



HAL
open science

Positionnement stratégique de la Chine en Méditerranée : le projet “Belt and Road Initiative”

Jérôme Verny, Ouail Oulmakki, Thierry Blayac

► To cite this version:

Jérôme Verny, Ouail Oulmakki, Thierry Blayac. Positionnement stratégique de la Chine en Méditerranée : le projet “Belt and Road Initiative”. *Les Cahiers Scientifiques du Transport / Scientific Papers in Transportation*, 2019, 75, pp.63-79. hal-02486716

HAL Id: hal-02486716

<https://hal.science/hal-02486716>

Submitted on 22 Aug 2023

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 - NonCommercial - ShareAlike| 4.0 International License

**POSITIONNEMENT STRATÉGIQUE DE LA
CHINE EN MÉDITERRANÉE :
LE PROJET « *BELT AND ROAD INITIATIVE* »**

JÉRÔME VERNY
OUAIL OULMAKKI
THIERRY BLAYAC

MOBIS NEOMA BS
MOBIS NEOMA BS
CEE-M, UNIV. MONTPELLIER, CNRS, INRA,
MONTPELLIER SUPAGRO

INTRODUCTION

Depuis son entrée dans l'Organisation Mondiale du Commerce (OMC) en 2001, la Chine a réalisé une croissance économique spectaculaire se hissant aujourd'hui au rang des nations pesant significativement dans l'économie et le commerce mondial. Plus encore, depuis 2013, la Chine est considérée comme la première puissance commerciale avec un projet ambitieux qui est le *Made in China 2025*¹. A travers ce projet, la Chine souhaite concevoir,

¹ « *Made in China 2025* » fait partie de la politique économique présentée par le Président XI JINPING en 2015. Ce plan industriel vise à augmenter les performances des entreprises chinoises dans certains secteurs clés, pour éviter un ralentissement trop long de l'économie du pays et créer suffisamment d'emplois en Chine et dans les pays où les entreprises chinoises sont présentes. Il s'agit donc d'accroître la compétitivité mondiale de l'industrie chinoise. Jusqu'à présent, la majeure partie de la stratégie de développement industriel de la Chine reposait sur

développer et fabriquer des produits en Chine, par des entreprises chinoises. En effet, jusqu'à présent, la recherche et développement notamment pour les produits à fort contenu technologique était réalisée aux États-Unis. Si l'on prend l'exemple d'Apple, l'ingénierie et la recherche se font au sein de la *Silicon Valley*, mais la fabrication a lieu en Chine avec une main-d'œuvre locale jusque-là bon marché. Ainsi, la fabrication de l'iPhone génère une valeur ajoutée dans l'économie chinoise estimée à 7 dollars par unité fabriquée pour un produit dont le prix de vente moyen est de l'ordre de 400 dollars. Un constat que Beijing souhaite inverser en disposant à terme de plusieurs *Silicon Valley* en Chine, à l'instar de la ville de Shenzhen comptant aujourd'hui plus de 2 200 sociétés spécialisées dans les hautes technologies et des laboratoires de recherche animés par des lauréats de prix Nobel issus de plusieurs disciplines. Pour y parvenir, la Chine affirme son volontarisme stratégique et souhaite consolider son essor économique à l'ère du numérique, de l'intelligence artificielle et de l'Internet des Objets à travers son mégaprojet baptisé *One Belt One Road* (OBOR) décliné en 2013, puis de sa seconde version en 2015 connue sous le nom *The Belt and Road Initiative* (BRI). Ce projet préconise la redéfinition des réseaux de transport et la géographie des flux logistiques à l'échelle mondiale selon les intérêts de Beijing. Des intérêts qui demeurent clairement identifiés eu égard au projet du *Made in China 2025*. La Chine souhaite ainsi consolider ses parts de marchés avec ses partenaires économiques traditionnels (pays voisins, Asie du Sud, Asie centrale), mais également se positionner sur de nouveaux marchés notamment en Afrique et plus particulièrement au sein de la zone du Moyen-Orient et de l'Afrique du Nord (*Middle East North-Africa*). L'Europe reste évidemment au cœur des préoccupations de Beijing comme l'un des plus grands bassins de consommation au monde. Quant à la Méditerranée, elle concentre à elle seule une population d'environ 450 millions d'habitants (MARINE MARCHANDE, 2017). En investissant dans des ports méditerranéens et dans leurs hinterlands, la Chine est en train de redessiner la géographie des flux maritimes et des chaînes de valeurs sur la route maritime Asie-Europe. Les entreprises chinoises de transport maritime et d'exploitation de terminaux portuaires comme COSCO shipping, positionnent leurs *hubs* portuaires de transbordement dans des pays comme la Grèce, le Maroc pour n'en citer que les plus significatifs. L'objectif recherché est la massification des flux avant leur expédition vers les destinations finales en Europe.

L'activisme économique et la vision géostratégique de la Chine visent deux objectifs majeurs. En premier lieu, au sein du projet BRI, la mise en place de la stratégie du *Made in China 2025* ne peut être atteinte sans redéfinir l'architecture des réseaux de transport maritime et la mise en place de connexions logistiques efficaces et calibrées selon les intérêts de Beijing. En

le transfert de technologies étrangères, représentant ainsi une subvention industrielle gigantesque.

second lieu, il s'agit pour la Chine d'un projet à vocation idéologique dont l'objectif est le basculement du centre de gravité de l'économie mondiale vers l'Est et notamment le Sud-Est Asiatique, y compris les institutions monétaires et financières qui en découlent². Pour affirmer sa puissance, la Chine n'hésite pas à mobiliser ses réserves de liquidité et sa puissante banque centrale pour accompagner des projets de développement et d'internationalisation de ses entreprises dans des secteurs stratégiques : technologies de l'information, intelligence artificielle, internet des objets, industrie 4.0, ainsi que des projets d'infrastructures et de télécommunications stratégiques. L'exemple des câbles sous-marins en Méditerranée illustre bien le déploiement d'un nouveau modèle économique à l'échelle mondiale, au sein duquel la Chine compte bien jouer le rôle de locomotive. En effet, le géant des télécommunications chinois Huawei Telecom Network est présent depuis peu en Méditerranée venant ainsi concurrencer Alcatel dans l'installation de câbles sous-marins permettant d'assurer les échanges intercontinentaux de données.

