

Colloque de la Commission de Géographie des Transports du CNFG, Gennevilliers 11-13 septembre
Université de Cergy, laboratoire MRTE « la gouvernance logistique des territoires »

One Belt One Road, Xi Jinping, grand architecte des flux mondiaux

Alain Arnaud (MCF sciences économiques) et Laurent Livolsi (MCF, Sciences de Gestion, responsable Chaire SNCF Logistics)

CRET-Log

Aix*Marseille
université



I. Les « nouvelles routes de la soie » caractéristiques et enjeux d'un chantier d'infrastructures logistiques

A. Un projet pharaonique centré sur la connectivité et le développement régional par les infrastructures

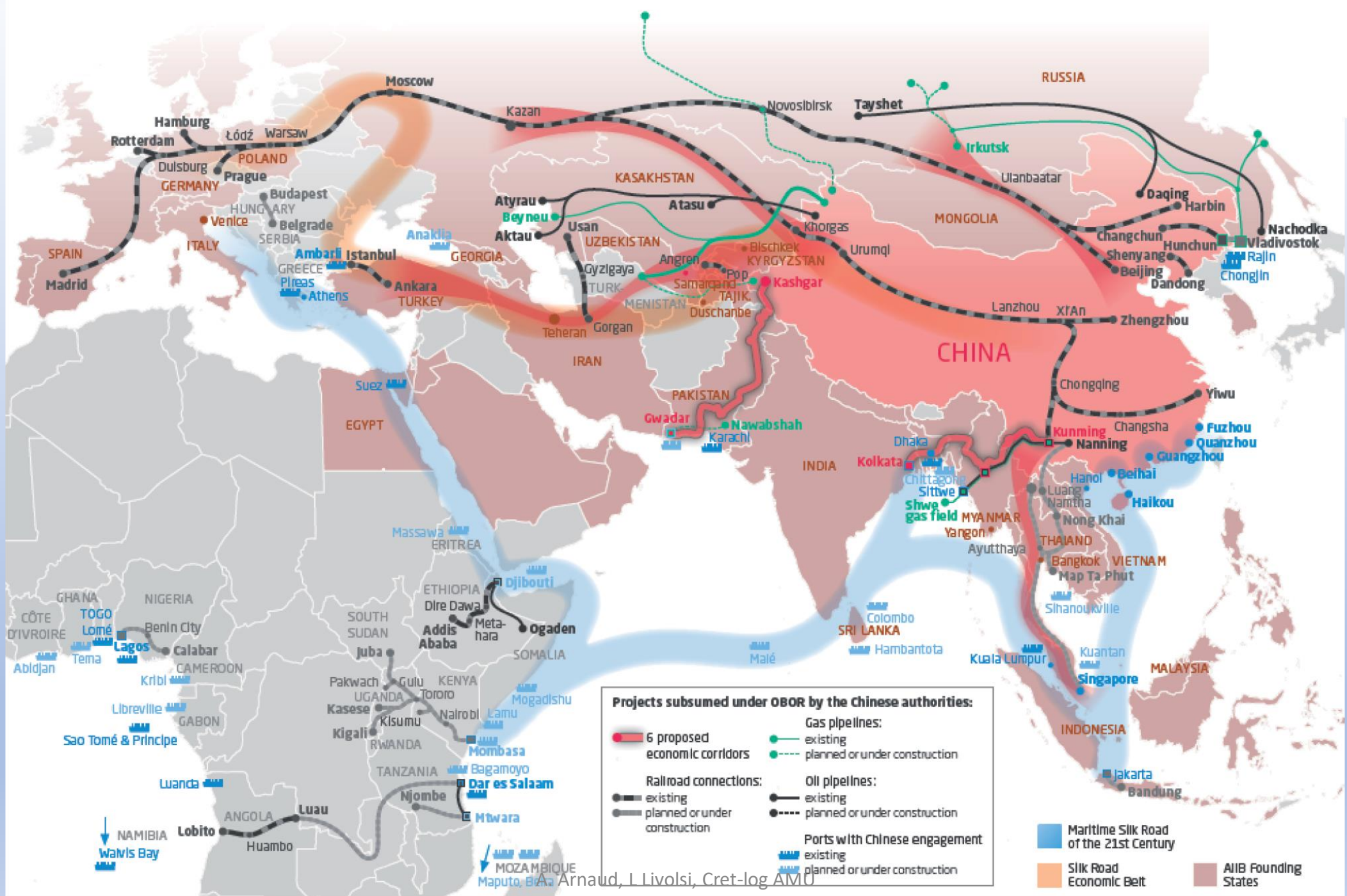
1. Le Chantier OBOR :

