilisant STATA MP 14

4.3. Discussion des résultats

En calculant la valeur potentielle du commerce Sino-Marocaine, nous constatons que la valeur potentielle du commerce sino- Maroc est fondamentalement supérieure à 1.2, ceci signifie que le volume des exportations entre le Maroc et la Chine a atteint la saturation, et de nouveaux points commerciaux et l'innovation économique, sont nécessaires pour promouvoir la croissance des échanges. En résumé, les résultats obtenus montrent que le commerce sino-Maroc a un grand potentiel de développement et des perspectives de développement optimistes. De même, la valeur de potentiel commercial entre la Chine avec la Jordanie est fondamentalement entre à 0.8 et 1.2 ce qui indique que le commerce dans son ensemble a une expansion potentielle, que l'espace commercial entre les deux parties est énorme et que le commerce bilatéral peut être développé davantage.

D'ailleurs, la valeur de potentiel commercial entre la Chine avec les partenaires Arabie saoudite, Tunisie, Émirats arabes unis, Israël, Oman, Bahreïn, Koweït et Qatar, est inférieure à 0.8, ce qui indique que, dans l'ensemble, le volume réel des importations et des exportations est supérieur à la valeur commerciale potentielle. Cela confirme la conclusion selon laquelle la

littérature suggère une série de politiques comme : la création de Nouvelles Routes de la Soie, l'investissement dans les infrastructures, l'établissement d'une zone de libre-échange contribuent spécifiquement à la réalisation du potentiel commercial.

La stratégie de la Chine pour combler les contraintes en matière d'infrastructures et de ressources est le plan « *One Belt One Road* ». L'Afrique est un terrain idéal pour le plan d'infrastructure global de la Chine (Ling & Adgeman, 2010; Niquet & Touati, 2011), qui vise à créer de nouvelles routes commerciales terrestres et maritimes pour assurer l'approvisionnement en énergie, accroître le commerce extérieur et promouvoir les entreprises et les produits chinois, une étape nécessaire à la croissance économique en Afrique et surtout à l'industrialisation. Les ressources naturelles abondantes, les infrastructures robustes et la situation géographique de l'Afrique en font un terrain idéal pour le plan d'infrastructure de la Chine (Foster, 2009; Sun, 2014; Zeng, 2015). Ce projet est largement reconnu comme l'un des objectifs économiques et de politique étrangère les plus importants de la Chine, qui pourrait avoir un impact substantiel sur l'Afrique.

Les chercheurs ont examiné de près les initiatives visant à favoriser une meilleure croissance économique par la construction de nouvelles infrastructures de transport, de gouvernance et de coopération (Alves, 2013; Crescenzi, Di Cataldo, & Rodríguez-Pose, 2016; Hinings, Logue, & Zietsma, 2017; Kenny, 2012). Depuis les travaux novateurs d'David A Aschauer (1989), qui a étudié le rôle des infrastructures dans la croissance économique, les recherches connexes ont explosé, notamment dans le domaine de la gouvernance et la coopération. L'observation de la construction d'infrastructures historiques, comme le réseau ferroviaire pendant l'âge d'or américain et le projet massif du chemin de fer de Bagdad, soutient également cette notion. Plusieurs recherches contestent toutefois ce point de vue. Locatelli, Invernizzi, and Brookes (2017) ont découvert que les projets massifs d'infrastructures de transport étaient souvent incroyablement coûteux et ne parvenaient pas à obtenir les avantages promis. Certains chercheurs ont découvert que les infrastructures de transport ont des conséquences peu claires, négligeables ou même négatives sur la croissance économique (Khediri & Ncibi, 2005; Ortiz, Jiménez, & Cruz, 2019).

Nos résultats indiquent que L'émergence de la NRDS sur la côte des pays de l'Afrique du Nord et Moyen Orient signifie l'entrée de l'influence chinoise aux portes du continent africain affluent et le positionnement de la Chine aux frontières sud de l'Europe, ce qui va avec les conclusion de Daziano (2014). La Chine est devenue le plus grand investisseur et a les plus grands projets d'infrastructure dans ces pays, signalant la fin de la domination économique occidentale dans cette région. Dans un avenir proche, ces nations seront liées à l'économie chinoise et crouleront sous d'énormes dettes, que la Chine pourra utiliser comme levier pour s'assurer des avantages militaires spécifiques, tels que la construction de bases militaires et autres. La Chine peut également utiliser ses liens historiques avec les nations de la région, comme le Maroc, pour les séduire et en faire un point d'appui géopolitique de sa grande stratégie.