Ce papier se focalise sur le cas de la Méditerranée. En effet, nous assistons depuis la crise de 2008 à un regain d'intérêt vis-à-vis de cet espace maritime et d'une présence chinoise progressive mais bien définie. Celle-ci se matérialise par le positionnement stratégique dans les principales infrastructures et *hubs* portuaires en Méditerranée, ainsi que la consolidation d'un noyau dur de pays (la Grèce et les pays du Sud de la Méditerranée) pouvant directement servir les intérêts économiques de la Chine en Méditerranée, notamment la maîtrise des chaînes logistiques et des réseaux maritimes dans le pourtour méditerranéen.

Ce papier est organisé en cinq sections. La première relativement brève présente la méthodologie de recherche ainsi que les sources de données utilisées. La seconde positionne la Méditerranée dans le contexte maritime actuel au croisement des flux sur la route Asie-Europe. La troisième met l'accent sur les enjeux économiques et maritimes du projet BRI porté par la Chine tout en se focalisant sur le déploiement du projet BRI en Méditerranée. La quatrième met en évidence l'impact du projet BRI sur la connectivité portuaire en Méditerranée. Enfin, la cinquième section présente le cas du port du Pirée et met l'accent sur l'impact des investissements chinois en lien avec le projet BRI. Nous explorons notamment le lien entre ces investissements et la connectivité portuaire notamment pour le cas du port du Pirée.

² La création des Bricks en 2014 avec le Brésil, la Russie, l'Inde et l'Afrique du Sud a pour objectif de contribuer à 40 % du PIB mondial en 2025, et de contrebalancer la hiérarchie du système monétaire international actuel.

1. MÉTHODOLOGIE

Traitant une problématique émergente en lien avec la présence chinoise en Méditerranée, nous procédons dans ce papier à l'analyse des évolutions récentes dans l'industrie du conteneur en Méditerranée et notamment l'émergence de nouveaux *hubs* portuaires dédiés aux activités de transbordement. Nous établissons le lien entre le développement portuaire dans certains pays et le déploiement du projet BRI en démontrant les mécanismes d'action utilisés par la Chine (investissement, prises de participation, contrôle de gestion) et en présentant la chronologie des actions les plus significatives (rachat du port du Pirée en 2008 par COSCO).

Afin d'étudier le lien entre le projet BRI et la connectivité portuaire, nous utilisons l'indice de connectivité portuaire élaboré par l'UNCTAD en focalisant notre attention sur un échantillon de pays méditerranéens concernés par le projet BRI. Pour aller plus loin dans notre démonstration, nous étudions le cas du port du Pirée, racheté en 2008 par l'entreprise chinoise COSCO. Nous mobilisons des données issues de COSCO, de l'UNCTAD et de EUROSTAT. Ces données portent respectivement sur les montants des investissements réalisés par COSCO dans les terminaux portuaires en Méditerranée au cours des dernières années, notamment depuis le rachat du port du Pirée en 2008. Ensuite, les données de l'UNCTAD permettent d'illustrer la connectivité portuaire grâce au *Liner Shipping Connectivity Index* (LSC), ou Indicateur de Connectivité Portuaire, calculé pour un panel de pays méditerranéens en se focalisant sur l'industrie du conteneur. Le LSC est un indicateur agrégé, composé de plusieurs variables comme le volume du trafic, les fréquences des escales, le nombre de ports touchés, la taille des navires et le nombre de compagnies maritimes assurant des services au sein de chaque pays. Le LSC permet d'établir des comparaisons internationales. Enfin, les données EUROSTAT concernent la ventilation du tonnage par type de fret dans les principaux ports grecs afin d'observer l'évolution de l'activité du conteneur, mesurée en EVP (Équivalent Vingt Pieds).

2. LA MÉDITERRANÉE AU CROISEMENT DES FLUX MARITIMES CONTENEURISÉS

Le processus de conteneurisation dans le transport maritime de marchandises a connu un développement spectaculaire depuis les années 1970. Dans son article *The waves of containerization*, RODRIGUE (2014) évoque ce qu'il appelle les vagues de conteneurisation en étudiant les évolutions de l'industrie maritime du conteneur sur la période 1970-2010. Il démontre notamment que l'industrie du conteneur, comme toute autre innovation, dispose d'un marché et d'un potentiel de diffusion avec à terme l'atteinte d'un stade de maturité. Le constat établi permet de mettre en évidence cinq phases de conteneurisation avec une propagation des pays développés vers les pays en développement comme effets d'externalités imputés au phénomène de

globalisation. La conteneurisation a permis l'intégration de nouveaux territoires dans les échanges commerciaux. Les réseaux de transport maritime évoluent avec l'émergence de nouveaux projets portuaires et de *hubs* régionaux intégrés aux réseaux de transport internationaux dans certains pays de la Méditerranée (Port Saïd en Égypte, Tanger-Med au Maroc, Marsaxlok à Malte...). Par ailleurs, à l'issue de la crise de 2008, le développement de l'industrie maritime par régions du monde montre que les ports situés le long du littoral chinois ainsi que ceux situés sur la route Asie-Méditerranée sont les moteurs de la dernière vague de conteneurisation post-crise. Cette nouvelle dynamique est dictée par des impératifs à la fois économiques mais également géopolitiques du projet BRI.

Du point de vue géographique, la tendance illustrée par ces vagues de conteneurisation conduit à une répartition spatiale du système mondial de transport de marchandises de sorte à ce que les détroits (Panama, Gibraltar, Suez, Malacca) jouent un rôle stratégique dans l'interconnexion des flux sur les principales routes maritimes. A ce propos, la Méditerranée en tant que mer intérieure dispose de deux portes d'entrée. Le canal de Suez à l'Est et le détroit de Gibraltar à l'Ouest ouvrent la Méditerranée sur l'Atlantique et permettent de desservir les ports du Nord de l'Europe.

