

# L'inexorable odyssée commerciale de la Chine

🕒 9 nov 2018 - 07:07

👤 Alain Barbezat, BCV

3 minutes de lecture

**La guerre commerciale entre les États-Unis et la Chine a plus à voir avec la géopolitique qu'avec les seuls échanges de biens et services.**



© Keystone

Le train du changement est en marche: la Chine passe d'une économie axée sur les exportations à une économie de consommation. Une transition difficile en soi, mais le gouvernement laisse peu de choses au hasard. Si les investissements et la consommation paraissent remplir leur rôle dans le dynamisme de l'économie chinoise, un risque pèse encore sur la croissance du PIB: la chute des exportations. Les tensions commerciales avec les États-Unis peuvent-elles enrayer cette machine? Les entreprises chinoises ne sont pas aussi à la merci de la politique commerciale américaine qu'on pourrait le craindre. Elles ont d'autres options et les poursuivent activement. En investissant notamment dans les infrastructures en Europe et en Asie.

La Chine mobilise environ 1'000 milliards de dollars dans le cadre de ce qui sera le plus grand programme de développement international de l'après-guerre. Son nom? Belt Road Initiative ou BRI (ex-OBOR pour One Belt, One Road). Un des plus grands projets d'infrastructures et d'investissements de l'histoire, couvrant plus de 68 pays, soit 65% de la population mondiale et 40% du PIB mondial en 2017.

## CONNEXION AVEC L'EUROPE

La BRI, c'est le Plan Marshall mercantiliste du président Xi Jinping. Là où, après la Deuxième Guerre mondiale, les États-Unis ont exercé leur leadership par le biais d'institutions et d'accords commerciaux, tout en fournissant de l'argent si nécessaire, la Chine cherche à se connecter physiquement au continent eurasiatique. C'est peut-être l'une des politiques les plus profondément perturbatrices et transformatrices de cette Chine qui émerge. Si un certain scepticisme entourait l'annonce de la BRI en 2013, aujourd'hui plus personne ne doute de sa faisabilité. Le monde selon Pékin est ainsi incompatible avec les priorités de Washington. D'où le choc actuel des titans.

## PAR MER

Le principal défi stratégique de la Chine réside dans le fait que les États-Unis contrôlent les mers. Une situation intolérable pour le président Xi Jinping, d'où sa volonté de ré-ouvrir les deux routes de la soie utilisées pendant des siècles pour relier la Chine au reste du monde: l'une terrestre passant au nord de l'Himalaya et l'autre au Sud, maritime, passant par les Indes, et le Moyen-Orient. Au Sud, la Chine va aider à rebâtir tous les anciens ports de cette voie commerciale. Ce faisant, elle déclenche une forte croissance dans les régions traversées en raison du phénomène dit de réseaux. Imaginons que deux ports soient construits pour relier deux espaces économiques, qui jusque-là n'avaient que peu ou pas de contacts entre eux. De nombreuses infrastructures (aéroports, hôtels, logements, télécommunications, routes, etc.) doivent être construites pour assurer les lignes de communication. Ajoutons un troisième port et nous aurons besoin de trois séries de lignes de communication, et ainsi de suite.

*La Belt Road Initiative ouvre des routes terrestres  
que les États-Unis ne peuvent pas interdire.*

Contrôler la mer va devenir donc de plus en plus difficile pour la marine américaine. Et les autorités chinoises avancent. Elles ont déjà acheté le port d'Athènes pour expédier leurs marchandises du Pirée vers toute l'Europe du Sud. Elles construisent également des ports en eaux profondes au Sri Lanka et au Pakistan.

## ET PAR TERRE

Au Nord, les caravanes d'autrefois sont remplacées par des chemins de fer. La première ligne reliant la Chine à l'Europe occidentale a été inaugurée le 28 octobre 2017. Le "train-bloc" inaugural est parti de la ville chinoise de Wuhan, exclusivement chargé de marchandise destinée au distributeur français d'articles sportifs Décathlon. Ce périple de 10'815 km à travers sept pays est arrivé en France le 16 novembre 2017, soit 20 jours après son départ. Cette solution a réduit de 20 jours le temps de transit comparé au même service assuré par voie maritime et les émissions de CO2 de 36% par rapport au porte-conteneurs.

