

*Université Mouloud MAMMERY de Tizi-Ouzou
Faculté des Sciences Economiques, Commerciales
et des Sciences de Gestion
Département des Sciences Commerciales*



**Mémoire de fin de cycle
En vue de l'obtention du diplôme de Master en Sciences
Commerciales**

Option : Finance et Commerce International

Intitulé du mémoire

**La Belt and Road Initiative (BRI) en tant que
catalyseur de développement de la logistique
internationale. Quel impact sur l'économie
mondiale ?**

**Présenté par
TAHIR Hakim
KAMEL Celina**

**Encadré par
Mme DJELLOUT Fatima**

Membres de Jury :

Président : Mr OUALIKENE Sélim, Professeur, UMMTO

Examineur : Mr AKKOUL Jugurta, MCA, UMMTO

Rapporteur : Mme DJELLOUT Fatima, MAA, UMMTO

Année universitaire : 2023/2024

REMERCIEMENTS

Au début, nous tenons avant tout à remercier Dieu Tout-Puissant pour Sa bénédiction, Sa guidance et Sa miséricorde tout au long de notre parcours académique. Sans Sa Grace, ce travail n'aurait pas été possible.

Nous tenons à remercier tout particulièrement notre encadrante, Mme DJELLOUT Fatima pour son soutien et ses conseils avisés tout au long de la réalisation de ce mémoire. Grace à ses encouragements et à son expertise, nous avons pu mener à bien ce projet avec succès.

Nous sommes profondément reconnaissants pour son temps, son engagement et sa contribution à notre réussite.

Nous tenons à remercier les membres de jury pour le temps et expertise dans l'évaluation de notre mémoire. Votre soutien et votre encouragement ont été très appréciés tout au long de ce processus. Nous sommes très reconnaissants, merci encore pour votre contribution à notre succès.

Ce mémoire n'aurait jamais pu se réaliser sans le soutien et la présence de notre famille, en particulier nos parents, qui nous ont toujours motivés et encouragés moralement et financièrement. Nous sommes profondément reconnaissants pour leur soutien indéfectible, leur patience et leur amour inconditionnel. Nous ne pouvons jamais les remercier assez pour tout ce qu'ils ont fait pour nous.

Nous tenons à exprimer notre sincère gratitude à tous nos professeurs en particulier Mme DJELLOUT Fatima, Mr OUALIKENE Sélim, Mr AKKOUL Jugurta, et Mr CHALLAL Salim pour leur enseignement tout au long de notre parcours universitaire.

Nous sommes fiers de ce qu'on a accompli jusqu'à présent, mais ce n'est que le début. Nous espérons que nos conclusions pourront être utiles à d'autres étudiants dans leurs travaux de recherche.

DÉDICACES

- ❖ A mes chers parents, qui avez été mes premiers enseignants et mes guides tout au long de ma vie. Même si aucune dédicace ne pourrait exprimer tout mon respect, mon amour éternel et ma considération pour les sacrifices que vous avez consentis pour mon instruction et mon bien-être. Votre encouragement m'a donné la force de surmonter les obstacles et poursuivre mes ambitions. Ce mémoire est une humble reconnaissance de tout ce que vous avez sacrifié pour moi. Puisse Dieu vous accorder la santé, le bonheur et une longue vie.
- ❖ A mes chers frères, **Jugurtha** et **Massinissa**, et ma chère petite sœur **Meriem**, vous êtes les personnes les plus importantes de ma vie. Votre soutien m'a aidé à traverser les moments difficiles et à célébrer les moments heureux, vous avez toujours attendu avec impatience la conclusion de cette période intense de ma vie étudiante. Je vous aime plus que tout, que le grand dieu vous protège et vous garde pour moi.
- ❖ A ma binôme **Celina**, qui a été toujours à mes côtés, non seulement dans les bons moments, mais aussi dans les moments difficiles et même en dehors des études. Tes encouragements, tes conseils, ta patience et ton optimisme m'ont permis de garder le cap et de croire en mes capacités. Ce mémoire est un témoignage de nos précieux moments et de tout ce que nous avons partagé ensemble. Je te remercie énormément pour cette collaboration incroyable, c'est un honneur de travailler avec toi.
- ❖ A mes chers amis sportifs et entraîneurs de **VOVINAM VIET VO DAO**, **Rabah**, **Massinissa**, **Abdallah** et **Selmane**, qui ont toujours été à mes côtés, qui m'ont toujours motivé, aidé et encouragé pour aller de l'avant. Je vous remercie infiniment.

Hakim TAHIR

DÉDICACES

- ❖ A Mes chers parents, qui avez été mes premiers enseignants et mes guides tout au long de ma vie. Votre encouragement m'a donné la force de surmonter les obstacles et poursuivre mes ambitions. Ce mémoire est une humble reconnaissance de tout ce que vous avez sacrifié pour moi.

- ❖ A mes sœurs, **Lina**, **Lydia** et la petite **Alicia**, qui avez attendu avec impatience la conclusion de cette période intense de ma vie étudiante.

- ❖ A ma chère grand-mère, mes tantes et mon oncle et à tout ce qui m'ont aidé, Merci du fond du cœur pour tout ce que vous avez fait pour moi.

- ❖ A mon binôme **Nabil**, qui a été à mes côtés, non seulement dans les bons moments, mais aussi lorsque les défis sont insurmontables. Tes encouragements, tes conseils, ta patience et ton optimisme m'ont permis de garder le cap et de croire en mes capacités. Ce mémoire est un témoignage de nos précieux moments et de tout ce que nous avons partagé ensemble.

CELINA

Liste des figures

Figure	Titre	Page
N°1	Les étapes clés de la logistique internationale	14
N°2	La valeur ajoutée produite par des grandes économies mondiales	33
N°3	La croissance économique de la Chine entre 1975-2025	35
N°4	La valeur des exportations mondiales de marchandises de la Chine 2000 et 2022	37
N°5	Les importations de la Chine selon COMTRAD	38
N°6	Les importations de la Chine en 2022 selon COMTRAD	38
N°7	Le pourcentage des principaux pays pour lesquels la Chine exporte ses produits en 2022 selon COMTRAD	39
N°8	Le pourcentage des pays d'où la Chine importe des produits en 2022 selon COMTRAD	40
N°9	La balance commerciale de la Chine de 2007 à 2022	41

Liste des figures

N°10 L'initiative de la Ceinture et la route (B.R.I.) 54

N°11 Les engagements de la construction de la Chine dans le cadre
de la BRI 59

N°12 les investissements de la chine dans la BRI 2013-2023 60

Liste des tableaux

Tableau	Titre	Page
N°1	Les avantages et les inconvénients de transport routier	20
N°2	Les avantages et les inconvénients du transport aérien	21
N°3	Les avantages et les inconvénients du transport maritime	22
N°4	Les avantages et les inconvénients du transport ferroviaire	23

Liste des abréviations

AMA : American Marketing Association

AAGC : Asia-Africa Growth Corridor

BRI : Belt and Road Initiative

BM : Banque Mondiale

BAII : Banque Asiatique d'Investissement pour les Infrastructures

CNY : Yuan Chinois

COMTRADE : Comodity Trade Statistics Database

CNUCED : Conférence des Nations Unies sur le Commerce et Développement

CNGDP : Conseil National de la Gestion de Distribution Physique

FMI : Fond Monétaire International

GAFAM : Google,Apple,Facebook,Amazon,Microsoft

IDE : Investissement Direct à l'Etranger

NRS : Nouvelles Routes de la Soie

OBOR : One Belt, One Road

OMC : Organisation Mondiale du Commerce

PRC : Populaire République Chine

RTS : Routes Terrestres de la Soie

RMS : Routes Maritimes de la Soie

RMB : Le Renminbi

TIM : Transport International de Marchandises

UTI : Unités de Transport International

UIRR : Union International des sociétés de transport combiné Rail-Route

Liste des abréviations

WMS : (Warehouse Management System)

TMS : Transport Management System

ZES : Zone Economique Spécial

Sommaire

Introduction générale.....	1
Chapitre 01 : Introduction à la logistique internationale.....	3
Introduction	3
Section 01 : Le cadre conceptuel de la logistique internationale	4
Section 02 : Les métiers et l'optimisation de la logistique internationale....	15
Section 03 : Le transport international de marchandises.....	18
Conclusion	29
Chapitre 02 : La Chine comme puissance commerciale.....	30
Introduction	30
Section 01 : l'émergence de l'économie chinoise	31
Section 02 : la place de la Chine dans le commerce international.....	36
Section 03 : La guerre commerciale sino-américaine	43
Conclusion :.....	48
Chapitre 03 : L'impact de la BRI Sur l'économie mondiale.....	49
Introduction	49
Section 01 : Généralités sur la BRI.....	50
Section 02 : l'impact de la BRI sur l'économie mondiale.....	61
Section 03 : Les opportunités et les défis de la BRI pour la Chine et les pays participants	66
Conclusion	69
Conclusion générale.....	70

INTRODUCTION GÉNÉRALE

Introduction générale

L'amplification du mouvement de la mondialisation s'est traduite, de nos jours, par un accroissement de la liberté de circulation des biens, des services, des capitaux et des personnes. Ceci a engendré une évolution remarquable et une croissance importante du commerce international marquée par l'augmentation du volume des transactions dans le but de satisfaire la demande des pays participants aux échanges.

Le progrès enregistrés dans la logistique internationale ont, de toute évidence, joué un rôle crucial dans le développement des échanges commerciaux internationaux. En effet, pour mieux gérer et organiser toutes les opérations liées à la production et la commercialisation des biens à l'international, il est primordial de faire appel à la logistique internationale. Cette dernière ne se limite pas au transport de la marchandise et fait ressortir plusieurs aspects en commençant par l'emballage de la marchandise, le choix du mode ou des moyens de transport dépendant aussi de la destination, entreposage sous douane, l'assurance de la marchandise transportée etc. La logistique internationale se présente ainsi comme un élément d'efficacité et de rentabilité qui détermine, en partie, la compétitivité de l'entreprise en lui permettant de construire, un avantage concurrentiel spécifique indispensable pour faire face à la concurrence qui ne cesse de s'exacerber au niveau international.

De son côté, la Chine a su se faire place parmi les principaux acteurs de l'économie mondiale, en enregistrant une croissance économique inédite suite à l'adoption des réformes économiques et l'ouverture aux échanges internationaux, notamment aux investissements directs étrangers. La Chine en tant que principal investisseur dans le monde est engagée dans plusieurs initiatives, telles que Belt and Road Initiative (BRI). Cette dernière fait partie de sa stratégie globale qui vise à renforcer sa position économique et politique sur la scène mondiale, dans le seul but, est de conquérir et dominer le monde.

Dans le cadre de notre recherche, un intérêt particulier sera porté sur un projet d'infrastructure de grande envergure initié par la Chine en 2013 qui est nommé, les Nouvelles Routes de la Soie (NRS), ou en anglais Belt and Road Initiative (BRI), dans l'objectif est de renforcer sa présence économique et géopolitique à l'échelle mondiale. Le débat entre les promoteurs et les détracteurs, quant aux conséquences de cette initiative, est loin d'être clos. C'est dans ce contexte que ce travail de recherche tente d'identifier l'impact de cette dernière en répondant à la question suivante : « **quelles sont les défis et les opportunités offertes par la BRI, entre autres quelles sont ses conséquences sur l'économie mondiale ?** »

Introduction générale

♦ Le choix de sujet de recherche

Plusieurs raisons ont motivé le choix de ce thème. En premier lieu, notre parcours en master en Finance et Commerce International qui nous a initiés à l'économie internationale tout en éveillant notre curiosité aspirant à répondre à un certain nombre de questionnement en particulier ceux relatifs à l'économie chinoise qui marque l'actualité. S'ajoute à cela le fait aucun travail de recherche traitant de ce sujet n'a été enregistré au niveau de notre université.

♦ La méthodologie de la recherche

Afin de répondre à la problématique, nous avons opté pour une approche hypothético-déductive. Pour ce faire, nous avons effectué une recherche documentaire en utilisant des ouvrages, des revues scientifiques et rapports afin de mieux cerner le sujet de recherche avant de poser nos hypothèses qu'il conviendra de confirmer ou d'infirmer.

♦ La structure de la recherche

Afin de mener à bien et réaliser notre travail, nous l'avons subdivisé en trois chapitres.

Le premier chapitre, intitulé « le cadre conceptuel de la logistique internationale », comporte trois sections. Dans la première section, nous avons appréhendé les concepts de la logistique internationale. Tandis que, la deuxième section traite des métiers et l'optimisation de la logistique internationale. La troisième section, parle sur le transport international de marchandises dans le cadre de la logistique internationale.

Le deuxième chapitre, intitulé « la Chine comme puissance commerciale », est également divisé en trois sections, dont la première est consacrée à analyser l'économie de la Chine où on a évoqué les politiques de réformes et d'ouverture de la Chine. Alors que, dans la deuxième section nous avons évoqué la place de la Chine dans le commerce international. La troisième section traite de la guerre commerciale entre la Chine et les Etats-Unis.

Le troisième chapitre, intitulé « l'impact de la BRI sur l'économie mondiale » est divisé aussi en trois sections. La première section aborde des généralités sur la BRI. Alors que, la deuxième section traite plus précisément l'objectif qu'on veut atteindre qui est l'impact de la BRI sur l'économie mondiale. La troisième section est consacrée pour aborder les opportunités et les défis de la BRI pour la Chine et les pays membres.

CHAPITRE I : INTRODUCTION À LA LOGISTIQUE INTERNATIONALE

Chapitre I : Introduction à la logistique internationale

Introduction

Le développement de logistique est nécessaire pour répondre aux évolutions et aux exigences du contexte économique actuel. Elle représente un ensemble de moyens, de techniques, et d'opérations utilisées par une entreprise afin de mettre à la disposition du client, le bien ou le service attendu au moindre coût, au bon moment, au bon endroit, et dans un bon état.

L'objectif de ce chapitre est de comprendre les concepts fondamentaux de la logistique internationale et le transport international de marchandises. Pour atteindre cet objectif, nous avons divisé ce chapitre en trois sections. La première section, traite les généralités sur la logistique internationale, la deuxième porte sur les métiers et l'optimisation de la logistique internationale. Tandis que, la troisième est consacrée au transport international de marchandises.

Chapitre I : Introduction à la logistique internationale

Section 01 : Le cadre conceptuel de la logistique internationale

Cette section s'intéresse à l'avènement, la typologie, l'importance et les contraintes de la logistique d'une manière générale et la logistique internationale d'une manière spécifique.

1)-Historique de la logistique

Selon (Pascal, 2007), la logistique trouve historiquement son origine dans deux territoires distincts : celui des mathématiques et celui des champs de bataille. En effet, le mot "logistique" a deux significations. Premièrement, il est apparenté au mot grec *logistikos* : ce qui est relatif au raisonnement sous l'angle des mathématiques. Deuxièmement, il provient du grade d'un officier en charge du « logis » des troupes, lors du combat.

1-1)-Le territoire du *logistikos* ou de l'optimisation logistique

Selon de dictionnaire historique de la langue française le Robert (2000), le mot logistique provient du mot grec *logistikos* qui signifie "relatif au calcul", qui concerne le « raisonnement ». C'est le philosophe grec Platon qui a utilisé le premier, le mot *logistikos*. Il est employé la première fois dans la langue française, comme un adjectif qui signifie "qui pense logiquement". En 1765, le terme logistique est associé à celui de logarithme, on parle de logarithme logistique. Au début du 20^{ème} siècle, l'usage du mot « logistique » au sens de *logistikos* tel qu'il s'est développé depuis son origine renvoie donc à l'idée de l'usage d'une raison mathématique, que ce soit le calcul à partir des opérations élémentaires ou l'algorithme, conduit en fonction d'une finalité pratique. Nous retenons que le mot logistique au sens du *logistikos* peut être considéré comme un raisonnement formel à usage pratique.

Selon (Roadeff, 2005), c'est une discipline qui est née pendant la Seconde Guerre mondiale pour aider les forces alliées à détruire le plus grand nombre possible de sous-marins allemands et optimiser des opérations de logistique militaire. Il s'agissait de mobiliser des outils issus des mathématiques au sens large pour trouver des solutions optimales à des problèmes pratiques, ici de type militaire.

1-2)-Le territoire du « logis »

Le mot "logistique" dérive du mot français « logis » comme le précise Antoine Henri Jomini en 1837, dans son traité *Précis de l'art de la guerre*. En effet, on donne le grade de major général des logis à un officier qui avait la fonction de loger ou de camper les troupes, de diriger les colonnes, de les placer sur le terrain. Le logisticien militaire avait en charge le

Chapitre I : Introduction à la logistique internationale

transport, le ravitaillement et le campement des troupes. C'est à lui que revenait l'art de combiner ces moyens pour réaliser sa mission. C'est avec la Seconde Guerre mondiale que la logistique va trouver sa consécration dans l'art de la guerre en Occident. Cette réflexion logistique va pénétrer l'entreprise industrielle à partir des années 1960.

L'étymologie du mot logistique nous a entraînés sur deux pistes distinctes, l'optimisation logistique et la logistique stratégique ayant chacune leur propre histoire et des ramifications jusqu'à aujourd'hui, comme nous l'avons vu, respectivement dans le domaine des sciences de l'ingénieur et des sciences de gestion.

2)-Définitions de la logistique

La logistique est un domaine complexe et multifacette, ce qui a mené plusieurs associations, institutions et/ou des auteurs à la définir avec leur propre perspective et compréhension de ce qu'est la logistique. Alors nous allons citer quelques de ces définitions telles que :

- « La première définition de la logistique de l'entreprise est donnée par une association de marketing en 1948. Selon l'American Marketing Association (AMA), la logistique concerne le mouvement et la manutention de marchandises du point de production au point de consommation ou d'utilisation ». (Pascal I. , la logistique, 2007)
- « Lors de sa création en 1962, le Conseil National de la Gestion de Distribution Physique (CNGDP), a engagé à proposer de définir la logistique de la manière suivante : « terme employé dans l'industrie et le commerce pour décrire le vaste spectre d'activités nécessaires pour obtenir un mouvement efficace de produits finis depuis la sortie des chaînes de fabrications jusqu'au consommateur, et qui dans quelques cas inclut le mouvement des matières premières depuis leurs fournisseurs jusqu'au début des chaînes de fabrication. Une liste des activités que doit prendre en charge la logistique est ajoutée : le transport des marchandises, l'entreposage, la manutention, l'emballage, le contrôle des stocks, le choix des emplacements d'usines et d'entrepôts, le traitement des commandes, les prévisions de marché et le service offert aux clients ». (Pascal I. , la logistique, 2007)
- « La logistique porte sur toutes les opérations nécessaires à la mise à la disposition des produits sur les lieux de vente, depuis les lieux de production. Sa finalité consiste à

Chapitre I : Introduction à la logistique internationale

obtenir le produit voulu, à l'endroit voulu, dans les délais voulus et ceci, au meilleur coût ». (Lemeunier, 1989)

- « La logistique est un ensemble de méthodes, fonctions, et moyens mis en œuvre par une entreprise en vue de mettre à la disposition du client la marchandise attendue au moindre coût pour cette entreprise, dans les délais et dans un état conformes aux attentes du client et selon des quantités qualitativement définies par le contrat de commande ». (Gabriel, la logistique mondiale, 2005)
- Selon (Joel & Devan, 2013), La logistique est la fonction organisant les circuits matières, autrement dit ; l'art de livrer, au moindre coût, le bon produit, au bon endroit et au bon moment.

Après avoir défini la logistique selon plusieurs institutions et différents auteurs, et à travers nos recherches et notre compréhension de ces définitions, nous avons déduit que la logistique représente un ensemble d'activités, d'opérations, de moyens, et de méthodes utilisées dans la gestion des flux des biens, d'information, et de ressources, dans le but de répondre à la demande en offrant le bon produit contenant les exigences des clients, au bon moment, au bon endroit et avec un coût compétitif. La logistique inclut plusieurs activités distinctes à savoir : la planification, le transport de marchandises, la manutention, le contrôle de la gestion des stocks, l'entreposage, l'emballage, et le traitement des commandes.

3)-Les différents types de la logistique

D'après (Gabriel, la logistique mondiale, 2005) , la logistique englobe une variété de types, chacun jouant un rôle très important dans la gestion des flux de biens et de services. Ces divers types sont essentiels pour assurer une coordination efficace depuis la production jusqu'à la livraison finale des produits. Dans cette exploration, nous détaillerons les principaux types de logistique et leur rôle dans le succès des entreprises tel que présentés par l'auteur ;

3-1)-La logistique d'approvisionnement : développe la totalité des activités indispensables à la présence sur le marché, des références et quantités souhaitées, dans les délais requis et aux conditions de prix optimales, en ce qui concerne les matières premières, les produits semi-finis, les équipements et autres fournitures. À cet effet, elle est appelée à s'appuyer sur une politique d'approvisionnement définie au sein de l'entreprise ou du groupe, impliquant la mise au point d'une méthode de gestion tant des approvisionnements que du transport en amont,

Chapitre I : Introduction à la logistique internationale

des délais et circuits de livraison, d'un réseau de fournisseurs et d'un système d'information susceptible de constituer une clientèle aussi ample et fidélisable que possible.

3-2)-La logistique de distribution : prend en charge l'ensemble des activités nécessaires à la fourniture au marché des produits finis, selon les références souhaitables et quantités exigées, dans les délais requis et aux conditions optimales. Elle implique à cet effet une politique d'entreprise allant de la définition d'une méthode de gestion des stocks de produits finis et de transport en aval, ainsi que d'une stratégie portant sur la sous-traitance des opérations susceptibles d'être confiées à des prestataires de services logistiques.

3-3)-La logistique de production : qui a pour mission d'élaborer une stratégie permettant aux unités de production et/ou d'assemblage de couvrir les besoins du marché en références et quantités de matières premières et/ou en cours de production nécessaires dans des conditions de coût optimales. Il importe ainsi de procéder à la définition de règles de gestion adéquates portant sur le pilotage des flux, les stocks d'en-cours de production, le système de convoyage et de manutention à retenir, de même que sur les paramètres de transport entre les unités de production et les sites de stockage. Logistique de production et logistique de distribution sont étroitement liées.

3-4)-La logistique inverse (Reverse Logistics) : elle concerne le retour des marchandises. Les retours demandés par les consommateurs mécontents d'erreurs d'envoi ou de défauts, et les retours (valorisation ou destruction) inhérents à la politique de la firme en matière de produits en fin de vie ou de recyclage.

3-5)-L'éco-logistique : les activités logistiques, tout au long de la chaîne logistique, sont soumises à des préoccupations de préservation et de promotion environnementales, en fonction des exigences de développement durable.