Il est essentiel d'observer que la Méditerranée se situe au cœur d'un système portuaire demeurant de plus en plus concentré autour de certains espaces géographiques formant la triade (Chine-Asie, Europe-Méditerranée et Amériques). La densité du système mondial de transport maritime apparaît autour du littoral chinois formant ainsi une façade maritime au trafic dense. Cet espace apparaît comme générateur de flux, mais aussi capteur de ces derniers en raison de l'approvisionnement en matières premières drainées par l'économie chinoise. Cette concentration spatiale est localement observée autour des principaux détroits comme lieux de connexion interocéaniques : Malacca, Suez, Gibraltar et Panama. Parallèlement, nous assistons à la consolidation de corridors alternatifs comme les routes maritimes du Nord (praticables une partie de l'année, et en cours d'expérimentation par Maersk).

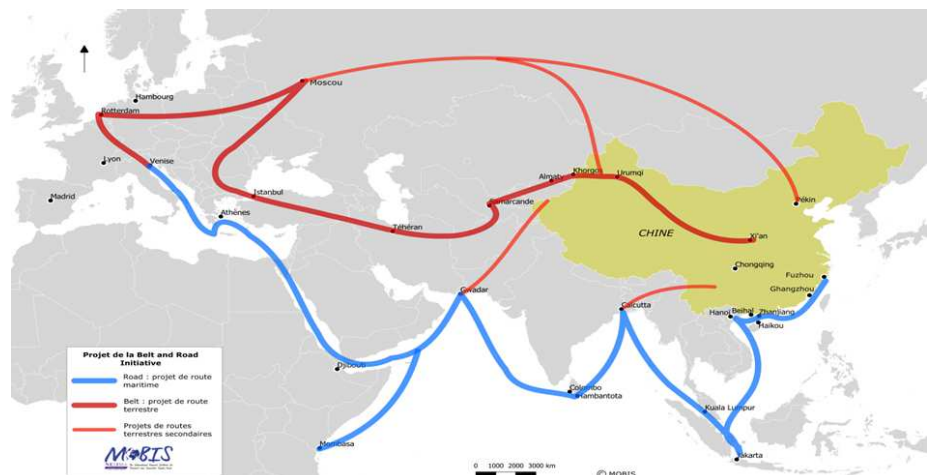
Sur la route maritime Asie-Europe transitant par la Méditerranée, les travaux de BOURDIN et CORNIER (2015) démontrent une tendance nette à la polarisation du trafic de conteneurs et à sa concentration croissante autour de certains *hubs* (Tanger-Med occupant aujourd'hui le 45ème rang mondial dans l'activité conteneurs). Du point de vue géographique, la Méditerranée concentre deux points névralgiques du commerce mondial. En Méditerranée occidentale, nous avons le détroit de Gibraltar avec un transit de plus de 100 000 navires par an dont 20 % sont des porte-conteneurs. Positionné sur ce détroit, le port de Tanger-Med est directement concerné puisque situé sur la route maritime Asie-Europe. Tanger-Med est aujourd'hui considéré comme le premier port de transbordement en Afrique du Nord. Il en va de même pour le canal de Suez situé en Méditerranée orientale, à l'inter-

connexion entre la Mer Rouge et la Méditerranée : Port Saïd en Égypte est également parmi les plus grands *hubs* en Méditerranée avec un projet d'extension visant les 13 millions d'EVP de capacité annuelle. Cependant, le ralentissement économique en Égypte et l'instabilité politique ralentissent la mise en œuvre concrète de ce projet.

3. LE PROJET BRI : FONDEMENTS STRATÉGIQUES ET DÉPLOIEMENT OPÉRATIONNEL

Le projet des nouvelles routes de la Soie appelé BRI depuis 2015 en référence à la *Belt and Road Initiative* prévoit des routes maritimes au départ du Sud de la Chine et de l'Océan Indien jusqu'en Europe et en Afrique, ainsi que des routes maritimes connectant le Sud de la Chine au Pacifique Sud. Le projet BRI prévoit également des connexions terrestres et des autoroutes ferroviaires reliant la Chine à l'Europe en passant par l'Asie centrale jusqu'aux pays baltes et plus récemment jusqu'à Madrid au Sud de l'Europe. Au niveau de la Méditerranée, le positionnement récent de la Chine dans certains ports s'inscrit également dans ce projet global balisant le commerce mondial par des réseaux de transports multimodaux modernisant la Route de la soie Asie-Europe passant par le canal de Suez (acquisition du port du Pirée et desserte du Nord de l'Europe via des corridors ferroviaires) ou par la création de routes alternatives (*Block train* reliant la Chine à l'Europe en 13 jours au lieu de 23 jours par voie maritime). L'architecture globale du projet BRI, dans son volet transport, est illustrée par la Carte 1.

Carte 1 : La configuration spatiale du projet BRI, évolutive dans le temps



Source : Institut MOBIS

Au niveau économique, le projet BRI pourrait à terme impacter la géographie des flux du commerce mondial ainsi que la configuration des réseaux de transport qui y sont associés. En effet, ce projet est devenu une priorité stratégique, eu égard au ralentissement économique consécutif à la

crise de 2008. De ce point de vue, la Chine vise de nouveaux débouchés (Europe et Afrique notamment) tout en renforçant ses relations commerciales avec les pays situés au Sud de la Chine et avec l'Asie centrale. L'ambition est d'accompagner la transformation industrielle que représente la stratégie du *Made in China 2025*. Cet objectif ne peut être atteint sans redéfinir l'architecture des réseaux de transport maritime et la mise en place de connexions logistiques efficaces et adaptées à ces nouvelles ambitions. Dans cette logique, le projet BRI répond à la nécessité pour la Chine d'acheminer plus efficacement les marchandises vers ses différents partenaires en dessinant les contours de modèles logistiques innovants, agiles et évolutifs. En effet, à l'ère du numérique, du digital et de l'e-commerce, les chaînes logistiques internationales se veulent de plus en plus réactives et de plus en plus agiles afin de répondre à la demande des donneurs d'ordre et *in fine* à la demande d'une nouvelle génération de consommateurs.

