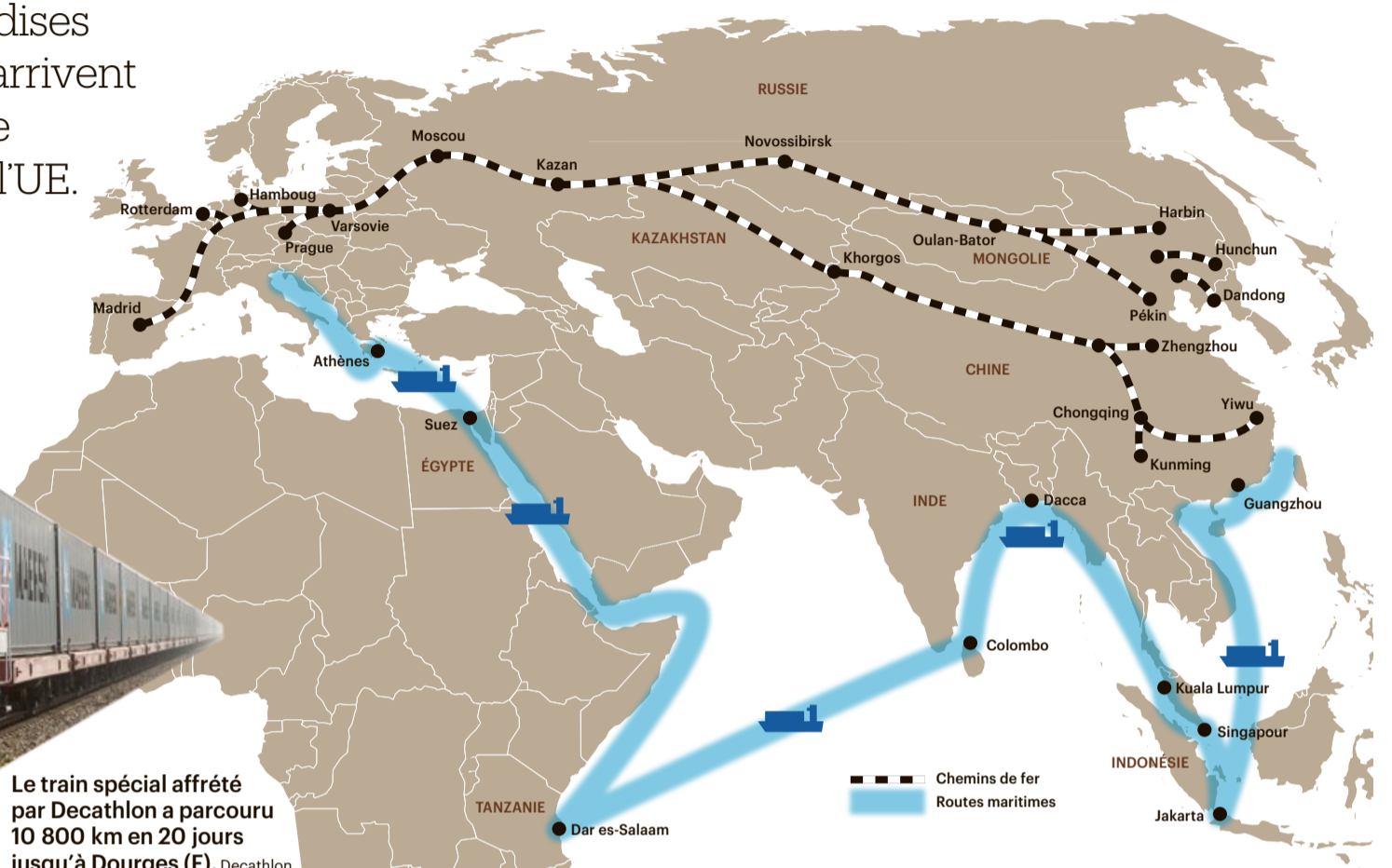


Le nouveau rêve ferroviaire de la Suisse passe par la route de la soie

Transport Les premières marchandises en provenance de Chine par le rail arrivent en Europe. Le grand plan ferroviaire et maritime de Pékin peut fragiliser l'UE.



Le train spécial affrété par Decathlon a parcouru 10 800 km en 20 jours jusqu'à Douges (F). Decathlon



Ivan Radja

ivan.radja@lematindimanche.ch

Lundi dernier entré en gare de Douges (près de Lille, nord de la France) un convoi de 41 conteneurs en provenance de Wuhan, au sud-ouest de la Chine. Un périple de 10 800 km pour ce train transportant 630 000 produits pour Decathlon, à travers la « nouvelle route de la soie ». En janvier, un convoi de marchandises était arrivé à Londres, et un autre à Lyon ce printemps, mais ils contenaient des marchandises variées pour diverses marques. Les avantages, a fait valoir Decathlon, sont nombreux: le train a effectué le trajet en 20 jours au lieu de 41 par bateau, un gain de temps qui permet, selon la marque, de réduire les émissions de CO₂ de 36%.