3-6)-La logistique du cyberspace : la genèse du cyberspace ayant fait naître un type de firme implantée sur un seul site, la logistique est « simplifiée », parce que sous-traitée et dépourvue de réseau commercial, puisque le contact avec la clientèle se réalise par internet. Ce processus est d'autant plus simple à organiser que les biens vendus sont immatériels. Mais le développement des systèmes d'information, tout en ouvrant de nouvelles perspectives dans le domaine de l'implantation spatiale, demeure un outil au service de stratégies spatiales, un outil qu'il est apte à rendre efficace, dont il ne saurait cependant assurer la définition.

3-7)-La logistique interne : la logistique interne, concerne les activités logistiques au sein d'une entreprise, telles que la gestion des stocks, la manutention, le transport interne, la planification de la production, etc. Elle vise à optimiser les flux de matériaux et d'informations à l'intérieur de l'entreprise pour améliorer l'efficacité et la productivité.

3-8)-La logistique externe : la logistique externe, quant à elle englobe les activités logistiques qui se déroulent à l'extérieur de l'entreprise, telles que le transport des produits finis vers les clients, la gestion des entrepôts de stockage, la gestion de la chaîne d'approvisionnement, etc. Elle vise à assurer la livraison de produits et services de qualité aux clients, en optimisant les coûts et les délais de livraison.

4)-Les objectifs et importance de la logistique

4-1)-Les objectifs

Tel que mentionné par (Pierre & Anne, 2008), l'objectif traditionnel d'un système logistique est d'atteindre un niveau de service donné pour un coût minimum. Mais plus précisément, cet objectif est en fait celui de la physical distribution. Il ne doit donc pas masquer les autres objectifs opérationnels de la logistique. Sans classement hiérarchique, ces derniers sont présentés ci-dessous. Ensemble, ils déterminent la performance logistique :

4-1-1)-La réponse optimale au client : il s'agit de la capacité de l'entreprise à répondre dans les meilleurs délais aux exigences des clients. Depuis plusieurs années, les entreprises s'intéressent à l'Efficient Consumer Response. C'est un ensemble de pratiques et de techniques, tant en marketing qu'en logistique, qui vise à optimiser les assortiments, les promotions et le niveau de service, par une meilleure coopération entre l'industrie et le commerce.

4-1-2)-La variabilité minimale : les retards de livraison, les problèmes lors de la fabrication, les livraisons vers un mauvais entrepôt... peuvent conduire à une forte variabilité dans les processus logistiques, à l'origine de coûts élevés et de clients insatisfaits. Les coopérations logistiques et les TIC permettent de réduire la variabilité.

4-1-3)-Le stock minimum : il est nécessaire de faire des efforts pour réduire les stocks, afin de maîtriser les coûts logistiques, sans pour autant sacrifier le niveau de service client. Malgré tout, il ne faut pas négliger le fait que les stocks sont utiles au fonctionnement d'un système logistique et qu'ils peuvent être financièrement justifiés lorsqu'ils permettent de réaliser d'importantes économies d'échelle dans la production ou dans la livraison.

Chapitre I : Introduction à la logistique internationale

4-1-4)-La consolidation des transports : ce poste représente un des coûts logistiques le plus fort. Or on sait que le coût de transport est directement lié à la nature du produit, à la taille de la cargaison et à la distance. Comme il est difficile de jouer sur le produit et sur la distance, il faudra être attentif au volume transporté. Ce dernier doit être le plus important possible pour que le coût par unité soit le plus faible.

4-1-5)-La qualité : il faut appliquer à la logistique les principes du Total Quality Management, appliqué en production de façon plus classique et quasi-systématique, qui peuvent permettre d'étudier et d'améliorer certains processus logistiques peu efficaces.

4-1-6)-Analyse en termes de cycle de vie du produit : les garanties offertes au client et le recyclage de plus en plus fréquent des matières obligent les entreprises à se préoccuper des questions logistiques sur l'ensemble de la vie d'un produit. Certains spécialistes de la logistique affirment qu'il est fondamental d'étudier la logistique en fonction du cycle de vie du produit. Cela ne concerne pas uniquement les systèmes d'armement très coûteux dont nous avons déjà parlé, mais une grande majorité de biens durables. Cette analyse suppose d'évaluer le coût de cycle de vie, appelé life cycle cost qui englobe la totalité des coûts d'un produit ou d'un équipement, de sa naissance à sa mort, c'est-à-dire de sa conception à son retrait, en passant par sa fabrication, sa distribution et son utilisation.

4-2)-L'importance

Selon (Wackermann, 2005), la logistique est la technologie de la maîtrise des flux. Elle s'appuie sur un vocabulaire spécifique de base, de plus en plus riche. L'interactivité et l'interdépendance croissantes des tâches d'approvisionnement, de production, de distribution, et d'après-vente sont devenues complexes à tel point que seule la logistique est encore à même de les gérer et de les dominer de manière efficace. Il maintient que la logistique contribue de manière croissante à la mise sous contrôle des procédés, à l'utilisation des méthodes statistiques en vue de la détection des dérives, au recours à des outils modernes d'analyse des défaillances dans les secteurs d'activités. La logistique conduit à des exigences de contrôle approfondis du mode de production et de l'organisation même de l'entreprise.

5)-La logistique internationale

Avec la mondialisation des échanges commerciaux, les entreprises sont de plus en plus impliquées dans les opérations d'import-export et doivent donc gérer des flux de marchandises à travers le monde. Se lancer dans le commerce international nécessite une

Chapitre I : Introduction à la logistique internationale

compréhension approfondie de la logistique internationale. De ce fait, nous allons aborder plusieurs définitions relatives à la logistique internationale.

5-1)-Définition de la logistique internationale

- « La logistique internationale se définit par la gestion des activités d'importation et d'exportation. Elle a pour vocation d'accompagner les activités des firmes à l'export. Elle va consister à acheminer le produit vers un client qui se trouve dans un pays étranger. Nous parlons de la logistique internationale dès lors qu'au moins un pays étranger doit être desservi ». (Robert N. , 2004)
- « La logistique internationale se définit par la gestion et la coordination des activités d'importation et d'exportation. On ne peut réduire la logistique internationale à un simple transport de marchandises, l'activité est bien plus complexe. Elle inclut différents métiers dont l'objectif est commun : (acheminer des marchandises d'un point A à un point B dans les meilleures conditions et délais, à travers le monde ». (Eloise, 2021).

A partir de ces deux définitions citées on peut constater que la logistique internationale, c'est la pratique et l'application des méthodes, des techniques, et fonctions de la logistique traditionnelle ou domestique afin de gérer et optimiser les flux de marchandises à l'international .Elle inclut les activités d'importation, d'exportation et d'organisation des opérations de transports transfrontaliers, dans le but d'assurer un flux logistique efficace du point de départ à la destination finale.

5-2)-Les spécificités et importance de la logistique internationale

5-2-1)-Les spécificités

Selon (Maxime T. , 2023), les spécificités de la logistique internationale comme suite :

- Les échanges internationaux font appel à un grand nombre de partenaires (commissionnaires, mandataires, transitaires...). Ce qui implique une organisation parfaite des échanges d'informations, la planification des opérations logistiques, un suivi rigoureux de la traçabilité grâce aux documents obligatoires ou optionnels.
- La conduite des opérations de logistique internationale se pratique en multi-modalité ou autrement dit inter-modalité avancée. D'où l'impérieux besoin de connaître la nature et la taille des marchandises et des colis, le type d'emballage. D'où une priorité mise sur la gestion par Unités de Transport Intermodal (UTI).

Chapitre I : Introduction à la logistique internationale

- L'exportation et l'importation répondent à des règles juridiques drastiques contenues dans une gamme importante de textes réglementaires. Il faut connaître la législation ou convention en vigueur à chaque étape du processus de logistique internationale.
- Une bonne maîtrise des phases logistiques optimise les temps de traitement des flux : il existe alors moins de ruptures des charges, grâce à une bonne anticipation des formalités administratives lors des phases d'inter-modalité.
- La gestion rigoureuse des coûts logistiques optimise les coûts des différents prestataires.
- La maîtrise des risques sécuritaires de la marchandise passe par une minimisation des manipulations, des contrats d'assurance bien adaptés, et surtout pour les denrées périssables, un respect strict des conditions de transport.

5-2)-L'importance

D'après (Robert n. , 2004), la logistique internationale est un pilier essentiel du commerce mondial. Elle permet aux entreprises d'acheminer leurs produits vers les marchés étrangers, favorisant ainsi la croissance économique et la création d'emplois. La logistique internationale doit être intégrée dans la stratégie globale de l'entreprise car elle est un élément de différenciation. De plus, elle est devenue un des éléments clés de succès de firmes industriels favorisant la coopération entre les pays, en facilitant les échanges commerciaux et en contribuant à renforcer les relations économiques. Par exemple, les accords de libre-échange et les zones de libre-échange ont permis de réduire les barrières commerciales et d'optimiser les chaînes d'approvisionnement, améliorant ainsi l'efficacité de la logistique internationale et stimulant le commerce mondial.

La compréhension de ses principaux aspects et l'adoption de bonnes pratiques signifie profiter des opportunités du commerce international et assurer un flux optimal de marchandises à travers le monde.

6)-Les caractéristiques et étapes de la logistique internationale

6-1)-Caractéristiques

Alors que dans la pratique, elle est essentiellement dédiée à la gestion des flux de marchandises, la finalité de la logistique internationale est d'accomplir l'acheminement des produits depuis le lieu de livraison dans le pays d'exportation (entrepôt du fournisseur, entrepôts du transitaire, transporteur...) jusqu'à l'entrepôt de l'importateur dans le pays

Chapitre I : Introduction à la logistique internationale

d'importation, Il s'agit d'organiser dans les meilleures conditions économiques et les meilleurs délais l'acheminement des marchandises.

6-1-1)-Les enjeux de la logistique internationale

- Multiplicité des intervenants : Il convient de bien organiser la circulation des informations et des marchandises, bon suivi des flux documentaires, bonne planification des opérations physiques.
- Multi modalité des opérations de transport : Faire attention à la nature et taille des colis, aux types d'emballage utilisé, favoriser l'utilisation des Unités de Transport Intermodal (UTI).
- Diversité des textes réglementaires : Des conflits peuvent exister entre les réglementations nationales et internationales. Il convient de savoir quelle législation ou convention s'applique à chaque étape de l'acheminement international.
- Maîtrise de temps logistiques : Il faut optimiser les temps de traitement des flux (moins de ruptures des charges, gestion anticipé de certaines formalités administratives, Inter modalité et accélération des temps de transbordement...).
- Maîtrise des coûts logistiques : Optimiser les coûts liés aux flux internationaux (coûts des prestataires, meilleure combinaison de moyens, déploiement des stratégies logistiques collaboratives, choix des régimes douaniers les mieux adaptés à chaque situation...).
- Maîtrise des risques : Protection des marchandises, moins de manipulations, assurance, respect des conditions de transport pour les denrées périssables.¹

6-1-2)-Les contraintes de la logistique internationale

- Contraintes liées aux marchandises : Selon la nature des produits, denrées alimentaires, marchandises périssables, marchandises dangereuses, il convient de prendre des dispositions et mesures adéquates afin d'éviter toute forme d'avarie pouvant découler des propriétés même des marchandises (recommandations réglementaires, respect des conditions de transport...).
- Contraintes réglementaires : Obligations documentaires liées à la nature des produits importés (licences, certificats d'origine, certificats de circulation, contingents) ;

¹ <https://www.logistiqueconseil.org/Articles/Logistique/logistique-internationale.htm>

Chapitre I : Introduction à la logistique internationale

obligations documentaires liés au type d'expédition (documents à produire suivant le mode de transport) ; obligation de déclaration en douane (connaissance obligatoire de la nomenclature douanière des produits, du tarif des douanes et des régimes douaniers) ; horaires de travail dans les pays d'escale ; réglementation applicable en cas de litiges.

- Contraintes géographiques : Le climat, l'environnement socioculturel, et tout simplement la météo peuvent amener à reconsidérer certain choix du logisticien.
- Contraintes techniques : (absence des moyens de manutention adéquats dans les points de transbordement et au lieu de déchargement final, planning des transports internationaux qui peut être influencé par de nombreux facteurs...).

6-2)-Les étapes clés de la logistique internationale

Comme (Maxime T. , 2023) l'avait montré, la logistique internationale inclut l'ensemble des étapes allant de l'emballage des marchandises à leur chargement, leur acheminement et leur dédouanement.

6-2-1)-La préparation des commandes

La préparation des commandes est gérée par l'expéditeur lui-même. Outre l'emballage produit d'origine, une opération d'importation ou exportation suppose, le plus souvent, un conditionnement spécifique (palettes, conteneurs maritime...). Un marquage obligatoire indique l'ensemble des informations nécessaires à la traçabilité des biens en cas de contrôle : nombre de produits, provenance de la marchandise, pays de destination...

6-2-2)-Le transport logistique

Le choix des modalités de transport est un aspect essentiel de la chaîne logistique. Il est déterminé en fonction de plusieurs critères : volume à transporter, éloignement de la destination, spécifications du contrat de vente... Les options envisageables incluent notamment les transports maritime, aérien et ferroviaire, organisés au sein de grands hubs multimodaux.

6-2-3)-Les opérations de dédouanement

Le dédouanement consiste à régler les formalités douanières liées au transport international de marchandises, auprès des autorités territoriales compétentes. Il a lieu au départ, mais aussi à l'arrivée des marchandises. Il peut inclure un simple contrôle, une déclaration ou des frais douaniers variables.

Chapitre I : Introduction à la logistique internationale

6-2-4)-Le stockage en entrepôt

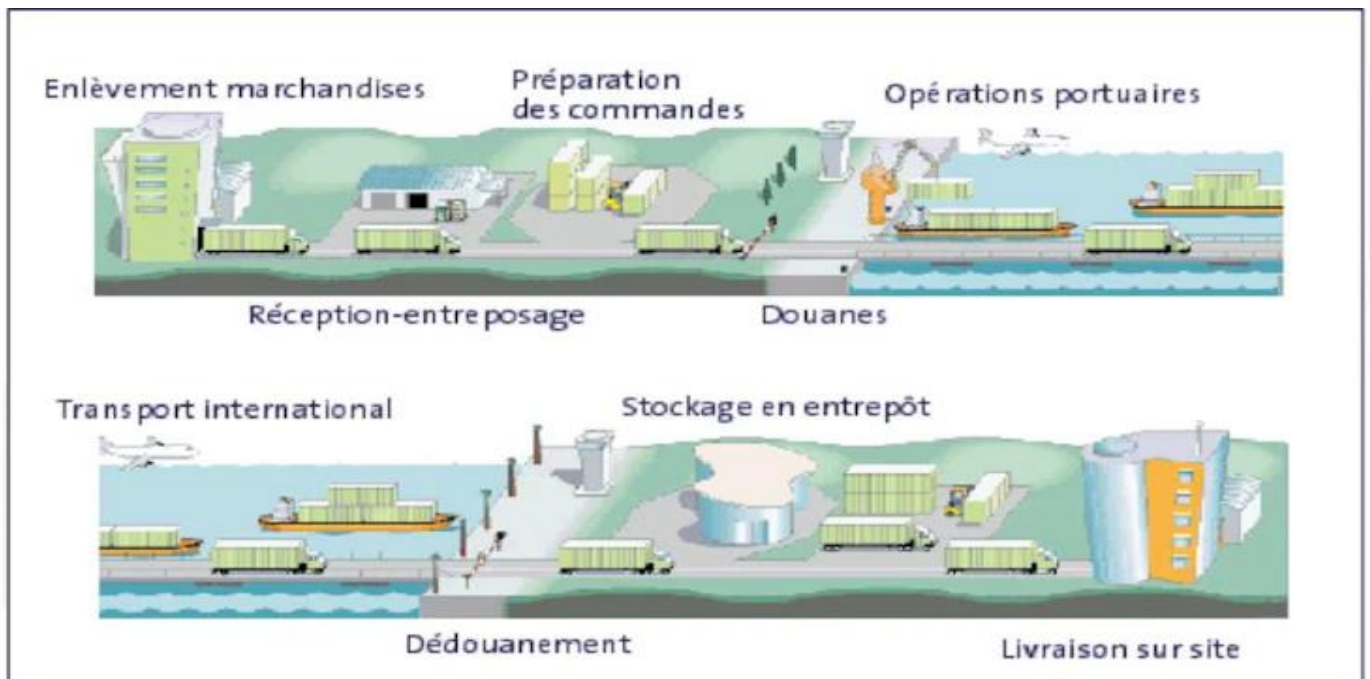
A leur arrivée dans le pays de destination, les marchandises ne peuvent souvent pas être confiées directement à un livreur. Elles font l'objet d'un stockage temporaire en entrepôts logistiques qui constituent aujourd'hui un maillage essentiel de la chaîne logistique internationale. Ils permettent de stocker temporairement des marchandises en attente d'être expédiées à leur destination finale, et regrouper plusieurs petits envois en une seule livraison plus importante, pour réduire les coûts de transport et réaliser des économies d'échelle. Ainsi, de gérer les niveaux de stock, les rotations et les approvisionnements en temps réel pour les entreprises importatrices et exportatrices.

Les entrepôts logistiques sont donc un élément clé de la gestion efficace de la chaîne d'approvisionnement. Ils permettent la consolidation, le stockage et la distribution des produits de manière efficace et rentable.

6-2-5)-La livraison

La dernière étape est la livraison de la marchandise au client final. Elle est réalisée, le plus souvent, par une société spécialisée de type Fedex.

Figure N°1 : les étapes clés de la logistique internationale



Source : <https://www.appvizer.fr/magazine/operations/logistique/logistique-internationale> (consulté le 07/05/2024 à 9h30).

Section 02 : Les métiers et l'optimisation de la logistique internationale

Dans cette section nous allons aborder les différents métiers et intervenants qui jouent un rôle majeur et primordial dans la logistique internationale. De plus, nous allons aborder le sujet de l'optimisation de la logistique internationale.

1)-Les métiers et les intervenants de la logistique internationale

La logistique internationale implique de multiples et nombreux métiers et intervenants avec des missions particulières et cela dans le but d'assurer l'acheminement des marchandises à l'international. Alors, nous allons citer quelques de ces métiers et intervenants à savoir :

1-1)-L'acconier : c'est un entrepreneur de manutention qui est chargé de chargement et déchargement des navires.

1-2)-L'affréteur : c'est celui qui loue un navire ou un avion afin de l'exploiter.

1-3)-L'agent commercial : il est chargé de négocier et de conclure des contrats de vente, de location ou de prestation de services, au nom et pour le compte de producteurs, d'industriels, de commerçants, ou d'autres agents commerciaux.

1-4)-Agent d'assurer : il est chargé par une société d'assurance afin de vendre leurs polices au public en échange d'une commission.

1-5)-L'armateur : il arme un navire avec tout ce qui est nécessaire à la navigation, tout en exploitant ce navire en son nom.

1-6)-L'auxiliaire de transport : il joue le rôle d'intermédiaire entre le transporteur et le chargeur, en s'occupant du transit ou de transport des marchandises, des informations sur les réglementations et modes de transports.

1-7)-Le commissionnaire : il est chargé de toutes les formalités des opérations de commerce extérieur pour le compte de ses clients. Comme il peut intervenir aussi à l'achat ou la vente.

1-8)-Le commissionnaire agréé en douane : c'est une personne engagée afin d'effectuer des formalités douanières pour le compte d'autrui, telles que : la déclaration et la présentation des marchandises pour toute forme d'opération commerciale.

1-9)-Le commissionnaire de transport : ça peut être une personne physique ou morale qui réalise un transport tout en choisissant librement les moyens de sa réalisation. Aussi, il effectue des opérations de groupage.

Chapitre I : Introduction à la logistique internationale

1-10)-Le courtier : c'est un intermédiaire entre deux personnes qui veulent passer un contrat. Il est spécialisé dans l'achat et la vente des marchandises, la négociation des assurances, des titres et valeurs pour le compte d'un commettant.

1-11)-Déclarant en douane : une personne physique ou morale qui s'en charge de la déclaration en douane.

1-12)-Le transitaire : c'est un auxiliaire d'une grande importance du commerce international qui intervient dans la chaîne du transport en tant que mandataire ou en tant que commissionnaire de transport

1-13)-Le vraquiste : c'est une personne qui transporte des marchandises en vrac utilisant un véhicule.

1-14)-Le magasinier : il exerce des activités dans les domaines suivants : la réception des produits, le stockage, l'expédition des produits, et la tenue et la gestion informatisée des stocks.

1-15)-Le Responsable d'entrepôt : il supervise la réception des marchandises, organise leur stockage et ordonne leur transfert vers les différents quais d'expédition : il veille au respect de la chaîne du froid et de la qualité des produits et aussi règle les litiges avec les fournisseurs ou les transporteurs.

1-16)-Le logisticien : il s'occupe de l'élaboration de méthodes et de procédures visant à optimiser et à coordonner l'ensemble des activités de celle-ci. Il s'implique dans des secteurs aussi variés que la production, les achats ou la distribution, en s'intéressant tout particulièrement à la circulation des marchandises.²

2)-L'optimisation de la logistique internationale

Dans le domaine de la logistique internationale, l'utilisation d'un logiciel de gestion d'entrepôt en anglais Warehouse Management System (WMS) peut s'avérer très bénéfique pour améliorer et optimiser les opérations, grâce aux fonctionnalités suivantes élaborées par (Eloise, 2021) :

² <https://www.logistiqueconseil.org/Articles/Logistique/Metiers-logistique-internationale.htm> consulté le 04/05/2024 à 21h

Chapitre I : Introduction à la logistique internationale

2-1)-Suivi et visibilité des stocks en temps réel : Un WMS (logiciel de gestion d'entrepôt) assure le suivi des opérations logistiques tout en offrant une visibilité complète sur l'état et l'emplacement des stocks en temps réel tout au long de la chaîne d'approvisionnement.

2-2)-Contrôle des stocks internationaux : Un logiciel de gestion permet l'administration des stocks de différentes localisations géographiques et coordonne la planification et l'approvisionnement des marchandises. Cela se fait selon la demande sur chaque marché, afin d'éviter la rupture de stock, la pénurie de stock ou le surstockage.

2-3)-Optimisation des itinéraires et des modes de transport : Certains WMS disposent d'une fonctionnalité avancée permettant de rationaliser les itinéraires de livraison et de sélectionner les meilleurs modes de transport. Ainsi, les entreprises qui commercialisent leurs produits à l'international peuvent, à l'aide de la technologie, réduire les frais d'expédition, minimiser la durée du transit et accroître la satisfaction client.

2-4)-Collaboration et communication avec les partenaires logistiques : Un logiciel de gestion simplifie la communication entre les partenaires logistiques internationaux. Pour cela, les entreprises partagent des informations et des données pertinentes pour optimiser les opérations tout en évitant les erreurs et les retards dans l'échange d'informations.

2-5)-Des indicateurs pour une meilleure prise de décision : La digitalisation permet le suivi d'indicateurs logistiques, d'évaluer les performances opérationnelles et de prendre des décisions fondées sur la donnée, afin d'améliorer en permanence les processus logistiques internationaux.