Dans cette optique, la Chine est en train de consolider un socle d'infrastructures pouvant accompagner le déploiement du projet BRI à moyen et long terme. Quinze ports chinois sont concernés parmi lesquels on peut citer les ports de Shanghai, de Tianjin, de Ningbo et de Zhoushan. A partir de la Chine, le projet BRI devrait permettre d'assurer des liaisons régulières vers 68 pays à travers des schémas multimodaux complémentaires et permettant de toucher 65 % de la population mondiale.

Nous constatons d'après ces chiffres l'importance accordée dans le projet BRI aux pays situés au Sud de la Chine (croissance démographique et marchés émergents comme l'Inde). Ce constat est d'autant plus vrai que la Chine est confrontée depuis ces dernières années à une surcapacité de son tissu productif ne trouvant plus de débouchés suite à la crise de 2008 et au ralentissement économique en Europe. Les marchés de l'Asie du Sud et plus particulièrement les pays voisins de la Chine constituent, de ce point de vue, une opportunité pour l'industrie chinoise. Plus globalement, nous pouvons résumer les motivations économiques de Beijing à l'aide de la Figure 1.

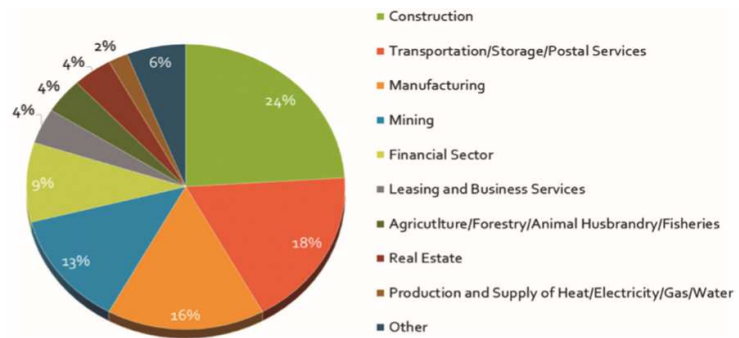
Figure 1 : Principales motivations économiques du BRI



Source : Auteurs

Si l'on s'intéresse plus spécifiquement au cas de l'Afrique, les investissements en construction y compris les projets d'infrastructures de transport, de stockage et de messagerie sont répartis comme indiqué par la Figure 2, d'après les données de 2016 publiées dans TRANSNATIONAL CORPORATIONS REVIEW en 2016 :

Figure 2 : Les investissements chinois en Afrique dans le cadre du projet BRI



Source : TRANSNATIONAL CORPORATIONS REVIEW (2016)

Ces investissements ont connu une croissance significative ces dernières années suite à la création de l'*Asian Development Bank* comme fonds d'investissement dans le secteur des infrastructures en lien avec les recommandations du BRI. À terme, la mise en place de nouvelles infrastructures de transport devrait permettre à la Chine de consolider un réseau logistique autour de l'axe Asie-Europe-Méditerranée.

Par ailleurs, afin d'alimenter les réflexions autour du rôle de la Chine dans l'économie et le commerce mondial, cette dernière coordonne depuis plusieurs années des forums sous-régionaux dont les principaux sont recensés dans le Tableau 1. L'idée sous-jacente de ces forums demeure la diffusion progressive de la vision du monde, de la culture et de l'idéologie chinoise. La Chine n'hésite pas, lors de ces forums, à annoncer des projets d'investissement qui viennent servir directement sur le plan macro-économique les intérêts de Beijing. La Chine opère par bloc de pays notamment en Afrique et en Méditerranée afin que sa stratégie soit acceptée vis-à-vis de l'Europe. Récemment, lors du Sommet Sino-Africain de Beijing en 2018, elle a promis 51 milliards d'euros à l'Afrique, en particulier à destination des Pays Sud et Est Méditerranéens (PSEM) sous forme d'investissements et de prêts.

L'Agence Française de Développement (AFD) a également dévoilé son plan d'action 2018-2020 à destination de l'Afrique doté d'une enveloppe financière de 14 milliards d'euros sous forme de dons. De manière générale, l'Europe tente de rester attentive aux manœuvres de la Chine dans un espace

géographique historiquement rattaché à l'Europe et à l'UE à travers les mécanismes de coopération en place. En effet, la Chine risque de remettre en cause le cadre politique et idéologique promu par l'UE autour des PSEM.

Tableau 1 : Les forums sous-régionaux promus par la Chine

Région	Début de la coopération	Matrice de coopération
Asie	1996, 2001, 2003, 2005	Chine-ASEAN SCO (Shanghai Cooperation Organization) Observer of SAARC
Europe	1998, 2012	Chine-UE Summit Chine-CEE Summit
Afrique	2000, 2008	Chine-Afrique Cooperation Summit Chine-AU Strategic Dialogue Mechanism
Monde Arabe	2004, 2010	Chine-Pays Arabes Cooperation Forum Chine-GCC Strategic Dialogue
Îles du Pacifique	2006	Chine-Pacifique Island Countries Economic Development and Cooperation Forum
Amérique latine, Caraïbes	2014	Chine-CELAC Forum

Source : AOYAMA, AMAKO (2015)

