

Le volume de fret ferroviaire entre la Chine et l'Europe, encore très inférieur, augmente rapidement

a fait son entrée en force dans le commerce international, il y a vingt ans.

Baptisé Yuxinou, le train Chongqing-Duisburg est un exemple parfait de l'ombre que la géopolitique projette sur la mondialisation. Une grande partie de son tracé de 11 000 kilomètres passe par la Russie, le tronçon en question étant géré par Trans-Eurasia Logistics, une coentreprise créée par la Deutsche Bahn et Russian Railways. A l'heure où le conflit ukrainien durcit les tensions commerciales entre la Russie et l'Union européenne, on a là un maillon vulnérable dans la chaîne d'approvisionnement mondiale.

Cette route est de plus en plus utilisée par des groupes occidentaux comme l'américain Hewlett-Packard (HP) ou les allemands BMW et Mercedes-Benz, auxquels elle offre un moyen plus efficace de transporter des marchandises traditionnelles. Près des deux tiers des produits fabriqués par HP près de Chongqing sont expédiés en Europe par le rail. Le premier convoi transportant des voitures allemandes est arrivé en Chine en septembre. Selon les exploitants des trains et leurs clients, le conflit ukrainien ne s'est pas encore répercuté sur leurs opérations. "Il n'y a pas eu de retard", souligne-t-on chez DB Schenker, la branche fret de la Deutsche Bahn. Conscient que l'avenir de cette route dépend autant de la bonne volonté de Vladimir Poutine, le président russe, que des ambitions commerciales de Xi Jinping, HP a toutefois mis au point des solutions de remplacement.

La grande majorité des échanges commerciaux entre la Chine et l'UE se fait encore par la mer. Les quatre trains qui arrivent chaque semaine à Duisburg en provenance de Chine transportent 40 à 50 conteneurs chacun, alors que les cargos modernes en contiennent plusieurs milliers. Pour autant, le volume du fret ferroviaire entre l'Europe et la Chine augmente rapidement et est loin d'être négligeable.

L'intérêt de cette route est facile à comprendre : elle offre à certaines entreprises une version bien plus efficace de la mondialisation. De porte à porte, les produits chinois mettent en moyenne 22 jours pour arriver à Duisburg par le train, soit deux fois moins que par la mer, et pour à peine 20 à 25 % plus cher, explique Ronald Kleijwegt, le directeur européen de la logistique de HP. Contrôlé plus directement par le groupe, le trajet ferroviaire est plus prévisible que le voyage maritime, où même les plus grandes entreprises sont à la merci de plannings erratiques.

HP compte donc faire davantage appel au transport terrestre. Reste à savoir si les frontières russes avec l'Europe demeureront ouvertes au commerce et quelles sont les visées à long terme de M. Poutine.

Pour le moment, le Kremlin tient à avoir Pékin de son côté. Il n'en demeure pas moins que la Russie et la Chine sont fondamentalement rivales en Asie centrale, explique Niklas Swanström, qui dirige le Programme d'études de la route de l'École d'études Internationales avancées de l'université Johns Hopkins et de l'Institut de politique de développement et de sécurité suédois. Les deux pays ont des projets ferroviaires concurrents pour relier la Chine à l'Europe, ajoute-t-il. A long terme, la route de la soie de Xi Jinping contournera la Russie. De son côté, la Russie souhaite faire du Transsibérien la principale voie entre la Chine et l'Europe.

Le risque, selon M. Swanström, c'est que la Russie utilise les voies ferrées comme elle utilise les gazoducs, qu'elle peut ouvrir et fermer à sa guise - c'est-à-dire comme un outil stratégique.

Mais un tel comportement serait bien plus dangereux à long terme pour Moscou que pour les pays européens et la Chine. "A part ses ressources naturelles, la Russie n'a pas grand-chose à offrir à Pékin", rappelle M. Swanström, alors que l'UE est le plus gros marché d'exportation pour la Chine. A Duisburg, les trains continuent pour l'instant leurs allers-retours vers la Chine. Toutefois, les responsables savent bien que l'ombre géopolitique pourrait s'obscurcir. "Je serais surpris que cela continue aussi tranquillement, confie Julian Böcker, le porte-parole du port. Nous ne savons pas ce qui va se passer."