En bref, les logiciels de gestion d'entrepôt offrent une visibilité accrue des produits et coordonnent efficacement les différentes opérations de la chaîne d'approvisionnement. La digitalisation facilite également la gestion des stocks, la génération de documents douaniers et la collaboration avec les partenaires logistiques internationaux.

Section 03 : Le transport international de marchandises

Actuellement, dans le contexte économique et social, le transport international de marchandises est l'élément central et primordial du commerce mondial. De plus, il est considéré comme un maillon indispensable de la chaîne logistique internationale qui assure la coordination et la liaison entre les étapes clés de la logistique internationale. Aujourd'hui pour importer ou exporter des marchandises à travers le monde, le transport international est mis en œuvre qui fait de lui le noyau et l'essence principale des échanges commerciaux dans le monde.

1)-Généralités sur le TIM

1-1)-Définitions du transport international de marchandises (TIM)

On peut le décomposer comme suit :

-Transport : il renvoie à l'action de déplacer des marchandises d'un point « A » à un point « B ».

-International : il signifie au-delà des frontières nationales, c'est-à-dire des transactions commerciales entre différents pays du monde.

-Marchandise : c'est l'ensemble des biens commerciaux échangés tels que les produits alimentaires, les MP, les produits alimentaires hydrocarbures...

A partir de cette décomposition on peut définir le TIM comme l'action de déplacer l'ensemble des biens commerciaux d'un point A à un point B, et cela se réalise au-delà des frontières nationales des pays à travers le monde.

1-2)-L'importance de TIM

D'après (Mael, 2022), le transport international de marchandises est un élément clé de l'économie mondiale et joue un rôle crucial dans la croissance économique des entreprises en termes de productivité. Notamment, comme nous l'avons déjà cité, il représente un maillon indispensable de la chaîne logistique internationale et qui améliore la qualité de la logistique internationale. Il offre des meilleurs échanges entre les pays, favorisant les échanges et les interactions sociales. Ainsi, il crée des opportunités commerciales permettant des échanges pratiques de produits rares et exclusifs. De plus, il encourage l'innovation et diversifie les sources d'approvisionnement en matières premières (MP), en produits finis, et en

équipements. Sur tout, sa diversité en termes de moyens de transport est également un grand avantage.

1-3)-Les caractéristiques du TIM ³

Les caractéristiques du transport international de marchandises, comprennent de longues distances et de longs temps de transit, des formalités douanières complexes qui nécessitent une expertise pour éviter les retards et les coûts supplémentaires. Les caractéristiques de chaque mode de transport révèlent la diversité des solutions disponibles pour répondre aux besoins de l'industrie logistique. Que ce soit par la rapidité du fret aérien, la capacité du fret maritime, la fiabilité du fret ferroviaire ou la flexibilité du fret routier, chaque métier dans le secteur logistique et transport joue un rôle crucial pour assurer un acheminement efficace des marchandises à travers le monde. En effet, dans un contexte où l'expédition multimodale est de plus en plus courante, il est essentiel de comprendre les forces de chaque mode de transport et d'opter pour des solutions intégrées pour garantir une chaîne logistique fluide et réussie.

2)-Modes et types de TIM

2-1)-Les modes TIM

Selon (REMY, 2013), le transport de marchandises peut être assuré par différents modes de transport qui sont répartis en quatre catégories : terrestre, maritime aérien et par installations fixes. Le transport terrestre se subdivise lui-même en transport routier, ferroviaire et fluvial.

A)-Le transport routier

Il s'agit de l'échange de biens entre différents pays en les transportant par voie terrestre depuis la seconde moitié du 20^{ème} siècle, le principal mode de transport, est terrestre. Il dut son succès en particulier au développement du réseau routier. Il existe trois types de véhicule assurant le transport routier de marchandises :

-Les véhicules isolés (camions), les véhicules articulés, composés d'un tracteur et d'une semi-remorque, souvent utilisés pour les transports internationaux et les trains routiers constitués d'un camion et d'une remorque.

³ <https://www.institutnemo.com/actualites/les-quatre-principaux-modes-de-transport/> consulté le 25/05/2024

Chapitre I : Introduction à la logistique internationale

Tableau N°1 : Les avantages et inconvénients du transport routier

AVANTAGES	INCONVENIENTS
<ul style="list-style-type: none">✚ Moyen de transport direct✚ Flexibilité✚ Service porte à porte✚ Délais de transit✚ Moins de manutention✚ Combinaison des moyens de transport	<ul style="list-style-type: none">✚ Saturation des infrastructures✚ Moyen de transport polluant✚ Restriction sur les temps de conduite✚ Non recommandé pour les longues distances✚ Augmentation des restrictions légales✚ Risques d'accidents d'embouteillage, vols lors des arrêts

Source : (pp. Corinne Pasco, Dunod, Paris, 2006, (6^{ème} édition), P67)

B)- Le transport arien

Le transport aérien de marchandises est un moyen de transporter des marchandises à travers de longues distances, il a connu un développement important à partir du début des années 1970, date de l'apparition des avions gros-porteurs. Il est généralement utilisé pour le transport de produits qui nécessitent un délai de livraison courte (produits périssables) ou marchandises dont la valeur est très élevée ainsi que les envois urgents.

Le transport aérien de marchandises utilise soit des appareils mixtes soit des appareils tout cargo.

-Les appareils mixtes : sont principalement utilisés pour le transport de passagers mais leur soute peut accueillir du fret en complément des bagages.

-Les appareils tout cargo : ne transportent que du fret. Leurs aménagements intérieurs sont donc étudiés en conséquence. Ils sont en général composés d'un pont principal entièrement dégagé et d'une soute au pont inférieur. À titre d'exemple, la capacité d'un Boeing 747 Cargo est de 95 tonnes.

Chapitre I : Introduction à la logistique internationale

Tableau N°2 : les avantages et inconvénients du transport aérien :

AVANTAGES	INCONVENIENTS
<ul style="list-style-type: none">✚ Sécurité✚ Rapidité✚ Diminution des frais financiers et de stockage✚ Emballages et assurances moins coûteux	<ul style="list-style-type: none">✚ Coût au kilo relativement élevé✚ Peu adapté aux marchandises de faible valeur✚ Favorise les marchandises volumineuses

Source : (Corinne, 2006, pp. Corinne Pasco, Dunod, Paris, 2006, (6^{ème} édition), P67).

C)-Le transport maritime

Le transport maritime est une méthode qui permet de transporter de grandes quantités de marchandises, le plus économique pour les échanges massifiés et de longue distance. Il est également utilisé pour des échanges de courte distance (cabotage) dans les régions bien irriguées par les mers. Le transport maritime est réalisé à l'aide de différents types de navire.

-Les vraquiers transportent les marchandises en vrac (marchandises non emballées et ne comportant pas d'éléments individualisables). Les minéraliers et les céréaliers, utilisés respectivement pour le transport de minerais et de céréales, sont des vraquiers.

-Les navires citernes sont utilisés pour le transport de produits liquides en vrac. Les pétroliers (tankers), chimiquiers ou encore méthaniers, destinés respectivement au transport de pétrole, de produits chimiques ou de méthane, sont des navires citernes.

-Les navires spéciaux sont des navires spécialisés dans le transport de charges lourdes ou encombrantes comme les grumes.

-Les porte-conteneurs transportent des conteneurs qui sont arrimés entre eux et au navire. La localisation de chaque conteneur est documentée dans un plan de chargement (bay plan).






-Les navires rouliers sont équipés d'une rampe arrière (et parfois d'une rampe latérale) relevable qui prend appui sur les descentes du port.

-Les navires nourriciers ou collecteurs (feeders en anglais) sont des navires de petit tonnage permettant l'éclate d'une cargaison apportée dans un port principal par un gros navire faisant peu d'escales et, inversement, la collecte de marchandises vers le port principal.

Chapitre I : Introduction à la logistique internationale

-Les remorqueurs sont des navires utilisés pour aider les manœuvres d'entrée et de sortie des navires dans le port.

Tableau N°3 : les avantages et inconvénients du transport maritime :

AVANTAGES	INCOVENIENTS
 Adapté aux expéditions lointaines	 Délais et sécurité parfois aléatoires
 Prix avantageux	 Fréquences des départs
 Conteneurisation	

Source : (Corinne, 2006, pp. Corinne Pasco,Dunod,Paris,2006,(6ème édition),P67).

D)-Le transport ferroviaire

Le transport ferroviaire est le fait d'expédier les marchandises entre différents pays via des réseaux ferroviaires, très utilisé pour le transport massifié. S'il est moins flexible que le transport routier, il est beaucoup plus respectueux de l'environnement. Il peut, dans certains cas, être plus adapté que le transport routier.

Le transport ferroviaire utilise différents types de wagons : le wagon couvert qui possède une unique porte de chargement centrale. Le wagon plat pour les marchandises lourdes ou longues, le wagon-tombereau pour les marchandises en vrac (houille, coke, minerais, bois...). Le wagon citerne pour le transport des produits liquides, des hydrocarbures et des gaz liquéfiés, le wagon silo pour le transport des produits pulvérulents, le wagon à étage pour le transport des véhicules automobiles ou encore le wagon sous contrôle de température. Les wagons de fret sont acheminés par train complet ou de façon isolée.

À la différence du transport maritime, le transport ferroviaire subit la concurrence directe du transport routier. À l'exception de certains acheminements en train complet, il ne peut pas assurer un transport de bout en bout. Le ferroutage permet de bénéficier des avantages du transport ferroviaire tout en assurant un transport de bout en bout. Il cherche à tirer parti des complémentarités du rail et de la route.

- Le transport de caisses mobiles ou de conteneurs par le rail et la route est souvent appelé transport combiné rail-route. Ce transport nécessite des chantiers de changement de mode que l'on retrouve aux abords de nombreuses grandes agglomérations européennes.












- Le transport de remorques ou semi-remorques est souvent appelé service de route roulante non accompagné. Les remorques ou semi- remorques sont chargées sur les trains soit à l'aide

Chapitre I : Introduction à la logistique internationale

de grues sur des wagons spécialisés (appelés kangourou), soit en roulant sur des wagons spéciaux surbaissés.

-Le transport de camions est appelé service de route roulante accompagné. Il est quelquefois qualifié d'autoroute ferroviaire. Les camions sont chargés sur des wagons spéciaux. Le transport de camions s'est développé dans les régions montagneuses (comme la Suisse) ou pour franchir un obstacle incontournable (comme la Manche). Il est particulièrement pertinent là où les infrastructures routières restent insuffisantes.

Tableau N°4 : les avantages et inconvénients du transport ferroviaire :

AVANTAGES	INCONVENIENTS
 Gros volumes et rapidité	 Ruptures de charges
 Prix compétitifs sur longues distances	 Dépendance de la route pour la partie finale
 Convient aux longues distances	 Pas très flexible
 Transport combiné possible	 Infrastructures limitées
 Protection de l'environnement	 Grèves et lenteur
 Sécurité, souplesse	

Source : (pp. Corinne Pasco, Dunod, Paris, 2006, (6^{ème} édition), P67)

2-2)-Les types de TIM :

D'après (Jean, 2015), le transport peut être effectué par un seul ou plusieurs modes de transport (train ; bateau ; avion ; camion). Le déplacement de la marchandise peut également dépendre de plusieurs transporteurs. Dans ce cas, il y a transport successifs. On distinguera les transports homogènes, combinée, mixtes, mixtes superposés multimodaux ou intermodaux :

2-2-1)-Les transports homogènes : les transports sont homogènes lorsque tous les transporteurs sont soumis à un même régime juridique. Exemple : un déplacement de marchandises réalisé par plusieurs transporteurs routiers, sous le même document de transport (lettre de voiture), constitue un transport homogène.

2-2-2)-Les transports combinés : les transports sont combinés lorsque les transporteurs concernés sont soumis à des régimes juridiques différents. Exemple : un déplacement de marchandises réalisé par des transporteurs routiers, une partie relevant d'une convention internationale ; l'autre du régime national, est un transport combiné.

Chapitre I : Introduction à la logistique internationale

2-2-3)-Les transports mixtes : les transports sont mixtes lorsque le déplacement de la marchandise nécessite le recours à plusieurs modes de transport. Exemple : le préacheminement en camion, suivi d'un transport principal par train, est un transport mixte.

2-2-4)-mixtes superposés : les transports sont mixtes superposés lorsqu'un moyen de transport est chargé sur un autre moyen de transport. Exemple : un camion chargé sur un navire constitue un transport mixte superposé.

2-2-5)-Les transports multimodaux (ou intermodaux) : les transports sont multimodaux ou intermodaux lorsque le déplacement de la marchandise est effectué en vertu d'un acte de transport unique et par au moins deux modes de transport différents. Le cas le plus usuel couvre la situation suivante : préacheminement, transport principal et post-acheminement.

3)-Le choix du mode de TIM

Le choix du mode de transport pour l'expédition des marchandises à l'international est une décision cruciale qui peut grandement impacter le succès d'une transaction commerciale et chaîne logistique internationales. Il existe plusieurs critères à prendre en considération pour déterminer et choisir le mode de transport idéal, dont nous allons élaborer quelques critères tels que cités par (Corinne, 2006) :

3-1)-Le prix du mode de transport

Le coût est souvent l'un des facteurs les plus importants lorsqu'il s'agit de choisir un mode de transport pour les marchandises à l'international. Chaque type de transport a ses avantages et inconvénients en termes de coûts :

-Le transport routier : est généralement abordable, surtout pour les distances courtes et moyennes. Les frais peuvent augmenter avec la distance, la taille et le poids des marchandises.

-Le transport ferroviaire : est souvent moins cher que le routier pour les longues distances, mais nécessite parfois un acheminement complémentaire par camion ou autre moyen.

-Le transport maritime : est économique pour transporter de grandes quantités de marchandises sur de longues distances, mais soumis à des frais portuaires et douaniers.

Chapitre I : Introduction à la logistique internationale

-Le transport aérien : est rapide mais souvent plus coûteux. Il est particulièrement adapté aux produits périssables ou à haute valeur.

Pour évaluer le coût global, il faut inclure non seulement le tarif du transport lui-même, mais aussi les frais annexes tels que l'emballage, l'assurance et les taxes éventuelles.

3-2)-Les délais de livraison

La rapidité d'acheminement des marchandises jusqu'au destinataire est un élément clé à prendre en compte. Selon l'urgence et la nature de la marchandise, certains modes de transport sont plus adaptés que d'autres :

-L'avantage du transport routier est qu'il est flexible et rapide pour les distances courtes à moyennes. Il est cependant tributaire de la densité du trafic qui, si elle est importante, peut rapidement entraîner des retards de livraison.

-Plus sûr et économique, le transport ferroviaire est aussi plus lent que le routier et surtout moins flexible.

-Le transport maritime est lent, surtout en comparaison avec le transport aérien, mais permet de transporter d'importants volumes à moindre coût.

-Le transport aérien est idéal pour les livraisons express et les produits nécessitant un délai court.

3-3)-La sécurité des marchandises

Assurer la sécurité de vos marchandises pendant le transport est essentiel. Chaque mode de transport présente ses propres risques et mesures de sécurité :

-Le transport routier présente de nombreux risques tels que les accidents ou les vols et détériorations lors du chargement/déchargement.

-Le transport ferroviaire est généralement sûr avec une probabilité d'accidents beaucoup plus faible qu'avec le transport routier par exemple.

-Solides et robustes, les bateaux utilisés dans le transport maritime assurent une grande sécurité des marchandises transportées.

-Le transport par avion est très sûr et peut être une solution intéressante pour l'acheminement des produits de grande valeur.

3-4)-La nature de la marchandise

La nature de la marchandise influence également le choix du mode de transport. Par exemple, les produits périssables requièrent un transport rapide comme le fret aérien. Les matériaux dangereux peuvent être soumis à des réglementations spécifiques et nécessitent un transport adapté. Les marchandises encombrantes ou lourdes sont plus adaptées au transport maritime ou ferroviaire.

3-5)-La valeur de la marchandise

Pour l'envoi de marchandises de grande valeur, la sécurité et la rapidité d'acheminement sont primordiales. Le transport aérien est souvent le choix privilégié pour ces produits, malgré son coût plus élevé.

3-6)-La capacité de chargement

La quantité et le volume des marchandises déterminent également le mode de transport approprié. Le transport maritime offre une capacité de chargement importante, tandis que l'aérien est limité en termes de poids et de volume.

3-7)-L'impact environnemental du mode de transport :

L'empreinte écologique est un critère de plus en plus important pour les entreprises responsables. Le transport ferroviaire et maritime sont généralement considérés comme étant plus respectueux de l'environnement que le routier ou l'aérien. Favoriser un mode de transport intermodal peut alors s'avérer être un choix intéressant pour limiter l'impact environnemental. Le transport routier peut en effet se limiter aux livraisons du premier et du dernier kilomètre.

Conclusion

Dans ce chapitre on a pu constater que la logistique internationale est un secteur complexe et innovant, crucial pour la croissance économique mondiale qui ne cesse d'évoluer à travers le temps. Elle est aussi l'architecture des réseaux d'approvisionnement, de distribution, de production, et des systèmes d'informations, des relations avec les partenaires du monde entier.

Ainsi, que le transport international de marchandises qui est un élément primordial en jouant un rôle majeur et très important dans l'exécution et la réussite des transactions commerciales internationales. Il est aussi considéré comme un maillon indispensable de la chaîne logistique internationale. En effet, c'est grâce à ces deux domaines et éléments essentiels qui constituent les piliers fondamentaux et indispensables du commerce mondial actuel, que les entreprises transportent leurs produits vers les marchés étrangers, tout en profitant aussi des produits étrangers, favorisant la croissance économique, les échanges, et les relations sociales internationales.

CHAPITRE II : LA CHINE COMME PUISSANCE COMMERCIALE

Chapitre II : la Chine comme puissance commerciale

Introduction

Comme NAPOLEON a dit : «quand la Chine s'éveillera, le monde tremblera ». La Chine est l'une des plus grandes puissances économiques mondiales. Depuis son ouverture économique en 1979, elle a connu une croissance significative et spectaculaire qui a fait d'elle, un leader mondial dans le commerce international, notamment les produits manufacturiers.

L'objectif de ce chapitre est d'expliquer comment les politiques de réforme et d'ouverture de l'économie chinoise ont-elles contribué à son émergence. Il vise également à situer la place de la Chine dans le commerce international, tout en abordant la guerre commerciale sino-américaine. Pour atteindre cet objectif, nous avons divisé ce chapitre en trois sections. Dont la première, traite l'émergence de l'économie chinoise, et la deuxième section est portée sur le commerce extérieur de la Chine. Tandis que, la troisième est consacrée à la guerre commerciale sino-américaine.

Chapitre II : la Chine comme puissance commerciale

Section 01 : l'émergence de l'économie chinoise

Dans cette section, il s'agit de présenter la Chine dans son ensemble, tout en évoquant les politiques économiques de réformes et d'ouverture qu'elle a adoptés, afin de devenir une puissance économique mondiale.

1)-Présentation de la Chine

Comme (Dominique, 2013) a dit : « Tous les pays sont uniques. La Chine est cependant un peu plus unique que les autres : par sa taille, son ethnie han dominante, son mode de gouvernement, son parti communiste en monopole, sa technologie, et sa croissance économique ». La Chine, dite aussi la République Populaire de Chine (PRC), est le pays le plus peuplé du monde avec une population de 1,41 milliards d'habitants selon les statistiques de la Banque Mondiale (BM) en 2022, et selon le Bureau National des Statistiques de Pékin (BNSP) en 2023 la population a diminué par rapport à l'année précédente. Elle couvre une superficie d'environ 9 562 911 km², elle occupe donc une surface légèrement supérieure à celle des Etats-Unis, mais moitié moindre que celle de la Russie. Sa capitale est Pékin, et sa monnaie est le YUAN CHINOIS (CNY) ¥, également dénommé en chinois "le RENMINBI" (RMB).

La Chine applique dans sa Politique de gouvernement un régime communiste à parti unique, dirigé par le président "XI JINPING" depuis 2013. La montée en puissance de la Chine a bouleversé l'économie mondiale. Elle a dépassé des pays développés tels que le Japon et l'Allemagne pour devenir la deuxième puissance économique mondiale derrière les USA. C'est le premier exportateur mondial de marchandises depuis 2009.

2)-Evolution de la politique économique de la Chine

2-1)-L'économie chinoise avant Mao Zedong

D'après (Patrick, Jacques, & Valerie, 2011) et (Dominique, 2013), L'économie de la Chine contemporaine s'est fondée sur les décombres de la dynastie Qing, ruinée par le commerce de l'opium orchestré par les puissances occidentales. Au 19^{ème} siècle, la Chine subit une forte agitation sociale, une quasi-stagnation économique, une forte croissance démographique, et des ingérences de plus en plus marquées de la part des puissances occidentales. La première révolution chinoise de 1911 permet l'instauration de la République mais est marquée par une démocratie parlementaire incapable de faire face aux différents problèmes du pays. S'ensuivent des phases de dictature militaire, de guerre civile puis de

Chapitre II : la Chine comme puissance commerciale

guerre contre l'occupation japonaise, enfin de reprise de la guerre civile jusqu'à la victoire de Mao. La Chine de 1912 à 1936 a connu une croissance annuelle estimée de 9,4%. Le règne de Mao Zedong a été synonyme d'une nouvelle période de quasi-autarcie économique, en dehors de certains échanges avec les pays de la sphère communiste. En 1950, la Chine était le pays le plus pauvre du monde, et une page blanche au niveau des sciences et des technologies.

2-2)-L'économie communiste de la période Mao Zedong (1949-1976)

Selon (Hong Liang, 2012), l'avènement de la République populaire de Chine en 1949 entraîne la mise en place d'un régime politique et d'une économie de type communiste. Le Parti Communiste de Mao Zedong mène des politiques de planification économique dans l'agriculture et l'industrie ainsi que des grands travaux d'infrastructure. Ce dirigisme économique lui a valu le titre d'« atelier du monde » ou « usine du monde ». Pour se développer la Chine suivie le modèle soviétique en supprimant les privilèges et les concessions de monopole accordés aux entreprises occidentales et à nationaliser les entreprises privées pour établir une économie socialiste planifiée basée sur le développement de l'industrie lourde.

Certes le régime est parvenu à juguler les famines épisodiques dont souffrait la population chinoise et a permis à tous les habitants d'avoir accès aux besoins minimums vitaux (nourriture, eau potable, santé publique, soins médicaux), ce qui n'était pas le cas avant l'accès au pouvoir des communistes. Ces efforts colossaux ont permis au pays de ne pas s'endetter. Mais des erreurs monumentales dues à un manque complet de sens des réalités ont aussi été commises, notamment le Grand Bond en avant de 1958 à 1960 qui causa une grande famine et la mort de 20 à 60 millions de personnes entre 1959 et 1962.