- Divers axes et corridors entre trois continents avec ceinture terrestre et routes maritimes
- Impliquant divers modes : routier, ferroviaire, aérien, maritime, digital
- fédérant des projets dans 67 pays
- Soutenus par la puissance financière chinoise (plus de 1000 milliards de dollars, AIB, Eximbank etc.)
- Planifié sur 36 ans
- Rebaptisé BRI en 2017 pour une plus large ouverture à projets (coopérations de développement, accords commerciaux, financiers, échanges culturels)

A. Un projet pharaonique centré sur la connectivité et le développement régional par les infrastructures

1. Redéfinir la géographie des flux :





Arnaud, L Livolsi, Cret-log AMU

LES PAYS PARTICIPANT À LA BELT AND ROAD INITIATIVE

Afrique et Moyen-Orient	Ethiopie, Afrique du Sud, Bahreïn, Egypte, Iran, Irak, Israël, Jordanie, Koweït, Liban, Oman, Palestine, Qatar, Arable Saoudite, Syrie, Turquie, Emirats arabes unis, Yémen
Asie centrale	Kazakhstan, Kirghizstan, Tadjikistan, Turkménistan, Ouzbékistan
Asie du Sud	Inde, Népal, Pakistan, Sri Lanka, Afghanistan, Bangladesh, Bhoutan
Asie du Sud-Est	Cambodge, Laos, Brunel, Indonésie, Birmanie, Philippines, Singapour, Thaïlande, Timor, Vietnam
Asie de l'Est	Chine, Corée du Sud, Mongolie
Europe	Arménie, Albanie, Bosnie, Azerbaïdjan, Biélorussie, Bulgarie, Croatie, République tchèque, Estonie, Géorgie, Hongrie, Lettonie, Lituanie, Macédoine, Monténégro, Pologne, Roumanie, Russie, Serbie, Slovaquie, Slovénie, Ukraine
Pacifique	Nouvelle-Zélande

B. Diverses motivations

1. Relancer l'économie par de grands chantiers d'infrastructures

- Résister à la conjoncture :
 - Crise de 2008, repli des échanges mondiaux et ralentissement relatif de la croissance chinoise
 - La réponse de Xi-jinping à l'appel du G 20 à Astana (2013)
- Amélioration continue des routes commerciales après l'effort maritime (7 ports chinois dans le Top 10 mondial, 2/3 des 50 plus grands ports mondiaux financés sur capitaux chinois à hauteur d'au moins 20 %) et ferroviaire ([1 er réseau mondial en grande vitesse](#))
- Mobilisation par grand projet :
 - après les ZES (1978), le Go Global (2000), l'OMC (2001), OBOR et BRI (2013)
- Préférence pour les infrastructures (investissement de 9% du PIB en Chine dans les années 2000 contre 2 à 5 % pour les autres pays émergents)
- Un levier de croissance : d'après le FMI, 1% d'investissement dans les infrastructures génère 1,5 point de croissance

LES LIGNES À GRANDE VITESSE EN CHINE

RÉSEAU DES LIGNES DONT LA VITESSE EST D'ENVIRON 350 KM/HEURE

■ EN SERVICE ■ EN CONSTRUCTION ■ À L'ÉTUDE ■ AUTRES LIGNES (250 KM/H)



A. Arnaud, L Livolsi, Cret-log AMU



B. Diverses motivations

2. Offrir de nouveaux débouchés aux surcapacités des firmes chinoises

- Entreprises de BTP et de biens intermédiaires (acier, ciment) aux tout premiers rangs mondiaux mais en surcapacités
- Conforter les économies d'échelles et la maîtrise technique (TP, ferroviaire) par des grands contrats à l'étranger
- Faciliter la pénétration des marchés vers l'Europe et l'Asie centrale