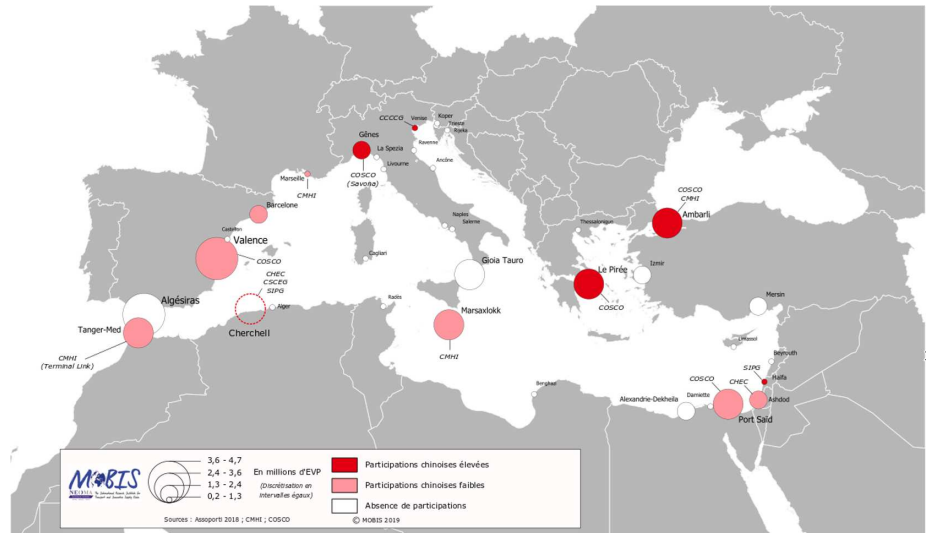
Depuis la promulgation du BRI en 2015, les investissements chinois se sont considérablement accélérés (Tableau 2, Carte 2).

Tableau 2 : Les principaux investissements chinois en Méditerranée

Année	Localisation	Projets
2008	Le Pirée (Grèce)	COSCO obtient pour 35 ans la concession du port du Pirée ; COSCO devient actionnaire majoritaire du port en 2016.
2013	Tanger-Med (Maroc) Marseille (France) Marsaxlokk (Malte)	China Merchant rachète 49 % de Terminal Links à CMA CGM.
2014	Ashdod (Israël)	CHEC (China Harbour Engineering Company) est choisi pour construire un port en eaux profondes.
2015	Kumport/Ambarli (Turquie)	Un consortium chinois (40 % COSCO, 40 % China Merchant, 20 % CIC Capital Corporation) achète 65 % des parts du port.
2015	Haïfa (Israël)	Shanghai International Port Group (SIPG) devient opérateur du port.
2015	Venise (Italie)	Projet VOOPS : un consortium sino-italien (avec China Communication Construction Company Group) entreprend la construction d'un terminal offshore et d'un terminal de conteneur.
2016	Vado-Savone (Italie)	COSCO achète 49,9 % des parts du port.
2016	Cherchell - El-Hamdania (Algérie)	Décision de construire un port de 23 quais avec capacité de 6,5 millions EVP. CHEC et CSECG (China State Construction Engineering Corp) seront les constructeurs et Shanghai Port l'opérateur.
2017	Valence (Espagne)	Acquisition de 51 % de Noatum Port, principal opérateur espagnol.

Source : Institut MOBIS

Carte 2 : La présence d'entreprises chinoises dans les ports méditerranéens



Source : Institut MOBIS

Sur la Carte 2, la couleur rouge est utilisée pour indiquer les ports dans lesquels nous constatons une forte présence des entreprises chinoises (prises de participation dans les terminaux portuaires). La couleur rose permet d'identifier les ports dans lesquels des entreprises chinoises, comme COSCO par exemple, sont fortement présentes, mais sans identifier d'après les données disponibles des prises de participation significatives comme c'est le cas pour le Port du Pirée. Néanmoins, depuis 2019, les opérateurs chinois ont tendance à accélérer leur présence, notamment dans les ports de Valence et de Barcelone. Des opérations récentes, dont les chiffres n'ont pas encore été dévoilés, peuvent révéler des prises de participation plus importantes notamment dans le port de Barcelone. Enfin, les cercles blancs indiquent les ports dans lesquels nous n'avons pas identifié de prises de participation des entreprises chinoises. Il s'agit des ports de Gioia Tauro et d'Izmir, notamment.

S'agissant des prises de participation, l'exemple du port du Pirée acquis en 2008 par Cosco est significatif avec un montant global d'un milliard de dollars comportant l'acquisition de 67 % des participations et la modernisation de l'infrastructure portuaire. Pour ce qui est du contrôle de la gestion des terminaux, China Merchant détient 49 % du capital de Terminal Link, filiale de CMA-CGM, et ce depuis 2013. Quatre ports méditerranéens sont directement concernés, à savoir le terminal Euro-Fos à Marseille, Somaport à Casablanca (Maroc), Eurogate à Tanger (Maroc) et Malta Freeport Terminal à Marsaxlook (Malte).

Pour ce qui est des investissements chinois, ceux-ci sont présents dans les principaux pays de la Méditerranée (Espagne, France, Italie, Malte, Turquie,

Grèce, Égypte, Maroc, et bientôt en Algérie) ainsi que dans huit des dix premiers ports méditerranéens³ en termes de trafic EVP. Seuls les ports d'Algésiras et de Gioia Tauro échappent à ce constat (cf. Tableau 2). Ces participations sont éminemment stratégiques, puisque la Chine s'assure ainsi une présence dans six des huit ports de transbordement⁴ que compte la Méditerranée, et une présence dans les embranchements stratégiques (détroit de Gibraltar, détroit du Bosphore, canal de Suez).