D'après (Dominique, 2013), cette période avait fragilisé la position politique de Mao qui avait dû céder le poste de président de la République à Liu Shaoqi. Il s'ensuivait une période de stabilité et de redressement économique durant laquelle la relation entre Liu et Mao se dégradait fortement. Ce dernier, arguant que le premier ne suivait plus la voie « communiste », avait lancé la révolution culturelle (1966-1976) afin de rallier le soutien de la jeunesse et de ses partisans pour faire une démonstration de force. Celle-ci avait permis de faire chuter Liu et ses partisans. Deng Xiaoping était appelé en 1973 pour épauler le premier ministre Zhou Enlai dans la gestion de l'économie. Ecarté de nouveau du pouvoir juste avant le décès de Mao en 1976, Deng revenait au pouvoir en 1977, imposait définitivement son autorité fin 1978 et initiait la période de réforme et d'ouverture de l'économie, ce qui avait

Chapitre II : la Chine comme puissance commerciale

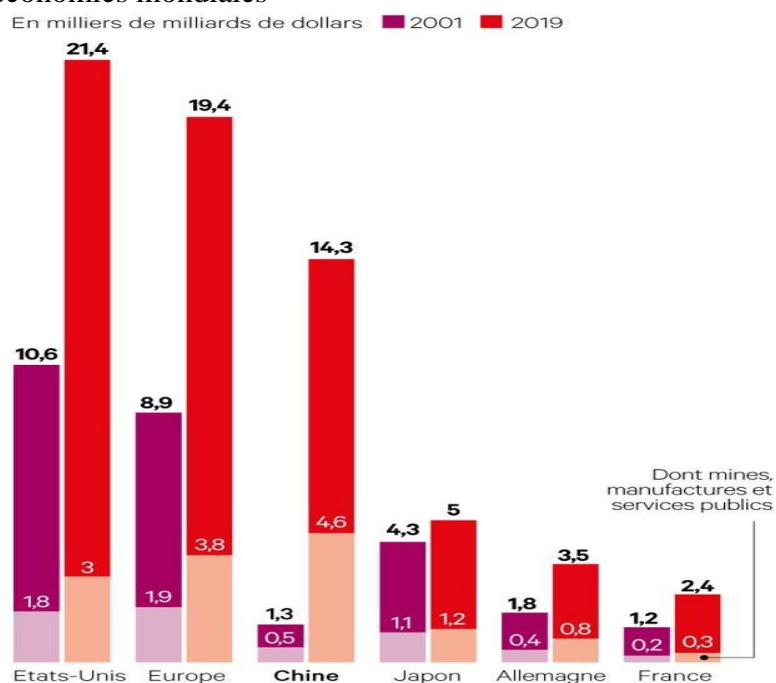
mis fin à une période marquée par l'insuffisance de la production des biens de première nécessité et par le rationnement.

2-3)-L'essor de « L'économie socialiste de marché » sous Deng Xiaoping 1978-1989

Selon et (Francoise, 2007), le retour Deng Xiaoping au pouvoir a permis à la Chine d'ouvrir progressivement son économie tout en conservant son régime politique. Les réformes économiques visaient à corriger un ensemble de distorsions et d'arrangements institutionnels, de construire une économie de marché socialiste où cohabitent les entreprises publiques et privées en attribuant un rôle important au marché pour guider l'allocation des ressources tout en préservant un pouvoir régulateur significatif pour l'Etat. L'ouverture à l'international avait donné un coup d'accélérateur à l'économie chinoise.

Comme le l'explique (Violeta, 2019), depuis les années 1980, la Chine est ainsi devenue progressivement un acteur majeur d'abord dans les industries de main d'œuvre, industries textiles et objets manufacturés de basse qualité, conservant des prix très bas grâce à une main d'œuvre nombreuse et bon marché ainsi qu'à un taux de change très compétitif, lui valant le surnom d'« atelier du monde ». L'ouverture économique chinoise repose sur des Zones économiques spéciales (ZES), qui offrent des conditions très avantageuses pour les firmes multinationales, mais les obligent à laisser leurs technologies en cas de délocalisation des usines. En 2008, trente ans de réformes qui ont fait de la Chine une puissance qui compte de plus en plus dans le monde.

Figure n°2 : la valeur ajoutée produite par des grandes économies mondiales



Source : <https://www.lesechos.fr/monde/enjeux-internationaux/commerce-les-chiffres-fous-de-leconomie-chinoise-1371678> (consulté le 12/05/2024 à 9h).

2-4)-Adhésion à l'Organisation mondiale du commerce

Pour (Francoise, 2007), l'élément clé de l'insertion de la République populaire de Chine dans l'économie mondiale a été son adhésion à l'Organisation mondiale du commerce (OMC) à compter du 1er janvier 2002. Dans les trois ans suivant l'adhésion, donner le droit à toutes les entreprises d'importer, d'exporter et de commercer librement avec l'étranger, avec un

Chapitre II : la Chine comme puissance commerciale

nombre limité d'exceptions, ne pas maintenir ou accorder de subventions à l'exportation sur ses produits agricoles. Ces accords ont permis à la Chine de s'insérer avec succès dans la mondialisation de l'économie, dont elle est un des acteurs majeurs. La Chine est fréquemment surnommée « l'atelier du monde » car de nombreuses entreprises sous-traitent la fabrication de produits manufacturés et ainsi réduisent énormément leurs coûts.

Selon (Dominique, 2013), l'économie chinoise a su mettre à profit son entrée à l'OMC, de 2000 à 2020, le PIB par habitant de la Chine a connu la plus forte croissance, bondissant de 78 % en vingt ans (données Banque mondiale 2021). Les investissements étrangers se sont multipliés, de nombreuses entreprises privées non nationales se sont installées en Chine. Les premières initiatives datent de 2000 (*Go West Policy*)¹, et en 2013 le pays a accentué son ouverture vers l'ouest sous la présidence de Xi Jinping par la création de « Nouvelles Routes de la Soie » (*Belt and Road Initiative*), maritimes mais aussi terrestres, qui relie la Chine à l'Europe par un réseau de voies routières et ferroviaires intégrant ainsi l'Asie centrale.

2-5)-L'économie chinoise après COVID-19 jusqu'à nos jours

D'après (Yan, 2024) : Dès 1978, la Chine a adopté la politique de réforme et d'ouverture de son économie, son PIB accroît de 9% par an. Le pays a enregistré sa croissance la plus faible depuis des décennies : 2,2 % en 2020 en raison de la pandémie de COVID-19. Elle a rebondi l'année qui suit de plus de 8 %, et de 3 % en 2022. La Chine déclare que son économie va augmenter de 5,2 % en 2023, ce qui la place en deuxième position, derrière l'Inde, parmi les principales économies mondiales en termes de taux de croissance.

Selon (OCDE, 2024) : après le COVID-19, plusieurs changements qui ont été opérés par le gouvernement chinois afin de rééquilibrer son économie tels que, le passage de l'investissement vers la consommation, de l'activité manufacturière vers les services et de l'exode rural vers l'exode urbain, a été freiné par la pandémie, en vue d'instaurer une croissance durable et inclusive. L'efficacité des investissements est restée faible, signe d'une mauvaise allocation persistante du capital. La dette des entreprises ne fait que d'augmenter d'avant la pandémie : les emprunts ont progressé, sous l'effet de facteurs liés à la crise ou existant de plus longue date, comme les garanties implicites dont bénéficient les entreprises publiques et autres entités du secteur public.

¹ « Go West Policy » : (politique d'aller vers l'avant), une initiative stratégique lancée par le gouvernement chinois pour promouvoir le développement économique occidental du pays.

Chapitre II : la Chine comme puissance commerciale

Figure n°3 : la croissance économique de la chine entre 1975-2025



Source : <https://www.bbc.com/afrique/articles/cy0z19ke7klo> (consulté le 12/05/2024 à 9h25).

Ce graphe montre que y'a une croissance économique significative durant l'année 2020, mais qui se suit avec une chute importante et remarquable pendant l'année 2021. En 2022 la croissance économique commence à augmenter d'une manière progressive jusqu'au 2023

Chapitre II : la Chine comme puissance commerciale

Section 02 : la place de la Chine dans le commerce international

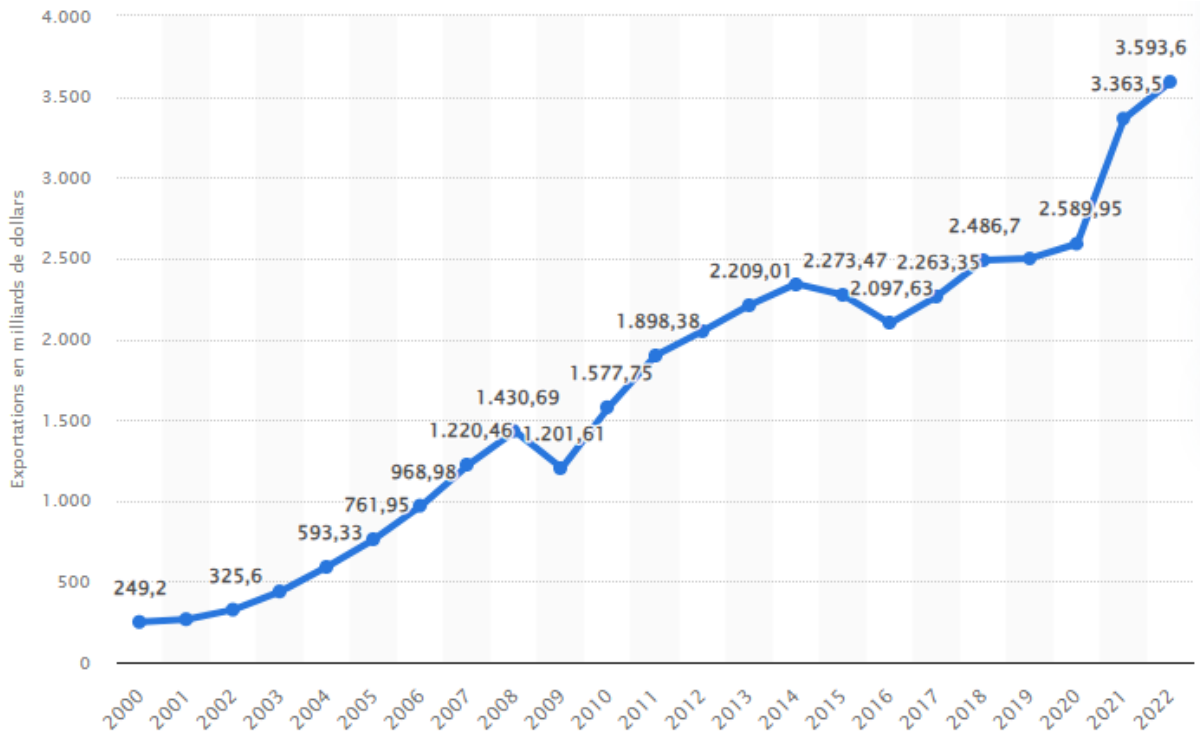
La Chine est une puissance économique majeure et influente, qui joue un rôle très important et crucial dans le commerce international actuel, se positionnant comme le plus grand exportateur mondial et le deuxième plus grand importateur avec des implications significatives sur l'économie mondiale.

2-1)-Le commerce extérieur de la Chine :

Selon (Marc, 2024), depuis le 17^{ème} siècle, l'Occident importe de Chine des produits de luxe (soie, porcelaine, thé, etc.). La demande occidentale étant considérable, sur tout le thé comme la Chine été l'unique producteur. Mais la demande locale pour les produits occidentaux est faible, d'où un excédent de la balance commerciale chinoise et une limitation des possibilités d'extension des échanges avec ce pays.

En 2021 le commerce extérieur chinois a enregistré des performances historiques et continue de renforcer son poids dans l'économie et le commerce mondial +25 % en valeur selon la Conférence des Nations Unies sur le Commerce Et le Développement (CNUCED). Les exportations chinoises ont connu en 2021 leur plus forte croissance annuelle depuis 2004. Telles que les exportations des biens d'équipements, les exportations dans le secteur de la métallurgie dont le fer et l'acier, ainsi que les produits des industries extractives ont également fortement augmenté, tandis que les ventes de produits médicaux ont largement baissé. Ces pertes ont en grande partie été compensées par les ventes de vaccins à l'étranger. Tandis que, les importations de biens de la Chine ont aussi augmenté du fait la reprise de la production industrielle (+9,6 %) et de la consommation, et de la hausse des prix des matières premières. Hors énergie et métallurgie, les importations chinoises ont enregistré une croissance importante, en particulier du fait de la hausse des achats de semi-conducteurs. Celle-ci s'explique par le déploiement de la 5G, la reprise du marché automobile, et la constitution de stocks par les entreprises technologiques chinoises. Elaboré par (français, 2022).

Figure n°4 : la valeur des exportations mondiales de marchandises de la Chine entre 2000 et 2022 (en milliards de dollars des USA).



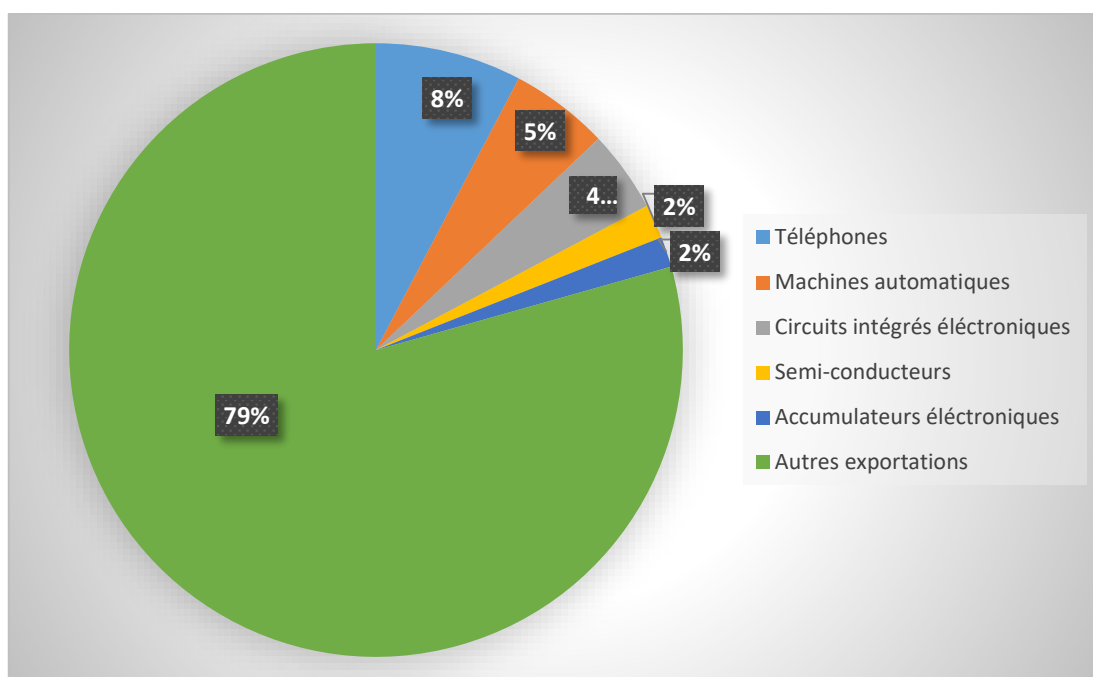
Source : <https://fr.statista.com/statistiques/668728/valeur-des-exportations-dans-le-monde-chine/> (consulté 20/05/2024 à 8h30).

Ce graphe montre que durant les deux années de la crise sanitaire du Covid-19 ont vraiment profité aux exportations chinoises qui ont presque augmenté de mille milliards de dollars entre 2020 et 2021.

Selon (Thommas, 2024), la Chine est devenue le plus grand exportateur mondial et en deuxième place parmi les plus grands importateurs mondiaux. Même avec son régime de politique strict, le pays est assez ouvert au commerce extérieur, qui représentait 37 % de son PIB en 2022 (Banque mondiale). La Chine est restée le plus grand négociant mondial de marchandises pour la sixième année consécutive en 2022. Les principales exportations chinoises comprennent les téléphones, les machines automatiques de traitement des données, les circuits intégrés électroniques, les semi-conducteurs et les accumulateurs électroniques. En revanche, le pays importe principalement des circuits intégrés électroniques, des huiles de pétrole, des minerais de fer, du gaz de pétrole et de l'or.

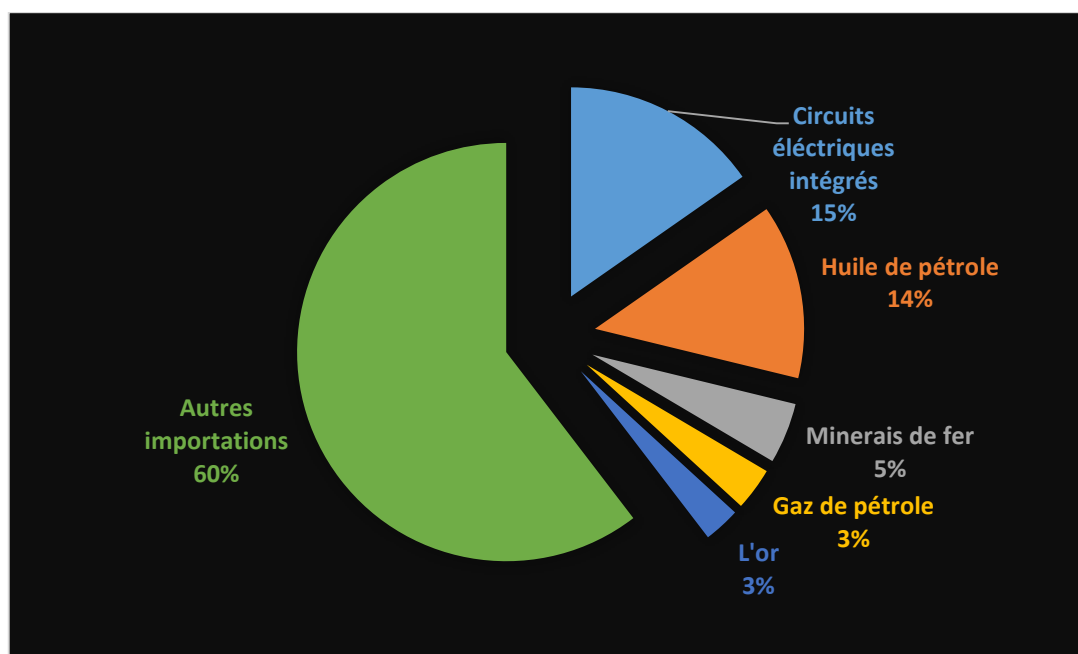
Chapitre II : la Chine comme puissance commerciale

Figure n°5 : Les principales exportations de la Chine en 2022 selon COMTRAD



Source : <https://rbcglobalconnect.rbc.com/fr/ressources/explorer-marches/chine/profil-commercial> (consulté le 22/05/2024 à 11h).

Figure n°6 : Les importations de la Chine en 2022 selon COMTRAD

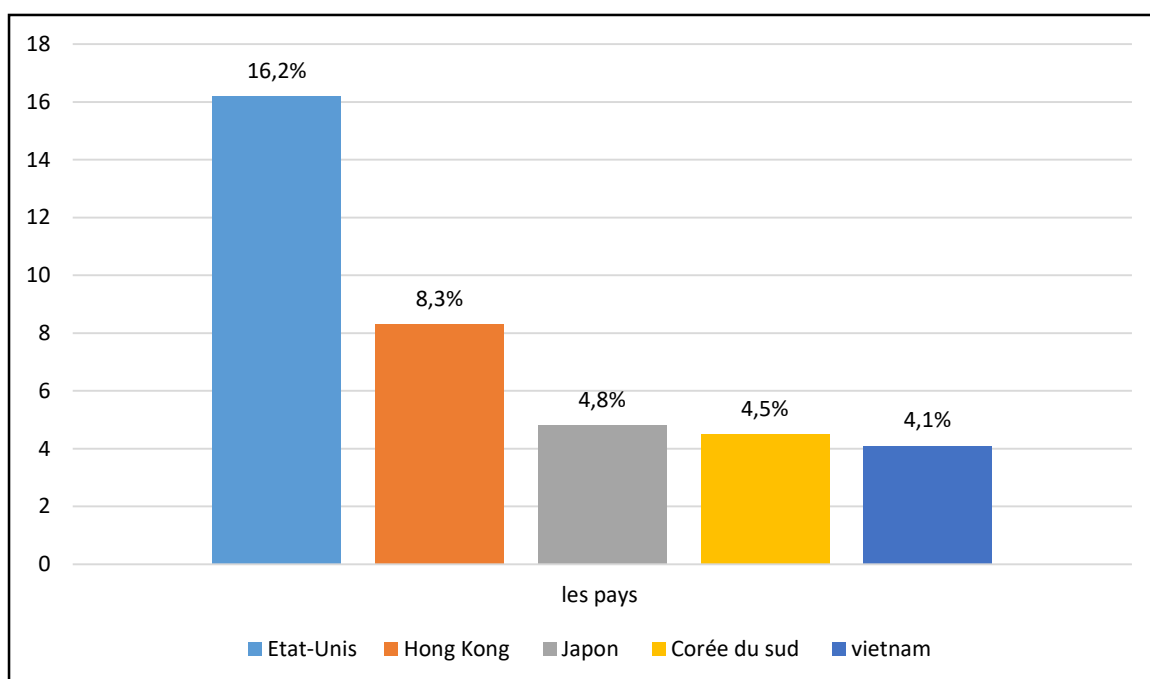


Source : <https://rbcglobalconnect.rbc.com/fr/ressources/explorer-marches/chine/profil-commercial> (consulté le 22/05/2024 à 12h15).

Chapitre II : la Chine comme puissance commerciale

En 2022, les exportations étaient principalement dirigées vers les États-Unis, Hong Kong SAR, Chine, le Japon, la Corée du Sud et le Vietnam ; tandis que les importations provenaient principalement de la Corée du Sud, du Japon, des États-Unis, de l'Australie et de la Russie. La même année, le commerce de marchandises de la Chine avec l'ASEAN, l'UE, les États-Unis a augmenté, les pays le long de la Ceinture et de la Route ont augmenté. Le commerce du pays avec les 14 autres membres du Partenariat économique régional global a augmenté de 7,5 % (données de l'Administration générale des douanes).