3. Réaménager un développement territorial

- Surdéveloppement des zones côtières/sous développement des régions de l'est (écart de richesses, exode rural, concentration d'activités polluantes, hausse des salaires et des coûts en zones concentrées)
- Facilitation du Go West par retombées locales des chantiers et des capacités d'infrastructures en zones de bas salaires (désenclavement, meilleure productivité des facteurs, attractivités nouvelles)

Inégalités territoriales de 2005 à 2013



B. Diverses motivations

4. Résoudre certains défis stratégiques :

- Assurer la continuité et la sécurisation des sources d'approvisionnements
 - Besoins journaliers 10 millions de barils de pétrole importé
 - 2/3 des Investissements concernent l'Afrique et le Moyen Orient
- Développer les axes logistiques jusqu'au cœur des grands marchés européens
 - Gagner en compétitivité sur les délais de desserte des marchés (Yiwu Londres 18 jours en train contre 5 semaines en maritime)
- Stabiliser des régions chinoises à risque (Xinjiang et islamistes Ouighours) et leurs voisinages par des coopérations de développement
- Apporter une réponse continentale aux stratégies d'endiguement américaines (TPP, TAFTA) et aux risques éventuels sur les détroits (piratages, blocus naval)
- Redéfinir la place de la Chine et l'architecture des flux dans l'économie-monde

II les routes de l'hégémonie : prémices d'un nouvel ordre des flux mondiaux

A. Les enjeux des routes de la mondialisation dans une perspective Braudélienne

1. Mondialisation et économie-monde : la dynamique spatiale du capitalisme

- Économie monde : fragment de la planète économiquement autonome, pluri étatique et pluriculturel auquel ses liaisons et échanges intérieurs confèrent une certaine unité organique
- 3 règles tendancielle : un espace défini par les frontières de l'échange, une ville monde qui polarise les techniques, les affaires et les flux logistiques, une asymétrie de zones et de territoires (centre, semi périphérie, périphérie) exploitée et reproduite par les puissances économiques.
- L'expansion de l'économie monde occidentale s'est accompagnée de cycles d'hégémonie (Wallerstein)
- Une puissance est hégémonique quand elle produit un ordre stable qui suscite l'adhésion à ses intérêts particuliers comme un intérêt général

A. Les enjeux des routes de la mondialisation dans une perspective Braudélienne

2. Quelques remarques

- Distinction : route mondiale qui connecte deux économies-mondes sans modification de leurs structures (routes de la soie antique) et route de la mondialisation qui soumettent les territoires aux logiques centre/périphérie (nouvelles routes de la soie?)
- Toute extension spatiale d'une économie monde suppose de nouvelles routes commerciales
- Tout changement de centre de l'économie monde implique un basculement et une recomposition géographique des grands axes logistiques

B. OBOR : une posture hégémonique ?

1. Expansion chinoise et cycle d'hégémonie

- La logique d'un cycle :
 - Puissance émergente hissée aux premiers rangs (1ère puissance économique, 1 ère puissance commerciale, grande puissance financière)
 - avantage productif-avantage commercial-avantage financier-implication diplomatique-proposition d'un nouvel ordre sous leadership
- Du profil bas (Deng xio ping) à la puissance assumée (Xi jenping) dans un contexte de déclin hégémonique relatif des Etats-unis

B. OBOR : une posture hégémonique ?

2. OBOR : figure emblématique d'un ordre parallèle (Chaponnière)

- Un plan Marshall de plus vaste portée :
 - 10 % du PIB chinois (2016) contre 5 % du PIB américain (1945)
 - 67 pays pour la BRI contre 6 pays pour le plan Marshall
 - Un effet de levier modernisateur pour des pays souvent très pauvres
- Une architecture de flux sous intérêts chinois :
 - La BRI concerne 3 continents, 55 % du PIB mondial, 70 % de la population mondiale, 75 % des réserves énergétiques
 - Redéploiement naval (base chinoise de Djibouti 2016)
 - Internationalisation du renminbi dans le cadre BRI et pétrole-prêts-projets
- Un ordre parallèle et non substitutif à l'ordre américain
 - Intégration régionale par les infrastructures plutôt que par les normes, Principe de volontariat gagnant-gagnant, pas de traité, pas alliances, refus d'un modèle sociétal et d'un modèle de gouvernance unique, libre échange.

