Zoom
sur

Allonsnous vers une « corridorisation » du monde ?

Les grandes puissances déploient des initiatives de connectivité qui redessinent le monde. La Chine avec ses Nouvelles Routes de la soie, l'UE et son Global Gateway, les USA et le G7 avec le Build Back Better World… Ces projets traduisent une ambition : organiser, sécuriser et contrôler l'internationalisation de l'économie.

Recevez l'actualité de l'ICP !

Je choisis mes centres d'intérêts

Par Eric Guiochon, Doctorant en sciences politiques, Institut Catholique de Paris (ICP) ; Université Paul Valéry – Montpellier III

A lire aussi :
>> Découvrez tous les articles publiés par les enseignants-chercheurs de l'ICP dans *The Conversation*



Pexels - Lara Jameson

THE CONVERSATION RECHERCHE À LA UNE

Depuis plusieurs années, il semblerait que l'ère de la « mondialisation heureuse » soit dépassée, ou, *a minima*, que cet inexorable mouvement d'interconnexion croissante ait cessé d'apparaître comme une réalité universelle.

Nourrie par des chocs exogènes – rivalité commerciale sino-américaine, pandémie de Covid-19, guerre en Ukraine ou encore tensions autour du détroit d'Ormuz –, cette perception découle surtout d'un phénomène plus discret de réorganisation, voire de transformation, des flux.

Plusieurs initiatives sont attendues : les Nouvelles Routes de la soie chinoise (Belt and Road Initiative, ou BRI) ; le Global Gateway (GG), un projet de connectivité global européen, lancé par la Commission européenne en 2021 ; l'Indian Middle East Corridor (IMEC), un projet de corridor reliant le sous-continent indien à l'Europe ; l'International North-South Transport Corridor (INSTC), projet de corridor reliant la Russie à l'Inde ; et enfin le Build Back Better World (B3W/PGII), projet de connectivité globale états-unien, porté par l'administration Biden et le G7, partiellement repris à travers le Partnership for Global Infrastructure and Investment (PGII).

Ces projets ne relèvent pas de la même logique. Certains correspondent à des initiatives commerciales géographiquement bornées, articulant parfois l'ensemble des outils de la projection économique – infrastructures, financements, normes, dispositifs logistiques ou encore architectures numériques. D'autres poursuivent une ambition plus vaste : structurer un cadre politique et financier de connectivité globale, intégrant plusieurs corridors physiques au sein d'une stratégie bien plus large.

Dès lors, le corridor n'est plus un simple vecteur qui représenterait une route commerciale ou une infrastructure de transport ; il devient un espace. Regroupant des fonctions de circulation, de dépendance, et de sécurisation des flux, il intègre des logiques économiques, financières, technologiques et géopolitiques.

Cette évolution traduit une transformation bien plus profonde de la mondialisation : depuis la création de l'Organisation mondiale du commerce (OMC) en 1995, le volume et la valeur des échanges mondiaux ont progressé, en moyenne, de respectivement 4 % et 6 % par an. Ces flux, qui n'ont jamais été aussi importants, doivent maintenant s'inscrire dans des logiques et architectures régionales, hiérarchisées et stratégiquement orientées.

En un mot, nous assistons à la « corridorisation » du monde.

La fin de la mondialisation « neutre »

À partir de 1945, et de façon plus nette depuis les années 1990, la mondialisation a été pensée puis installée comme un processus de fluidification croissante des échanges. L'abaissement des barrières douanières et la réorganisation des chaînes de valeur ont entraîné une réduction drastique des coûts logistiques et une fragmentation de la production, ce qui a donné naissance à un espace économique mondial de plus en plus intégré.

L'efficacité a primé : produire à moindre coût, transporter sur des routes rentables et rapides, intégrer des marchés utiles, et développer l'interconnexion à tout prix… afin de faire baisser les coûts. Des infrastructures physiques et intangibles – commerciales, financières, réglementaires – ont naturellement émergé en tant que supports techniques de la mondialisation, dans un esprit d'accélération des échanges plutôt que de réponse à des impératifs stratégiques ou de sécurité.

Les crises récentes ont remis en cause cette représentation plutôt prosaïque de la puissance, chacune à sa façon. La pandémie a mis en évidence la vulnérabilité des chaînes d'approvisionnement mondiales ainsi que la dépendance occidentale à l'égard des puissances industrielles asiatiques et des Suds. L'agression russe visant l'Ukraine, avec les sanctions qui s'en sont suivies, a rappelé l'importance de la souveraineté énergétique et du contrôle des infrastructures critiques, tout en accélérant le développement de systèmes de paiements internationaux alternatifs. Les tensions dans le détroit d'Ormuz ou, de façon plus diffuse, autour de Taïwan, rappellent enfin qu'une part déterminante des flux essentiels dépend de goulots d'étranglement difficilement sécurisables.