Figure n°7 : le pourcentage des principaux pays pour lesquels la Chine exporte ses produits en 2022 selon COMTRAD

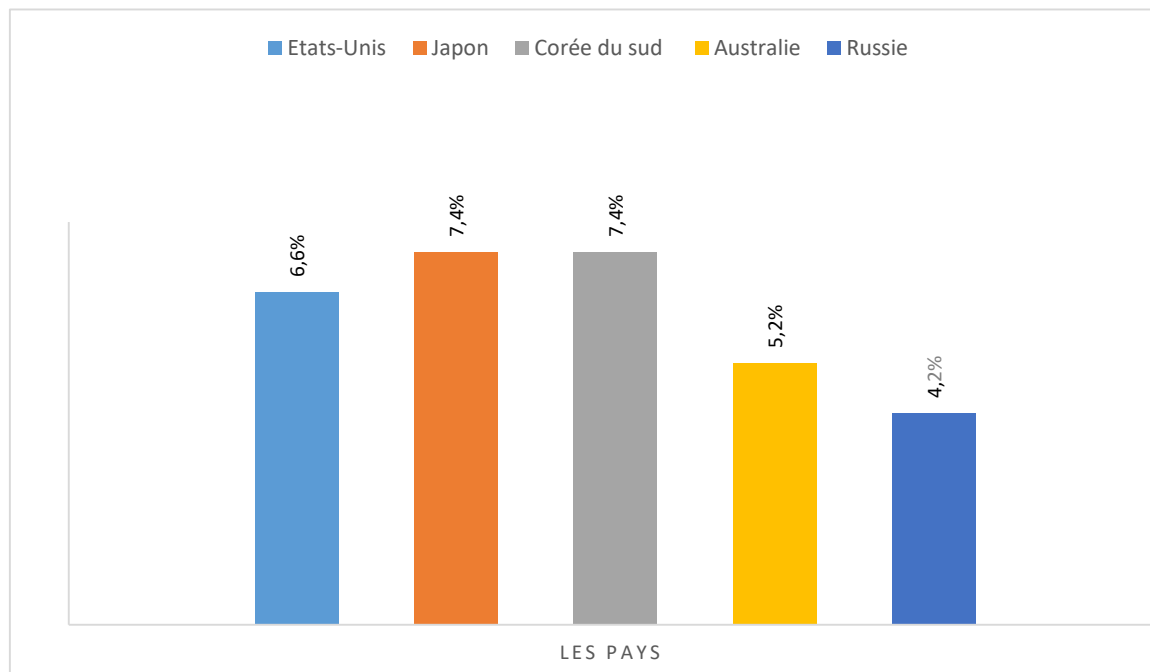


Source : <https://rbcglobalconnect.rbc.com/fr/ressources/explorer-marches/chine/profil-commercial> (consulté le 22/05/2024 à 12h55).

Ce graphe représente les principaux pays pour lesquels la Chine exporte ses produits durant l'année 2022. Cependant, ce graphe nous montre que le premier pays pour lequel la Chine exporte ses produits est les Etats-Unis avec un pourcentage de 16,2%, et Hong Kong vient en deuxième positions avec un pourcentage de 8,3%. Puis, le Japon avec 4,8% en troisième place.

Chapitre II : la Chine comme puissance commerciale

Figure n°8 : Le pourcentage des pays d'où la Chine importe des produits en 2022 selon COMTRAD



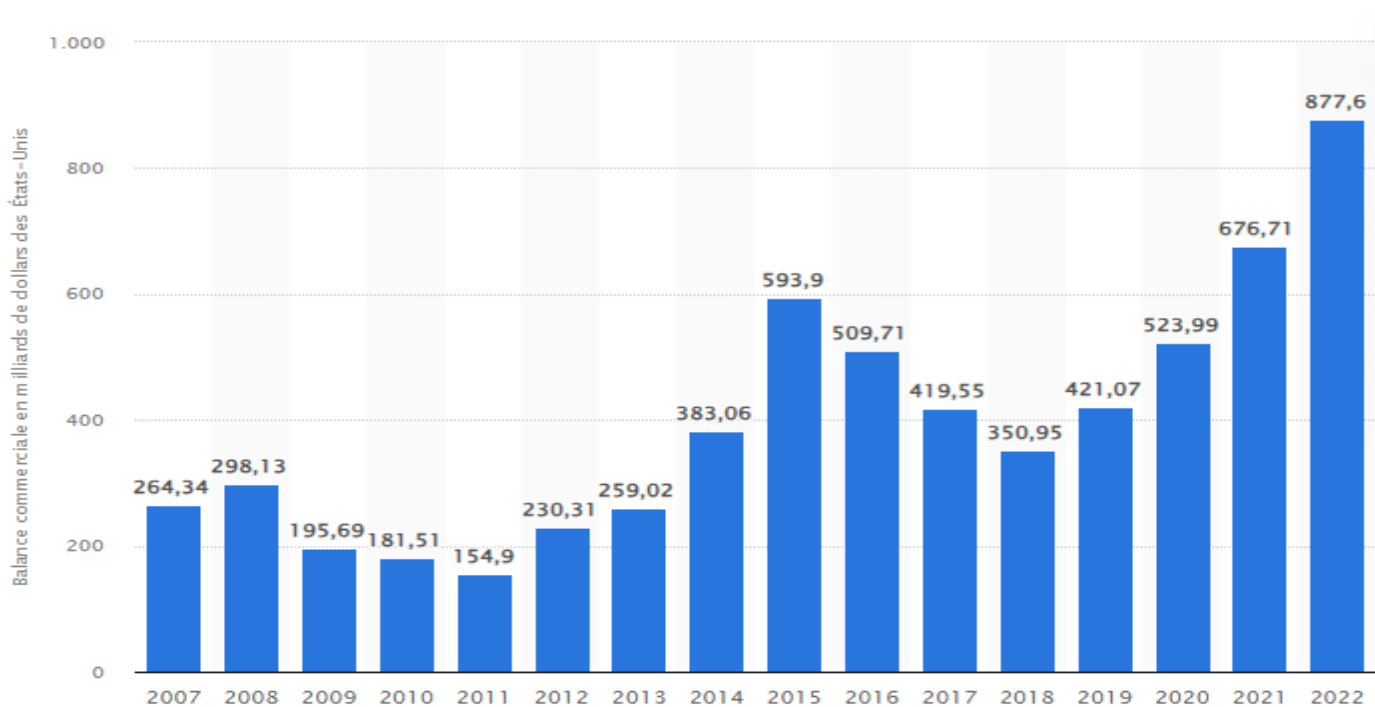
Source : <https://rbcglobalconnect.rbc.com/fr/ressources/explorer-marches/chine/profil-commercial> (consulté le 22/05/2024 à 13h08).

Ce graphe nous montre de la part lesquels la Chine importe des produits pendant l'année 2022. Alors, nous remarquons que la Chine importe beaucoup plus du Japon et de la Corée du sud avec un pourcentage de 7,4%. En deuxième position y'a les Etats-Unis avec 6,6%. Et l'Australie avec 5,2%.

Le commerce est devenu une partie de plus en plus importante de l'économie globale de la Chine, et il a été un outil significatif utilisé pour la modernisation économique. Selon le rapport de l'OMC, en 2022, les exportations de biens et de services ont augmenté d'une manière prestigieuse. Selon la Banque mondiale, le solde commercial global était positif de 3,2 % du PIB. En 2023, le commerce extérieur du pays s'est élevé à 41,76 billions de yuans équivalent de 5,87 billions de dollars américains, selon les chiffres préliminaires de l'Administration Générale des Douanes (GAC).

Chapitre II : la Chine comme puissance commerciale

Figure n°9 : la balance commerciale de la Chine de 2007 à 2022 (en milliards de dollars des USA).



Source : <https://fr.statista.com/statistiques/668443/balance-commerciale-chine/> (consulté le 24/05/2024 à 09h00).

Nous remarquons que pendant l'année 2022, l'excédent commercial de la Chine s'élevait à environ 878 milliards de dollars des États-Unis, soit le montant le plus élevé sur la période mesurée.

D'après (Etienne, 2024), en 2023 les importations et des exportations chinoises augmentent à 41.760 milliards de yuans, qui se traduisent par une hausse de 0,2 % selon les données publiées le 12 janvier par l'Administration générale des Douanes. Grâce à ce bilan étonnant, la Chine maintient sa position en tant que première puissance mondiale pour le commerce des marchandises pendant sept années consécutives. C'est un bilan important dans le contexte actuel du commerce international. Actuellement, à cause la morosité de la reprise économique mondiale, de la montée du protectionnisme commercial et de l'intensification des conflits géopolitiques, le commerce extérieur des principales économies du monde a fortement diminué. Selon le rapport de la Conférence des Nations unies sur le commerce et le développement, le commerce mondial des marchandises devrait diminuer de 7,5 % en 2023.

Chapitre II : la Chine comme puissance commerciale

Les prévisions de l'Organisation mondiale du Commerce (OMC) indiquent que la part des exportations chinoises sur le marché international resterait élevée d'environ 14 % en 2023. La Chine a tiré pleinement parti de son statut de premier pays manufacturier au monde. En 2023, sur une valeur totale d'exportation de 23.770 milliards de yuans y compris les exportations des produits manufacturés et d'équipements. D'après l'Association chinoise des constructeurs automobiles, les exportations automobiles de la Chine devraient dépasser celles du Japon et devenir les premières au monde en 2023. En outre, les exportations des véhicules électriques, des batteries lithium-ion et des cellules solaires ont dépassé pour la première fois les mille milliards de yuans, soit une augmentation de près de 30 %. Plus important, la transition du « Fabriqué en Chine » au « Créé en Chine » a insufflé une nouvelle dynamique aux exportations, la Chine a apporté au monde non seulement des produits, mais aussi des possibilités de coopération gagnant-gagnant.

En ce qui concerne les importations, la valeur des importations chinoises a légèrement diminué en raison de la tendance à la baisse des prix des marchandises. Cependant, le volume des importations a augmenté de 2,9 %. Qu'il s'agisse de matières premières telles que le pétrole brut, le gaz naturel et les minerais, d'aliments spéciaux et d'appareils ménagers numériques, ou de nouvelles formes et de nouveaux modes de commerce tels que le commerce électronique transfrontalier, tous ces éléments reflètent la reprise continue de la production et la forte demande des consommateurs en Chine, qui continuent de libérer les avantages d'un énorme marché.

L'expansion continue des importations de la Chine se transforme de plus en plus en opportunités à partager avec le reste du monde. La Chine a organisé une série d'expositions importantes telles que la CIIE (exposition internationale des importations de Chine) et la Foire de Canton, offrant aux fabricants mondiaux davantage d'opportunités pour entrer sur le marché chinois. L'énorme marché chinois devient de plus en plus le grand marché mondial. Plusieurs institutions internationales s'attendent à une contribution de la Chine à la croissance économique mondiale en 2023 à hauteur de plus de 30 %. La Chine reste le plus grand moteur de l'économie mondiale. Comme l'économie chinoise continue à se redresser et à s'améliorer, il y aura de plus en plus de conditions favorables pour soutenir le développement du commerce extérieur. Ce sera une bonne nouvelle pour le commerce mondial et l'économie mondiale.

2-2)-Le e-commerce en Chine en 2024

Selon (Antoine, 2023), le commerce électronique en Chine a connu une croissance significative au cours des cinq dernières années. L'économie y est florissante et plus d'un milliard de consommateurs sont prêts à acheter des biens et des services. En outre, les ventes en ligne en Chine ont représenté près de la moitié des ventes mondiales dans le commerce électronique. L'utilisation du canal de e-commerce permet aux entreprises d'autres pays de vendre directement aux consommateurs afin de pouvoir tester le marché et de tirer parti de cet énorme marché.

En 2024, le e-commerce en Chine ne cesse d'augmenter et de générer des profits de plus en plus. Désormais, la Chine est le plus grand marché de e-commerce au monde, représentant plus de la moitié des transactions en ligne mondiales. Le marché de l'e-commerce en Chine atteint environ 2 750 milliards d'euros en 2024, marquant un taux de croissance annuel composé de 12,4% depuis 2021. Cette augmentation est due à l'utilisation d'Internet, l'adoption mobile et l'évolution du comportement des consommateurs propulsent cette économie digitale. Parmi les acteurs clés du marché chinois d'e-commerce en 2024 on a :

- Alibaba : Leader incontesté avec des plateformes comme Taobao, Tmall, et AliExpress.
- JD.com : Se distingue par l'assurance qualité et une logistique efficace.
- Douyin (TikTok chinois) : Particulièrement agressif et innovant dans sa stratégie de marché.
- Pinduoduo : Offre des prix incroyablement bas grâce à un modèle d'achat groupé.
- Tencent (WeChat) : Joue un rôle clé via sa plateforme WeChat, en permettant les paiements mobiles et l'intégration des options d'achat.
- Little Red Book : l'instagram chinois.

Chapitre II : la Chine comme puissance commerciale

Section 03 : La guerre commerciale sino-américaine

La Chine et les Etats-Unis sont les puissances mondiales qui dominent l'économie mondiale actuelle grâce à leurs poids économique et politique. La relation entre ces deux pays devient de plus en plus étroite et complexe pour l'avenir de l'économie mondiale. Aujourd'hui la relation sino-américaine est marquée par des tensions commerciales croissantes, et une rivalité accrue qui ont eu des répercussions importantes sur le monde. Alors, avant d'élaborer et expliquer la guerre commerciale sino-américaine, nous allons définir ce qu'est la guerre commerciale.

3-1)-Définition d'une guerre commerciale :

Selon (Lucas, 2020), Une guerre commerciale, « c'est comme au ping pong², sauf que les balles sont des dollars et que les raquettes sont des dossiers ». Alors, on peut la définir comme un affrontement et l'opposition entre deux puissances sur le plan commercial et économique. Les affrontements se résument à des hausses de taxes douanières sur les différents produits importés du rival. Il faut faire la différence entre une guerre commerciale et une guerre économique. Cette dernière est polysémique et englobe les guerres commerciales, mais aussi les conflits armés menés dans un but économique. Ainsi, dans une guerre commerciale il n'y a aucune intervention armée.

3-2)-La guerre commerciale sino-américaine :

La guerre commerciale entre les Etats-Unis et la Chine ou autrement dénommé la guerre commerciale sino-américaine, représente un conflit économique majeur et important entre ces deux puissances mondiales en 2018 initié par l'ex président américain DONALD Trump contre la Chine à cause de ces pratiques commerciales. Selon (Marc J. , 2020), il existe deux raisons qui ont poussé les Etats-Unis et leur (ex-)président Donald Trump à déclencher cette guerre commerciale :

-La première est d'ordre purement géopolitique, en quelques années la Chine est devenue un compétiteur redoutable pour les Etats-Unis. Simple atelier du monde au début des années 2000, elle se place désormais comme un concurrent sérieux aux firmes américaines. Et ceux dans des domaines où les Etats-Unis étaient sans égal comme celui des nouvelles technologies. La Chine a désormais ses « GAFAM » : les BATX (Baidu, Alibaba, Tencent et Xiaomi). De plus, la Chine est le premier partenaire commercial des Etats-Unis. Or le déficit

² « ping pong » : il fait référence au tennis de table.

Chapitre II : la Chine comme puissance commerciale

commercial américain se creuse de plus en plus : en 2017, la Chine exportait plus de 500 milliards de biens outre-Atlantique, mais n'importait que 130 milliards de produits américains. En outre, la Chine détient un stock important de bons du trésor américains.

-La deuxième raison est politique. L'une des promesses de campagnes de Donald Trump était d'atténuer et résorber le déficit commercial américain. En faisant de la Chine un ennemi aux yeux des entreprises et des travailleurs américains, Trump espérait fédérer sa base électorale – et en 2016, cela a fonctionné.

(Letard, 2019), a résumé la guerre commerciale sino-américaine en quelques dates à savoir : en Janvier 2018, Donald Trump décide de taxer 250 milliards d'importations chinoises, dont les machines à laver ou les panneaux solaires produits en Chine par exemple. Pékin riposte après quelques mois, et taxe à son tour 50 milliards de produits américains. Soja, porc, tabac, whisky... . En Mai 2018, les Etats-Unis interdisent à l'entreprise chinoise ZTE, spécialiste des télécommunications et concurrente des firmes américaines, d'acheter des composants ou du matériel américain.

En Septembre 2018, des négociations entre la Chine et les Etats-Unis avaient été prévu pour mettre fin à la guerre commerciale. Mais elles aboutissent à un échec. Par la suite, Donald Trump décide de durcir les sanctions à l'égard de son rival chinois. Les tarifs américains augmentent de 10%, et ce chiffre passera à 25% en janvier 2019. En Décembre 2018, une trêve est signée par les deux Présidents, et permet d'engager des pourparlers, mais elle n'empêchera pas la guerre commerciale de se poursuivre. En Mai 2019, les Etats-Unis interdisent à Huawei de vendre ses produits sur le territoire américain. De plus, suite à un décret, plus aucune entreprise américaine n'a le droit de collaborer avec la firme chinoise. C'est un coup dur pour Huawei dont les smartphones utilisaient le système d'exploitation détenu par Google, Android.

Après plusieurs menaces et nouveaux tarifs, et plusieurs alertes sur les marchés financiers, Donald Trump annonce un accord de « paix » imminent sur son compte Tweeter en Décembre 2019. En janvier 2020 est signé un accord de « phase 1 » entre les Etats-Unis et la Chine. Il est supposé mettre fin à la guerre commerciale entre les deux puissances. Lors de sa signature, il est perçu plutôt comme une victoire américaine : Pékin s'engage à acheter 200 milliards de biens américains supplémentaires et à accorder plus de libertés aux entreprises américaines sur son marché intérieur. Pourtant, presque un an après la signature de cet accord, la victoire américaine n'est plus aussi certaine. En septembre, en pleine crise de la Covid-19

Chapitre II : la Chine comme puissance commerciale

qui a provoqué une forte récession outre-Atlantique, l'OMC a décidé de condamner les États-Unis pour certains tarifs douaniers imposés au plus fort de la guerre commerciale. De plus, la liste des produits que la Chine s'est engagée à acheter inclue des denrées agricoles américaines. Or les producteurs de céréales du Midwest sont connus pour faire partie de la base électorale de Trump. Enfin, la Chine est le seul pays du G20 qui n'est pas entré en récession malgré la crise sanitaire et ses remous économiques (son PIB a connu une croissance de 1,3% entre avril et juin). De ce fait, le yuan s'apprécie alors que le dollar américain se déprécie.

3-3)-La situation actuelle entre les États-Unis et la Chine :

D'après (Megan & Hubauer, 2023), « l'inventaire des conflits est long : ventes d'armes des États-Unis à Taïwan, guerre commerciale, guerre idéologique, pandémie de Covid-19, rivalités géopolitiques et militaires en Asie... Les tensions sino-américaines se sont accrues avec la guerre en Ukraine. Les États-Unis, principal soutien des Ukrainiens, accusent les Chinois de vouloir fournir des armes à Moscou.

En février 2023, le survol des États-Unis par un ballon chinois provoque une nouvelle crise. Pour Washington, l'engin était un dispositif d'espionnage, tandis que Pékin assure qu'il s'agissait d'un appareil météorologique. L'application chinoise TikTok est aussi considérée par de nombreux élus américains comme une menace pour la sécurité nationale. En avril 2023, à la suite de la visite de la présidente taïwanaise Tsai Ing-wen aux États-Unis, la Chine a organisé un immense exercice militaire visant à « l'encerclement total » de Taïwan - qu'elle revendique - pour protester contre les contacts diplomatiques entre Taipei et Washington. Les États-Unis et la Chine ont atteint des niveaux commerciaux records en 2022, malgré des relations difficiles, ce qui suggère que les appels à un découplage économique sévère, voire total, entre les deux superpuissances économiques mondiales pourraient être peu judicieux, estiment Hogan et Hufbauer. La valeur en dollars du commerce entre les États-Unis et la Chine a considérablement augmenté entre 2019 et 2022, malgré la baisse des flux commerciaux de certains produits tels que les semi-conducteurs et les avions en raison de la guerre commerciale.

La persistance, voire la croissance, du commerce total entre les deux pays malgré les différends politiques et économiques reflète le bénéfice mutuel que les entreprises privées voient dans cette relation commerciale. Les auteurs concluent que le découplage partiel entre les États-Unis et la Chine n'a pas encore redessiné la carte du commerce mondial. Il ne

Chapitre II : la Chine comme puissance commerciale

semble pas non plus probable que cela se produise sur une base commerciale globale d'ici 2025 ».

Chapitre II : la Chine comme puissance commerciale

Conclusion :

La Chine en tant que deuxième économie mondiale et premier exportateur mondial, occupe une place prépondérante en raison de sa taille économique, de sa dominance dans la production et les exportations, de son rôle central dans les chaînes d'approvisionnement mondiales, échanges commerciaux internationaux et les investissements mondiaux.

Cependant, cette position dominante accompagnée de défis, en raison de l'expansion économique de la Chine qui a engendré des frictions, notamment avec les États-Unis, une guerre commerciale causant des tensions qui ont perturbé les marchés mondiaux et révélé la complexité des relations économiques entre les deux puissances. Malgré ces défis, la Chine poursuit résolument ses projets ambitieux visant à renforcer sa position sur la scène mondiale.

Parmi ces projets figurent l'initiative Belt and Road (la Ceinture et la Route), qui vise à établir des liens commerciaux et d'infrastructures à travers l'Eurasie et au-delà, et le programme « Made in China 2025 », qui vise à transformer la Chine en une puissance technologique mondiale en stimulant l'innovation et en favorisant la montée en gamme de son industrie manufacturière.

CHAPITRE III : L'impact de la BRI sur l'économie mondiale

Introduction

La Chine en tant qu'un leader mondial en matière d'investissement, avec une influence mondiale croissante, est engagée dans plusieurs initiatives dans le monde à travers des investissements dans le commerce, les échanges culturels, et les infrastructures telle que : l'initiative de la Ceinture et la Route (BRI). Cette dernière, lancée par la Chine en 2013 inspirée par l'ancienne route de la soie, qui est l'un des projets stratégiques chinois qui vise à améliorer la connectivité et relier économiquement la Chine à l'Europe, l'Afrique, et d'autres pays du monde, et cela, en créant de nouveaux itinéraires maritimes et terrestres pour faciliter les transactions commerciales, encourager les investissements, et stimuler la croissance économique dans le monde et sur tout entre les pays participants. Néanmoins, la BRI présente des opportunités et des défis, des effets positifs et négatifs sur l'économie mondiale, qu'on va explorer dans ce qui suit.

Dans ce chapitre nous allons explorer et étudier la BRI dans son ensemble, afin de cerner les opportunités ainsi que les défis qu'elle suscite. Alors, à travers une analyse de cette initiative, nous allons chercher à comprendre comment la BRI contribue à redessiner les flux du commerce international et influence les relations économiques internationales. Pour atteindre cet objectif, nous avons réparti ce chapitre en trois sections. Dont la première, aborde les généralités sur la BRI, et la deuxième section traite l'impact de la BRI sur l'économie mondiale. Tandis que, la troisième est consacrée à évoquer les opportunités et les défis de la BRI pour la Chine et les pays participants.

Section 01 : Généralités sur la BRI

Avant d'entamer l'initiative de la Ceinture et la Route, il est essentiel de revoir l'histoire et d'explorer en premier lieu ses origines qui sont les routes de la soie.

