



**HAL**  
open science

# One Belt One Road : une nouvelle architecture des flux mondiaux sous influence chinoise

Alain Arnaud, Laurent Livolsi

## ► To cite this version:

Alain Arnaud, Laurent Livolsi. One Belt One Road : une nouvelle architecture des flux mondiaux sous influence chinoise. *Les Cahiers Scientifiques du Transport / Scientific Papers in Transportation*, 2022, 78-79, pp.5-27. 10.46298/cst-11367 . hal-03786423v2

**HAL Id: hal-03786423**

**<https://hal.science/hal-03786423v2>**

Submitted on 9 Jan 2024

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Distributed under a Creative Commons Attribution 4.0 International License

# One Belt One Road : une nouvelle architecture des flux mondiaux sous influence chinoise

**Alain Arnaud**

Maître de conférences en sciences économiques,  
Centre de recherche sur le transport et la logistique (CRET-LOG),  
Aix-Marseille Université, alain.arnaud@univ-amu.fr

**Laurent Livolsi**

Professeur des universités en sciences de gestion,  
co-responsable de la chaire *Supply chain management* & prestation de services logistiques,  
Centre de recherche sur le transport et la logistique (CRET-LOG), Aix-Marseille Université,  
laurent.livolsi@univ-amu.fr

La stratégie chinoise One Belt One Road (OBOR) a été lancée en septembre 2013 par Xi Jinping. Il s'agit d'une stratégie globale de développement d'infrastructures, notamment de transport, et de coopérations. Elle concerne aussi bien les voies terrestres (routes et fer) que les voies maritimes par la connexion de ports depuis l'Asie jusqu'à l'Europe en passant par l'Afrique. Dotée d'un budget de plus de 1 400 milliards de dollars, elle est l'une des plus importantes stratégies initiées à l'échelle mondiale. L'objet de cet article, écrit en 2018, est d'abord de caractériser cette stratégie, depuis ses fondements jusqu'aux modalités de sa mise en acte. Il s'agit ensuite d'en proposer une interprétation fondée sur une lecture braudélienne en termes d'économie-monde et de posture hégémonique conduisant à l'émergence de nouvelles *global value chains* asiatiques.

**Mots-clés** : infrastructures de transport, stratégie nationale, routes de la soie, projet OBOR – BRI

## One Belt One Road: A new international flows architecture under the chinese influence

China's One Belt One Road (OBOR) strategy was launched in September 2013 by Xi Jinping. It is a global transports infrastructure strategy that covers both land (road and rail) and sea roads by connecting ports from Asia to Europe through Africa. With a budget of more than 1,400 billion dollars, it is one of the most important strategies on a global scale. The purpose of this article is firstly to characterize this strategy, from its foundations to the actual enactment modalities. It is then to propose an interpretation based on a Braudelian reading in terms of world economy and hegemonic posture leading to the emergence of new asian global value chains.

**Keywords**: transport infrastructure, national strategy, silk roads, OBOR—BRI project

**Classification JEL** : F02, F21, H54, L91, R42

Le chantier des « nouvelles routes de la soie » vise à raccorder plus facilement la Chine à l'Europe ou l'Afrique, par une modernisation très ambitieuse des infrastructures de transport et de communication initiée ou soutenue par le gouvernement chinois. Il a été lancé le 7 septembre 2013 par Xi Jinping lors d'un discours à l'université Nazarbayev d'Astana (Kazakhstan) pour son volet terrestre, et un mois plus tard lors de son allocution devant le Parlement indonésien pour son volet maritime. Le concept One Belt One Road (OBOR, du chinois *yi dai yi lu*) est par la suite employé pour caractériser ce projet durant la conférence organisée à Shanghai en mai 2014 sur les interactions entre pays asiatiques. Le chantier OBOR devrait durer trente-six ans et englober plus de 1 400 milliards de dollars. Il est devenu, depuis le sommet de Pékin de 2017, une initiative BRI (Belt and Road Initiative) qui se veut ouverte à différents projets et à de nouveaux partenaires (voir carte 1). Tandis que les possibilités d'inscription du pouvoir de Xi Jinping dans la longue durée, depuis la réforme constitutionnelle du début 2018, donnent une crédibilité et une continuité au projet, l'ampleur du périmètre géographique et économique questionne plus que jamais ses enjeux historiques et sa signification stratégique globale pour les décennies à venir.

L'objet de cet article est précisément de décrypter les logiques sous-jacentes derrière les stratégies politiques et logistiques mises en œuvre. Il participe d'une volonté de compréhension prospective des futurs possibles pour les territoires, les réseaux impliqués par la gouvernance du projet. Dans cette perspective, nous avons d'abord fondé notre recherche sur de nombreux rapports rédigés par (ou pour) des États ou des institutions internationales, avec une visée descriptive marquée des projets et de leurs conséquences, à l'instar du rapport Allizard *et al.* (2018) en France. Les travaux académiques – plus récents compte tenu des délais de publication – sont venus compléter ce premier matériau avec l'évidence d'un nécessaire dépassement des barrières disciplinaires académiques traditionnelles. Ainsi, bien que les chercheurs chinois en gestion déplorent le faible nombre de recherches réalisées ailleurs sur la logistique chinoise (Livolsi et Camman, 2017), OBOR a fait naître une abondante littérature sur les modalités techniques et financières du projet comme sur la nature des ambitions chinoises (Perelman, 2018). Les économistes s'intéressent évidemment à cette stratégie, dans ses fondements et ses conséquences non seulement pour la Chine, mais aussi pour les pays directement ou indirectement impliqués (plus d'une centaine à ce jour), comme en témoignent Sarker *et al.* (2018) dans leur revue de littérature. Cependant, l'ampleur de ce projet a très vite suscité des interrogations géopolitiques que les chercheurs de ces disciplines explorent de l'Asie à l'Amérique en passant par l'Union européenne ou la Russie (Amighini, 2017 ; Blanchard et Flint, 2017 ; Gabuev, 2016 ; etc.), et qu'il convient d'analyser au regard des discours de Xi Jinping lui-même sur la gouvernance de la Chine (Xi, 2014 et 2018). Dans le cadre de cet article, nous avons également mobilisé la grille de lecture en termes d'économie-monde et de cycle d'hégémonie, afin de faire émerger les logiques sous-jacentes de cette stratégie chinoise.



## Un projet d'infrastructure inégalé

Le projet OBOR vise à créer et à moderniser en profondeur les infrastructures de transport qui relient la Chine à ses voisins et surtout aux marchés et ressources des continents plus lointains (Europe, Afrique) qui composent avec l'Asie la fameuse « Île Monde » de la représentation géostratégique de Mackinder<sup>1</sup>. À l'instar des anciennes routes de la soie, OBOR ne comprend pas un axe unique, mais diverses voies possibles, et pas seulement terrestres.

La « ceinture » (*belt*) est composée de six couloirs économiques terrestres (voir carte 2). Le premier relie la Chine, la Mongolie et la Russie. Le deuxième, véritable nouveau pont eurasiatique, passe par le Kazakhstan, la Russie et continue vers la Pologne et l'Allemagne. Pour les pays de l'Est européen, l'enjeu est de devenir la nouvelle porte d'entrée et, ainsi, de capter les investissements liés, mais aussi une partie des droits associés aux opérations de dédouanement. Le Forum 16+1, qui regroupe seize pays de l'Europe de l'Est et la Chine, est alors un lieu aussi bien de coopération que de luttes pour essayer d'attirer une part plus importante de ces investissements. Le troisième relie la Chine, l'Asie centrale et le Moyen-Orient ; il passe par le Kazakhstan, l'Ouzbékistan, le Turkménistan, l'Iran et la Turquie. Les tensions géopolitiques actuelles avec ces deux derniers pays peuvent aussi être interprétées au regard des enjeux économiques, sur lesquels nous reviendrons. Le quatrième relie la Chine (province du Xinjiang) au Pakistan, et en particulier au port de Gwadar, que construisent les Chinois au plus proche du golfe Persique. Avec son passage par le Cachemire et l'acquisition chinoise du port d'Hambantota (Sri Lanka), il suscite une opposition certaine de l'Inde, qui y voit une avancée du fameux collier de perles (succession de bases portuaires depuis la mer de Chine orientale et méridionale) par lequel la Chine souhaite sécuriser et éventuellement projeter sa puissance maritime. Si l'Inde est également impliquée dans le cinquième couloir, elle tente avec ses « routes de la liberté » d'initier un projet similaire (bien que moins ambitieux) allant de l'Afrique au Japon. Le cinquième, Chine-Bangladesh-Inde-Myanmar, permet notamment de contourner le problème du détroit de Malacca, où transitent 80 % des importations chinoises de pétrole, en visant directement les ports birmans. La question du percement de l'isthme de Kra est également posée avec des études et des financements chinois, afin de réaliser un nouveau canal pour le commerce mondial. Enfin, le couloir économique Chine-péninsule indochinoise vise une connexion terrestre au plus près de Singapour.