5. Conclusion :

Cet article étudie les nombreux aspects qui ont un impact sur la et la diplomatie de l'initiative de la Nouvelle route de la soie. Un modèle d'explication de la Nouvelle route de la soie (le modèle de gravité) est étudié et évalué empiriquement. Le cadre de la conceptualisation théorique est fondé sur un raisonnement hypothético-déductif, plaçant principalement la notion de Nouvelle route de la soie dans le contexte de la diplomatie, ainsi que les modèles de gravité utilisés dans plusieurs recherches économétriques.

L'objectif de l'étude était de déterminer les principales variables et composantes qui expliquent la diplomatie du point de vue de la « *Nation* ». Les résultats indiquent que le modèle de gravité

contient des facteurs significatifs qui jouent une influence cruciale dans l'étendue de la diplomatie.

Les principales conclusions de notre enquête peuvent être résumées comme suit. Il a été constaté que Israël, Oman, Bahreïn, le Koweït et le Qatar ont la plus faible propension à exporter vers la Chine. L'écart entre les flux commerciaux réels et ceux prévus par le modèle de gravité étendu semble être nettement plus important entre ces nations et la Chine. Un constat majeur de nos résultats se présente en analysant les volumes d'exportation entre le Maroc et la Chine qui ont atteint un plateau, ce qui nécessite le développement de nouvelles plateformes commerciales et l'innovation économique pour stimuler l'expansion du commerce. Toutefois, le commerce entre la Chine et le Maroc a un énorme potentiel de croissance et des possibilités prometteuses. Néanmoins, une nation exportatrice peut réaliser davantage de commerce si son économie est plus importante. La taille de l'économie d'un pays correspond à la capacité de la nation exportatrice à expédier des marchandises vers la nation destinataire. La taille de l'économie d'un pays indique la demande de biens produits importés pour le pays importateur (la Chine). Plus l'économie d'un pays est importante, plus sa capacité de commerce bilatéral est élevée. En effet, l'influence de la distance géographique sur la coopération économique est négligeable. La distance géographique, qui reflète le temps et les frais de déplacement, n'est pas un obstacle au commerce bilatéral entre les nations situées le long de la Nouvelle route de la soie. La distance géographique, qui est une mesure des coûts de transport, a un effet négatif et statistiquement significatif sur le commerce bilatéral avec la Chine pour les nations situées en dehors de la zone de la Route de la soie. L'adhésion à cette zone neutralise l'impact de la distance géographique sur le commerce. Il peut donc être prouvé que la nouvelle route de la soie donne aux nations exportatrices et à la Chine la possibilité d'économiser du temps et de l'argent sur le transport des marchandises. Dans un dernier lieu, nous avons constaté que la croissance du PIB par habitant a un impact favorable sur le volume du commerce entre ces nations et la Chine, ainsi que sur les efforts des décideurs politiques et des autorités pour réglementer et améliorer la qualité du système. Ainsi, une augmentation de la richesse nationale entraîne une hausse des exportations bilatérales et une administration publique plus réactive, ce qui augmente l'indice de gouvernance.

Notre principale contribution est la présentation d'un modèle intégré des déterminants les plus fréquemment cités dans la littérature pertinente. Compte tenu du caractère unique du sujet dans les contextes international et marocain, il nous semble raisonnable d'incorporer tous les éléments décrits dans la littérature. Ce choix est également soutenu par l'absence de recherche empirique évaluant et quantifiant l'impact de la Nouvelle Route de la Soie sur la diplomatie marocaine. Bien que cette décision entraîne un nombre considérable d'hypothèses, elle nous permet d'examiner les différents rôles que ces variables peuvent jouer afin de déterminer les plus importantes et d'éliminer celles qui jouent peu ou pas de rôle.

Cette recherche explore, comme indiqué précédemment, l'influence de la Nouvelle Route de la Soie sur la diplomatie en Afrique du Nord et au Moyen-Orient. Par conséquent, la dernière contrainte est empirique, dans la mesure où nous nous sommes limités à ces nations. Si l'ajout d'autres pays, en particulier ceux de l'Afrique subsaharienne, nous permettrait d'approfondir notre lien avec la logique d'un examen systématique de l'impact de la nouvelle route de la soie, cela modifierait également l'orientation de la recherche. Par conséquent, les études futures pourraient examiner l'influence de la nouvelle route de la soie sur le continent africain.

La période pendant laquelle les données ont été obtenues est l'une des contraintes de la collecte de données, car elle empêche d'examiner les répercussions à long terme de ces événements. Les nouvelles routes de la soie peuvent avoir des conséquences à long terme qui ne peuvent être analysées sur une période de 20 ans.