1)-Définition des routes de la soie

Selon (Eric, 2024), les routes de la soie est l'appellation donnée à un ensemble de routes commerciales, principalement terrestres, mais aussi maritimes, reliant la Chine et l'Extrême-Orient aux pays d'Europe et du Moyen-Orient tout en permettant le commerce et l'échange de biens, depuis l'Antiquité. Elles sont nommées ainsi, en raison à la plus précieuse et la principale marchandise qui y transitait : la soie. C'est en Chine que naquit la culture de la soie, et possèdent le secret de fabrication, un textile tissé à partir de la fibre protéique produite par le ver à soie lorsqu'il fabrique son cocon, sa technique de fabrication fut un secret d'État bien gardé en Chine pendant des siècles, allant jusqu'à avoir des décrets impériaux condamnant à mort quiconque révélait à un étranger le processus de sa production.

Donc ce qui veut dire que, pendant des siècles, les routes de la soie représentent un couloir d'échange, en plus de la soie, des objets de luxe, des armes, des métaux précieux, des épices, du thé étaient échangés, mais aussi d'idées, de religions et de culture. Elles facilitaient la diffusion des arts, des langues et des traditions entre civilisations, la propagation de grandes religions comme le bouddhisme et l'islam, et le transfert de connaissances et d'innovations telles que la soie, le papier, la poudre à canon et la boussole...

2)-Histoire et origine de la route de la soie

Parcourir cette route, c'est donc se plonger dans les histoires de marchands audacieux, de caravanes chargées d'épices et de soie, d'empires qui s'élèvent et s'effondrent en chemin. C'est un voyage qui offre non seulement la possibilité d'explorer de nouveaux lieux, mais aussi de mieux comprendre la complexité et la diversité de l'histoire de l'humanité.

Selon (Joshua & Konton, 2018), la route de la soie a été établit pendant la dynastie Han par Zhang Qian, un fonctionnaire et diplomate chinois. En pleine mission diplomatique, Qian a été capturé et détenu pendant 13 ans lors de sa première expédition avant de s'échapper et de poursuivre d'autres routes depuis la Chine vers l'Asie centrale. Le terme de la route de la soie a été inventé en 1877 par le voyageur et mathématicien allemand, le baron

Ferdinand von Richthofen. Ce terme décrivait le lien spécifique entre la Chine et Rome à travers lequel la soie était transportée. Cette route a connu deux grandes périodes

Par ailleurs, les premières incarnations de la route de la soie reliaient la Chine à l'Asie centrale, lorsque la dynastie Han ouvrit le commerce entre 200 et 100 avant JC. Au premier siècle avant JC, ce commerce atteignit Rome. Le commerce dans toute l'Eurasie s'est poursuivi jusqu'au Moyen Âge.

3)-Les formes des routes de la soie

D'après (Lucrece, 2021), les routes de la soie prenaient deux formes principales : les routes terrestres et les routes maritimes. Les voies terrestre ne suivaient pas non plus une seule piste, les marchands avaient un large choix de routes différentes traversant diverses régions d'Europe de l'Est, du Moyen-Orient, d'Asie centrale et d'Extrême-Orient, ainsi que les routes maritimes, qui transportaient les marchandises de la Chine et de l'Asie du Sud-Est vers l'Afrique, l'Inde et le Proche-Orient en passant par l'océan Indien.

3-1)-Les routes terrestres de la soie (RTM)

La route de la soie comportait plusieurs itinéraires possibles, tant terrestres que maritimes. Au nord. Les convois étaient formés de caravanes de chameaux ou de dromadaires. Les pistes contournaient le grand désert du Taklamakan, puis rejoignaient la Perse via l'Asie centrale et poussaient ensuite à travers la Syrie vers la Méditerranée. Les principales routes incluaient des chemins de terre, des routes pavées, et des ponts qui ont été renforcés par endroits avec des pierres pour supporter les caravanes de chameaux et de chevaux.

3-2)-Les routes maritimes de la soie (RMS)

L'histoire des routes maritimes remonte à des milliers d'années, aux relations entre la péninsule arabique, la Mésopotamie et la civilisation de la vallée de l'Indus. Le début du Moyen Âge a vu une expansion de ce réseau, les marins de la péninsule arabique ayant forgé de nouvelles routes commerciales à travers la mer d'Oman et dans l'océan Indien. Les progrès technologiques dans les domaines de la navigation, de l'astronomie et des techniques de construction navale se sont associés pour rendre de plus en plus pratiques les voyages maritimes sur de longues distances. Des ports et des stations maritimes ont été mise en place avec des quais, des entrepôts et de marchés afin de faciliter le commerce international.

4)-Pourquoi la Route de la Soie est-elle abandonnée ?

Plusieurs raisons et différents événements mises en avant par (J.Mark, 2018), qui ont contribué à la disparition progressive des routes de la soie. Nous allons aborder quelques de ces raisons à savoir :

En premier lieu, la chute et la disparition de l'Empire mongole qui met une fin à la garantie et la protection des commerçants en Asie centrale et en Eurasie, ce qui a engendré l'apparition des voleurs et des pirates. Les guerres « turo-byzantines » qui ont affaibli à leur tour la sécurité de l'Asie. Ensuite, les conditions climatiques très dures accompagnées de la chute de constantinople qui ont abouti au frein des échanges Est-Ouest. Ainsi, les grandes découvertes notamment la découverte de l'Amérique qui offre par la suite un nouveau espace à exploiter.

Les routes de la soie ont été abandonnées au 15^{ème} siècle, notamment en raison de plusieurs facteurs géopolitiques, économiques et technologiques. Mais, depuis 2013, le président chinois Xi Jinping a lancé un nouveau réseau pour faire renaître les anciennes routes de la soie. Ce projet colossal a pour but de développer un peu plus le commerce chinois dans le monde.

5)-Aperçu global sur la BRI :

Après le déclin et la disparition des routes de la soie, la Chine vise à rétablir de nouvelles voies en s'inspirant de ce réseau historique. Plus de caravanes ni des voiliers, mais des autoroutes, des lignes de chemin de fer, des pipelines, des fibres optiques, des routes maritimes équipées de ports et des stations modernisées

5-1)-Définition de la BRI

D'après, (Alice, 2018), (Olivier, 2023), et (Chinatsu, 2024), la BRI est l'un des projets stratégiques chinois d'infrastructures, d'investissements les plus ambitieux jamais conçus et transformateur de l'histoire de l'économie. Lancé en 2013 par le président Xi Jinping qui décrit cette ambition comme « le projet du siècle » dans l'intention de restauration et d'expansion des anciennes routes de la soie. Ce projet est parfois dénommé les nouvelles routes de la soie, et en anglais « OBOR » ‘‘One Belt, One Road’’ qui signifie ‘‘ une ceinture, une route’’, qui devient par la suite « l'initiative de la ceinture et de la route » (Belt and Road Initiative ou BRI) en 2017. La BRI vise principalement à relier économiquement la Chine au

Chapitre III : L'impact de la BRI sur l'économie mondiale

monde, y compris l'Europe, l'Afrique, l'Océanie, et l'Amérique latine. Cela implique de la diplomatie, du commerce, d'investissements et coopérations financières, d'infrastructures et de connectivité, et les liens entre les gens, dans l'objectif principal est d'améliorer les relations économiques internationales et stimuler la croissance économique mondiale. Cette initiative s'appuie à la fois sur l'expérience de développement national de la Chine et sur l'expérience internationale de la Chine, qui représente le principal moyen par lequel le pays fait avancer ses aspirations économiques et de politique étrangère sur la scène mondiale.

5-2)-Pourquoi cette dénomination : l'initiative « la Ceinture et la Route » ?

L'initiative « la Ceinture et la Route » est une nouvelles appellation. Au début, elle est dénommée l'initiative « One Belt, One Road » (OBOR), et maintenant Belt and Road Initiative (BRI). Cette appellation se décompose en deux termes : ‘ceinture’ et ‘route’, que nous allons expliquer comme suite selon (YU & WALLACE, 2022) :

-La ceinture : L'élément « Ceinture » économique de la Route de la Soie se référence aux plans mises en place afin de renaitre les anciennes routes commerciales terrestres reliant l'Europe et l'Asie. Elle comprend un vaste réseau de chemins de fer, de pipelines énergétiques, d'autoroutes et de postes frontaliers rationalisés, à la fois vers l'ouest, à travers les anciennes républiques montagneuses soviétiques, et vers le sud, vers le Pakistan et le reste de l'Asie du Sud-Est. L'Asie centrale est considérée comme la région la plus vitale pour l'élément « Ceinture ».

-La route : En 2014, Xi Jinping a présenté son intention d'établir de nouvelles infrastructures commerciales maritimes le long de l'ancienne route Marco Polo – une route maritime de la soie reliant la Chine, l'Asie du Sud-Est, l'Afrique et l'Europe. Il s'agirait d'un itinéraire plus long évitant le détroit de Malacca, intégrant des stations-service, des ports, des ponts, des industries et des infrastructures à travers l'Asie du Sud-Est et l'océan Indien. Le Pakistan est considéré comme peut-être le pays partenaire le plus crucial dans cet effort à travers le projet de corridor économique Chine-Pakistan.

En outre, plus récemment, la naissance d'une route de la soie numérique notamment, des réseaux numériques incluant la 5G sont mises en place, afin de faciliter d'un grand nombre d'investissements industriels. La Chine a également l'intention de créer, au sein de certains pays participant à la BRI, un minimum de 50 zones économiques spéciales régies par des accords de coopération afin de faciliter l'investissement et d'approfondir ses liens commerciaux avec ces régions.

Parmi les principaux corridors économiques de la BRI (AMY, 2020):

1. **Le nouveau pont terrestre eurasien :** qui relie l'ouest de la Chine à l'ouest de la Russie
2. **Le corridor Chine-Mongolie-Russie :** qui relie le nord de la Chine à l'est de la Russie via la Mongolie

3. **Le corridor Chine-Asie centrale-Asie de l'Ouest** : qui relie la Chine occidentale à la Turquie via l'Asie centrale et occidentale.
4. **Le corridor Chine-péninsule indochinoise** : qui relie le sud de la Chine à Singapour via l'Indochine.
5. **Le corridor Chine-Pakistan** : qui relie le sud-ouest de la Chine via le Pakistan aux routes maritimes d'Arabie.
6. **Le corridor Bangladesh-Chine-Inde-Myanmar** : qui relie le sud de la Chine à l'Inde via le Bangladesh et le Myanmar.

6)-L'importance de la BRI pour la Chine

Selon (AMY, 2020), la BRI est d'une importance vitale et stratégique majeure pour la Chine car il vise à stimuler sa croissance intérieure et inclut aussi dans la stratégie de diplomatie économique du pays. En reliant les régions frontalières les moins développées comme le Xinjiang aux pays voisins, la Chine espère stimuler l'activité économique. Elle devrait s'ouvrir et permet d'accéder et l'expansion de nouveaux marchés pour les produits chinois. Cela permettrait également à la centrale manufacturière de prendre facilement le contrôle des itinéraires rentables pour exporter des matériaux.

Alors que la Chine continue de présenter la BRI comme un projet global de développement régional économique et commercial, d'autres pays le considère comme une stratégie de la part de la puissance asiatique visant à acquérir une importance, un contrôle, et jouer un rôle primordial à l'échelle mondiale en construisant et contrôler un réseau commercial basé et concentrer sur la Chine. Tandis que, la chine prend ce projet comme une opportunité, un avantage de devenir un leader économique et commercial qui domine le monde.

7)-Les objectifs de la BRI

A travers la BRI, la Chine poursuit une série d'objectifs, visant à renforcer sa position sur la scène internationale, ses objectifs englobent plusieurs dimensions, notamment économiques, politiques et géostratégiques.

7-1)- Les objectifs économiques

Les objectifs économiques de la BRI selon (Rouiai, 2024), sont multiples : D'une part elle vise à accroître les exportations chinoises à travers la gestion de ses surcapacités de production (charbon, acier, aluminium...) et d'accéder à de nouveaux marchés en créant des débouchés dans les pays émergents. D'autre part, elle cherche à développer ses provinces pauvres tout en continuant à promouvoir l'internationalisation de ses grandes entreprises et sa devise « le renminbi », dans le but d'être reconnue à terme comme monnaie de réserve internationale. En outre, comme l'explique (Raphael, 2023), la création de ces routes vise à faciliter le commerce en réduisant les obstacles logistiques (minimiser les coûts de transport du commerce international), sécuriser l'approvisionnement énergétique de la Chine, et à diversifier les sources d'énergie, afin de réduire la dépendance envers les énergies fossiles qui provoque de graves problèmes de pollution dans les villes

7-2)-Les objectifs politiques

(Lasserre, 2023) Dans son article, la politique de la BRI vise à assurer la stabilité de la République Populaire de Chine ; ceci passe par le développement économique intérieur, l'aménagement et le rééquilibrage du territoire chinois. Sécuriser les frontières et les voies commerciale, promouvoir la coopération régionale et ainsi la diversification des sources d'approvisionnement énergétique en particulier en offrant une alternative au détroit de Malacca, par lequel passe l'essentiel de l'approvisionnement chinois en pétrole et perçu comme source de vulnérabilité par la Chine.

Un autre objectif politique pour (Raphael, 2023), est d'assurer l'intégrité de territoire chinois. Pékin réduit l'instabilité aux frontières et à l'intérieur du pays. De plus, la Chine veut étendre son influence face à l'acteur historique russe, et s'affirmer comme un acteur stabilisateur des relations internationales. Dans le cadre de la BRI, la Chine cherche à proposer une alternative l'ordre mondial héritée de Bretton Woods, sur les plans commercial et financier. Plutôt que s'en remettre uniquement aux institutions financières et commerciales internationales existantes, la Chine encourage à création de nouvelles structures régionales adaptés aux besoins spécifiques des pays participants à l'initiative de la Ceinture et la Route comme « La Banque asiatique de d'investissement pour les infrastructures (BAII) ».

En effet, (Ambre, 2021), mis en avant autres objectifs politiques tels que, la BRI encourage également le *soft power* chinois qui permet au régime de Xin Jinping d'offrir une alternative au modèle américain. Ainsi, à travers des investissements massifs dans des infrastructures locales, la Chine cherche à se positionner comme un allié préféré et stratégique pour plusieurs pays. Ce projet permet de contrôler plusieurs territoires et pays sous-développés tel que Laos, et aussi exerce une influence en Europe cas de la Grèce.

7-3)-Les objectifs culturels

Selon (Paul, 2023), plusieurs objectifs de la BRI sur le plan culturel qui sont très important qui ont été ignorés et moins valorisé. Alors que, L'initiative de la Ceinture et la Route favorise et fait progresser les interactions culturelles en plus de la coopération économique.

La BRI encourage la coopération dans des domaines tels que le tourisme, l'éducation et les interactions entre les peuples, ce qui contribue à développer la confiance mutuelle et la bonne volonté des pays membres.

Pour (Mercy, 2023), l'initiative de la Ceinture et la Route a pour objectif de donner aux pays la possibilité et l'avantage d'apprendre et de savoir sur l'histoire, les cultures, les doctrines, les religions, les traditions et les coutumes, les valeurs et les croyances, et les langues des autres en facilitant la circulation des idées et des personnes à travers les frontières internationales

7-4)- Les objectifs diplomatiques

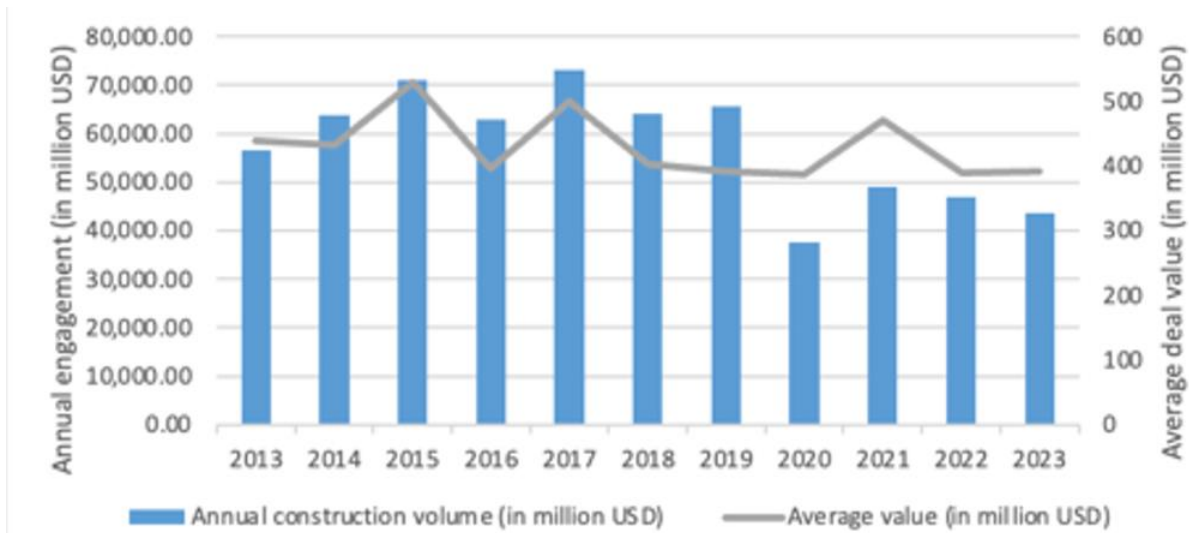
Parmi les objectifs diplomatiques, on cite que la BRI vise a facilité la collaboration diplomatique et la communication entre des pays. Les pays peuvent développer et améliorer des relations diplomatiques en les utilisant d'avantage à résoudre les différends et les litiges à l'amiable en coopérant sur une série de projets d'infrastructure. Les pays peuvent établir des interdépendances et des intérêts communs grâce à des projets d'infrastructures coopératifs et des transactions commerciales internationales qui ne cessent d'augmenter, ce qui permet des relations diplomatiques plus solides et une stabilité régionale. (Paul, 2023) et (Mercy, 2023).

8)-L'actualité de la BRI

En 2023, le président chinois Xi Jinping célébrait le 10^{ème} anniversaire de l'Initiative la Ceinture et la Route (BRI), qui comprend aujourd'hui plus de 60 organisations internationales et plus de 150 pays, y compris occidentaux comme l'Italie et la Grèce, avec des prêts accordés à cette initiative estimés à 1000 milliards de dollars d'ici 2049.

Selon (Christophe, 2024), la pandémie de COVID-19 a influencé négativement l'état d'avancement de projet chinois, avec la guerre en Ukraine et le boycott de la Russie par les pays occidentaux qui ont entraîné une réorientation des flux ferroviaires ce qui a affecté les

Figure n°11 : les engagements de la construction de la Chine dans le cadre de la BRI
mouvements de la BRI. Mais il ne semble pas que la tendance en faveur du transport combiné



Source : <https://greenfdc.org/china-belt-and-road-initiative-bri-investment-report-2023/> (consulté le 06/06/2024 à 20h).

eurasiatique se soit évanouie : dans une note de mai 2023, l'UIRR (Union International des sociétés de transport combiné Rail-Route) mises en avant de diverses améliorations techniques à apporter à l'organisation des trains dans le futur.

Ce graphe montre que pendant la pandémie de COVID-19, le montant des engagements de construction de la Chine dans la BRI a diminué jusqu'à ce qu'il atteigne moins de 40 000 millions USD en 2020. Et après le déclenchement de la guerre entre l'Ukraine et la Russie en 2022, on constate une baisse significative entre l'année 2022-2023.

La Chine est engagée dans des projets d'infrastructures non rentables dans plusieurs pays. En 2024, suite à la dette due à la Banque d'import-export de Chine par les pays

Chapitre III : L'impact de la BRI sur l'économie mondiale

participant à la BRI estimée plus de 300 milliards de dollars. Les investissements de la Chine dans les pays de la BRI ont été les plus élevés depuis 2018, et près de 80 % plus élevés qu'en 2022, près de 50 milliards de dollars sont consacrés à des projets à l'étranger. L'engagement total comprend environ 600 milliards de dollars en contrats de construction et environ 420 milliards de dollars en investissements non financiers. Aujourd'hui, ce qui est inquiétant c'est l'incapacité des pays débiteurs à rembourser leurs prêts, de ce fait, Pékin a annoncé un changement de politique vers des projets « petits et élégants », car ils impliquent moins la construction d'infrastructures. (Junhua, 2024)

Figure n°12 : les investissements de la chine dans la BRI 2013-2023



Source : <https://greenfdc.org/china-belt-and-road-initiative-bri-investment-report-2023/>
(consulté le 07/06/2024 à 20h38).

Ce graphique montre, que de 2013 à 2017 les investissements marquent une certaine stabilité, puis ils vont atteindre un pic en 2018. Puis par la suite, en 2020, une baisse remarquable des investissements liée aux impacts économiques de la pandémie de COVID-19. La reprise d'une croissance légère enregistrée au cours de l'année 2023.

D'après (Yasser, 2024), la Chine devrait continuer ses projets de la BRI à l'étranger, en mettant l'accent sur la durabilité environnementale de manière plus large et plus transformatrice. L'écologisation de la BRI souligne l'engagement ferme de la Chine à encourager une économie mondiale à faible émission de carbone en tant qu'acteur international responsable. La part de l'engagement dans les énergies vertes devrait connaître une augmentation radicale en 2024.

Section 02 : l'impact de la BRI sur l'économie mondiale

L'initiative de la Ceinture et la Route a eu un impact considérable sur l'économie mondiale, que ce soit sur le plan : économique, géopolitique, culturelles et environnemental. De plus, la BRI a eu un impact extraordinaire sur le monde en améliorant les infrastructures dans les régions les plus pauvres d'Asie, d'Afrique et d'Amérique latine. Dans cette section nous allons aborder les effets produits de la BRI sur ces différents aspects.

1)-L'impact de la BRI

1-1)-L'impact économique

D'après (BM, 2019), la BRI a eu un impact économique positif d'une part, avec l'amélioration du réseau de transport qui réduit les délais et les coûts des échanges, la diminution des barrières douanières et commerciales non tarifaires, la croissance du commerce international et les investissements directs étrangers (IDE) des pays membre et du monde d'une manière générale qui encourage les économies du corridor de l'initiative de la Ceinture et la Route à augmenter leurs exportations et diversifier leur production.

Selon (Jean-Pierre, 2019), l'augmentation des investissements directs étrangers (IDE), en particulier pour les pays à faible revenu, ce qui augmentera le produit intérieur brut (PIB) et réduire la pauvreté dans la région. Tout cela permet de stimuler la croissance économique ce qui présente un effet positif mais cela uniquement pour quelques pays. Dans le cadre de cette initiative, les banques et les entreprises chinoises ont tout financé et construit, notamment les centrales électriques, les chemins de fer, les autoroutes et les ports jusqu'aux infrastructures de télécommunications, aux câbles à fibre optique et aux villes intelligentes à travers le monde. Nouvelles routes, voies ferrées et ports ont été construits pour faciliter le transport et renforcer les routes commerciales. Voici quelques exemples de projets significatifs :

-Le projet du fret ferroviaire trans-eurasiatique : a démarré en 2008 et s'est accéléré sous la poussée de la BRI qui relié 25 pays.