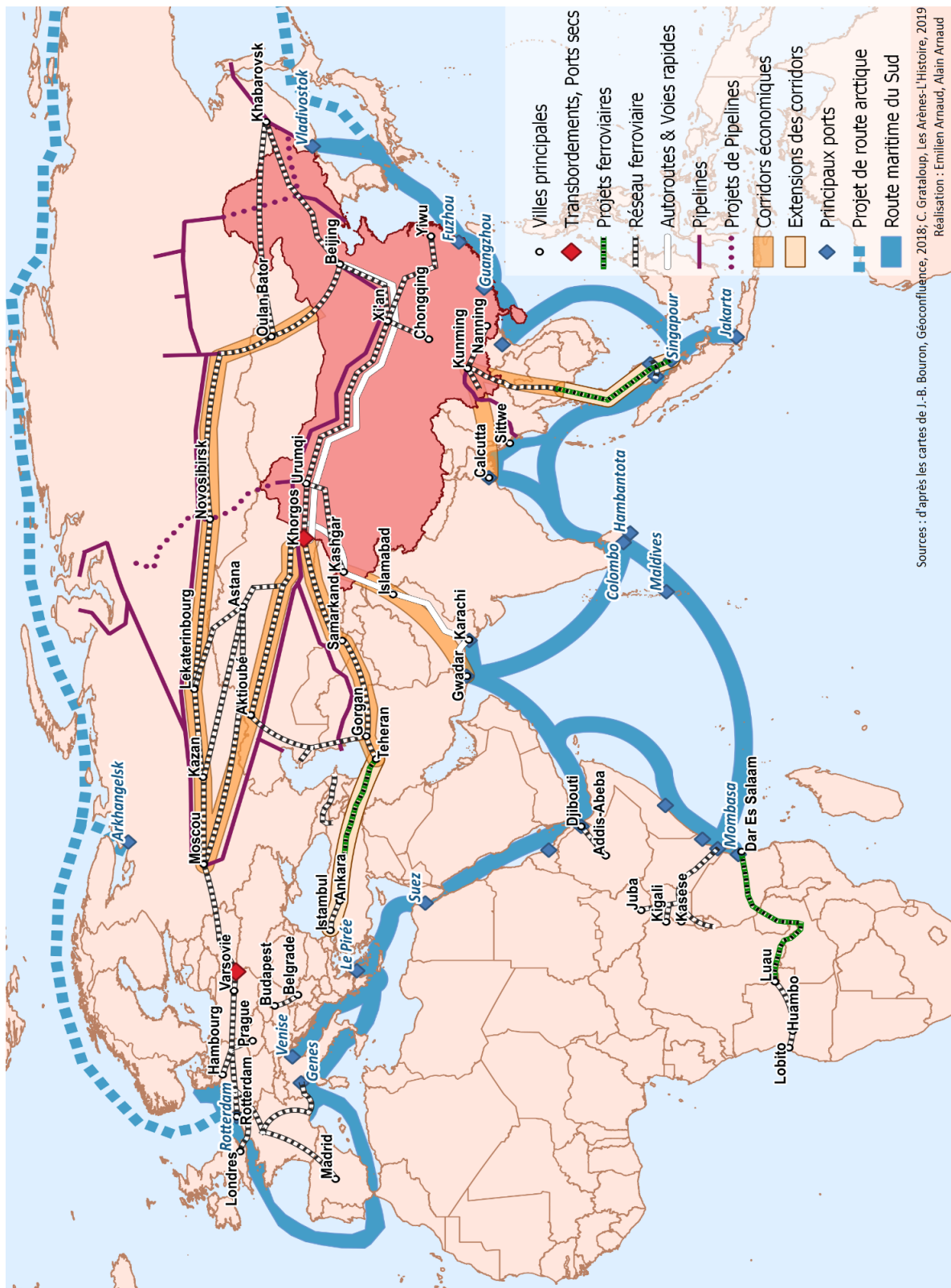
---

<sup>1</sup> « Qui contrôle le cœur du monde commande à l'île du monde, qui contrôle l'île du monde commande au monde » écrivait Halford J. Mackinder dans « Le pivot géographique de l'histoire » (conférence à la Société royale de géographie à Londres, le 25 janvier 1904), une formule qui connut un succès retentissant et des débats très critiques. Or, Mackinder pensait déjà que le développement des infrastructures de transport et la maîtrise des réseaux ferroviaires seraient cruciaux pour le contrôle de l'Eurasie et donc, selon lui, du *heartland*.

La « route » (*road*) complète par des relais maritimes ces diverses voies possibles qui permettent d'atteindre l'Afrique de l'Est et aussi la Méditerranée et le sud de l'Europe, avec, en particulier, le port du Pirée déjà détenu par l'opérateur chinois Cosco, qui pourrait en faire un hub à destination de l'Europe du Sud. L'Italie l'a bien compris en signant, au grand dam des autres pays européens – de la France particulièrement – qui aspiraient à une plus grande solidarité, un accord de partenariat avec la Chine dans le cadre de ses ports, et notamment de celui de Trieste, qui pourrait devenir une destination prisée pour des *feeders*, avec des *lead times* très courts pour atteindre ensuite le cœur de l'Europe. L'Italie est ainsi devenu le premier pays du G7 à s'inscrire clairement dans la stratégie chinoise OBOR. En 2018 s'y est ajoutée une route de la soie polaire et maritime, que les Chinois s'activent déjà à réaliser en Arctique, en coopération avec la Russie, à la faveur du recul de la banquise et du réchauffement climatique. L'enjeu est ici de rendre cette voie accessible une plus grande partie de l'année et d'améliorer la sécurité et la rapidité des navigations (gains de 30 % en distance et jusqu'à 40 % en temps pour l'accès au nord de l'Europe). Dans leur versant polaire, les routes maritimes ont logiquement reçu l'appui de la Russie, qui espère en exploiter les trafics, mais aussi des mises en garde sévères de Washington pour des raisons militaires et économiques, avec la contestation de revendications territoriales russes sur des zones qui devraient s'avérer riches en ressources naturelles. L'ambition chinoise se décline ainsi sur tous les modes et toutes les infrastructures de transport de fret et de passagers : voies rapides terrestres, ferroviaires, maritimes, aériennes, oléoducs. S'y ajoutent également des infrastructures énergétiques (centrales électriques...) et d'autres coopérations économiques et techniques.

La BRI propose également une intégration des autoroutes de l'information. À l'évidence, cette vision large témoigne d'une volonté inédite de considérer dans un projet complet et extraterritorial tous les flux pertinents de la mondialisation actuelle et tout ce qui constitue le cœur d'une logistique intégrée (infrastructures de transport, multimodalité, bases d'interconnectivité, systèmes d'information et de communication).

Carte 2 : Les nouvelles routes de la soie en 2019



Crédits : carte inédite réalisée par Émilien Arnaud et Alain Arnaud, d'après Bouron, 2018 et Grataloup, 2019.

## Une ardente nécessité économique

Le projet OBOR s'inscrit initialement dans le contexte difficile qui a suivi la crise de 2008. Entre ralentissement économique américain et crise de la dette en Europe, les autorités chinoises s'interrogent sur les moyens de perpétuer une croissance très dépendante des exportations et des marchés occidentaux, en envisageant « la grande stratégie d'une large ouverture tous azimuts » (Xi, 17 août 2016, publié dans Xi, 2018, p. 628-631). Trois orientations sont alors privilégiées pour les chantiers situés sur le territoire national comme pour ceux situés dans les pays proches de la Chine.