4. IMPACTS DU PROJET BRI SUR LA CONNECTIVITÉ PORTUAIRE EN MÉDITERRANÉE

Dans le transport maritime de marchandises, le conteneur est incontestablement l'unité intermodale de référence pour le commerce international. Cette tendance a imposé aux armateurs la mise en place des modèles logistiques basés sur la massification des flux autour de certains points stratégiques appelés *hubs* pour des raisons d'économies d'échelle. Force est de constater que la Méditerranée n'échappe pas à ce constat et connaît actuellement l'émergence de nouveaux *hubs* de transbordement à l'instar de Tanger-Med au Maroc sur le détroit de Gibraltar opérant dans un schéma de concurrence avec le port d'Algésiras en Espagne (à seulement 14 km de distance). Nous pouvons citer également les ports de Marsaxlokk à Malte, Le Pirée en Grèce, Port Saïd en Egypte. Ces ports sont connectés par des liaisons *feeders* avec des ports *gateways* comme les ports de Valence et Barcelone desservant respectivement le bassin madrilène et la grande région de Catalogne. En Italie, le port de Gênes et celui de La Spezia permettent de toucher la grande région de Lombardie au Nord de l'Italie et de prolonger les flux par voie ferroviaire jusqu'au Nord de l'Europe. La révision des corridors européens en 2018 a permis d'inscrire Marseille-Gênes dans le schéma ferroviaire européen offrant ainsi au port de Marseille une nouvelle connexion l'autorisant à drainer des flux supplémentaires.

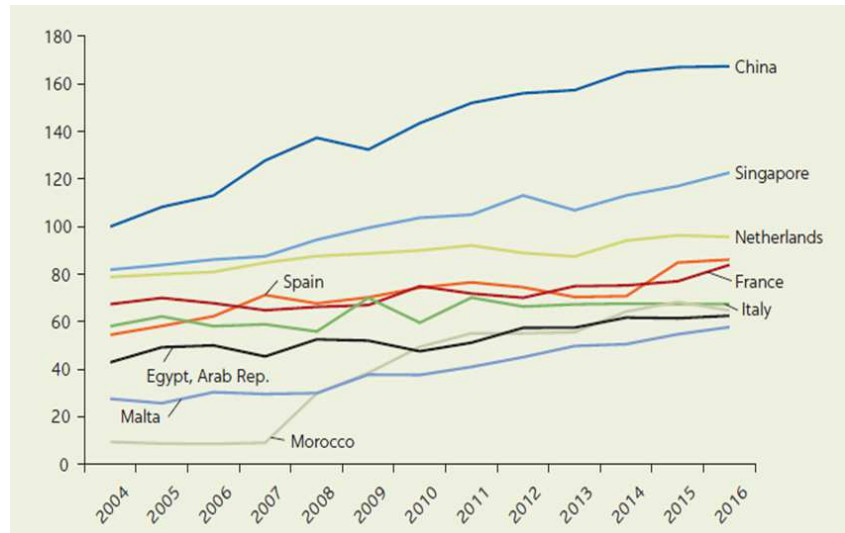
Bien que la notion de connectivité soit couramment utilisée dans la littérature portuaire, sa conceptualisation théorique demeure encore insuffisamment développée. Afin de mettre l'accent sur la connectivité portuaire, notamment au sein des nouveaux *hubs* en Méditerranée, nous utilisons dans notre recherche l'Indice de Connectivité Portuaire (LSE)⁵ permettant d'effectuer des comparaisons internationales. La Figure 3 donne un aperçu sur l'évolution de l'ICP en comparant des pays à forte culture maritime avec des pays émergents dans ce domaine, notamment certains pays méditerranéens.

³ Dans l'ordre (en 2017) : Valence, Algésiras, Le Pirée, Tanger-Med, Marsaxlokk, Ambarli, Barcelone, Port-Saïd, Gênes et Gioia Tauro (données de Assoport).

⁴ Tanger-Med, Algésiras, Valence, Marsaxlokk, Le Pirée, Port-Saïd, Gioia Tauro, Ambarli (d'après ARVIS and alii, 2018).

⁵ *Liner Shipping Connectivity Index* (LSC) est un indicateur publié par l'UNCTAD depuis 2004 au niveau national et non pas au niveau de chaque port.

Figure 3 : Indice de connectivité portuaire (LSC)



Source : UNCTAD 2018

Nous constatons que des pays comme le Maroc, Malte ou l'Égypte affichant un faible ICP jusqu'au milieu des années 2000 sont aujourd'hui parmi les pays les plus dynamiques avec une tendance marquée à la hausse de la connectivité. Cela rejoint les chiffres relatifs au trafic conteneurisé de ces pays. La connectivité est en effet corrélée avec d'autres variables du commerce extérieur comme par exemple le volume de conteneurs traité au sein des ports. Le calcul des valeurs de l'ICP pour les principaux pays méditerranéens disposant d'un *hub* régional ou d'un port *gateway* donne les résultats figurant Tableau 3.

Tableau 3 : Valeurs estimées du Liner Shipping Connectivity Index (LSC)

Pays	2004	2008	2012	2016
Espagne	54	68	74	86
France	67	66	70	84
Italie	58	56	66	67
Maroc	9	30	55	65
Egypte	43	53	57	63
Malte	28	30	45	58

Source : UNCTAD 2018

A terme, le projet maritime de la Chine en Méditerranée consiste à construire un réseau logistique cohérent avec des escales maritimes régulières et une connectivité terrestre multimodale jusqu'aux bassins de consommation du Nord de l'Europe. Cela suppose la consolidation de trois maillons clés pour rendre opérationnelles de nouvelles chaînes logistiques calibrées selon la configuration souhaitée par les nouvelles routes de la Soie. D'abord, un

acheminement par voie maritime est opéré par des armateurs chinois ou dans le cadre d'alliances maritimes au sein desquelles la Chine est fortement présente. Ensuite, intervient l'étape de stockage dans des bases logistiques créées ou gérées par des sociétés chinoises et adossées en général à des zones industrialo-portuaires (avec ou sans valeur ajoutée apportée localement, différenciation retardée, *co-packing*...). Enfin, intervient le maillon terrestre, en général ferroviaire, voire routier selon les destinations et selon le type de fret à acheminer. A ce propos, il convient de signaler que les armateurs sont très présents dans cette partie aval de la chaîne logistique. En effet, depuis quelques années, ces derniers développent des activités de prestataires logistiques en disposant de bases logistiques au plus près des bassins de consommation notamment en Europe. Ils régulent ainsi les flux depuis et vers les terminaux portuaires pour gagner en fluidité et en efficacité des processus logistiques.

