

Enjeux géopolitiques des transports et de la logistique

Chine , Europe, France : quelles stratégies ?

Laurent Livolsi

Maître de conférences de gestion à l'Université d'Aix Marseille

3 avril 2019

La problématique des transports et de la logistique apporte un éclairage intéressant sur les enjeux géopolitiques actuels et sur les choix étatiques.

L'objectif de cet exposé est, après un rappel du contexte, de présenter les stratégies de la Chine, de l'Europe et de la France dans ces domaines.

Le contexte mondial actuel est caractérisé par trois défis : celui de la démographie, celui des infrastructures et celui des tensions entre nations. La croissance de la population mondiale qui va passer à 10 milliards d'habitants en 2050 puis à 11 milliards en 2100 va engendrer une croissance économique et l'approfondissement des chaînes de valeur mondiales, deux phénomènes qui ne feront qu'intensifier les transports et toute la logistique qui les accompagne.

Le secteur des transports connaît une croissance accélérée, aussi bien en termes d'infrastructures (ports, voies ferrées) qu'en termes de véhicules (navires). De nouveaux ports en eau profonde sont construits (notamment en Chine) et la taille des bateaux ne cesse de croître. Certains porte-conteneurs atteignent des tailles et des tonnages considérables et la construction ou l'aménagement de certains ports visent justement à accueillir ces mastodontes. L'organisation du transport passe évidemment par la mise au point de systèmes de traçage des navires et des frets, ce qui passe par la maîtrise de l'outil informatique. La Chine investit beaucoup dans toute la chaîne logistique pour laquelle l'enjeu majeur est celui du temps.

Toute l'histoire des transports est marquée par la recherche d'itinéraires permettant de gagner du temps, d'accélérer les flux. En même temps la volonté d'abaisser les coûts conduit les entreprises à segmenter le processus de production ce qui, en contrepartie, multiplie les transports, tous les pays suivant les mêmes itinéraires pour capter le maximum de valeur. Le troisième défi est celui du contexte politico-économique actuel marqué par les tensions commerciales entre les États-Unis et la Chine, et par la volonté de la Chine de se redéployer, notamment en Europe, à partir des nouvelles routes de la soie. À ce contexte, il faut ajouter la volonté, de la part de certains pays, de préserver l'environnement.

La stratégie chinoise

Cette stratégie date du discours de Xi Jing Ping de 2013. Le développement de ports ou d'étapes pour jalonner les routes maritimes ou terrestres a toujours accompagné l'histoire des grandes civilisations. La Phénicie installe des comptoirs autour de la Méditerranée, Marco Polo trace les routes de la soie, la marine hauturière passe par le cap Horn et par le cap de Bonne Espérance, au XIX^{ème} siècle le canal de Suez et le canal de Panama sont percés. Le temps est une variable essentielle et actuellement le trafic dans ces deux canaux est tel qu'il faut les élargir. Les pays où se situent ces deux canaux ont évidemment un très grand intérêt à ce que cet élargissement soit réalisé. Il permettra de réduire le temps d'attente pour passer (11 heures au lieu de 17 heures dans le canal de Suez) et de faire passer des bâtiments dans les deux sens simultanément.

Certains pays comme Israël ou Dubaï visent à jouer un rôle dans le transport des marchandises dans la région du Moyen-Orient : Israël en ayant le projet de construire un train reliant la Méditerranée à la Mer rouge et Dubaï en ayant construit un port sur le Golfe persique.

Le réchauffement climatique rend possible l'utilisation de nouvelles routes de transport dans l'Océan arctique qui devient un enjeu géopolitique de grande importance pour tous les pays qui le bordent, en particulier pour la Russie et pour le Canada. La Russie accepte très mal l'argument écologique de protection de cet océan, considérant que les pays qui l'invoquent exercent en réalité une sorte de protectionnisme à l'encontre de l'économie russe.

Le grand projet chinois des routes de la soie encore dénommé OBOR (*One Road One Belt*) ou BRI (*Belt and Road Initiative*) a trois objectifs : connecter les chaînes de valeur du monde entier, sécuriser les approvisionnements du pays et sortir de la Chine de sa situation de pays à l'égard de qui on doit se protéger. Les sommes en jeu sont considérables. On avance le chiffre de 1400 milliards de dollars, ce qui implique des systèmes de prêts pour des investissements énormes. La Chine compte bien impliquer des pays comme l'Iran, la Turquie et bien sûr l'Asie et l'Europe. Les investissements chinois dans les transports vont être énormes. Une nouvelle géographie mondiale se met en place, la Chine y jouant un rôle central.