La première consiste dans l'amélioration continue des routes commerciales. Pour Hache (2017), « le projet BRI peut être perçu comme une continuation logique de la politique d'ouverture de la Chine après les volets des Zones économiques spéciales (1978), du Go Global (2000) et de l'accession à l'OMC (2001) ». En effet, la connexion aux routes de la mondialisation s'est d'abord opérée en Chine par voie maritime. Il s'agissait alors de renforcer l'attractivité et la compétitivité des zones économiques spéciales (ZES) de la façade est en les dotant d'infrastructures portuaires de tout premiers rangs (objectif atteint aujourd'hui quand la Chine classe sept de ses ports dans les dix premiers mondiaux et capte le trafic conteneur le plus important du monde), puis de développer des réseaux densifiés pour connecter à ces bases maritimes des hinterlands de plus en plus vastes et diversifiés (Livolsi et Camman, 2017). La permanence des investissements dans les ports chinois n'empêche pas de penser également des investissements dans le transport ferroviaire, qui sont alors l'occasion de fluidifier la circulation des matières vers des zones de production sans cesse plus éloignées des ports, mais aussi à destination de ceux-ci pour les marchandises devant être exportées. Si le réseau ferroviaire chinois comprend aujourd'hui 130 000 km, dont 29 000 de grande vitesse qui en font le plus élevé au monde, l'enjeu est surtout de permettre, à terme, un maillage avec les autres pays asiatiques et d'augmenter le trafic à destination de l'Europe. En 2050, d'après le Forum international des transports de l'OCDE, le continent asiatique représentera plus de la moitié du fret terrestre mondial (contre 35 % à l'heure actuelle). Les statistiques présentées par la BRI révèlent ainsi une croissance rapide du trafic ferroviaire sur les routes de la soie. Pour autant, un report modal massif maritime/fer est inenvisageable. Il s'agit surtout d'offrir des solutions stratégiques multiples, souples et rapides de transport, plutôt que de substituer le terrestre à la domination du mode maritime (60 % du commerce extérieur chinois) : celui-ci reste trois fois moins cher que le rail dans les échanges avec l'Europe et ses capacités d'emport par voyage (23 000 EVP par porte-conteneur pour les derniers modèles Triple E) sont sans commune mesure avec le ferroviaire (en 2016, les exportations par le rail n'atteignaient guère que 40 000 conteneurs). Concernant la liaison avec l'Europe, la China Railway Express couvre onze pays et permet de réduire le *lead time* global Asie-Europe (en 2016, le train Wuhan-Lyon l'a fait chuter à quinze jours) ; un gage



d'économie en besoins de trésorerie et de meilleure réactivité aux marchés, très attractif pour certaines entreprises (Camman *et al.*, 2017).

La deuxième orientation relève de l'aménagement du territoire chinois et du désenclavement de certaines provinces, enjeu aussi bien économique que politique. En effet, les dirigeants chinois ont conscience que le sur-développement des zones côtières produit des déséquilibres préjudiciables au développement national : écarts de richesse (le PIB par tête des zones de l'ouest est 3 à 4 fois moins élevé qu'à l'est), exode rural voire désertification, regroupement d'activités polluantes, hausse des salaires et des coûts en zones concentrées, etc. Au Xinjiang, le sous-développement est aussi perçu comme un puissant terreau pour le supposé séparatisme ouïghour et l'activisme islamiste, réprimés durement par le pouvoir central. Le gouvernement pense que le désenclavement et le rattrapage de développement qu'il désire impulser autour des voies de transport permettront un apaisement des tensions sociales et politiques. Plus généralement, « l'accroissement des populations à revenus moyens constitue un facteur décisif de la réussite de l'édification intégrale de la société de moyenne aisance, une exigence de la transformation du mode de croissance et de la restructuration économique, ainsi qu'une exigence du maintien de l'harmonie et de la stabilité sociale ainsi que de la paix durable de l'État » (Xi, 16 mai 2016, publié dans Xi, 2018, p. 457-459). Ainsi, tout au long des routes en construction, les retombées locales des chantiers peuvent revivifier de manière immédiate des régions délaissées et leur conférer, par la commodité et les facilités de transport, une attractivité bien plus grande. Cette attractivité est essentielle pour déclencher la marche vers l'ouest des entreprises et favoriser les possibilités de délocalisation intérieure des firmes à la recherche de coûts salariaux et immobiliers réduits. On reproche parfois à la Chine un certain surinvestissement dans les infrastructures (9 % de PIB dans les années 2000), qui contraste avec la situation d'autres pays émergents (2 à 5 %) ; cependant, *a contrario*, on peut relever la rapidité peu commune avec laquelle certaines greffes industrielles ont pu prendre et se développer, tandis que d'autres pays moins investisseurs (Inde, Brésil, etc.) ont eu beaucoup de mal à prolonger leur démarrage. La plupart des études économiques montrent des effets de levier importants des projets d'infrastructure sur le développement, 1 % d'investissement dans les infrastructures générant selon le FMI 1,5 % de croissance (Hache, 2017)<sup>2</sup>. Quoi qu'il en soit, les besoins d'infrastructures en Asie-Pacifique estimés par la Banque asiatique de développement jusqu'à l'horizon 2030 sont énormes (22 550 milliards de dollars) et la stratégie BRI ne pourra en couvrir qu'une partie (Dumond *et al.*, 2018).

---

<sup>2</sup> Selon d'autres études empiriques portant sur 87 pays en voie de développement (Véganzonès-Varoudakis, 2001), une croissance de 10 % du stock d'infrastructure produirait 1,95 % de croissance sur cinq ans.

Enfin, la troisième orientation consiste dans le développement de nouveaux débouchés pour les firmes chinoises. En effet, les entreprises de biens intermédiaires (acier, ciment) et de BTP, bien qu'aux tout premiers rangs mondiaux, se retrouvent en surcapacité et espèrent beaucoup des relais de croissance dans les nouveaux chantiers publics de l'ouest et dans les corridors en constitution à l'étranger. Grâce aux économies d'échelle générées par les précédents chantiers chinois, et à leurs investissements techniques, les sociétés chinoises (travaux publics, ferroviaire...) ont acquis compétitivité et expérience pour décrocher de grands contrats à l'étranger, surtout s'ils sont assortis d'aides et de prêts chinois fortement conditionnés (selon Dumond *et al.*, 2018, seuls 4 % des projets financés par la Chine sont confiés à des entreprises non chinoises !). Par ailleurs, une continuité logistique performante et sécurisée ouvrirait des opportunités de vente et des coopérations techniques en Europe aux entreprises chinoises en quête de montée en gamme. Bien que plus modestes, les marchés d'Asie centrale sont également convoités, mais souffrent, précisément, de la médiocrité des infrastructures et de situations très enclavées par l'archaïsme des transports. Arrivée au Kazakhstan, la nouvelle autoroute chinoise Lanzhou-Khorgos ne rencontre plus qu'un réseau routier fruste. Pour aller de Kachgar à Gwadar, c'est une autoroute à six voies qui est en construction. Ainsi, d'après le site officiel de la BRI, les importations de la Chine issues des pays BRI croissaient déjà de 20 % en 2018, et de 7,7 % pour les exportations.

Derrière ces orientations importantes figurent des enjeux plus nettement stratégiques.

## **Un enjeu stratégique**

Avec un taux de croissance annuel moyen de 10 % sur trente ans et un PIB multiplié par vingt sur vingt ans, la Chine est devenue la première économie mondiale (PIB en parité de pouvoir d'achat) et la première puissance exportatrice mondiale. L'accès aux approvisionnements et aux marchés est devenu un impératif stratégique pour cet « atelier du monde ». Or, dans le contexte de ralentissement du commerce mondial, voire de démondialisation, la stratégie BRI permet tout à la fois de sécuriser les axes d'approvisionnement, de faire naître des marchés émergents de proximité ouverts aux normes chinoises et de gagner en influence en finançant les bases concrètes d'un développement par des chantiers et des échanges pluricontinentaux.