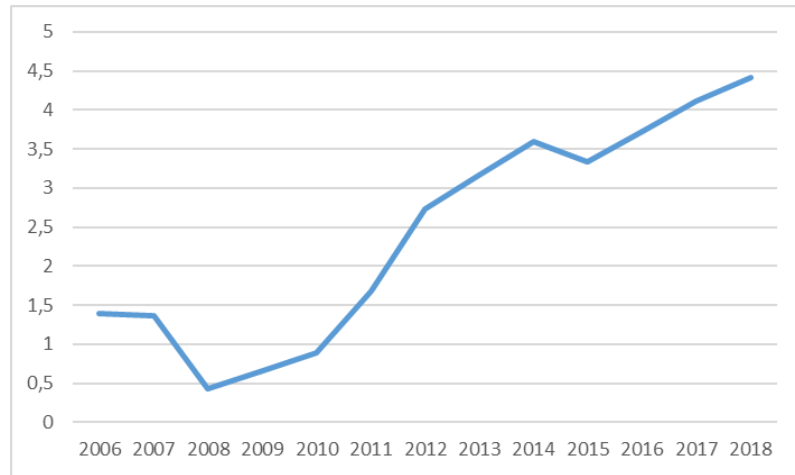
5. L'EXEMPLE DU PORT DU PIRÉE : INVESTISSEMENT CHINOIS VS CONNECTIVITÉ

Depuis 2008, le port du Pirée en Grèce se positionne comme nouveau *hub* portuaire en Méditerranée. Ce port permet à la Chine de desservir les hinterlands européens en mettant en place des corridors ferroviaires et terrestres. En 2016, l'État grec a cédé le contrôle de l'autorité portuaire du port du Pirée à COSCO devenu actionnaire majoritaire du port (LINDEN, 2018). Il s'agit d'une étape stratégique dans le déploiement de la Chine en Méditerranée. Prendre le contrôle d'une autorité portuaire régaliennne, c'est évidemment franchir une autre étape du projet BRI. Après les investissements, il est aujourd'hui question de gouvernance dont le modèle sera au service des intérêts de Beijing.

Depuis l'arrivée de COSCO en Grèce en 2008, la Chine massifie ses investissements directs dans le secteur des transports. Ces investissements ont contribué à la modernisation du port du Pirée et par conséquent à l'augmentation de son trafic en terme de flux de conteneurs (Figure 4). La Figure 5 présente l'évolution du *Liner Shipping Connectivity* pour le cas de la Grèce entre 2007 et 2018.

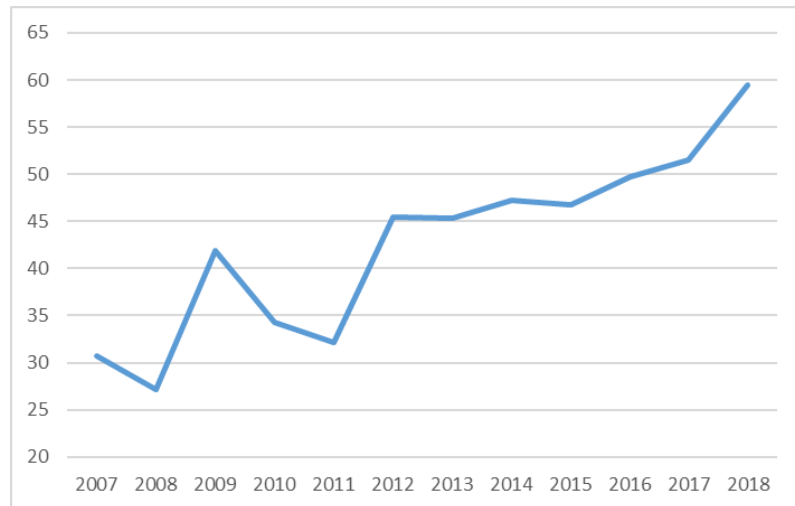
Toutefois, la structure du commerce extérieur grec montre que le volume des importations et des exportations du pays n'a pas augmenté, voire a stagné entre 2007 et 2017 y compris pour les produits chinois. L'activité conteneur qui représente la vocation majeure du *hub* du Pirée demeure principalement orientée vers les pays du Nord de l'Europe. Les marchandises sont en transit depuis la Chine vers les destinations finales en Europe. Néanmoins, en regardant la structure du trafic des ports grecs par type de fret, nous constatons la consolidation de l'activité conteneurs ainsi que la part des vrac liquides (Tableau 4).

Figure 4 : Le trafic d'EVP au port du Pirée



Source : Institut MOBIS, d'après ASSOPORTI, COSCO (2018)

Figure 5 : Liner Shipping connectivity de la Grèce (UNCTAD, 2019)



Source: UNCTAD, 2019

Tableau 4 : Evolution du tonnage par type de fret dans les principaux ports grecs

	2007	2007 (%)	2017	2017 (%)
Vracs liquides	45 839	34	63 402	39
Vracs solides	40 221	30	31 631	20
Conteneurs	16 038	12	43 278	27
Ro-Ro	25 423	19	21 268	13
Autres	5 839	4	2 479	2
Total	133 360	100	162 058	100

Source : Institut MOBIS, d'après les données d'EUROSTAT

Le trafic de conteneurs permet au port du Pirée de s'afficher aujourd'hui comme un maillon clé de la chaîne logistique internationale sur la route Asie-Europe. Sa connectivité maritime et son potentiel de développement, autorisés par les investissements chinois, le positionnent désormais comme un *hub* stratégique dans le cadre du projet BRI.

CONCLUSION

Dans cet article, nous abordons la question de la présence chinoise émergente en Méditerranée dans le cadre du projet *Belt and Road Initiative*. Nous considérons cette problématique du point de vue maritime. La Méditerranée est située sur la Route Asie-Europe, route parmi les plus fréquentées au monde avec un trafic de plus de 100 000 navires par an, dont 20 % sont des porte-conteneurs. De ce point de vue, la Méditerranée est clairement identifiée parmi les priorités stratégiques du projet BRI.

