

L'Italie, la Route de la Soie et la Chine Ma Chronique hebdo

La signature d'un compromis entre l'Italie et la Chine à propos de l'"Initiative Ceinture et Route" (Belt and Road Initiative (BRI par la suite)) est marquant puisque l'Italie est le premier pays fondateur de l'Union Européenne à entrer dans le processus. Cette initiative vise à développer des courants d'échanges plus denses entre la Chine et diverses régions du monde. En Europe, l'Italie est le 12^{ème} pays de l'UE à s'inscrire dans cette initiative chinoise. La Grèce, la Hongrie ou encore la Pologne n'y sont pas hostiles. La densité du transport ferroviaire entre Chengdu et Lodz s'est franchement accrue ces 5 dernières années dans le cadre des échanges entre les deux pays. En revanche la Suède est plutôt hostile à l'initiative chinoise. Les français et les allemands sont prudents dans leurs réactions probablement parce qu'ils perçoivent à la fois les opportunités que cela donne en matière d'activité et d'échanges mais aussi les contraintes d'un programme défini avant tout par la Chine. L'accord entre la Chine et l'Italie n'est pas encore très important en montant et il ne reflète pas encore un engagement ferme des deux pays. Il a cependant créé un peu de pagaille dans le gouvernement italien entre Di Maio qui a tout fait pour favoriser cet accord et Salvini qui n'en voulait pas.

Les chinois sont très attachés à cette dynamique internationale et au rôle de la Chine dans l'équilibre global. Xi Jinping avait remis au premier plan cette vision du monde avec la mise en place de la BRI dès 2012 juste après son arrivée à la présidence de la Chine. Il voulait et souhaite encore inscrire la nouvelle phase du développement chinois dans un cadre plus large, celui dans lequel s'est inscrit le développement chinois il y a plus de 2000 ans lorsque le développement tentaculaire des Routes de la Soie façonnait l'Asie jusqu'à l'Europe. Lors de son récent voyage en Europe, Xi Jinping n'a pas manqué de rappeler les relations très anciennes entre Rome et la dynastie Han qui régna entre 206 avant JC et 220 après JC. Il a évoqué aussi le voyage en Chine de Marco Polo, riche marchand vénitien au 13^{ème} siècle. Les chinois voulaient ainsi marquer l'attachement historique avec l'Italie mais aussi l'influence et l'inscription dans la durée de la Chine à l'échelle planétaire.

Cette irruption de la Chine en Europe par le biais de cette Initiative provoque forcément des interrogations sur les relations des deux régions. C'est une étape nouvelle que de cibler l'un des fondateurs de l'Union Européenne. D'autant que l'Italie n'était pas si mal lotie dans les investissements chinois en Europe. Si le Royaume Uni a été la cible préférée des investisseurs et entreprises chinoises depuis 2000 (59.9 Mds d'euros en cumulé jusqu'en 2018 selon Merics), l'Italie se classe juste derrière l'Allemagne avec un montant de 15.3 Mds contre 22.1 pour les allemands. La France se classe 4^{ème} avec 14.3 milliards.

Mais ce choix politique de l'Italie pose plusieurs questions.

Cette décision est elle un moyen de diviser les européens dans un contexte global où l'homogénéité de l'Europe est interrogée. Plusieurs pays ne souhaitent plus respecter les règles de l'UE de façon aussi stricte que par le passé. Cela est le cas de l'Italie mais aussi de la Pologne, de la Roumanie et de quelques autres. Au regard de la méfiance des européens à l'endroit de la Chine, n'est ce pas pour cette dernière un moyen d'enfoncer un coin dans l'unité européenne ? On peut s'interroger car en facilitant le relâchement des contraintes européennes les chinois peuvent trouver des espaces plus confortables pour mettre en œuvre une stratégie de développement globale tout en renforçant leur position internationale ?

On peut aussi se demander si le choix fait par l'Italie n'est pas un moyen pour l'Europe du sud de faire pression sur l'Europe du nord et sur la Commission Européenne. Les relations avec la Chine pourraient ainsi être un levier pour les pays du sud et notamment pour l'Italie dont les tensions avec Bruxelles se sont franchement accrues depuis l'arrivée du gouvernement de coalition.