Le modèle de développement chinois conduit à une très forte dépendance en termes d'importation d'énergie et de matières premières. Les besoins journaliers en pétrole de la Chine s'élèvent à 10 millions de barils et ses importations de matières premières représentent le tiers du total mondial. Pour Xi Jinping (13 juin 2014, publié dans Xi, 2014, p. 155-158), « la sécurité énergétique est une question à la portée générale et stratégique dans le développement économique et social d'un pays, [...] et la Chine doit promouvoir une révolution en matière de production et de consommation d'énergie afin de garantir la sécurité énergétique du pays ». Dans ce même discours, Xi affirme que les routes maritimes

et terrestres doivent viser explicitement la continuité et la sécurisation des sources d'approvisionnement. Selon Meyer (2014, p. 11) « le pouvoir est hanté par le risque de pénurie en énergie ou en minerai ; en conséquence, ces deux secteurs – chasse gardée des grands groupes étatiques – ont capté les deux tiers des investissements à l'étranger ». La croissance des investissements consentis entre 2013 et 2015 est ainsi plus forte au Proche et Moyen-Orient qu'en Asie centrale. En Asie centrale, un pays comme le Kazakhstan ouvre à la Chine un accès au gaz, au pétrole et à l'uranium. En Afrique, dont la Chine est le premier partenaire commercial depuis 2009, la stratégie OBOR prévoit à partir d'une base d'entrée au Kenya le percement d'une voie ferroviaire jusqu'aux ressources des pays des Grands Lacs. Simultanément, un autre axe ferroviaire de même orientation est mis en chantier à partir de la Tanzanie et se trouve doté de 7 milliards de dollars. Ces travaux ne sont que deux illustrations d'un partenariat global de coopération stratégique entre la Chine et l'Afrique, fondé sur dix programmes annoncés en 2015 (Xi, 4 décembre 2015, publié dans Xi, 2018, p. 570-576). Les 10 000 entreprises chinoises déjà présentes en Afrique mettent en place la moitié de ces infrastructures (Brunel, 2018). Au Proche et Moyen-Orient, la Chine est désormais premier fournisseur de l'Iran et premier client pour son pétrole, tout en investissant massivement dans le ferroviaire (Téhéran, Qom, Ispahan). De ce point de vue, pour la Chine, longtemps gênée par le verrouillage des compagnies occidentales au Moyen-Orient, les sanctions américaines contre l'Iran ont offert la possibilité de prendre place dans le fameux « grand jeu » pétrolier. C'est cependant tout le monde arabe qui est concerné par les investissements chinois inscrits dans le programme « pétrole – prêts – projets », qui vise à renforcer les relations et à consentir des investissements dans des zones économiques clés telle celle de Suez (Xi, 21 janvier 2016, publié dans Xi, 2018, p. 577-583).

Une autre préoccupation de la Chine est la défiance que ses réussites économiques et sa montée en puissance font naître, notamment aux États-Unis (Garcin, 2018, Lincot, 2018). La BRI apparaît clairement comme une réponse aux initiatives américaines de la précédente administration visant à endiguer la Chine par des traités de libre-échange avec ses partenaires immédiats (TEP – Transatlantic Economic Partnership –, TAFTA – Transatlantic Free Trade Agreement). Il s'agissait d'édicter pour tous les membres des normes contraignantes (réglementaires, environnementales, régime des investissements directs à l'étranger ou IDE, etc.) qui isoleraient des flux mondiaux les productions et capacités chinoises d'exportation, aux normes différentes ou abaissées. Les revirements de Donald Trump ont mis à bas cette stratégie en lui substituant un conflit économique plus direct fondé sur des hausses ciblées des droits de douane. Les dirigeants chinois ont cependant compris le caractère éminemment stratégique du pouvoir d'imposer les normes. Cela s'est traduit par une course aux brevets et une volonté de lier la stratégie BRI à l'exportation – et donc à l'extension à l'international des normes techniques chinoises (Cai, 2017 ; Chaponnière, 2018b), voire juridiques (Garapon, 2016). Cela concerne les produits

de consommation high-tech, mais aussi et surtout les biens d'équipement liés aux chantiers BRI : normes ferroviaires de la grande vitesse, normes électriques (ultra-haute tension), normes de télécommunication.

Lors de son discours à l'université de Nazarbayev (7 septembre 2013), Xi rappelait que « les proches voisins sont plus utiles que les parents éloignés [...] et que la Chine attache une haute importance au développement de ses relations de coopération amicale avec les pays d'Asie centrale, en y accordant la priorité dans ses affaires extérieures ». En lien avec l'Organisation de coopération de Shanghai, qui forme un ensemble de plus de 3 milliards d'habitants (40 % de la population mondiale), Xi annonçait la création d'un corridor allant du Pacifique à la Baltique et « reliant l'Asie de l'Est, l'Asie de l'Ouest et l'Asie du Sud ». Ce projet serait soutenu et financé par la Chine. Dans le contexte de ralentissement économique mondial des années 2010 et des difficultés pour de vastes régions (Asie centrale, Afrique) à s'extraire du sous-développement, certains observateurs n'hésitent pas à considérer ces nouvelles routes de la soie comme un outil de relance massif et de mise à niveau des infrastructures économiques des partenaires, au même titre que le fut en son temps le plan Marshall, lancé par les Américains en 1947. Dans ce cas, ce projet serait peut-être inaugural d'un nouvel ordre économique et d'un nouveau leadership, car le périmètre visé est loin d'être anodin. Dans sa globalité, la stratégie OBOR implique 65 pays et concerne 70 % de la population mondiale, 55 % du PIB mondial et 75 % de ses réserves énergétiques (Allizard *et al.*, 2018). Par ailleurs, comme le remarque Chaponnière (2018a), « la BRI est beaucoup plus ambitieuse en termes de financement (1 000 milliards de dollars, équivalant à 10 % du PIB chinois de 2016 contre 5 % du PIB américain en 1945) et d'extension géographique » (six pays pour le plan Marshall contre plus d'une centaine pour la BRI), et elle vient s'investir dans des pays très pauvres où le poids de l'aide va être bien plus considérable. Par exemple, le chantier du chemin de fer initié au Laos représentera un financement équivalent à la moitié du PIB de ce pays. Il est vrai que la Chine, avec ses réserves financières, met toute sa puissance au service du projet. Le Silk Road Fund comme les autres apporteurs de fonds que sont les banques de développement multilatérales créées par la Chine (AIIB, New Development Bank) et les grandes banques d'État (Eximbank, China Development Bank) contribueraient pour un montant global qui dépasse aujourd'hui les 1 400 milliards de dollars.

L'ampleur de l'initiative de la Chine et des partenaires fédérés interpelle alors les relations économiques internationales et les équilibres issus du xx<sup>e</sup> siècle. Finalement sur les motivations, diverses interprétations peuvent être proposées, insistant surtout sur des continuités de logique : nécessité logistique imposée par l'explosion des besoins en transport de « l'atelier du monde », recherche d'un second souffle de grands travaux pour une croissance chinoise ralentie, développement d'un autre

One Belt One Road : une nouvelle architecture des flux mondiaux sous influence chinoise

positionnement stratégique... Un détour historique peut apporter des pistes de compréhension plus globales à travers la dynamique des économies-monde et des cycles d'hégémonie.

## Les routes de l'hégémonie : prémices d'un nouvel ordre des flux mondiaux

L'objet de cette seconde partie est de proposer une lecture du projet chinois, précédemment décrit, au prisme des travaux d'histoire globale sur les économies-monde avant d'utiliser la théorie économique des réseaux pour attester de l'ampleur stratégique du projet et d'une possible volonté hégémonique qui se concrétiserait dans l'émergence de *global value chains* asiatiques.

### OBOR : les enjeux des routes de la mondialisation dans une perspective braudélienne

Selon Fernand Braudel (1979), une « économie-monde » peut être définie comme un fragment de la planète économiquement autonome, en général pluri-étatique et pluriculturel, mais auquel « ses liaisons et échanges intérieurs confèrent une certaine unité organique ». Trois règles tendancielle permettent de les identifier : un espace défini par les frontières de l'échange et qui varie lentement ; une ville-monde qui polarise les échanges, les avancées techniques et le rayonnement culturel ; une hiérarchie en trois zones de territoire inégalement développées (centre, semi-périphérie, périphérie) et dont les disparités sont exploitées et reproduites par les puissances économiques et financières du centre.

Il y a toujours eu des économies-monde, de celles de la Méditerranée phénicienne ou vénitienne jusqu'à celles d'Extrême-Orient que recouvre peu ou prou à différents moments l'empire du Milieu. Parmi elles, l'économie-monde occidentale a eu néanmoins une destinée singulière : partie des rivages de la Méditerranée au XVI<sup>e</sup> siècle, elle a fini par supplanter et intégrer toutes les autres économies-monde pour constituer la mondialisation telle qu'on la connaît aujourd'hui. Selon Immanuel Wallerstein (2006), le secret de sa dynamique d'expansion réside dans la force motrice du capitalisme commercial, puis industriel et financier, à la conquête sans cesse de nouveaux territoires d'affaires. Néanmoins, sa longévité s'expliquerait par une configuration plus politique : bien que ses pôles dominants aient évolué au cours des siècles, aucune puissance n'a pu assujettir à un empire-monde cette économie-monde dont les principes capitalistiques et concurrentiels ont pu ainsi se maintenir. Les forces vives du capitalisme et de l'intérêt privé ont souvent été relayées par des logiques d'États en perpétuelles rivalités, s'appuyant sur la promotion des capitalismes nationaux pour asseoir leur puissance et leur stabilité.