Ce sont les premiers effets concrets du gigantesque plan économique et géopolitique voulu par Pékin, et baptisé OBOR, pour «one belt, one road» (une ceinture, une route). En clair, il s'agit de compléter les routes maritimes reliant la Chine à l'Europe, en passant par les côtes indonésiennes et africaines, par des lignes de chemin de fer, ce que le président chinois Jinping a désigné ce printemps du nom évocateur de « nouvelle route de la soie ».

1700 milliards à investir

En mai, les représentants de 100 pays, dont 29 chefs d'État, étaient conviés par Xi Jinping à la présentation du projet, et invités à s'y associer. «La Chine joue très bien sa partition», analyse René Longet, expert en développement durable. L'Union européenne, incapable de parler d'une seule voix, se balkanise, et les États-Unis entrent dans une ère de repli, malgré les discours de politique à tonalité agressive du président Trump.»

Ministre de l'Énergie, des Communications et des Transports, la conseillère fédérale Doris Leuthard avait fait le déplacement. «Arriver la Suisse à cette nouvelle route de la soie est primordial, estime Vincent Subilia, vice-président de la Chambre de

commerce Suisse-Chine (section romande) et directeur général adjoint de la Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève. L'inauguration du Gothard l'a rappelé à l'international, nous savons poser des rails, percer des tunnels, construire des ponts. Doris Leuthard a du reste rappelé lors de ce sommet le savoir-faire suisse en matière d'infrastructures.»

Dix mille kilomètres de voies ferrées à retaper, à construire, à travers la Chine, le Kazakhstan, la Russie, la Biélorussie, la Pologne, et la liste n'est pas exhaustive: le chantier est énorme et certaines entreprises ont une carte à jouer. La Suisse peut aussi se profiler dans le financement de cette opération (Credit Suisse, UBS) ou le domaine de la réassurance (Swiss Re). «Il ne faut pas oublier non plus que l'accord de libre-échange avec la Chine nous place dans une position très favorable, de même

«La route de la soie est conçue comme le futur showroom de Pékin, qui doit casser l'image du made in China»

Emmanuel Fragnière, professeur à la HES-SO Valais

que notre présence au sein de la Banque asiatique d'investissement pour les infrastructures (AIIB), avec droit de vote au titre de membre fondateur», souligne Vincent Subilia. Dans un rapport datant de février, la Banque asiatique de développement estimait à 1700 milliards de dollars les investissements en infrastructures à réaliser d'ici à 2030. Cela inclut les ports que la Chine projette de construire le long des routes maritimes. Une note du Credit Suisse calculait en mai que la Chine allait dépenser jusqu'à 500 milliards ces cinq prochaines années. L'AIIB, le Fonds de la route de la soie et la Nouvelle Banque de développement comptent en réunir la moitié, d'où l'appel lancé aux banques

privées. La Suisse retrouverait aussi une place centrale du point de vue logistique dans un monde qui se rétrécit. En tant que «land locked», c'est-à-dire en tant que pays entièrement continental, elle se retrouverait reliée au réseau ferroviaire grâce à sa densité exceptionnelle en la matière. «L'avantage du train est que les marchandises arrivent jusqu'au commanditaire, où qu'il soit, sans qu'il faille changer de moyen de transport, c'est une desserte de détail qui place la Chine au cœur du marché», analyse René Longet. Un argument décisif pour Decathlon. La marque espère à terme se passer des transports par bateau ou par avion, qui impliquent un transbordement sur des trains, ou le plus souvent des camions, depuis les hubs ou les grands ports comme Rotterdam.

La Chine ne fait pas que réhabiliter le train, elle lui confère une histoire, analyse pour sa part Emmanuel Fragnière, économiste et professeur à la HES-SO Valais. «C'est du pur storytelling, du marketing. En convoquant la route de la soie, la Chine reprend les codes du luxe et poursuit sa stratégie de montée en gamme. La route de la soie est conçue comme le futur showroom de Pékin, qui doit casser l'image du made in China et la remplacer par celle de championne de l'artisanat, au sens de produits personnalisés, à haute valeur ajoutée. Le tout avec de nouvelles voies ferrées et des zones portuaires modernes.» Dans un monde bipolarisé, entre des produits d'entrée de gamme, fabriqués sur le mode industriel, que la Chine délocalise déjà en Afrique notamment, et des biens haut de gamme, «le milieu de gamme devient une zone molle, donc dangereuse», ajoute-t-il. Attention à ce que l'Europe ne se fasse pas dévorer, craint René Longet. «La Chine reste protectionniste et étend son réseau vers l'extérieur. N'oublions pas que la route de la soie était contemporaine de la construction de la Grande Muraille...» ●

Publicité

Une banque proche de vous, ça change tout. Même de nom.

Parce que vos besoins évoluent, Crédit Agricole Financements (Suisse) SA devient

next bank
CRÉDIT AGRICOLE

Bâle Fribourg Genève La Chaux-de-Fonds Lausanne Yverdon-les-Bains Zurich

www.ca-nextbank.ch