-Le Port du Pirée : situé en Grèce, est l'un des exemples les plus réussis des projets de la BRI, racheté par pékin et depuis sa reprise en main par Cosco (entreprise chinoise) en 2016,

Chapitre III : L'impact de la BRI sur l'économie mondiale

qui a connu ainsi une transformation remarquable. Ceci a entraîné une augmentation des volumes de marchandises et une amélioration des opérations logistiques. (Wang, 2023)

-Le port de Gwadar : au Pakistan, dont la Chine a investi massivement (50 Md\$), un autre projet réussi de la BRI, a amélioré les infrastructures de la région et favorisé le commerce grâce à des installations modernes et des installations portuaires profondes, c'est devenue un maillon essentiel du corridor économique Chine-Pakistan. (Derville, 2018)

-Le chemin de fer Bandung – Jakarta : en Indonésie, plus de 7 milliards de dollars investi , il s'agit du premier projet de chemin de fer à grande vitesse réalisé à l'étranger qui utilise entièrement des technologies, composants industrielles et systèmes chinois dans le domaine ferroviaire. (Nova News, 2023)

-Le chemin de fer Mombasa-Nairobi : au Kenya est l'un des projets phares de la BRI. Il s'agit d'un projet de modernisation et d'extension du réseau, une ligne de chemin de fer moderne qui relie les deux villes. Le coût du chemin de fer Nairobi-Mombasa fixé à 5,2 milliards de dollars. (Wang, 2023)

D'autres projets similaires tels que : le chemin de fer Laos – Chine, le pont de la baie de Penang en Malaisie. Et beaucoup d'autres.

Tandis que, pour d'autres pays, la BRI impacte négativement leur économie tel que les pays occidentaux qui leur pose des problèmes. La BRI crée plutôt des pressions qui peuvent déstabiliser les pays en développement, ce qui crée à son tour des problèmes pour les institutions internationales telles que le FMI et la Banque européenne pour la reconstruction et le développement, vers lesquelles ces pays finissent par se tourner pour obtenir de l'aide.

Le projet de « la Ceinture et la Route » pourrait donner un coup de fouet aux économies des pays en développement et améliorer les revenus de millions de personnes. Mais ces dernières années, une image différente de la BRI est apparue. Selon (pp. Fukuyama & Bennon,2023), De nombreux projets d'infrastructures financés par la Chine n'ont pas obtenu les rendements escomptés. Et les gouvernements qui ont négocié ces projets ont souvent accepté de garantir les prêts, ils se sont retrouvés accablés par un énorme surendettement, vers lesquelles ces pays finissent par se tourner pour obtenir de l'aide, en raison de leur incapacité de garantir le financement de projets futurs ou même d'assurer le service de la dette qu'ils ont déjà accumulée. Ce qui a créé des problèmes et des pressions aux problèmes aux institutions

Chapitre III : L'impact de la BRI sur l'économie mondiale

internationales telles que le FMI, la Banque Européenne pour la reconstruction et le développement, C'est le cas du Sri Lanka, mais aussi de l'Argentine, du Kenya, de la Malaisie, du Monténégro, du Pakistan, de la Tanzanie et de bien d'autres pays.

1-2)-Impact géopolitique

Comme le souligne (Frédéric, 2023) dans son article, la Chine veut influencer tous les pays participants dans la BRI avec sa politique, en redessinant la carte des relations commerciales, en encourageant les relations économiques et politiques entre la Chine et ses partenaires. Mais aussi avec la diffusion des normes industrielles chinoises. Pékin exerce un pouvoir d'attraction, non pas irrésistible, mais réel sur les pays qui l'entoure et les pays de loin aussi mais. Cela permet la transformation des relations politiques et les dynamiques géoéconomiques. La Chine exerce une influence politique d'une manière indirecte et intelligente, plusieurs pays participants dans la BRI qui se retrouvent devant une énorme dette envers la Chine, ce qui est avantageux pour la Chine afin de créer une dépendance politique et économique pour ces pays. Cependant, l'initiative de la Ceinture et la Route a créé des tensions dans quelques pays qui les considèrent comme une menace stratégique. Enfin, la Chine veut dominer le monde en imposant sa politique à travers le projet de la BRI.

1-3)-L'impact environnemental

Les effets environnementaux de la BRI sont beaucoup plus négatifs que positifs, on peut citer comme positif sauf la modernisation et la mise en place des infrastructures qui facilitent les flux commerciaux. Tandis que plusieurs effets néfastes et désastreux qui sont produits sur l'aspect environnemental tels que, le dérèglement climatique, pollution atmosphérique, destruction massive de la faune et la flore, surconsommation de ressources naturelles, déforestation, perte d'habitat pour des espèces végétales et animales, et les relocalisations forcées des locaux sont courantes. Pour (Marine, 2020), les protestations des écologistes et défenseurs des animaux ont permis la création d'un viaduc à 18 mètres de hauteur pour préserver une partie de l'écosystème. Cependant, la construction des grandes infrastructures comme les routes, les chemins de fer provoque de problèmes de pollutions massives, de déforestations ou de mise en danger d'espèces en voie de disparition, le coût environnemental des BRI relève d'une importance inquiétante.

Chapitre III : L'impact de la BRI sur l'économie mondiale

Selon (Alissons, 2020), la grande diversité de ces projets, le manque de réglementation stricte dans les pays concernés et l'impérialisme économique destructeur de la Chine, fait d'elle le premier émetteur de CO₂ du monde, engendrent des risques majeurs pour l'environnement. Sous la pression des multiples critiques d'experts du monde entier et des gouvernements occidentaux, la Chine a renommé son initiative le « green silk road ». Face à ce projet ayant un coût environnemental élevé, les Occidentaux n'hésitent pas à sanctionner la Chine et à proposer des projets alternatifs plus respectueux de l'environnement et des travailleurs.

1-4)-Impact socioculturel

En ce qui concerne l'impact de la BRI sur l'aspect culturel, (Patricia, 2018) a souligné dans son article qu'elle a entraîné une prise de conscience de différentes formes de patrimoine culturel dans la région asiatique, à travers l'utilisation d'outils de soft power, qui permet d'améliorer la vie des personnes asiatiques. La BRI et sa stratégie de soft power ont permis, la multiplication des contacts et des relations culturelles, favorisation des relations diplomatiques, le partage de connaissances et d'expertise, ainsi que la coopération dans des domaines d'intérêt communs partagés. Ainsi elles proposent des projets et des programmes d'investissement, des opportunités d'emploi, d'éducation, l'amélioration des compétences techniques, la possibilité d'apprendre de nouvelles idéologies, la langue mandarin, les programmes d'échanges éducatifs, la coopération en matière de recherche, les compétences d'expertise.

1-5)-Impact de la BRI sur la logistique internationale

L'initiative de Ceinture et la Route a révolutionné la logistique internationale en modernisant les infrastructures, en réduisant les coûts et facilitant le commerce international, à travers la maximisation des bénéfices et la minimisation des risques, tout cela pour une stimulation et la favorisation de la croissance économique mondiale.

D'après (Olivier, 2024), la dynamique des Routes de la Soie a entraîné l'émergence de nouveaux services de transport, en investissant massivement dans les chemins de fer tels que le fret ferroviaire trans-eurasiatique par exemple, Plus rapide que le bateau, moins cher que l'avion et aussi des investissements aussi sur certains ports, routes et les aéroports. Plusieurs terminaux pour ferries, tankers et cargos Par exemple le port maritime d'Azerbaïdjan,

comprend les meilleurs équipements permettant d'assurer la jonction entre bateaux et trains, conteneurs et camions, wagons-citernes et papelines. C'est un bon moyen de profiter des infrastructures de la BRI. Ces avancées favorisent non seulement une meilleure intégration des chaînes d'approvisionnement mondiales, mais aussi une optimisation des coûts et une augmentation de la compétitivité des entreprises sur le marché international. (Olivier, 2024)

1-6)-La BRI en Algérie

La Chine a joué un rôle clé dans le développement de quelques plans que l'Algérie souhaite réaliser, notamment dans le secteur du logement, de nombreux autres projets d'infrastructures, comme une partie de l'autoroute est-ouest, le nouvel aéroport international et la Grande Mosquée d'Alger, le stade olympique d'Oran, le ministère des Affaires étrangères, de grands hôtels cinq étoiles, des centres commerciaux, l'extension du réseau ferroviaire, la construction de 750 kilomètres d'un aqueduc reliant In Salah à Tamanrasset, etc.

Selon (Brahim, 2023), L'Algérie a rejoint l'Initiative en 2018 et c'est en décembre 2022, que la Chine et l'Algérie ont signé un plan exécutif pour la mise en œuvre conjointe de la BRI. Les deux pays renforcent leur coopération dans le cadre de la BRI,

L'adhésion officielle de l'Algérie à ce gigantesque programme d'investissements, lui offrira l'occasion de bénéficier d'importantes opportunités de financement d'infrastructures stratégiques. Des chantiers essentiellement financés par la Chine : ports, autoroutes, liaisons ferroviaires, centres industriels. (Bendib, 2019)

Parmi les projets en cours ou à des stades de planification dans le cadre de cette initiative d'après (Belguidoum, 2024), le mégaport d'El-Hamdania (voir l'annexe 01), à 100 kilomètres à l'ouest d'Alger, près de Cherchell, dont le contrat a été signé en 2016 pour un montant de plus de 4 milliards de dollars, devrait être l'un des plus grands hubs maritimes de la Méditerranée occidentale. Il a pour vocation d'être une pièce maîtresse de la BRI et s'inscrit dans la stratégie de pénétration portuaire portée par la Chine.

Un autre projet dans le domaine des télécommunications, Huawei a acté, en 2017, un partenariat avec Algérie Télécom pour développer le réseau de fibre optique et améliorer le service Internet très haut débit, consolidant sa position d'associé privilégié de l'opérateur algérien.

Section 03 : Les opportunités et les défis de la BRI pour la Chine et les pays participants

L'initiative de la Ceinture et la Route comme toutes les autres initiatives, elle a des opportunités et des défis, que ce soit pour la Chine ou pour les pays participants. Dans cette section, nous allons aborder les opportunités et les défis de la BRI pour la Chine et pour les pays membres, ainsi les réactions d'autres pays à l'égard de cette initiative.

1)-Les opportunités de la BRI pour la Chine et les pays participants

Comme le précise (Arnaud, 2017) dans son article, l'initiative de la Ceinture et la Route de la Chine comporte de nombreuses opportunités pour le développement régional et international, qui permet de dynamiser les économies régionales et les échanges commerciaux internationaux. Alors parmi ces opportunités nous allons citer selon (Mordechai, 2020) , la construction de ces infrastructures permet à la Chine l'opportunité d'accéder à de nouveaux marchés où elle va exporter et proposer ses produits. Ensuite, la construction du corridor du Golfe et le lien avec le corridor économique, la sécurité énergétique de la Chine bénéficiera d'une protection maximale. Ce corridor permet l'enrichissement et l'élargissement de la réputation et l'espace de la BRI et reliant correctement les cercles économiques asiatiques, européens et africains. Ainsi, la BRI détient le pouvoir de modifier les modèles régionaux de commerce et d'investissement, redéfinir les pôles et réseaux régionaux. Cependant, comme les projets de la BRI sont financés, construits et exploités par Pékin, tout ce qui concerne les paiements s'effectue en monnaie chinoise, le renminbi (RMB), ce qui accélère et favorise l'internationalisation du RMB.

Il n'y a pas que la Chine qui s'est bénéficié de la BRI, mais, même les autres pays participants à la BRI d'après (Philippe, 2019), devraient également en bénéficier. Les infrastructures construites par la Chine créent des opportunités d'offre d'emplois et contribuent au développement économique de ces pays participants. De plus, à travers la BRI plusieurs déficits infrastructurels des pays en développement pourraient être atténués. Ainsi, grâce à la liberté de circulations des biens et services, le PIB des pays partenaires augmente d'une manière significative ce qui favorise et stimule la croissance économique de ces pays. En outre, ces pays auront le pouvoir d'accéder à de nouvelles technologies, de nouveau savoir-faire et des nouvelles expériences.

2)-Les défis et les risques de la BRI pour la chine et les pays partenaires

Selon (Arnaud, 2017), la BRI comporte également de nombreux risques et de sérieux défis. Parmi ces risques, il y'a le risque financier qui s'agit de l'endettement des pays bénéficiaires qui trouvent des difficultés et même ne peuvent pas rembourser. D'autre risque qui est d'ordre stratégique. Cependant, elle traverse des régions instables géopolitiquement ou en plein conflit comme le Cachemire ou le Moyen-Orient, ce qui mis en danger ce projet d'infrastructures. Et d'après (Bernensman, 2019), la fourniture d'énormes ressources financières chinoises pour des projets d'infrastructure contribuera à combler les déficits infrastructurels dans les pays participants.

La BRI rencontre pleins de défis, tels que, des modèles alternatifs portés et mises en place par les pays occidentaux, conscients de la menace géopolitique sous-jacente à l'initiative chinoise et soucieux de défendre leurs intérêts. Parmi ces alternatives pour faire face à la BRI cités par (Alissons, 2020), le Japon qui, en 2015, a ouvert cette voie avec son « Partenariat pour des Infrastructures de Qualité », suivie en 2021 par l'initiative « Build Back Better World » des pays du G7. En octobre 2023, l'Union européenne a annoncé un projet « Global Gateway uro», et appelé à soutenir les projets d'infrastructures de qualité dans les pays en développement et respectant les normes sociales et environnementales les plus élevées.

3)-Les réactions des autres pays face à la BRI

Plusieurs pays qui n'ont pas accepté l'initiative de la chine, tels que l'Inde, le Japon, l'Union européenne et surtout les États-Unis. Afin de faire face et lutter contre la BRI, les États-Unis, le Japon et les autres pays du G7 débloquent d'après (Frédéric, 2023), plus de 600 milliards de dollars pour construire des infrastructures en Amérique latine, en Afrique et dans la région Indopacifique. Le président américain Joseph Biden et ses homologues du G7 ont annoncé en juin 2021 l'initiative Build Back Better World (B3W ou Reconstruire le monde en mieux), lors du sommet du G7 de 2021 au Royaume-Uni. Cette initiative vise à financer la construction d'infrastructures dans les pays en développement qui ont été particulièrement affectés par la pandémie de covid 19. La B3W fait suite à d'autres initiatives comme le Global Gateway (2021-2027) de l'Union européenne dotée de 300 milliards d'euros. Ainsi, le projet des Infrastructures de Qualité lancé par le Japon en 2015 en partenariat avec la Banque Asiatique de Développement (BAD), dont le Japon est le premier investisseur, et doté de 110

Chapitre III : L'impact de la BRI sur l'économie mondiale

milliards de dollars, ou encore le Blue Dot Network, un organisme de certification lancé en 2019 par l'Australie.

Cependant, selon (Alissons, 2020) en octobre 2023, l'Union européenne a annoncé un projet « Global Gateway uro», et appelé à soutenir les projets d'infrastructures de qualité dans les pays en développement et respectant les normes sociales et environnementales les plus élevées. L'Accord de partenariat transpacifique, également connu sous le nom de « Partenariat transpacifique », fut ainsi lancé en 2016 comme tentative de rapprocher certains pays d'Asie des États-Unis et de contrer l'influence chinoise.

Enfin, d'autres pays cherchent à nouer des alliances pour contrer le projet chinois. Le corridor de croissance Asie-Afrique ou AAGC (Asia-Africa Growth Corridor) est ainsi un accord de coopération économique entre les gouvernements de l'Inde, du Japon et de plusieurs pays africains, qui s'est négocié sans Pékin. De même, le corridor Nord-Sud qui rassemble la Russie, l'Iran et l'Inde, est un outil géoéconomique destiné, aux yeux de New Dehli, à contrer la Chine sur le terrain des corridors de développement.

Conclusion

L'initiative de la Ceinture et la Route, lancée par le président Xi Jinping en 2013 a un impact considérable, profond, et multifacette sur l'économie mondiale. Que ce soit un impact positif, avec les investissements massifs dans les infrastructures de la Chine qui ont amélioré et facilité les échanges commerciaux internationaux entre les pays, qui ont augmenté les investissements directs étrangers (IDE), et réduire les barrières non tarifaires commerciales, tout cela pour un seul objectif qui est la stimulation de la croissance économique des pays participants dans la BRI et dans le monde entier.

Mais aussi, la BRI a un impact négatif et désastreux sur tous les aspects de l'économie mondiale sur tout dans le cadre environnemental. Ce projet présente également des opportunités et des défis pour la chine et les pays adhérents, mais surtout des risques et des menaces pour les grandes puissances économiques telles que les Etats-Unis et d'autres pays à savoir l'Inde, le Japon, et l'Union Européen, qui ont mis en place des projets alternatifs rependant beaucoup plus aux normes environnementales que la Chine a négligé, et ceci afin de faire face et lutter contre l'initiative chinoise.

CONCLUSION GÉNÉRALE

Conclusion générale

L'objectif de notre travail de recherche est de montrer l'impact de l'initiative chinoise dénommée « Belt and Road Initiative (BRI) » sur l'économie mondiale. Depuis qu'elle a adopté sa politique de réformes et d'ouverture aux échanges internationaux et engagé une série d'investissements à travers le monde, elle a marqué sa présence économique et politique sur la scène mondiale.

A travers cette étude, nous avons tenté d'identifier les implications de la BRI, sur l'économie mondiale y compris, les échanges commerciaux internationaux et les investissements directs étrangers (IDE). Nous avons ainsi, cerné les opportunités et défis découlant de cette initiative stratégique, mais aussi les réactions qu'elle a suscité notamment celle des grandes puissances économiques à l'instar les Etats-Unis, le Japon, l'Inde et l'Union Européen.

Avant d'entamer le sujet de l'impact de la BRI sur l'économie mondiale, nous avons commencé en premier lieu par le cadre théorique et conceptuel de la logistique internationale, qui est une nécessité primordial afin de répondre aux évolutions, au développement et exigences du contexte économique. Elle représente un ensemble de moyens, de techniques, et d'opérations utilisées par une entreprise afin de mettre à la disposition du client, le produit, la demande, et la marchandise attendue au moindre coût, au bon moment, au bon endroit, et dans un bon état répondant aux exigences du client. De plus, l'optimisation de la logistique internationale vise à améliorer l'efficacité et à réduire les coûts des opérations logistiques. Cela inclut l'optimisation des routes de transport, la gestion des stocks, l'utilisation de technologies avancées telles que, les systèmes de gestion de transport, et les systèmes de gestions d'entrepôts. Avec l'intervention des acteurs de la logistique internationale et le transport international de marchandises qui représente un pilier de logistique internationale, impliquant différents modes de transport ; maritime, routier, aérien et ferroviaire.

Dans le second volet de notre recherche, nous avons examiné la Chine en tant que puissance commerciale majeure, en soulignant les réformes politiques passées et récentes qui ont façonné son paysage économique, son adhésion à l'OMC, son économie après la pandémie du Covid-19. Nous avons également exploré sa place dans le commerce international en évoquant le boom du e-commerce qui lui crée un vaste éventail d'opportunités. Pour conclure, le chapitre nous sommes penchés sur le conflit commercial sino-américain, en évoquant son origine, son impact, notamment les mesures de rétorsion

Conclusion générale

prises par les deux pays, telles que les droits de douanes et les restrictions commerciales, par la suite nous avons pris compte l'actualité récente de ses derniers.

Dans le dernier chapitre, nous avons mis en lumière l'élément central de notre mémoire « l'impact de la BRI sur l'économie mondiale ». Avant d'en arriver là, nous avons remonté le fil de l'histoire pour explorer les origines ancestrales de cette initiative, jusqu'à sa revitalisation contemporaine avec la montée du président chinois Xi Jinping, mettant en évidence son rôle crucial dans la stratégie de développement de la Chine, son ambition de renforcer ses liens économiques et géopolitique avec les pays adhérant et au-delà. Enfin, l'impact de la BRI sur différents plans notamment, ses conséquences sur l'environnement et la logistique internationale sous l'influence de cette initiative qui a entraîné des changements majeurs dans les flux de marchandises, des routes commerciales et moderniser le monde du transport pour répondre aux besoins de la société moderne.

En effet, la BRI a un impact considérable sur l'économie mondiale. Pour ce qu'est de l'impact positif, elle a permis une croissance du commerce international et les Investissements Directs Etrangers (IDE). En établissant des connexions terrestres et maritimes entre l'Asie, l'Europe et l'Afrique, la BRI facilite les échanges commerciaux en réduisant les couts de transport. De plus, elle contribue au développement des infrastructures des pays participants en améliorant la connectivité et la logistique international, ce qui permettre d'ouvrir des nouveaux débouchés pour ces pays. Ainsi, les BRI, favorisent les échanges culturels, éducatifs et technologiques, offrant aux pays en développement l'opportunité d'apprendre et se développer. Tout cela permet de stimuler la croissance économique de la Chine et les pays participants dans la BRI, ce qui aboutit à la croissance économique mondiale.

S'agissant de l'impact négatif de la BRI, celle-ci a entraîné des endettements excessifs des pays participants, en particulier les pays en développement qui empruntent des aides financières afin de financer ces infrastructures couteuses. Ensuite, ces endettements engendrent une dépendance économique pour les pays en question, ce qui permet l'augmentation de l'influence géopolitique et économique de la Chine. Les BRI, provoquent des tensions géopolitiques notamment avec les autres grandes puissances telles que, les Etats-Unis, le Japon, et l'Inde qui voient cette initiative comme une menace stratégique et qui ont mis en place des projets alternatifs afin de faire face et mettre fin à la l'initiative chinoise. Mais aussi plusieurs effets négatifs et désastreux qui ont impacté beaucoup plus l'aspect environnemental tels que, le dérèglement climatique, pollution atmosphérique, destruction

Conclusion générale

massive de la faune et la flore, surconsommation de ressources naturelles, déforestation, perte d'habitat pour des espèces végétales et animales. Tous ces effets négatifs mènent à une instabilité économique et politique à l'échelle mondiale, et nuire à l'économie mondiale.

Enfin toutes ces conséquences et ces résultats obtenus, nous permet de répondre à notre problématique « quelles sont les défis et les opportunités offertes par la BRI, entre autres quelles sont ses conséquences sur l'économie mondiale ». Les opportunités telles que, la BRI a facilité les échanges commerciaux en réduisant les couts de transport et favorisé la croissance des investissements directs étrangers. Elle a contribué au développement et la modernisation des infrastructures des pays participants. Comme elle a offert des opportunités d'apprendre et se développer pour les pays en développement, afin de favoriser les échanges culturels, éducatifs et technologiques. Tandis que, les défis de la BRI sont multiples tels que des endettements massifs suivi d'une dépendance économique pour les pays participants. La BRI a également engendré des tensions géopolitiques avec les autres grandes puissances mondiales qui ont mis en avant des alternatives afin de faire face et s'opposer à celle-ci à savoir le projet Build Back Better World des Etats-Unis. De plus, cette initiative a causé des dommages importants de l'environnement à travers la déforestation, la pollution, la surconsommation des ressources naturelles etc.