Ce sont souvent des stabilités hégémoniques qui ont offert un certain ordre régulateur à ce système-monde tiraillé par les conflits et les compétitions économiques et politiques. L'hégémonie d'un État signifie qu'il parvient à susciter l'adhésion à ses intérêts particuliers comme à un intérêt général, et qu'il peut donc imposer une certaine stabilité et ouverture au jeu concurrentiel au sein de règles communes. L'accession à l'hégémonie s'opère par différentes phases : un avantage productif national (en termes de coûts, d'innovation ou d'organisation) se prolonge en avantage commercial (balance excédentaire), puis financier (concentration de l'épargne mondiale) et monétaire (monnaie forte et recherchée dans les transactions). Dans ces dernières phases, la puissance diplomatique et militaire revêt une importance nouvelle dans la mesure où les intérêts nationaux se trouvent de plus en plus liés aux affaires mondiales et impliquent un degré de sécurisation. C'est cette concentration de pouvoir et de leadership qui, à la faveur d'ébranlements internationaux majeurs (grande crise, guerres mondiales), a permis historiquement une reconfiguration complète des normes et des modes de régulation et d'organisation (diplomatique, juridique, monétaire, commerciale) par la puissance dominante.

Cependant, le jeu des adaptations et des compétitions au sein d'une économie-monde modifie les hiérarchies et apporte une dynamique au système. La division internationale du travail (DIT) entre zones centrales et périphériques, qui « n'est pas le simple produit d'une distribution aléatoire des ressources naturelles ou factorielles de par le monde [mais] met en jeu une maîtrise des filières d'approvisionnement et de commercialisation et une emprise multiforme du centre sur les productions périphériques » (Adda, 1996), transfère aussi des capitaux, des technologies et des organisations dont peuvent se saisir ou non territoires et États. De ces capacités de maîtrise économique et stratégique dépend bien souvent le tracé de la frontière entre intégrés et exclus, entre développements autocentrés ou périphériques et dominés. Les puissances émergentes sont celles qui sont capables, par des adaptations, des stratégies et politiques publiques vigoureuses (éducation, développement des infrastructures de transport et d'aménagement du territoire, évolutions juridiques et commerciales, modernisation des systèmes financiers...), de faire naître une base de développement solide et un positionnement favorable qui contribuent à la contestation progressive du leadership du moment et modifient leur rang économique.

Dans la perspective braudélienne, ce type d'approche suggère diverses remarques. La première concerne le rôle des routes de la mondialisation dans la dynamique des économies-mondes. Si les limites de l'espace géo-économique varient lentement, c'est parce que les routes se modifient lentement pour des raisons autant économiques (car contenues dans les frontières de l'échange avantageux) et politiques (le pôle qui les maîtrise n'a pas intérêt à les voir contournées) que techniques. C'est pourquoi Braudel classe parmi les innovations majeures des Temps modernes la navigation hauturière à partir du xv<sup>e</sup> siècle. Celle-ci permet d'annexer de nouveaux continents à l'économie-monde

One Belt One Road : une nouvelle architecture des flux mondiaux sous influence chinoise

occidentale. Elle offre également à d'autres puissances la possibilité de contourner le pouvoir commercial méditerranéen des Vénitiens et, pour quelques siècles, de déplacer vers les routes atlantiques (d'ailleurs les mêmes pour tout le temps de la marine à voile) le cœur de l'économie-monde occidentale.

On comprend que la capacité à maîtriser ou à définir les routes clés d'une économie-monde représente nécessairement un enjeu de rivalité hégémonique. Par ailleurs, il nous semble important de distinguer les routes « mondiales » séculaires, qui connectent deux économies-monde sans modification de leurs structures internes (échanges d'exceptions et de raretés et non de concurrence), et les routes de la « mondialisation », qui participent de manière interne à la structuration de la DIT au sein d'une économie-monde et soumettent les territoires à des mises en concurrence et des rapports centre/périphérie. Ce qui signifie que les nouvelles routes de la soie marquent plus de ruptures que de continuité avec celles plus neutres qui traditionnellement reliaient l'économie-monde méditerranéenne et l'empire du Milieu. Désormais, ces nouvelles routes s'inscrivent dans une même économie-monde globale dont elles se proposent, sous influence chinoise, de redéfinir les orientations de flux et les modes d'intégration et d'exclusion des territoires. Or, un changement de centre de l'économie-monde et une succession hégémonique impliquent en général un basculement et une recomposition géographique des grands axes logistiques internationaux.

## **BRI : une posture hégémonique**

Transposé aujourd'hui à la Chine, le schéma du cycle d'hégémonie ne perd pas de sa pertinence : par sa capacité productive, ce pays est passé du statut de pays en développement à celui de pays émergent, puis au rang des premières puissances économiques mondiales. Ses excédents commerciaux lui assurent une capacité financière considérable qui devrait entraîner une reconnaissance progressive de sa monnaie dans les échanges internationaux. Ce processus s'est accéléré avec les prêts OBOR-BRI en yuan (« pétrole – prêts – projets », par exemple) et avec la décision récente de règlement du pétrole en yuan. L'accession à l'hégémonie passe aussi par la diplomatie et le militaire. Sur ce point, la Chine est une puissance nucléaire membre du Conseil de sécurité des Nations unies, où elle fait entendre ses intérêts et parfois ceux des BRICS (Brésil, Russie, Inde, Chine et Afrique du Sud). Sa part budgétaire consacrée à l'armement reste modeste et stable, mais sa puissance militaire et la modernisation de ses forces (notamment maritimes) croissent au vif au rythme exceptionnel de son économie. Le développement des nouvelles routes maritimes d'OBOR implique aussi une sécurisation et s'accompagne déjà d'un redéploiement des forces navales chinoises (en témoigne l'ouverture en 2016 d'une base militaire à Djibouti). Quand, simultanément, les pays d'Europe mettent en doute leur construction (Brexit) et leurs capacités d'ouverture, et quand les États-Unis exhortent au

protectionnisme pour rendre l'Amérique à nouveau grande et la garder ainsi en référence aux slogans de campagne de Trump (2016 et 2020), cette progression chinoise semble relever d'une vocation hégémonique et génère donc un sentiment de menace, notamment chez les anciennes puissances dominantes. Cependant, la candidature à une certaine hégémonie ne se juge qu'à partir d'une volonté et d'une réalisation concrète.

Pour Duchâtel (2017), la vision géopolitique chinoise est ancrée dans une histoire (tradition impériale) et dans des frustrations (humiliations des guerres coloniales et des traités inégaux, perception d'une unité territoriale inachevée sur sa frontière). Si Mao refusait les alliances et ambitionnait un leadership des pays en développement, Deng Xiaoping a modéré cette ambition : « Observons avec calme, sécurisons les positions stables, gérons nos affaires avec sang-froid, cachons nos talents, et attendons notre heure, gardons un profil bas et refusons coûte que coûte d'exercer tout leadership » (cité par Duchâtel, 2017, p. 28). La position volontariste, plus décomplexée, de Xi Jinping correspond donc à une nouvelle phase de la géopolitique chinoise, assumant un rôle de plus en plus évident de très grande puissance à vocation hégémonique, dont la stratégie OBOR constituerait la réalisation concrète. Celle-ci a quelques affinités avec les grands projets (nous évoquons le plan Marshall) de réorganisation de l'ordre des échanges qui accompagnent les instaurations hégémoniques. C'est un projet qui s'inscrit dans un temps long, de sa construction (finalisation évoquée vers 2050) à son utilisation ultérieure, couvre une vaste portion de l'économie-monde (rappelons : trois continents, la majeure partie du PIB mondial et de la population mondiale) et implique de multiples domaines de la vie économique et socioculturelle (coordination des politiques de développement, construction d'infrastructures et de réseaux de services publics, renforcement des liens commerciaux et d'investissement, coopérations financières, échanges sociaux et culturels).