La Chine a déjà fait des emplettes dans le port d'Athènes (Pirée), de Sines au Portugal, de Valence en Espagne et ont pris pied dans le port industriel de Venise (Mestre-Marghera). La Chine, parfois via Hong Kong, possède désormais ou gère 10 % des ports européens sans compter les offres qu'ils déposent pour en gérer davantage.

Lundi 1er avril 2019

C'est un chiffre significatif et cela pourrait alimenter les déséquilibres et les pressions entre Etats européens dans une Europe moins homogène.

On peut finalement se demander si ce comportement des chinois qui cherchent à gagner en influence n'est pas le reflet du caractère secondaire de l'Europe. Celle-ci est une zone à fort pouvoir d'achat mais qui est divisée malgré les institutions et qui ne semble pas faire partie de la bataille technologique que la Chine livre avec les USA. C'est alors un moyen de rompre l'unité imaginée des européens vis-à-vis des américains et de se donner les moyens d'avancer les pions technologiques qui se traduiront in fine par le leadership technologique de la Chine en Europe afin d'asseoir sa position globale ? On a vu récemment, notamment vis-à-vis de l'Allemagne, les menaces faites par la Maison Blanche pour ne pas permettre l'utilisation de la technologie Huawei dans le renouvellement des infrastructures de téléphone mobile.

Enfin, dans cet accord, le point important est Trieste. C'est ce port, une zone industrielle franche, qui doit être la tête de pont italien des chinois. Trieste a des avantages considérables que le Pirée n'a pas et qui explique une grande partie de l'échec des investissements chinois dans le port d'Athènes. D'abord parce que c'est un port inscrit dans un cadre déjà industriel. Ensuite, il existe un réseau ferroviaire beaucoup plus dense qu'en Grèce qui peut ainsi mettre Munich à une distance et un trajet plus court qu'entre Hambourg et Munich. En d'autres termes, Trieste est proche de l'Allemagne du sud, de l'Italie du nord et du sud-est de la France. La route de Shanghai à Trieste est plus courte de près de 10 jours par rapport à une route vers les ports du nord de l'Europe. C'est considérable et cela peut donner à Trieste le pouvoir de contrebalancer Rotterdam ou Hambourg. Cela ne serait pas négligeable dans la formation d'un nouvel équilibre européen.

Mentions légales

Ostrum Asset Management – 43, avenue Pierre Mendès-France – CS 41432 – 75648 Paris cedex 13 France – Tél. : +33 1 78 40 80 00

Société anonyme au capital de 27 772 359 euros – 525 192 753 RCS Paris – TVA : FR 93 525 192 753

Siège social : 43, avenue Pierre Mendès-France – 75013 Paris – www.ostrum.com

Agréée en qualité de Société de Gestion de Portefeuille sous le numéro GP 90-009 en date du 22 mai 1990

Immatriculée au RCS de Paris sous le numéro 329 450 738

Ce document est destiné à des clients professionnels, au sens de la Directive MIF II ne peut être utilisé dans un but autre que celui pour lequel il a été conçu et ne peut pas être reproduit, diffusé ou communiqué à des tiers en tout ou partie sans l'autorisation préalable et écrite de Ostrum Asset Management.

Aucune information contenue dans ce document ne saurait être interprétée comme possédant une quelconque valeur contractuelle. Ce document est produit à titre purement indicatif. Il constitue une présentation conçue et réalisée par Ostrum Asset Management à partir de sources qu'elle estime fiables.

Ostrum Asset Management se réserve la possibilité de modifier les informations présentées dans ce document à tout moment et sans préavis et notamment en ce qui concerne la description des processus de gestion qui ne constitue en aucun cas un engagement de la part de Ostrum Asset Management.

Ostrum Asset Management ne saurait être tenue responsable de toute décision prise ou non sur la base d'une information contenue dans ce document, ni de l'utilisation qui pourrait en être faite par un tiers. Les chiffres cités ont trait aux années écoulées. Les performances passées ne sont pas un indicateur fiable des performances futures. Les références à un classement, un prix ou à une notation d'un OPCVM/FIA ne préjugent pas des résultats futurs de ce dernier. Les perspectives mentionnées sont susceptibles d'évolution et ne constituent pas un engagement ou une garantie.

Dans le cadre de sa politique de responsabilité sociétale et conformément aux conventions signées par la France, Ostrum Asset Management exclut des fonds qu'elle gère directement toute entreprise impliquée dans la fabrication, le commerce et le stockage de mines anti-personnel et de bombes à sous munitions.