Le projet ouvre par ailleurs des routes terrestres que les États-Unis ne peuvent pas interdire. Et ces lignes vont ramener les populations du nord de l'Himalaya dans le giron du monde. Elles vont alors avoir besoin de tout, ce qui donnera des débouchés aux sociétés chinoises. Alibaba, Tencent et Baidu, tout comme d'autres grandes sociétés chinoises, s'implantent déjà au long de cette nouvelle ligne commerciale.

## IMPORTANCE DE LA GÉOPOLITIQUE

Ainsi, les tensions en cours entre Pékin et Washington ont plus à voir avec la géopolitique que le seul commerce. Ceci même si, au cours des dix dernières années, les importations mensuelles chinoises sont passées d'environ 50% du volume des importations américaines à près de 90%. Sur les tendances actuelles, la Chine deviendra le plus gros importateur de marchandises sur la planète vers 2021. Les exportations chinoises vers les États-Unis représentent, elles, moins de 4% du PIB chinois. Il est cependant vrai que, par le passé, la Chine n'a pas joué fair-play avec le reste du monde, en s'appropriant, par exemple, certaines technologies et les développant sans considération

de propriété intellectuelle. Il est tout aussi légitime d'affirmer que la Chine manipulait sa monnaie de manière inéquitable dans les années qui ont suivi son accession à l'OMC en 2001. Son Excédent Ajusté des Ressources, ou EAR, (la balance courante plus les flux d'investissements directs étrangers nets) en est la preuve. Son EAR a passé de 14% du PIB en 2007 à moins de 1% au premier trimestre 2018.

*Il n'est pas possible à ce stade de jauger l'impact des mesures tarifaires sur l'activité économique à long terme.*

Il n'est pas possible à ce stade de jauger l'impact de ces mesures tarifaires sur l'activité économique à long terme. La raison? Les changements de réactions et de modèles décisionnels des différents acteurs impliqués sont inconnus à l'avance. Ce qui est sûr, en revanche, c'est que l'incertitude causée par les mesures tarifaires américaines retarde les décisions d'investissement causant de l'anxiété en Chine et dans le reste du monde.

La Chine a des excédents commerciaux croissants avec une grande partie des acteurs économiques mondiaux. Selon certaines projections, elle pourrait d'ici quatre ans remplacer les exportations américaines perdues grâce à une augmentation des échanges commerciaux avec le reste du monde. Cela ne signifie pas que le commerce américain perdu ne se ressentira pas, mais la Chine n'est pas totalement impuissante. Et parmi les nouveaux débouchés à l'exportation figurent les pays traversés par la Belt Road Initiative.

**Note de la rédaction: cet article fait suite à un premier volet publié la semaine dernière sur [L'inexorable odysée technologique de la Chine](https://www.allnews.ch/content/points-de-vue/l%E2%80%99inexorable-odys%C3%A9e-technologique-de-la-chine) (<https://www.allnews.ch/content/points-de-vue/l%E2%80%99inexorable-odys%C3%A9e-technologique-de-la-chine>) et sera suivi la semaine prochaine d'un troisième volet sur [L'inexorable odysée financière de la Chine](#).**



**Alain Barbezat**

Responsable de la gestion des marchés émergents

---

Alain Barbezat est responsable de la gestion des marchés émergents. Il est au bénéfice d'une trentaine d'années d'expérience. À la BCV depuis 2013, il a travaillé précédemment pour diverses banques privées avant de créer une société de gestion et gérer un hedge fund à Hong Kong, puis de rejoindre une firme de Private Equity. Il a notamment reçu un Lipper Award en 2001 pour la gestion d'un fonds actions asiatique.

---



---

La BCV est une banque universelle présente depuis plus de 170 ans dans le canton de Vaud. Elle est notamment active dans la gestion institutionnelle en Suisse. Elle propose son expertise sous forme de mandats sur mesure, de conseil ou de fonds de placement couvrant l'ensemble des grandes classes d'actifs pour une clientèle institutionnelle et privée.