En ce début 2024, il est aisé de voir que tous ces facteurs sont susceptibles de transformer à l'avenir l'esprit, la substance et le tempo du projet, jusqu'à faire émerger de l'initiative de la Ceinture et la Route, une « BRI 2.0 ». Cette prospective dessine une Chine plus parcimonieuse dans ses investissements, privilégiant des infrastructures plus raisonnées, financièrement plus soutenables, plus respectueuses de l'environnement et décidées dans une gouvernance moins opaque et plus efficiente.

En conclusion, nous espérons que ce travail de recherche, aussi modeste qu'il soit, pourra servir de source d'inspiration à tous ceux qui porteraient un intérêt à ce sujet. Dans les futures recherches, il sera intéressant de se focaliser sur les perspectives de cette initiative, sur l'avenir de la BRI et de développer les points concernant son impact sur l'Algérie.

BIBLIOGRAPHIE

Bibliographie

Les ouvrages :

- CORINNE, P. (2006). commerce international (éd. dunod). Paris, édition dunod.
- Dominique, J. (2013). stratégies d'entreprise en chine. Paris, édition pearson.
- Francoise, L. (2007). l'économie de la chine (éd. 4 ème éditions). Paris, édition la découverte.
- GABRIEL, W. (2005). la logistique mondiale. Paris, édition ellipses.
- Hong Liang, L. (2012). l'ouverture de la chine et ses impacts sur l'économie chinoise. Paris, édition economies et finances.
- JEAN, B. (2015). transport international de marchandises (éd. vuibert). Paris, édition magnard vuibert.
- JOEL, S., & DEVAN, s. (2013). logistique. Paris, édition vuibert.
- LEMEUNIER, C. (1989). logistique routière. Paris, édition nathan communication.
- PASCAL. (2007). la logistique . paris, édition la découverte .
- PIERRE, M., & ANNE, G. (2008). logistique et supply chain management. Paris, édition dunod.
- Patrick, A., Jacques, M., & Valerie, P. (2011). L'emergence de la chine. Paris, édition direction de l'information légale et administrative.
- REMY, L. M. (2013). supply chain management (éd. dunod). Paris, édition dunod.
- ROBERT, N. (2004). éléments de base de la logistique internationale. Paris, édition menaibuc.
- WACKERMANN, G. (2005). logistique mondiale. Paris, édition ellipses

Bibliographie

Sites internet :

- Alice, J. D. (2018, JUIN 22). CADTM. Consulté le mai 29, 2024, sur CADTM: <https://www.cadtm.org/les-stratégies-de-la-chine-a-l-etranger>
- Alissons, F. (2020). nemrod-ecds. Consulté le juin 05, 2024, sur nemrod-ecds: <https://nemrod-ecds.com/?p=6215>
- Ambre, V. (2021, mai 23). académie de clermont-ferrand. Consulté le juin 1, 2024, sur académie de clermont-ferrand: <https://mediascol.ac-clermont.fr/lycee-simone-weil-le-puy-en-velay/2021/05/23/les-nouvelles-routes-de-la-soie-un-projet-geoéconomique-au-service-de-lhegemonie-chinoise/>
- AMY, D. (2020, septembre 28). investopedia. Consulté le juin 01, 2024, sur investopedia: <https://www.investopedia.com/terms/o/one-belt-one-road-obor.asp>
- Antoine, B. (2023, juillet 28). horizons. Consulté le mai 23, 2024, sur horizons: <https://joinhorizons.com/fr/commerce-electronique-chine/>
- Arnaud, Z. (2017, juin 29). cncd. Consulté le juin 06, 2024, sur cncd: <https://www.cncd.be/La-nouvelle-Route-de-la-Soie-le>
- Bendib, M. (2019, juin 09). le courrier. Consulté le juin 07, 2024, sur le courrier: <https://lecourrier-dalgerie.com/un-projet-economique-denvergure-pilote-par-la-chine-lalgerie-rejoint-officiellement-la-route-de-la-soie/>
- Bernensman, K. (2019, février). IDOS. Consulté le juin 06, 2024, sur IDOS: https://www-idos--research-de.translate.google/externe-publikationen/article/chinas-new-silk-road-financing-opportunities-and-risks/?_x_tr_sl=en&_x_tr_tl=fr&_x_tr_hl=fr&_x_tr_pto=sc
- BM. (2019, août). elibrary. Consulté le juin 05, 2024, sur elibrary: https://elibrary.worldbank.org/doi/full/10.1596/978-1-4648-1392-4_ch2
- Brahim. (2023, juillet 22). Afrique Asie.fr. Consulté le juin 07, 2024, sur Afrique Asie.fr: <https://www.afrique-asie.fr/lalgerie-et-la-chine-ensemble-sur-la-nouvelle-route-de-la-soie/>

Bibliographie

- Brahim, S. (2019, décembre 26). le jeune indépendant. Consulté le juin 10, 2024, sur le jeune indépendant: <https://www.jeune-independant.net/route-de-la-soie-lalgerie-doit-tirer-profit-de-linitiative-chinoise/>
- Chinatsu, T. (2024, mai 09). britannica. Consulté le juin 01, 2024, sur britannica: <https://www.britannica.com/topic/Belt-and-Road-Initiative>
- Christophe, N. w. (2024, février 05). green fdc. Consulté le juin 02, 2024, sur green fdc: <https://greenfdc.org/china-belt-and-road-initiative-bri-investment-report-2023/>
- CNUCED. (2023). CNUCED. Consulté le mai 22, 2024, sur CNUCED: https://unctad.org/system/files/official-document/voir2023_overview_fr.pdf
- ELOISE, S. (2021, décembre 10). appvizer. Consulté le 04 26, 2024, sur appvizer: <https://www.appvizer.fr/magazine/opérations/logistique/logistique-internationale>
- Eric, E. (2024, mai 25). Investopedia. Consulté le mai 28, 2024, sur investopedia: <https://www.investopedia.com/terms/s/silk-route.asp>
- Etienne, T. (2024, janvier 16). ENTREPRENDRE. Consulté le mai 20, 2024, sur ENTREPRENDRE: <https://www.entreprendre.fr/dou-vient-la-dynamique-du-commerce-exterieur-de-la-chine>
- français, D. g. (2020, décembre 20). Direction générale de trésor. Consulté le mai 21, 2024, sur Direction générale de trésor: <https://www.tresor.economie.gouv.fr/pay/CN/investissements/>
- français, g. (2022, avril 20). direction générale du trésor. Consulté le mai 20, 2024, sur direction générale du trésor: <https://www.tresor.economie.gouv.fr/pays/CN/commerce-exterieur-chinois>
- Frédéric, L. (2023, juin 13). géoinfluences. Consulté le juin 04, 2024, sur géoinfluences: <https://geoconfluences.ens-lyon.fr/informations-scientifiques/dossiers-regionaux/la-chine/articles-scientifiques/nouvelles-routes-soie-bri-belt-and-road-initiative#:~:text=Personne%20ne%20peut%20nier%20que,normes%20industrielles%20chinoises%2C%20en%20b%20C3>
- Jean Pierre, G. (2019, novembre 27). cairn.info. Consulté le juin 06, 2024, sur cairn.info: <https://www.cairn.info/revue-etudes-2019-12-page-19.htm?ref=doi>

Bibliographie

- Jean-Pierre, G. (2019, novembre 27). cairn info. Récupéré sur cairn info: <https://www.cairn.info/revue-etudes-2019-12-page-19.htm?ref=doi>
- Joshua, J., & Konton, W. (2018, Mai 01). WORLD HISTORY ENCYCLOPEDIA. Consulté le mai 28, 2024, sur WOLD HISTORY ENCYCLOPEDIA: <https://ww.investopedia.com/terms/s/silk-roue.asp>
- Junhua, Z. (2024, février 19). gisreport sonline. Consulté le juin 03, 2024, sur gisreport sonline: <https://www.gisreportsonline.com/r/what-is-the-future-of-chinas-belt-and-road-initiative/>
- Letard, E. (2019, octobre 10). major prépa. Consulté le mai 21, 2024, sur major prépa: <https://major-prepa.com>
- Lucas, H. (2020, novembre 28). MAJOR PREPA. Consulté le mai 20, 2024, sur MAJOR PREPA: <https://major-prepa.com/geopolitique/guerre-commerciale-etats-unis-chine/>
- Lucrece. (2021, décembre 03). HPT. Consulté le mai 29, 2024, sur HPT: <https://www.histoire-pour-tous.fr/dossiers/5655-la-route-de-la-soie-html>
- MAEL, S. (2022). supply-chain.net. Consulté le 05 02, 2024, sur supply-chain.net: <https://supply-chain.net/transport-international-tout-savoir/#:~:text=Pour%20importer%20ou%20exporter%20des,dans%20les%20diff%C3%A9rentes%20op%C3%A9rations%20commerciales.>
- Marc, J. (2020, août 20). ifri. Consulté le mai 21, 2024, sur ifri (institut français des relations internationale): <https://www.ifri.ogr/fr/espace-media/ifri/tensions-entre-etats-unis-chine>
- Marc, P. (2024). UNIVERSALIS. Consulté le mai 20, 2024, sur UNIVERSALIS: <https://www.université.fr/encyclopedie/commerce-exterieur-chinois-en-bref/>
- MARIE, D., & FREDERIC, L. (2024, janvier 07). le monde. Consulté le mai 22, 2024, sur le monde: <https://le monde.fr/economie/article/2024/la relation-chinafrique/>
- Marine, P. (2020, décembre 28). cairn info. Consulté le juin 05, 2024, sur cairn info: <https://www.cairn.info/policy-paper--1000000148912-page-1.htm>

Bibliographie

- Maroc, P. A. (2024, mars). fellah trade. Consulté le mai 12, 2024, sur fellah trade: <https://www.fellah-trade.com/fr/export/carte-atlas/chine/economie>
- MAXIME, T. (2023, 02 20). XPLOG. Consulté le 04 26, 2024, sur XPLOG: <https://blog.xplog.fr/logistique-international-transport>
- Megan, H., & Hubauer, G. C. (2023, octobre). PIIE. Consulté le mai 21, 2024, sur PIIE: <https://www.piie.com/publications/>
- Mercy, T. (2023, novembre 05). Chine magazine. Consulté le juin 05, 2024, sur Chine magazine: <https://www.chine-magazine.com/au-dela-des-marches-la-bri-chinoise-comme-catalyseur-de-la-paix-mondiale/>
- Mordechai, C. (2020, mai 20). east west center. Consulté le juin 06, 2024, sur east west center: <https://www.eastwestcenter.org/publications/the-strengths-and-the-opportunities-the-new-silk-road-strategy-in-the-middle-east>
- OCDE. (2024, 05 02). OCDE. Consulté le 05 12, 2024, sur OCDE: <https://www.oecd.org/fr/economie/chine-en-un-coup-d'oeil/>
- Olivier, A. (2023, mai 19). telos. Consulté le juin 01, 2024, sur telos: <https://www.telos-eu.com/fr/politique-francaise-et-internationale/dix-ans-apres-les-nouvelles-routes-de-la-soie-sont.html>
- Patricia, D. S. (2018, février). scientific research. Consulté le juin 05, 2024, sur scientific research: <https://www.scirp.org/journal/paperinformation?paperid=82518#:~:text=Analytically%20the%20significant%20impact%20of,people%20in%20the%20Asian%20region.>
- Paul, F. (2023, novembre 05). chine magazine. Consulté le juin 02, 2024, sur chine magazine: <https://www.chine-magazine.com/au-dela-des-marches-la-bri-chinoise-comme-catalyseur-de-la-paix-mondiale/>
- Philippe. (2019, juin 04). GMA. Consulté le juin 05, 2024, sur GMA: <https://marketing-chine.com/les-opportunités-de-la-nouvelle-route-de-la-soie-decryptage>

Bibliographie

- PHILIPPE, L. B. (2024, mars 11). radio-canada. Consulté le mai 22, 2024, sur radio-canada: <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/2056219/investissements-chinois-asie-pacifique>
- Raphael, P. (2023, octobre 23). revue politique. Consulté le juin 01, 2024, sur revue politique: <https://www.revuepolitique.fr/des-nouvelles-routes-de-la-soie/>
- REGIS, S. (2023, mai 12). challenges. Consulté le mai 22, 2024, sur challenges: <https://www.challenges.gr/economie/les-investissement-chinois-en-europe>
- Rouiai, N. (2024, mai). géo influences. Consulté le juin 01, 2024, sur géo influences: <https://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/routes-de-la-soie>
- SIXTINE, H. (2022, septembre 20). institut GA. Consulté le mai 22, 2024, sur institut GA: <https://www.institut.ega.org/quelle-presence-chinoise-en-afrique/>
- Thommas, M. (2024, mars). RBC. Consulté le mai 20, 2024, sur RBC: <https://rbcglobalconnect-rbc/fr/ressources/explorer-marches/chine/profil-commercial>
- Vincent, A., & Edouard, B. (2006, juillet). cadres. Consulté le mai 18, 2024, sur cadres: <https://larevuecadres.fr>.
- Violeta, C. (2019, janvier 15). major prépa. Consulté le mai 18, 2024, sur major prépa: <https://major-prépa-l'economie-de-la-chine>
- Yan, C. (2024, 03 31). BBC NEWS AFRIQUE. Consulté le 05 12, 2024, sur BBC NEWS AFRIQUE: <https://www.bbc.com/afrique/articles>
- Yasser, H. K. (2024, janvier 06). the nation. Consulté le juin 02, 2024, sur the nation: <https://www.nation.com.pk/06-Jan-2024/bri-in-2024>
- YU, J., & WALLACE, J. (2022, décembre 19). chatham house. Consulté le juin 01, 2024, sur chatham house: <https://.chathamhouse.org/2021/09/what-chinas-belt-and-road-initiative-bri>

TABLE DES MATIÈRES

Table des matières

I-Remerciements

II-Dédicaces

III-Liste des tableaux

IV-Liste des figures

V-Liste des abréviations

VI-Sommaire

Introduction générale	1
Chapitre 01 : Introduction à la logistique internationale	3
Introduction	3
Section 01 : Le cadre conceptuel de la logistique internationale	4
1)-Historique de la logistique.....	4
1-1)-Le territoire du logistikos ou de l'optimisation logistique.....	4
1-2)-Le territoire du « logis ».....	4
2)-Définitions de la logistique.....	5
3)-Les différents types de la logistique.....	6
3-1)-La logistique d'approvisionnement.....	6
3-2)-La logistique de distribution.....	7
3-3)-La logistique de production.....	7
3-4)-La logistique inverse (Reverse Logistics).....	7
3-5)-L'éco-logistique.....	7
3-6)-La logistique du cyberspace.....	7
3-7)-La logistique interne.....	8
3-8)-La logistique externe.....	8
4)-Objectifs et importance de la logistique.....	8
4-1)-Objectifs.....	8
4-1-1)-La réponse optimale au client.....	8
4-1-2)-La variabilité minimale.....	8
4-1-3)-Le stock minimum.....	8
4-1-4)-La consolidation des transports.....	9
4-1-5)-La qualité.....	9
4-1-6)-Analyse en termes de cycle de vie du produit.....	9
4-2)-Importance.....	9
5)-La logistique internationale.....	9
5-1)-Définition de la logistique internationale.....	10

Table des matières

5-2)-Les spécificités et importance de la logistique internationale	10
5-2-1)-Les spécificités	10
5-2)-Importance	11
6)-Les caractéristiques et étapes de la logistique internationale	11
6-1)-Caractéristiques	11
6-1-1)-Les enjeux de la logistique internationale	12
6-1-2)-Les contraintes de la logistique internationale	12
6-2)-Les étapes clés de la logistique internationale.....	13
6-2-1)-La préparation des commandes	13
6-2-2)-Le transport logistique	13
6-2-3)-Les opérations de dédouanement	13
6-2-4)-Le stockage en entrepôt.....	14
6-2-5)-La livraison	14
Section 02 : Les métiers et l'optimisation de la logistique internationale	15
1)-Les métiers et les intervenants de la logistique internationale	15
1-1)-L'acconier.....	15
1-2)-L'affréteur	15
1-3)-L'agent commercial.....	15
1-4)-Agent d'assurer	15
1-5)-L'armateur	15
1-6)-L'auxiliaire de transport	15
1-7)-Le commissionnaire	15
1-8)-Le commissionnaire agréé en douane	15
1-9)-Le commissionnaire de transport	15
1-10)-Le courtier	16
1-11)-Déclarant en douane	16
1-12)-Le transitaire.....	16
1-13)-Le vraquiste	16
1-14)-Le magasinier	16
1-15)-Le Responsable d'entrepôt	16
1-16)-Le logisticien	16
2)-L'optimisation de la logistique internationale	16
2-1)-Suivi et visibilité des stocks en temps réel	17
2-2)-Contrôle des stocks internationaux	17
2-3)-Optimisation des itinéraires et des modes de transport	17

Table des matières

2-4)-Collaboration et communication avec les partenaires logistiques.....	17
2-5)-Des indicateurs pour une meilleure prise de décision	17
Section 03 : Le transport internationale de marchandises	18
1)-Généralités sur le TIM.....	18
1-1)-Définitions du transport international de marchandises (TIM).....	18
1-2)-L'importance de TIM.....	18
1-3)-Les caractéristiques du TIM.....	19
2)-Modes et types de TIM.....	19
2-1)-Les modes TIM	19
A)-Le transport routier	19
B)- Le transport arien	20
C)-Le transport maritime.....	21
D)-Le transport ferroviaire	22
2-2)-Les types de TIM :	23
2-2-1)-Les transports homogènes.....	23
2-2-2)-Les transports combinés.....	23
2-2-3)-Les transports mixtes	24
2-2-4)-mixtes superposés	24
2-2-5)-Les transports multimodaux (ou intermodaux).....	24
3)-Le choix du mode de TIM	24
3-1)-Le prix du mode de transport	24
3-2)-Les délais de livraison	25
3-3)-La sécurité des marchandises	25
3-4)-La nature de la marchandise.....	26
3-5)-La valeur de la marchandise.....	26
3-6)-La capacité de chargement	26
3-7)-L'impact environnemental du mode de transport :	26
Conclusion.....	29
Chapitre 02 : La Chine comme puissance commerciale	30
Introduction	30
Section 01 : l'émergence de l'économie chinoise	31
1)-Présentation de la Chine	31
2)-Evolution de la politique économique de la chine.....	31
2-1)-L'économie chinoise avant Mao Zedong.....	31
2-2)-L'économie communiste de la période Mao Zedong (1949-1976)	32

Table des matières

2-3)-L'essor de « L'économie socialiste de marché » sous Deng Xiaoping 1978-1989	33
2-4)-Adhésion à l'Organisation mondiale du commerce	33
2-5)-L'économie chinoise après COVID-19 jusqu'à nos jours	34
Section 02 : la place de la Chine dans le commerce international	36
2-1)-Le commerce extérieur de la Chine :	36
2-2)-Le e-commerce en Chine en 2024	43
Section 03 : La guerre commerciale sino-américain	44
3-1)-Définition d'une guerre commerciale :	44
3-2)-La guerre commerciale sino-américaine :	44
3-3)-La situation actuelle entre les Etats-Unis et la Chine :	46
Conclusion :	48
Chapitre 03 : L'impact de la BRI Sur l'économie mondiale	49
Introduction	49
Section 01 : Généralités sur la BRI	50
1)-Définition des routes de la soie	50
2)-Histoire et origine de la route de la soie	50
3)-Les formes des routes de la soie	51
3-1)-Les routes terrestres de la soie (RTM)	51
3-2)-Les routes maritimes de la soie (RMS)	51
4)-Pourquoi la Route de la Soie est-elle abandonnée ?	52
5)-Aperçu global sur la BRI :	52
5-1)-Définition de la BRI	52
5-2)-Pourquoi cette dénomination : l'initiative « la Ceinture et la Route » ?	55
6)-L'importance de la BRI pour la Chine	56
7)-Les objectifs de la BRI	56
7-1)- Les objectifs économiques	57
7-2)-Les objectifs politiques	57
7-3)-Les objectifs culturels	58
7-4)- Les objectifs diplomatiques	58
8)-L'actualité de la BRI	59
Section 02 : l'impact de la BRI sur l'économie mondiale	61
1)-L'impact de la BRI	61
1-1)-L'impact économique	61
1-2)-Impact géopolitique	63
1-3)-L'impact environnemental	63

Table des matières

1-4)-Impact culturel.....	64
1-5)-Impact de la BRI sur la logistique internationale.....	64
1-6)-La BRI en Algérie	65
Section 03 : Les opportunités et les défis de la BRI pour la Chine et les pays participants	66
1)-Les opportunités de la BRI pour la Chine et les pays participants	66
2)-Les défis et les risques de la BRI pour la chine et les pays partenaires.....	67
3)-Les réactions des autres pays face à la BRI.....	67
Conclusion	69
Conclusion générale	70

Bibliographie

Annexes

ANNEXES

Annexes

Annexe 01 : la maquette futur du port de Cherchell



Résumé

La BRI est un projet d'infrastructures chinois lancé par le président Xi Jinping en 2013, afin de relier économiquement la Chine au monde, y compris l'Europe, l'Afrique, l'Océanie, et l'Amérique latine. Ces infrastructures comprennent des routes terrestres et maritimes visant à faciliter les échanges commerciaux internationaux dans le but de stimuler la croissance économique de la Chine et les pays participants ainsi que le monde. L'objectif de ce travail, est d'analyser l'impact de la BRI sur l'économie mondiale, tout en identifiant les opportunités et les défis de cette initiative que ce soit pour la Chine ou les pays participants. La BRI a favorisé la croissance des échanges commerciaux et les Investissements Directs Etrangers (IDE) de la Chine et des pays participants, notamment les pays en développement, dans le but de stimuler la croissance économique mondiale. En revanche, la BRI provoque des endettements massifs qui engendrent une dépendance économique pour les pays participants. De plus, la BRI provoque des tensions géopolitiques et impacte négativement l'environnement.

Mots clés : Chine ; Belt and Road Initiative (BRI) ; économie mondiale ; opportunités ; défis

Abstract

The BRI is a Chinese infrastructure project launched by President Xi Jinping in 2013 to economically connect China with the world, including Europe, Africa, Oceania, and Latin America. These infrastructures include both land and maritime routes aimed at facilitating international trade exchanges to boost China's and participating countries, as well as the global economy growth. The objective of this work is to analyze the impact of the BRI on the global economy, while identifying its opportunities and challenges. In fact, the BRI has promoted trade and Foreign Direct Investments (FDI) growth for China and participating countries, particularly developing ones, with the aim of stimulating global economic growth. However, the BRI has led to massive debts that create economic dependency for participating countries, amplified geopolitical tensions and harmed the environment.

Keywords: China; Belt and Road Initiative (BRI); global economy; opportunities; challenges