Xi rappelle que le projet vise non pas à bouleverser l'ordre et les règles des échanges, mais plutôt à en faciliter le cours. Par un étrange retournement de circonstance, la Chine, qui a opéré son décollage économique sur une pratique constante du mercantilisme étatique et de la protection des industries naissantes, souhaite s'imposer comme le héraut d'un commerce ouvert à tous, multilatéral, et dont elle assumerait l'infrastructure transport. Mais ce propos destiné à rassurer les partenaires de la Chine est-il crédible ? En vérité, l'ordre commercial qu'elle promeut à travers OBOR se distingue d'autres modèles de coopération proposés par ses concurrents occidentaux. Là où les Américains (et les Occidentaux avec eux) évoquent le développement et la stabilité par le libre-échange et les traités, l'initiative chinoise promet une route, c'est-à-dire un investissement concret, pragmatique, pour l'échange (Garapon, 2016). Là où la construction européenne exige, par exemple, une adhésion préalable à des systèmes de valeur et à des normes, les dirigeants chinois suggèrent une coopération commerciale sans considération du modèle politique ou sociétal, et sans traité limitant la souveraineté (Elkman, 2018). Ce



cadre a ainsi de quoi séduire les régimes voisins peu démocratiques qui souhaiteraient accéder au développement économique sans accepter le libéralisme politique. Cependant, l'ordre proposé demeure passablement hégémonique. La substitution d'accords bilatéraux à un ordre multilatéral garantit une asymétrie de puissance et une position en pivot des intérêts de la Chine. L'ouverture de l'espace commercial dès la phase de chantier n'est pas un modèle de concurrence libre et non faussée par l'action publique ; les entreprises chinoises soutenues par leurs banques en tirent des parts léonines, de même que leurs salariés (500 000 Chinois sont attendus à Gwadar). Enfin, un ordre de colonisation par la dette s'opère dans certains lieux stratégiques. Par un défaut de paiement du Sri Lanka en 2017, la Chine a pu obtenir 6 000 ha logistiques et la concession du port d'Hambantota pour 99 ans (Dumont *et al.*, 2018).

La prégnance de cet ordre reste bien entendu conditionnée à la réussite économique et politique de l'approche d'intégration par les infrastructures de transport. Car, en général, une puissance n'est pleinement hégémonique qu'à condition que le paradigme productif proposé devienne un référent pour une nouvelle économie mondiale (le système usinier et la machine à vapeur pour l'hégémonie anglaise, taylorisme, fordisme et consommation de masse pour l'ère américaine). Or, il se pourrait qu'en ce domaine, les dirigeants chinois aient une vision avancée tout à fait en phase avec l'affirmation d'un nouveau modèle productif fondé sur des réseaux et des chaînes de valeur et où l'économie des flux et la maîtrise du transport conditionnent les performances globales. Cette « combinatoire productive », analysée par Durand (2004), définit une cohérence compétitive forte dont les dimensions sont autant productives que sociales. Cette « chaîne invisible » traverse les filières industrielles, les canaux de distribution, la logistique du commerce en ligne, et impose aux acteurs (organisations, territoires, salariés) et au procès de travail l'adaptation flexible et la logique disciplinaire du flux tendu, souvent tiré par la demande. Or, la pertinence de ce schéma productif, déployé sur divers territoires et divers États, dépend très étroitement d'une excellence dans la gestion des flux, combinée à un réseau étendu d'infrastructures multimodes aux normes élevées (disponibilité, sûreté, haute capacité). Parmi les États, celui en mesure d'en proposer l'architecture apparaît, d'un certain point de vue, comme un prestataire de bien public global, mais il est aussi le mieux placé pour peser sur le devenir des autres territoires et tirer les multiples avantages des redéploiements des réseaux productifs et commerciaux. Ces logiques apparaissent plus clairement à travers une approche du projet en termes d'économie des réseaux.

## **OBOR, une économie de réseaux pour des *global value chains* asiatiques**

De façon objective, la stratégie OBOR prévoit avant tout un réseau de transport avec des infrastructures se prêtant à l'intermodalité et des « routeurs » assurant le support et la gestion de ces relations.

L'infrastructure technique du réseau soulève des problèmes immédiats de faisabilité, de configuration et de financement. Autrement dit, elle requiert l'action d'un architecte à forts moyens (ce qu'est la Chine aujourd'hui) et produit en premier lieu le boom économique du grand chantier (effet relance). Mais sur le plan géoéconomique, ce réseau va lier des territoires et des activités, définissant des frontières d'inclusion et d'exclusion entre ceux qui pourront tirer parti des retombées locales de ces chantiers et des stimulations commerciales de la connexion et ceux qui en resteront durablement à l'écart. L'économie des réseaux atteste de l'existence d'externalités, et donc de la non-neutralité du réseau quant à la géographie territoriale qui le supporte. Les nœuds et les relais du réseau vont être activés par les capillarités des boucles locales et des flux passants, faisant de la stratégie OBOR une opportunité ou une menace pour les États concernés. On peut appréhender les effets réseau au travers de la grille d'analyse de Curien (2005), qui distingue externalités de la demande, externalités d'offre et caractéristiques d'un bien système.

Un réseau procure une externalité de demande (effet de club) lorsque la satisfaction de l'utilisateur s'accroît avec le nombre d'interconnectés (loi de Metcalfe). Dans le cas de OBOR, plus le nombre d'acteurs économiques et de territoires accessibles par le réseau sera grand, plus il paraîtra profitable pour les autres de s'y raccorder, car ce sera la voie optimale d'accès à un marché mondial sans cesse plus vaste. Cela signifie que les hésitations à participer devraient fondre au fur et à mesure qu'avancent les routes (une position qui atteint l'Europe aujourd'hui). Un deuxième effet joue également avec les économies d'échelle : en supposant une tarification d'usage des infrastructures comprenant l'amortissement des créations et des coûts d'entretien, l'accroissement du nombre d'utilisateurs fait décliner le coût unitaire moyen, ce qui permet une baisse du prix d'usage (et une attractivité de raccordement plus grande). Il en va de même avec le développement des réseaux secondaires qui bénéficient aussi des externalités positives du réseau principal. À l'inverse, les réseaux non connectés à OBOR risquent de pâtir de cette évolution. Dans ce contexte, la stratégie optimale pour le promoteur du réseau consiste à atteindre rapidement la plus grande largeur de réseau et la plus haute capacité pour exclure tout autre entrant proposant une architecture alternative moins favorable à ses intérêts.

Des externalités d'offre se manifestent quand « le nombre d'utilisateurs du réseau augmente le nombre de services qui peuvent être offerts avec profit et accroît donc la satisfaction que chaque utilisateur peut tirer du réseau » (Perrot, 1995). Pour OBOR, ces externalités sont surtout attendues le long des corridors avec des activités plus industrielles : délocalisations d'usines, sites logistiques, entreprises de maintenance des infrastructures, etc. Déjà, au niveau territorial, l'action de la BRI vise, à travers la modernisation des ports, à irriguer et structurer des hinterlands. Les exemples de Suez et de Tanger sont illustratifs des possibilités offertes de relocalisation industrielle et d'accélération des flux pour les grandes entreprises.

Enfin, les caractéristiques du réseau sont également à prendre en compte dans cette dynamique. Comme tout réseau, OBOR est appréhendable en trois couches distinctes : l'infrastructure de transport (support physique des flux qui décrit l'architecture durable et la cartographie des échanges possibles), l'infostructure (fonction d'optimisation de l'utilisation de l'infrastructure et pilotage de celle-ci) et la couche haute des services différenciés offerts aux clients ou usagers. Les trois niveaux supposent des modes d'organisation de marchés distincts (monopole naturel pour le premier, oligopole pour le second, concurrence plus ouverte pour les services) et des enjeux divers.

Sur l'infrastructure, le projet OBOR s'apparente à une régulation publique en faveur de la production d'un bien public global (le transport international) au sein de territoires n'ayant pas toujours la capacité de leur développement. Les problématiques d'interopérabilité contraignent à un travail de normalisation, ici à l'avantage des groupes chinois plus facilement coordonnés par un acteur public dominant. Le projet réclame l'adhésion des États et l'obtient par des financements et accords commerciaux issus du leadership. La configuration est hégémonique, car ces routes de la mondialisation asiatique répondent nettement aux intérêts de la première puissance commerciale, mais font figure, chez ses partenaires, d'aides opportunes et d'intérêts partagés à travers les externalités de réseau escomptées. Des questions restent cependant en suspens, car les externalités peuvent être aussi négatives, comme l'impact environnemental (Zhou *et al.*, 2018) ou le besoin de sécurisation et de maintenance du réseau dans des régions fragiles, voire instables, qui nécessiteront vraisemblablement une supervision et une présence chinoise renforcée (comme au Pakistan) ; ce qui peut inspirer une certaine méfiance. Par ailleurs, nous avons vu qu'une fois installée, une infrastructure de réseau est faiblement réversible et exclusive. Qui la définit ? Au profit de quels intérêts (91 % des revenus du port pakistanais de Gwadar vont à la Chine) ? Quel poids ont les partenaires de la BRI dans les décisions ? C'est pourquoi la stratégie OBOR a été accueillie avec intérêt, mais aussi avec suspicion : si les pays d'Asie centrale adhèrent avec enthousiasme, certains pays telle la Malaisie déclinent des investissements chinois colossaux (22 milliards de dollars), mais synonymes de dettes et de dépendance (Brunel, 2018). L'Inde reste à l'écart, irritée par le passage d'une route au Cachemire (région qu'elle revendique) aboutissant au Pakistan. Pour l'heure, elle veut aussi croire à une alternative dans son projet de « route de la liberté » qui doit la relier au Japon.