—Shawn Donnan
Publié le 17 octobre

Investisseurs

L'EUROPE DANS LE RADAR

Le 1^{er} décembre, Guo Guangchang, patron du groupe Fosun, a pris l'avantage dans la bataille boursière qui l'oppose à l'homme d'affaires italien Andrea Bonomi pour s'emparer du Club Med.

Cette nouvelle surenchère du milliardaire chinois en témoigne, les sociétés européennes sont plus que jamais dans le collimateur des investisseurs chinois. "En 2010, le total des investissements directs chinois dans l'Union européenne ne dépassait pas 6,1 milliards d'euros ; à la fin 2012, ce montant a quadruplé pour atteindre 27 milliards d'euros", détaille le *Financial Times* en se référant à des chiffres de la Deutsche Bank.

Diplomatie

LES RÔLES DE XI JINPING

Autour du sommet de Pékin, le président chinois a mené une série impressionnante de rencontres pour sceller des accords bilatéraux.

● Première entrevue de Xi Jinping avec le Premier ministre japonais Shinzo Abe. Les deux pays reconnaissent leurs divergences sur la souveraineté sur les îles Senkaku-Diaoyu, conviennent de la nécessité d'améliorer leurs relations et d'élaborer un mécanisme de résolution des crises.

● Journée de dialogue en tête à tête avec le président américain Barack Obama. Un accord sur le changement climatique entre la Chine et les Etats-Unis est annoncé, par lequel les deux parties fixent des objectifs séparés de réduction des émissions de gaz à effet de serre. Un traité bilatéral sur les droits de douane sur les produits technologiques est signé.

● Dixième rencontre avec Vladimir Poutine. En mai dernier, un contrat d'une hauteur de 400 milliards pour la fourniture de gaz naturel par la Russie sur trente ans, avec la construction de pipelines, avait été signé. Trente-huit accords de coopération, dont un sur les changes et un sur les taxes commerciales, ont été signés en octobre.

● Rencontre avec la présidente sud-coréenne Park Geun-hye. Un accord de libre-échange, actuellement en négociations, pourrait être signé très prochainement.

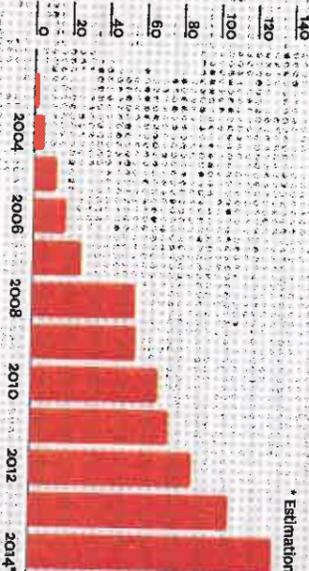
Déjà vu

LA ROUTE DE LA SOIE HISTORIQUE

C'est par le commerce de la soie, dès le II^e siècle avant J.-C., que les premiers contacts entre la Chine et Rome eurent lieu. Abandonnée au profit d'une voie maritime, la route terrestre est de nouveau fréquentée vers 300 après J.-C. Elle connaît son âge d'or à partir du VII^e siècle, sous la dynastie des Tang. Le Vénitien Marco Polo l'emprunte vers 1271, sous la dynastie mongole des Yuan. Elle est abandonnée au XV^e siècle. Le recours à l'image de la route de la soie est un choix particulièrement judicieux des autorités chinoises, car elle fait autant rêver les Chinois que les Occidentaux. La référence aux périodes de grandeur passée de la nation chinoise, alors reliée au monde par un commerce fructueux, fait oublier aux Chinois la longue période de repli sur soi qui suivit.

Une puissance de plus en plus présente à l'étranger

Investissements directs de la Chine à l'étranger (en milliards de dollars)



Principaux destinataires des investissements chinois (stocks en 2014, en milliards de dollars)



SOURCES : "FINANCIAL TIMES" HAVEN ANALYTICS, FT ANALYSIS, POLINCO MAGAZINE, THE HERITAGE FOUNDATION, GET THE DATA