Parmi ces orientations stratégiques, se trouve le volet maritime auquel nous nous intéressons ici. Pour ce faire, nous présentons les mécanismes d'intervention des entreprises chinoises à travers des investissements dans les infrastructures de transport, ainsi que des prises de participation dans des installations portuaires stratégiques au sein du pourtour méditerranéen.

La question de la connectivité portuaire est ainsi mise en évidence. Pour ce faire, nous nous basons sur l'indice de connectivité portuaire (LSC) de l'UNCTAD. La présence chinoise en Méditerranée semble en effet agir sur la connectivité de certains ports, devenus des *hubs* majeurs grâce aux investissements chinois. L'exemple du port du Pirée est présenté et analysé afin de mieux comprendre cette tendance. Cependant, ce constat ne peut se généraliser à l'ensemble des ports de la Méditerranée. La Chine opère par sous-région, avec un ciblage qualitatif des trafics à développer et des choix d'implantation répondant à des besoins bien spécifiques.

Il apparaît ainsi que le projet de la BRI impacte progressivement la configuration spatiale des chaînes logistiques internationales et redessine la géographie des flux commerciaux et des réseaux logistiques qui y sont adossés. Nous assistons depuis ces dernières années à une évolution spectaculaire dans la hiérarchie portuaire et dans la polarisation des *grands trades* autour de certains *hubs*.

S'agissant de l'industrie du conteneur, assurant plus de 90 % des échanges commerciaux à l'échelle mondiale, nous montrons que certains ports méditerranéens sont aujourd'hui très attractifs et leur volume en nette croissance depuis quelques années (Port du Pirée, Port de Tanger-Med). Les armateurs sont à la recherche de plus de massification de leurs flux, ce qui génère une polarisation du trafic autour de quelques *hubs* en Méditerranée comme résultante des phénomènes de concentrations horizontales des armements sur les

grands trades dans le cadre du projet BRI. Parallèlement à cela, on voit se développer une intégration verticale dans laquelle la présence chinoise demeure significative. Ces opérations donnent lieu à une offre logistique de porte à porte (*door-to-door*). Les armateurs chinois investissent ainsi de plus en plus dans la manutention portuaire, principalement pour assurer leurs capacités logistiques dans les ports, sécuriser la manutention et obtenir les meilleurs prix.

A l'échelle de la Méditerranée, l'avenir de l'industrie maritime doit tenir compte de la montée en puissance des investissements chinois. L'enjeu pour les ports et pour leurs hinterlands consiste à fixer les flux et à garantir la localisation d'activités créatrices de valeur. Cela passe par une planification stratégique et des investissements intelligents au sein de la place portuaire. Une coopération intelligente, « *smart ports cooperation* », entre les ports de la Méditerranée, combinant ports *hub* et ports *gateway* semble intéressante à étudier et à comparer avec d'autres écosystèmes portuaires afin de mieux positionner les ports de la Méditerranée dans les chaînes logistiques internationales en lien avec le projet BRI. Cette question pourrait faire l'objet de perspectives de recherche à explorer dans des travaux futurs.

BIBLIOGRAPHIE

- ALIX Y., CARLUER F. (2014) Réseau maritime mondial et hiérarchie portuaire. **Questions Internationales**, n° 70, pp. 43-70.
- AOYAMA R., Amako S. (2015) **China and the future international order**. University of Tokyo Press, 232 p.
- AOYAMA R. (2016) One belt, one road : china's global strategy. **Journal of contemporary East Asia Studies**, Vol. 5, n° 2, pp. 3-22.
- ARVIS J.-F., VESIN V., CARRUTHERS R., DUCRUET C., DE LANGEN P. (2018) **Maritime Networks, Port Efficiency, and Hinterland Connectivity in the Mediterranean**. World Bank Group.
- BOURDIN S., CORNIER T. (2016) De la polarisation du trafic de conteneurs à la concentration spatiale : l'exemple des ports d'Europe et de la Méditerranée. **les Cahiers Scientifiques du Transport**, n° 68, pp. 27-56.
- DUCRUET C., MARNOT B. (2017) Hiérarchie portuaire dans le monde et changements régionaux de connectivité maritime, 1890-2010. In BUCHET C., RODGER N.A.M. **La mer dans l'histoire**.
- EKMAN A. (2018) **La Chine en Méditerranée : une présence émergente**. Publications de l'IFRI.
- GUERRERO D., RODRIGUE J.-P. (2014) The waves of containerization : shifts in global maritime transportation. **Journal of Transport Geography**, Vol. 34, pp. 151-164.

GONG J., DING X. (2015) The New Silk Road as an Emerging Model of Regional and International Economic Cooperation-A Brief Review of the International Symposium on The New Silk Road and China-Africa Economic Relations. **International Critical Thought**, Vol. 5, n° 4.

EHIZUELEN M.M.O. (2017) More African countries on the route: the positive and negative impacts of the Belt and Road Initiative. **Transnational Corporations Review**, Vol. 9, n° 4, pp. 341-359.

OULMAKKI O., BLAYAC Th. (2018) **Pour des ports méditerranéens efficaces et créateurs de valeur**. Actes du colloque ELMED, Sète.

OULMAKKI O., BLAYAC Th., ALIX Y. (à paraître) **Les ports du range France-Méditerranée : vers un volontarisme stratégique autour des modèles de coopération-coopétition**. Note de recherche SEFACIL.

PLOBERGER C. (2017) One belt, one road : china's new grand strategy. **Journal of Chinese Economic and Business Studies**. Vol. 15, n° 3, pp. 289-305.

VERNY J., OULMAKKI O. (2018) Stratégies chinoises en Méditerranée : les nouvelles routes de la Soie. Communication au **Colloque de la Commission Nationale de Géographie des Transports du CNFG**, Gennevilliers, 11-13 Septembre.