C. Les réseaux d'une nouvelle gouvernance

1. La dimension extra territoriale de la circulation des flux : la BRI comme bien public global

- Un projet multilatéral à intérêts partagés mais
- Un bien public mondial imparfait :
 - Non exclusivité relative
 - Non rivalité partielle

2. Les attendus du développement par les infrastructures à la lecture de l'économie des réseaux

- Le réseau un système de routage maillé produisant un service global générateur d'externalités :
 - Externalités de demande : la satisfaction de l'utilisateur croit avec le nombre d'interconnectés
 - Economie d'échelle : l'accroissement des usagers abaisse le coût unitaire du service
 - Externalités d'offre : l'augmentation du nombre d'utilisateurs accroît le nombre de services diversifiés qui peuvent être offerts avec profit et donc la satisfaction des utilisateurs

C. Les réseaux d'une nouvelle gouvernance

3. Les trois couches de l'économie des réseaux :

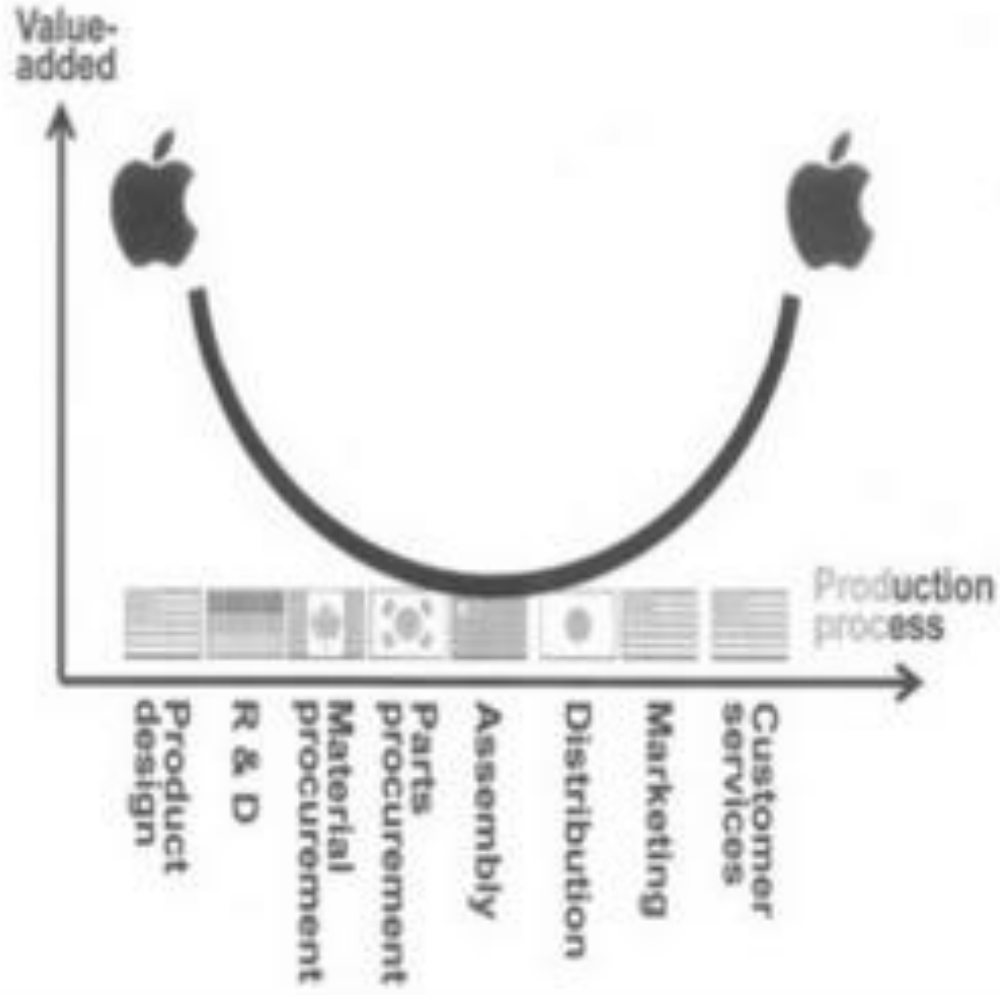
- Infrastructures : support physique des flux, monopole naturel, initiatives publiques (BRI)
- Infostructures : organisation du routage, oligopoles, biens publics imparfaits (compagnies exploitantes, prestataires de transports et de logistiques)
- Services associés diversifiés : marchés concurrentiels, firmes industrielles et commerciales (Chaines de valeurs globales, districts industriels aux nœuds de communication, stations services, hôtellerie etc.)