Troisièmement, il peut y avoir d'autres références aux éléments qui influencent la diplomatie. Cette étude se limite à des facteurs qui ont été inclus dans de nombreuses études empiriques. Par conséquent, il est probable que les résultats de cette étude ne tiennent pas compte d'autres éléments environnementaux (tels que les émissions de dioxyde de carbone) qui pourraient fournir une meilleure explication de la diplomatie. Il serait intéressant, par exemple, d'examiner la distance non pas comme un élément explicatif de la diplomatie, mais comme une variable modératrice. Par conséquent, il serait intéressant d'examiner les éléments du modèle de gravité de la Nouvelle route de la soie pour trouver les variables dans deux échantillons dans ce contexte (par exemple, l'Afrique et l'Europe).

Références :

- (1). Adnan Hye, Q. M., & Boubaker, H. B. H. (2011). Exports, Imports and Economic Growth: An Empirical Analysis of Tunisia. *IUP Journal of Monetary Economics*, 9(1).
- (2). Alves, A. C. (2013). China's 'win-win' cooperation: Unpacking the impact of infrastructure-for-resources deals in Africa. *South African Journal of International Affairs*, 20(2), 207-226.
- (3). Aschauer, D. A. (1989). Public investment and productivity growth in the Group of Seven. *Economic perspectives*, 13(5), 17-25.
- (4). Aschauer, D. A. (1990). Why is infrastructure. *Industry Week*, 21-50.
- (5). Banerjee, A., Duflo, E., & Qian, N. (2020). On the road: Access to transportation infrastructure and economic growth in China. *Journal of Development Economics*, 145, 102442.
- (6). Berridge, G. R. (2021). *Diplomacy: theory and practice*: Springer Nature.
- (7). Beysenbaev, R., & Dus, Y. (2020). Proposals for improving the logistics performance index. *The Asian Journal of Shipping and Logistics*, 36(1), 34-42.
- (8). Boillot, J.-J., & Dembinski, S. (2013). *Chindiafrique: la Chine, l'Inde et l'Afrique feront le monde de demain*: Odile Jacob.
- (9). Brenton, P., Di Mauro, F., & Lücke, M. (1999). Economic integration and FDI: An empirical analysis of foreign investment in the EU and in Central and Eastern Europe. *Empirica*, 26(2), 95-121.
- (10). Callahan, W. A. (2016). China's "Asia Dream" the belt road initiative and the new regional order. *Asian Journal of Comparative Politics*, 1(3), 226-243.
- (11). Charlot, S. (1996). *Dépenses publiques et croissance: effets macro-économiques et spécificités régionales*. Laboratoire d'analyse et de techniques économiques (LATEC),
- (12). Constant, F. (2021). La Chine dans les Caraïbes: enjeux géopolitiques et leviers d'influence. *Études caribéennes*(48).
- (13). Copans, J. (2010). *Sociologie du développement: domaines et approches*: Armand Colin.
- (14). Crescenzi, R., Di Cataldo, M., & Rodríguez-Pose, A. (2016). Government quality and the economic returns of transport infrastructure investment in European regions. *Journal of Regional Science*, 56(4), 555-582.
- (15). Daziano, L. (2014). *Les pays émergents: Approche géo-économique*: Armand Colin.
- (16). Delcourt, L. (2022). La Chine en Afrique: enjeux et perspectives—Centre tricontinental.
- (17). Djellout, F. (2016). *La nouvelle approche de la Chine en matière de coopération économique avec l'Afrique*. Université Mouloud Mammeri,
- (18). Duroselle, J.-B. (1952). L'Etude des Relations Internationales: Objet-Méthode-Perspectives. *Revue française de science politique*, 2(4), 676-701.
- (19). Ekman, A. (2018). *China in the mediterranean: An emerging presence*.