La réponse européenne

Au printemps 2019 Xi Jin Ping vient visiter l'Europe pour proposer ses financements. L'Italie accepte de lui céder deux ports, Trieste et Gênes, ce qui interroge les autres membres de l'Union européenne, sachant que depuis plusieurs

années déjà les capitaux chinois sont présents en Grèce qui a cédé le port du Pirée et en Europe centrale. Cette région reçoit déjà plus de financements de la Chine que de l'Union européenne.

Pour un pays qui importe et lève des taxes à l'importation le fait d'avoir un niveau de commerce élevé est important sur le plan fiscal. Pour la France ces recettes viennent en quatrième position. Si un pays de l'UE importe depuis un pays tiers les droits de douane qu'il prélève lui reviennent pour 25%. La France a pu vendre 300 Airbus A 320 à la Chine lors de la visite de Xi Jin Ping, mais la moitié d'entre eux seront montés en Chine, ce qui implique des retombées moins importantes pour l'économie française. L'Allemagne a depuis 10 ans déjà des contrats d'association avec la Chine dans le domaine de l'industrie et de la logistique. Les entreprises allemandes travaillent « en meute », notamment pour établir leurs liens avec les pays limitrophes, vers lesquels elles exportent des biens intermédiaires, assemblés dans ces pays, puis réimportés ou exportés vers des pays tiers. Le Masterplan allemand organise l'aménagement du territoire par la création et l'aménagement de villages multimodaux associant des activités industrielles et logistiques et étant connectés avec l'étranger, notamment avec la Chine dans le programme des routes de la soie. L'Allemagne dispose d'un champion national dans le domaine logistique faisant partie du top 5 mondial. Elle sait relier activités privées et présence de l'État. Les financements étatiques sont facilités par son bon équilibre budgétaire, contrairement à ce qui a lieu dans d'autres pays de l'UE.

La stratégie française

Les ports français sont des entrées sur le marché européen, mais sont concurrencés par d'autres ports, comme Anvers. La France devrait adopter une stratégie dans les transports qui lui permette de jouer un rôle dans la logistique contemporaine. On peut regretter à cet égard que des champions français comme Norbert Dentresangle ou GEFCO (alors filiale de PSA) aient été rachetés le premier par une société américaine XPO Logistics, le second par les Chemins de fer russes. Les pays étrangers ont, souvent, plus que nous-mêmes, le souci de préserver la présence de leur pays dans le capital de certaines entreprises internationalisées. Ainsi les Pays-Bas ont-ils réussi à monter au capital d'Air France KLM, sans en référer à l'État français. En France le devenir de SNCF-Logistique se pose.

Il existe des opportunités à saisir : la Chine est prête à investir, et nous pouvons investir en Turquie, en Egypte et dans les trois pays du Maghreb. En Afrique la France devrait profiter des opportunités qui s'ouvrent, au moment où la Chine est

de plus en plus présente. Dans le classement des pays sur des critères de logistique la France n'arrive qu'en 16^{ème} position. Il faut que notre pays améliore son système qui repose trop sur une stratégie modale, les décisions sur les ports, le ferroviaire et l'industrie étant prises sans coordination, alors qu'il faudrait définir une politique globale, comme la Chine ou l'Allemagne. Il faut lier la vision industrielle et la vision logistique et il faut articuler les politiques des territoires et les politiques centralisées.

En conclusion, le rôle de l'État en France doit faire l'objet d'une réflexion. Il ne peut se contenter d'être l'arbitre mais doit apporter de la régulation dans le libéralisme mondial actuel. La mondialisation actuelle évoluant vers un système de grandes régions, la stratégie doit être pensée dans le cadre de ces grandes régions. On peut peut-être s'inspirer du modèle chinois ou allemand d'un capitalisme d'État, où celui-ci est stratège. Ce rôle est d'autant plus nécessaire que les préoccupations actuelles sur la préservation de l'environnement conduisent à limiter la liberté économique. Nietzsche disait : « Seule la tragédie peut nous sauver du bouddhisme » autrement dit l'Occident doit accepter que le monde est tragique et qu'il faut relever le défi que constitue la concurrence de l'Asie. Notre État doit accepter la compétition et relever le défi.

Dans ses réponses aux questions le conférencier souligne que le Brexit va certainement mettre en cause certaines chaînes de valeur ce qui risque d'affaiblir l'économie britannique. Il précise aussi que le fret ferroviaire français pâtit des hésitations de l'État quant à la stratégie à suivre (privatisation totale ou seulement partielle ?). Pour lui les routes de la soie sont une vraie opportunités pour les pays partenaires, même si ces nouvelles voies maritimes peuvent éventuellement servir aussi à établir une présence militaire chinoise à l'extérieur.