L'infostructure concerne en général un marché d'oligopoles puissants dont le capital et l'envergure permettent une gestion efficace et coordonnée de l'exploitation des réseaux (compagnies ferroviaires, aériennes, maritimes et grands opérateurs logistiques, etc.). L'enjeu concurrentiel ici est de capter la valeur qui naît des flux des donneurs d'ordre. Ce sont les grands acteurs du transport et de la logistique qui vont devoir se positionner, avec un rôle essentiel dans le fonctionnement effectif de OBOR, mais aussi, davantage encore, dans sa réussite initiale en faisant converger les flux de matières

et de marchandises de leurs clients vers ces routes (externalité de demande). Historiquement, ce secteur fait la part belle à de grands acteurs européens qui ont une maîtrise solide du transport international et de prestations logistiques complexes. Les groupes chinois ne possèdent pas encore la même expertise, mais ils ont le triple avantage de bénéficier des économies d'échelle du marché chinois, d'avoir été présents dès le départ du projet et d'avoir pu parfois l'expérimenter comme opérateur public (China Railway Express). Les groupes chinois sont donc en mouvement, souvent sous l'impulsion de l'actionnaire public qui organise les fusions (comme dans le maritime) ou facilite les opérations de croissance externe, conscient des enjeux stratégiques qu'elles recèlent. En 2017, ils ont doublé le montant des acquisitions de sociétés logistiques (32 milliards de dollars), dont les deux tiers sont situés le long des routes de la soie.

La couche haute, celle des services qui pourront émerger tout au long du réseau, est encore passablement une page blanche. Elle dépendra des capacités de croissance et d'inventivité des territoires et des économies traversés, mais l'objectif d'expansion commerciale et d'intégration régionale des marchés est en voie de réalisation. Or, au-delà des aspects souvent rappelés de facilitation du commerce, il faut considérer OBOR comme un puissant vecteur de redéploiement des chaînes de valeurs chinoises en bonne cohérence avec les objectifs du plan industriel « Made in China 2025 », lancé en 2015 par les dirigeants chinois. Le but de ce plan est d'opérer une conversion industrielle vers les secteurs de pointe et l'innovation pour assurer à la Chine un rôle de leader mondial en haute technologie. Cette montée en gamme se justifie par les transformations de la demande chinoise, mais aussi par la perte de compétitivité des coûts due à la croissance des salaires dans l'industrie. Il s'agit également de faire croître la part des exportations de haute technologie qui stagne depuis 2005 et de substituer à la technologie importée celle produite sur place. La part des intrants importés dans les exportations chinoises est ainsi passée de 50 % en 2000 à 35 % en 2012. Néanmoins, l'insertion de la Chine dans les *global value chains* (GVC) n'est pas toujours satisfaisante. Rappelons que si les GVC ont été définies par Gereffi *et al.* (2001, 2005) dans une perspective finalement plus proche de questions d'hybridation de formes organisationnelles, la vision de Bair (2010) permet de revenir sur l'ambition initiale des systèmes-monde. Ces GVC sont alors les « routes » qui lient les États et polarisent les activités des entreprises. Ces GVC sont donc le fait de firmes multinationales, de filières ou de firmes-réseau qui visent un redéploiement de leurs activités au plan mondial en adaptant des stratégies de localisation aux territoires visés selon les exigences des segments de production considérés. Sur ces filières plurinationales, les services en amont (innovation, R&D) et en aval (marketing-commercialisation) captent l'essentiel de la valeur ; la production et l'assemblage, situés dans les pays à bas salaires, n'en captent qu'une petite part (Vadcar, 2015). La Chine assemble l'iPhone, mais n'en captait réellement au début de la décennie qu'un vingtième de la valeur. En comparaison, les

smartphones de Huawei utilisent désormais 50 % de composants chinois. Ce qui permet d'envisager une chaîne de valeur régionale pour les filières électroniques (Huang et Rioux, 2016). À terme, la stratégie BRI pourrait donner l'occasion aux groupes chinois de se repositionner sur les parties les plus nobles et surtout les plus génératrices de valeurs en assurant une coordination industrielle et une continuité logistique pour des délocalisations d'activité. Les segments intensifs en main-d'œuvre (assemblage, confection, cuir) pourraient être déplacés vers l'ouest, où les salaires sont plus faibles, et au-delà vers les voisins de la Chine, qui recevraient également des industries indésirables ou polluantes. Dans les secteurs à surcapacité (acier, verre...), les provinces chinoises et les groupes chinois ont également entrepris de déplacer des installations excédentaires en Asie du Sud-Est et en Asie de l'Ouest (Cai, 2017). Cette stratégie est aujourd'hui d'autant plus pertinente qu'elle permet de contourner la taxation des importations américaines de produits fabriqués en Chine. L'analyse des statistiques économiques devra, dans les prochaines années, évaluer le ralentissement potentiel du commerce extérieur chinois à l'aune de ces relocalisations industrielles le long des routes de la soie, et étudier à nouveau le PNB comme agrégat révélateur. Parallèlement à cela se poursuit également l'enjeu des normes technologiques et industrielles. La BRI est alors aussi un moyen de faire accepter aux partenaires de la Chine les procédés chinois qui composent les produits. Ainsi, progressivement, se mettent en place le long des nouvelles routes de la soie les différentes facettes d'une hégémonie chinoise sous une réorganisation des flux et des chaînes de valeurs.

## Conclusion

L'objet de notre article était de décrypter la stratégie chinoise BRI dans sa réalité actuelle, mais également de façon prospective au niveau des territoires, des réseaux et des acteurs impliqués. Dans un contexte où la réussite chinoise inquiète et suscite des mesures de rétorsion commerciale grandissantes de l'administration américaine et la méfiance des Européens, le pouvoir chinois apparaît au contraire comme le nouvel architecte des flux et des routes d'une mondialisation encore ouverte, mais recentrée sur les intérêts de la Chine et sur la sécurisation stratégique de ses voies d'approvisionnement et d'exportation. Avec l'éclairage des travaux de Braudel et Wallerstein sur les économies-monde, des approches en termes d'économie des réseaux, nous avons essayé de montrer que la stratégie BRI pouvait constituer les prémices fortes d'une hégémonie chinoise. Son prolongement probable au sein du redéploiement de *global value chains* chinoises montre que cette vision hégémonique pourrait tirer toutes les conséquences stratégiques d'un nouveau paradigme productif transnational qui s'appuie sur les notions d'économie de flux, de réseaux, de chaînes de valeurs pluri-territoriales, et donc de maîtrise du transport et de la logistique.

Pour autant, la pleine réalisation de ce projet de long terme reste étroitement dépendant de contraintes fortes à dépasser : certaines relèvent de la réalisation et de la cohérence technique des réseaux d'infrastructure ou de la sécurisation des chantiers et des voies dans des régions instables. D'autres résident dans les prises de risques financières de certaines réalisations (éléphants blancs) et des conséquences du surendettement (un tiers des prêts de la BRI poseraient des problèmes) chez les partenaires les plus fragiles du projet (Laos, Pakistan, Monténégro, Tadjikistan ou encore Djibouti). Or la Chine dévoile souvent, en ces occasions, une politique d'accaparement par la dette, obtenant des concessions portuaires stratégiques exclusives (Hambantota au Sri Lanka, par exemple). Plus globalement, la contrainte majeure du projet apparaît comme géopolitique, en renouant avec les enjeux de pouvoir sur ce que les historiens perçoivent comme un centre de gravité des affaires mondiales et des destinées de civilisation (Frankopan, 2018).

Tous ces décryptages restent donc dépendants de la conjoncture et méritent de prendre en considération le temps long dans lequel semblent s'inscrire tout à la fois le projet et la continuité du pouvoir chinois. Nous ne sommes qu'au début de la stratégie BRI. En revanche, il apparaît clairement que l'ampleur d'une telle stratégie appelle, comme nous l'avons indiqué dès l'introduction, un regard croisé et décloisonnant les disciplines traditionnelles que sont la géographie, l'économie, la politique ou la gestion.