C. Les réseaux d'une nouvelle gouvernance

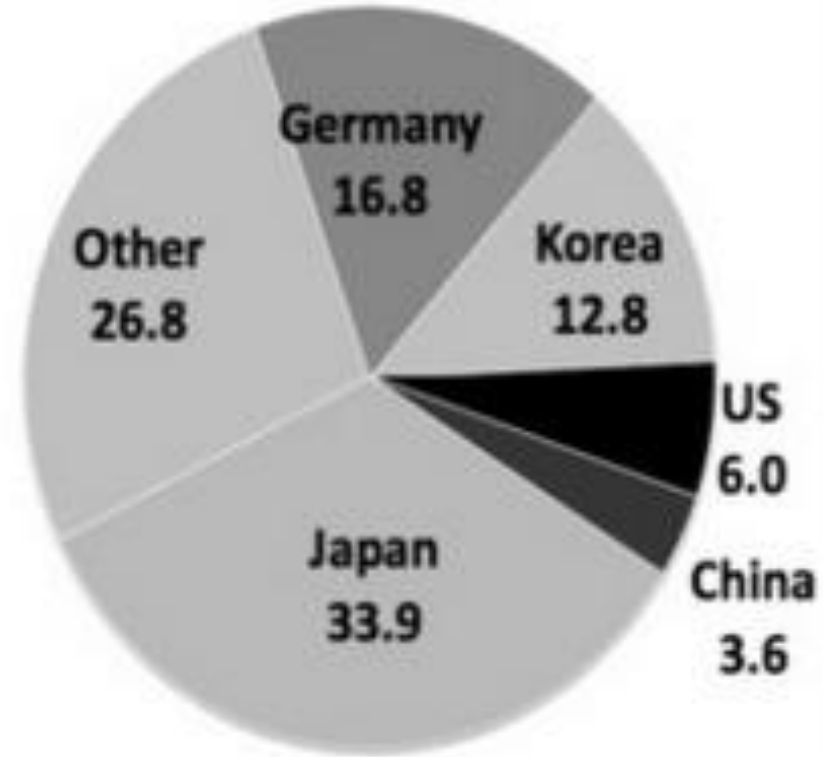
4. Trois dilemmes stratégiques

- Couche basse en monopole naturel : prime au premier entrant qui définit la route selon ses intérêts (Chine), difficultés de rentabilité pour toute voie parallèle (les « routes de la liberté » indienne)
- Couche médiane : stratégie de grands prestataires qui porte sur la maîtrise complète des flux (les groupes chinois ont doublé en 2017 le montant des acquisitions de sociétés logistiques 32 milliards de \$)
- Couche haute : redéploiement des chaînes de valeurs globales. Enjeu : redéfinition de la division internationale du travail dont les territoires seront les bénéficiaires, les victimes ou les exclus (remontée en gamme vigoureuse des produits, part des intrants importés dans les exportations en nette diminution 35% en 2012 contre 50% en 2000, délocalisation à l'ouest et au sud des segments à faibles valeurs pour conserver la partie amont et aval plus lucrative des [chaînes](#))

Chaîne de valeur internationale de l'iPhone



Coût de production de l'iPhone



Conclusion

- OBOR-BRI un projet cohérent avec :
 - une nouvelle mondialisation recentrée sur la chine
 - Un nouveau paradigme productif recentré sur le réseau et le flux (Supply chain, Chaîne de valeurs globales)
- Mais un projet qui questionne stratégiquement la gouvernance des territoires dans leurs modes de connexions et d'attractivités de flux