- (20). Elburz, Z., Nijkamp, P., & Pels, E. (2017). Public infrastructure and regional growth: Lessons from meta-analysis. *Journal of transport geography*, 58, 1-8.
- (21). Flyvbjerg, B. (2007). Policy and planning for large-infrastructure projects: problems, causes, cures. *Environment and Planning B: planning and design*, 34(4), 578-597.
- (22). Foo, N., Lean, H. H., & Salim, R. (2020). The impact of China's one belt one road initiative on international trade in the ASEAN region. *The North American Journal of Economics and Finance*, 54, 101089.
- (23). Forthoffer, J. (2019). Corridors ferroviaires Europe-Asie et coopération internationale: quelles perspectives de développement? *Bulletin de l'association de géographes français. Géographies*, 96(96-3), 405-420.
- (24). Foster, V. (2009). *Building bridges: China's growing role as infrastructure financier for Sub-Saharan Africa* (Vol. 5): World Bank Publications.
- (25). Gamassa, P. K. P. o., & Chen, Y. (2017). The impact of China one belt one road on Abidjan port development based on gravity model. *International Journal of Trade, Economics and Finance*, 8(3), 141-148.
- (26). Hinings, C. R., Logue, D., & Zietsma, C. (2017). Fields, institutional infrastructure and governance. *The Sage handbook of organizational institutionalism*.
- (27). Holtz-Eakin, D. (1992). Public-sector capital and the productivity puzzle. In: National bureau of economic research Cambridge, Mass., USA.
- (28). Kateb, A. (2011). La diplomatie économique des nouvelles puissances. *Geoeconomie*(1), 87-96.
- (29). Kenny, C. (2012). *Infrastructure governance and corruption: where next?* (Vol. 4331): World Bank Publications.
- (30). Khediri, S., & Ncibi, N. (2005). L'impact de l'infrastructure sur la croissance économique de long terme dans les pays de MENA: analyse de les secteurs d'electricite et des telephones en dix pays, 1975-1999. *Regional and Sectoral Economic Studies*, 5(2).
- (31). Koffi, D., & Gbongli, K. (2021). Trade impacts of the New Silk Road in Africa: Insight from Neural Networks Analysis. *THEORY METHODOLOGY PRACTICE: CLUB OF ECONOMICS IN MISKOLC*, 17(2), 13-26.
- (32). Lasserre, F., & Alexeev, O. (2022). Belt and Road Initiative en Asie centrale, coopération ou rivalités entre puissances régionales autour des axes ferroviaires? *Paix et sécurité européenne et internationale*(18).
- (33). Li, J., Wen, J., & Jiang, B. (2017). Spatial spillover effects of transport infrastructure in Chinese new silk road economic belt. *International Journal of e-Navigation and Maritime Economy*, 6, 1-8.
- (34). Li, Y., Bolton, K., & Westphal, T. (2018). The effect of the New Silk Road railways on aggregate trade volumes between China and Europe. *Journal of Chinese Economic and Business Studies*, 16(3), 275-292.
- (35). Ling, J., & Adgemian, A. (2010). L'aide de la Chine et de l'union européenne à l'Afrique: complémentarité ou contradiction? *Les Temps Modernes*(1), 82-109.
- (36). Locatelli, G., Invernizzi, D. C., & Brookes, N. J. (2017). Project characteristics and performance in Europe: An empirical analysis for large transport infrastructure projects. *Transportation research part A: policy and practice*, 98, 108-122.
- (37). Melitz, J. (2007). North, South and distance in the gravity model. *European Economic Review*, 51(4), 971-991.
- (38). Mottet, É., & Lasserre, F. (2018). L'initiative «Belt and Road», stratégie chinoise du «Grand Jeu»? *Diplomatie*(90), 36-40.

- (39). Niquet, V., & Touati, S. (2011). la chine en Afrique: intérêts et pratiques. *Programme Afrique subsaharienne, Ifri*.
- (40). Office Des Changes. (2017). Rapport de Gestion. *Royaume du Maroc*.
- (41). Ortiz, C., Jiménez, D., & Cruz, G. (2019). L'impact des infrastructures sur la croissance économique colombienne: une approche Smithienne. *Lecturas de Economía*(90), 97-126.
- (42). Rasmussen, I. W. (2009). Towards a theory of public diplomacy: A quantitative study of public diplomacy and soft power. *The Fletcher School (Tufts University)*, 4.
- (43). Rolland, N. (2015). La nouvelle Route de la soie. Les ambitions chinoises en Eurasie. *Politique étrangère*(3), 135-146.
- (44). Seib, P. M., & c Seib, P. (1997). *Headline diplomacy: How news coverage affects foreign policy*: Greenwood Publishing Group.
- (45). Sun, Y. (2014). *Africa in China's foreign policy* (Vol. 4): Brookings Washington, DC.
- (46). Unies, N., & africaine, U. (2012). *Libérer le potentiel l'Afrique en tant que pôle de croissance mondiale*: Commission économique pour l'Afrique.
- (47). Wang, S., Li, G., & Fang, C. (2018). Urbanization, economic growth, energy consumption, and CO2 emissions: Empirical evidence from countries with different income levels. *Renewable and sustainable energy reviews*, 81, 2144-2159.
- (48). Xu, N., & Lu, Y. (2020). Trade Potential Measurement Model of the Major Countries along the Maritime Silk Road Economic Belt. *Journal of Coastal Research*, 106(SI), 137-141.
- (49). Yao, L., & Yu, R. (2020). *An Empirical Study on the Trade Potential of Sino-Russian Bilateral Trade*. Paper presented at the International Conference on Education, Economics and Information Management (ICEEIM 2019).
- (50). Zeng, D. Z. (2015). Global experiences with special economic zones: Focus on China and Africa. *World Bank Policy Research Working Paper*(7240).
- (51). Zhang, Q., He, X., & Bhuiyan, M. A. (2021). An Empirical Study of Trade Status and Determinants between China and " One Belt-One Road" Countries-Based on Trade gravity Model.