Depuis le 28 février 2026, la quasi-interruption des circulations dans le détroit d'Ormuz a donné une dimension concrète à cette vulnérabilité. Avant la crise, près de 20 millions de barils de brut et de produits pétroliers y transitaient chaque jour, soit environ un quart du commerce maritime mondial de pétrole. En quelques jours, ces flux ont été réduits à presque rien, immobilisant une partie considérable des exportations d'hydrocarbures du Golfe, renchérissant le transport et l'assurance maritimes, et contraignant les États à mobiliser leurs stocks stratégiques, leurs oléoducs de contournement et leurs capacités diplomatiques ou militaires.

Le 11 mars, les membres de l'Agence internationale de l'énergie (AIE) ont ainsi décidé de rendre disponibles 400 millions de barils provenant de leurs réserves d'urgence – une situation inédite dans l'histoire de l'AIE.

En cela, cette crise ne révèle donc pas seulement la fragilité d'une route, mais démontre que la puissance réside désormais dans la capacité à maintenir une continuité de circulation, à déterminer les flux qui pourront passer et à disposer d'une solution lorsque le passage se ferme. Or, les infrastructures alternatives se sont révélées incapables d'absorber rapidement les volumes transitant jusqu'alors par le détroit. L'enjeu n'est donc plus seulement de posséder des ressources ou d'accéder à des marchés, mais de maîtriser l'architecture qui les relie. Face à cela, ces infrastructures imaginées dans l'esprit d'une mondialisation qui se voulait naturelle révèlent leurs limites. À la suite d'une parenthèse d'optimisation économique constante s'installe un monde de rivalité systémique durable.

La fragmentation géopolitique contemporaine balaie l'hypothèse d'une stabilité politique des flux engendrée par la mondialisation. Désormais, la sécurisation des actifs essentiels à la souveraineté – énergie, minéraux et minerais, alimentation – devient un impératif des politiques économiques nationales. Cette sécurisation implique notamment la protection des routes commerciales, tout comme le contournement d'infrastructures rivales.

Ces contournements ont cependant un coût : en 2024, la distance totale parcourue par les marchandises transportées par mer a augmenté de 6 %, soit près de trois fois plus rapidement que les volumes échangés.

Il ne s'agit donc plus uniquement d'accélérer les échanges, mais aussi de reprendre le contrôle.

Le corridor, nouvelle unité stratégique de la mondialisation

Le corridor – sous toutes ses formes, incluant donc les initiatives de connectivité globale – répond précisément à ce besoin de contrôle. L'objectif du corridor est d'organiser des espaces cohérents et résilients face aux chocs exogènes, et de sécuriser les besoins essentiels de ses bénéficiaires. La logique traditionnelle de transport s'accompagne de dimensions complémentaires, allant du développement d'infrastructures portuaires ou ferroviaires – notamment de stockage –, à la confection d'outils de financements, la construction de normes et d'accords commerciaux, voire à l'établissement de mécanismes politico-militaires.

L'intérêt économique de ces dispositifs demeure considérable. Dans le cas des Nouvelles Routes de la soie, la Banque mondiale estimait que la mise en œuvre complète des infrastructures de transport projetées pourrait réduire jusqu'à 12 % les temps de trajet , le long des corridors concernés, et augmenter les échanges de 2,8 % à 9,7 % pour les économies traversées.

Plus qu'un simple axe de passage, le corridor devient un espace économique structuré, au sein duquel les flux restent accélérés tout en étant orientés, hiérarchisés et protégés.

Cette évolution des pratiques du commerce international modifie également la nature des interdépendances, tant le choix d'une route, d'un port ou d'un système de paiement ne relève plus uniquement de considérations pécuniaires ou logistiques. Une forme d'engagement des entreprises et des États à l'égard d'une architecture donnée se forme, au sein de laquelle ils ne maîtrisent pas nécessairement ni les financements, ni les technologies, ni les conditions d'accès.

Le corridor, loin de supprimer les dépendances, les organise et les déplace. Il renforce la centralité ou l'essentialité des États traversés, mais surtout des puissances qui financent les infrastructures, en déterminent les normes et en assurent la continuité. À l' inverse, les territoires contournés ou sous-connectés perdent progressivement leur attractivité et leur influence.

Ensuite, et surtout, la construction de nouvelles routes masque une compétition plus large : il s'agit de maîtriser les conditions et les déterminants de l'économie mondiale. Financer, normaliser et sécuriser les flux constitue une manière d'exercer la puissance qui est loin d'être nouvelle, mais dont plusieurs décennies de mondialisation avaient pu faire oublier l'importance.

Cet article est republié à partir de The Conversation sous licence Creative Commons. Lire l'article original.

Publié le 22 juillet 2026 – Mis à jour le 25 août 2026

A lire aussi

À LA UNE

RECHERCHE

Tous les tags