## Bibliographie

- Allizard, P., Jourda, G., Guérini, J.-N., Courtial, E. (2018). *Rapport d'information fait au nom de la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées par le groupe de travail sur les nouvelles routes de la soie*. Rapport d'information n° 520 (2017-2018), déposé le 30 mai 2018, en ligne : <https://www.senat.fr/rap/r17-520/r17-5201.pdf> [consulté le 19 septembre 2023].
- Amighini, A. (dir.) (2017). *China's Belt and Road: A Game Changer?* Milan : ISPI.
- Adda, J. (1996). Braudel Wallerstein et le système de l'économie-monde. *Alternatives économiques*, 143, déc. 1996.
- Bair, J. (2010). Les cadres d'analyse des chaînes globales : généalogie et discussion. *Revue française de gestion*, 201, p. 103-119.
- Blanchard, J.-M. F., Flint, C. (2017). The geopolitics of China's maritime silk road initiative. *Geopolitics*, 22 (2), p. 223-245.
- Bouron, J. B. (2018). Carte des nouvelles routes de la soie. Dans N. Rouiaï (dir.). *Sur les routes de l'influence : forces et faiblesses du soft power chinois*. *Geoconfluences*, sept. 2018.
- Braudel, F. (1979). *Civilisation matérielle, économie et capitalisme xv<sup>e</sup>-xviii<sup>e</sup> siècle*. T. 3, *Le temps du monde*. Paris : A. Colin.
- Brunel, S. (2018). Les nouvelles routes de la soie. *Sciences humaines*, 309, déc. 2018, p. 26-31.

- Cai, P. (2017). *Understanding China's belt and road initiative*. Lowy Institute, 22 mars 2017, en ligne : <https://www.lowyinstitute.org/publications/understanding-belt-and-road-initiative> [consulté le 19 septembre 2023].
- Camman, C., Fiore, C., Livolsi, L., Querro, P. (2017). *Supply Chain Management et performance de l'entreprise*. Londres, ISTE Editions.
- Casarini, N, Subacchi, P, Summers, T. (2015). Une nouvelle route de la soie. *Problèmes économiques*, 3121, nov. 2015, p. 14-22.
- Chaponnière, J.-R. (2018a), La Chine dominera-t-elle la troisième mondialisation ? *L'Économie politique*, 77, janv. 2018, p 71-84.
- Chaponnière, J.-R. (2018b), Chine : la bataille des normes derrière la guerre commerciale. *Asialyst*, publié le 16 juin 2018 : <https://asialyst.com/fr/2018/06/16/chine-la-bataille-des-normes-derriere-la-guerre-commerciale/> [consulté le 19 septembre 2023].
- Curien, N. (2005). *Économie des réseaux*. Paris : La Découverte, coll. « Repères ».
- Duchâtel, M. (2017). *Géopolitique de la Chine*. Paris : Presses universitaires de France, coll. « Que sais-je ».
- Dumond, J., Landais, M., Offret, P. (2018). Les nouvelles routes de la soie. *Trésor-Éco*, 229, oct. 2018.
- Durand, J.-P. (2004). *La chaîne invisible. Travailler aujourd'hui : flux tendu et servitude volontaire*. Paris : Éditions du Seuil.
- Elkman, A. (dir.) (2018). *La Chine dans le monde*. Paris : CNRS Éditions.
- Frankopan, P. (2017). *Les routes de la soie*. Paris : Nevicata.
- Gabuev, A. (2016). Crouching bear, hidden dragon : "One Belt One Road" and Chinese-Russian jostling for power in Central Asia. *Journal of Contemporary East Asia Studies*, 5 (2), p. 61-78.
- Garapon, A. (2016). Les « nouvelles routes de la soie ». La voie chinoise de la mondialisation ? Institut des hautes études sur la justice, novembre 2016, en ligne : <https://ihej.org/publications/les-nouvelles-routes-de-la-soie-la-voie-chinoise-de-la-mondialisation> [consulté le 19 septembre 2023].
- Garcin, T. (2018). Le chantier – très géopolitique – des Routes de la soie. *La revue géopolitique*, 18 février 2018, en ligne : <https://www.diploweb.com/Le-chantier-tres-geopolitique-des-Routes-de-la-soie.html> [consulté le 19 septembre 2023].
- Gereffi, G., Sturgeon, T., Humphrey, J. (2005). The governance of global value chains. *Review of International Political Economy*, 12 (1), p. 78-104.
- Gereffi, G., Humphrey, J., Kaplinsky, R., Sturgeon, T. J. (2001). Globalisation, value chains and development. *IDS Bulletin*, 32 (3), p. 1-8.
- Grataloup, C. (2019). *Atlas historique mondial*. Paris : Les Arènes.
- Hache, E. (2017). Belt and Road Initiative (BRI), une lecture économique. IRIS. Analyses, 28 novembre 2017, en ligne : <https://www.iris-france.org/103572-belt-and-road-initiative-bri-une-lecture-economique> [consulté le 19 septembre 2023].
- Huang, P., Rioux, M. (2016). Stratégies des entreprises chinoises dans le domaine des TIC en Asie du Sud-Est : un élément central de l'intégration régionale. *Revue Interventions économiques*, 55, DOI : 10.4000/interventionseconomiques.2848.
- Johnston, L. A. (2016). L'Afrique et l'initiative chinoise « One Belt One Road ». Pourquoi maintenant et quel avenir ? *Passerelles*, 17 (7).

- Liu, X. (2014). China-based logistics research. A review of the literature and implications. *International Journal of Physical Distribution & Logistics Management*, 44 (5), p. 392-411.
- Lincot, E. (2018). Les enjeux stratégiques des routes de la soie. Entretien mené par A. Cornet. IRIS. *Asia Focus*, 71, mai 2018, en ligne : <https://www.iris-france.org/wp-content/uploads/2018/05/Asia-Focus-71.pdf> [consulté le 19 septembre 2023].
- Livolsi, L., Camman, C. (2017). *La logistique, une affaire d'État ?* Paris : Le Cherche-Midi.
- Mackinder, H. J. (1904). The geographical pivot of history. Read at the Royal Geographical Society, January 25. *The Geographical Journal*, 23 (4), p. 421-437.
- Mens, Y. (2018). Nouvelles routes de la soie : la Chine aux commandes, *Alternatives économiques*, 376, p. 34-36.
- Meyer, C. (2014). La Chine, banquier du monde ? *Études. Revue de culture contemporaine*, 2014/11, p. 7-19.
- Perrot, A. (1995). Ouverture à la concurrence dans les réseaux : l'approche stratégique de l'économie des réseaux. *Économie & prévision*, 119, p. 59-71.
- Perelman, R. (2018). Les nouvelles routes de la soie. Sur la nature des ambitions chinoises. *Futuribles*, 425, p. 69-99.
- Sarker, M. N. I., Hossain, M. A., Yin, X. H., Sarkar, M. K. (2018). One Belt One Road initiative of China. Implication for future of global development. *Modern Economy*, 9 (4), p. 623-638.
- Steer, D. G., Cosentino, B., Dunmore, D., Ellis, S., Preti, A., Ranghetti, D., Routaboul, C. (2018). *Étude réalisée pour la commission TRAN. La nouvelle route de la soie, débouchés et défis pour le transport européen*. Parlement européen, Direction générale des politiques internes, Département thématique des politiques structurelles et de cohésion, en ligne : [https://www.europarl.europa.eu/thinktank/en/document/IPOL\\_STU\(2018\)585907](https://www.europarl.europa.eu/thinktank/en/document/IPOL_STU(2018)585907) [consulté le 19 septembre 2023].
- Véganzonès-Varoudakis, M.-A. (2001). Infrastructures, investissement et croissance : nouvelles évidences empiriques. *Revue d'économie du développement*, 9 (4), p. 31-46.
- Vadcar, C. (2015). Les chaînes de valeur mondiales : paradigme du commerce international. *Friedland Papers*, lettre de prospective, 49 (mars), p 1-6.
- Wallerstein, I. (2006). *Comprendre le monde. Introduction à l'analyse des systèmes-monde*. Paris : La Découverte.
- Xi, J. (2014). *La gouvernance de la Chine*, t. 1. Pékin : Éditions en langues étrangères.
- Xi, J. (2018). *La gouvernance de la Chine*, t. 2. Pékin : Éditions en langues étrangères.
- Zhou, L., Gilbert, S., Wang, Y., Cabre, M., Gallagher, P. (2018). *Moving the green Belt and Road Initiative: from words to actions*. Working paper, Oct. World Resources Institute, Global Development Policy Center.