

# Pour 700 milliards, une «autoroute de la Soie» entre l'Europe et l'Asie

**Marchandises** La voie routière du futur permettra de relier Rotterdam à Shanghai. L'Union internationale des transports routiers, basée à Genève, participe au projet

**Richard Werly, Astana**

La carte en dit plus long que les discours. Distribuée à tous les visiteurs du Ministère des transports du Kazakhstan, au trentième étage d'une tour ultramoderne d'Astana, celle-ci est traversée de part en part par une ligne bleue quasi droite, partant de Shanghai pour s'arrimer, à l'ouest, au réseau autoroutier européen, via Moscou et Saint-Petersbourg.

Son itinéraire? Près de 8500 kilomètres de bitume à travers la Chine, le Kazakhstan puis la Russie. Une future «colonne vertébrale» du commerce intercontinental des marchandises, selon le ministre kazakh des transports, Abelgazy Kussainov, dont les services travaillent en lien étroit avec l'Union internationale des transports routiers (iru.org), basée à Genève.

## Obstacles douaniers

Cette future «autoroute de la Soie» renoue avec un tracé historique car il traverse l'Eurasie de part en part comme le faisaient jadis les caravanes des mar-

chands qui firent la richesse de Samarkand, Kashgar (en Ouzbékistan) ou Urumqi (Chine). Mais elle est aussi semée d'embûches, car rien qu'au Kazakhstan, 2452 kilomètres d'asphalte sont à refaire, pour obtenir une «quatre voies» digne de ce nom. Résultat: un budget total estimé à trois milliards de dollars pour lesquels les institutions financières internationales ont déjà donné leur aval. Et pour cause: à terme, une grande partie des 700 milliards de dollars de marchandises échangées par an et par voie maritime entre l'Europe et l'Asie pourraient opter pour la route. Avec un argument massue: entre 10 et 15 jours de transport contre 45 jours minimum par cargo...

La partie est loin d'être gagnée. Représentante de la profession routière à travers le monde et dirigée par le Suisse Martin Marmy, l'IRU l'a appris à ses dépens lors de l'organisation, en septembre 2010, de la première caravane de camions sur cette route de la soie réactivée. 40% du temps passé l'ont été aux frontières, ces verrous qui devront être

levés pour assurer la fluidité indispensable des échanges. Le fait que le Kazakhstan, tout comme la Russie, frappe instamment à la porte de l'Organisation mondiale du commerce est toutefois une garantie de changement rapide: «Notre objectif, c'est onze jours entre Rotterdam et les grands ports chinois» poursuit Abelgazy Kussainov. Lequel estime probable que «plus de 35% de la cargaison transportée sera déchargée dans les pays d'Asie centrale», si la croissance économique est au rendez-vous.

## General Electric, Alstom...

Mieux: en plus de la route, le chemin de fer kazakh est lui aussi en train de connaître sa révolution. A une vingtaine de kilomètres d'Astana, la capitale ultramoderne du pays qui a remplacé Almaty (jugée géographiquement trop proche de la Chine par l'inamovible président Nursultan Nazarbayev) en 1998, un énorme complexe de production de locomotives est en train de bouleverser le rail sibérien.

Grâce à un partenariat avec

l'américain General Electric, la firme Locomotive Kurastyru Zauytyy produit, depuis septembre 2009, des machines diesel dernier cri, les TA 33A capables de circuler par des températures allant de - 45 degrés à + 45. Trente ont déjà été livrées en 2010. Près de 200 sont commandées, dont une partie pour équiper les trains Russes et Mongols. Cent unités par an sortiront de ces ateliers à partir de fin 2014.

S'y ajoutent, fabriqués dans les usines voisines de ce complexe, des locomotives électriques en partenariat avec Alstom, des wagons passagers en partenariat avec l'espagnol Talgo et des trains régionaux en partenariat avec une firme slovaque... «Le volume potentiel de marchandises à transporter est énorme» confirme Yermek Kizatov, vice président de la Compagnie nationale des chemins de fer kazakhs. Celle-ci a d'ailleurs érigé en priorité l'ouverture, pour 2011, d'un second point de passage frontalier avec la Chine, en plus du doublement de la capacité de celui existant à Dostyk, près d'Almaty.

# Le «pacte de compétitivité» de l'Eurozone fait débat

**Crise** La proposition franco-allemande relance la crainte d'un diktat des grands pays

Difficile de contester, sur le fond, le «pacte de compétitivité et de convergence» défendu vendredi à Bruxelles par la France et l'Allemagne. L'idée d'un gouvernement économique renforcé, symbolisé dès le début mars par la tenue d'un sommet spécifique, va dans le sens voulu par les marchés.

Personne, lors du sommet européen, ne s'y est d'ailleurs opposé par principe. Le débat, qui s'annonce houleux dans les prochaines semaines, porte plutôt sur les priorités et sur la fiabilité du tandem Berlin-Paris, qui, dans le passé, a pris des largesses avec le pacte en vigueur. «Quid si les grands pays s'affranchissent demain à nouveau de ces objectifs? lâche un diplomate luxembourgeois. Pourquoi certains pays bien gérés de la zone euro devraient se soumettre ainsi?»

Sur le papier, Nicolas Sarkozy et Angela Merkel n'ont pas fait de faute grave. Lors du sommet de vendredi, le président français et la chancelière allemande ont défendu, cinq heures durant, leur proposition d'une abolition de l'indexation automatique des salaires (pour lutter contre l'inflation) ou celle d'une harmonisation fiscale accrue, avant de remettre le dossier dans les mains du président du Conseil européen

Herman Van Rompuy. Celui-ci devra, d'ici au prochain sommet de la zone euro, sans doute entre le 9 et le 15 mars, avancer des propositions qui seront examinées à côté de la décision, acquise, d'un renforcement de la capacité d'emprunt du Fonds de secours d'urgence (EFSF) basé à Luxembourg.

Le problème est, comme toujours au sein de l'Union, les calendriers et les intérêts divergents des différents pays membres. L'Irlande, qui se rend aux urnes le 25 février sur fond de catastrophe économique, ne veut pas entendre parler d'un démantèlement de sa fiscalité très attractive pour les entreprises. Les Pays-Bas réclament une renégociation de la directive sur les services. Et des pays non membres de la zone euro, tels que la Pologne ou le Royaume-Uni, rechignent à voir s'instaurer une Europe à deux vitesses.

A l'inverse, l'Allemagne estime indispensable de faire avaliser un «paquet», en liant le renforcement de l'EFSF à des réformes structurelles. Comment en sortir dès lors? Beaucoup à Bruxelles plaident pour un renforcement de la «méthode communautaire», donc de la Commission, seule capable de maintenir un équilibre entre petits et grands pays. Ce que très peu de capitales souhaitent... **R. W.**

PUBLICITÉ

## FRORIEP RENGGLI

AVOCATS | GENÈVE | ZÜRICH | Zoug | LAUSANNE | LONDRES | MADRID

Nous avons le plaisir d'annoncer que deux nouveaux associés ont rejoint notre étude:



### Frédéric Serra

(étude Genève)

Frédéric Serra exerce principalement son activité dans les domaines du droit des sociétés, des transactions commerciales, de la propriété intellectuelle et des nouvelles technologies. Il a une vaste expérience dans le conseil et la représentation d'entreprises et de clients privés actifs dans divers secteurs, notamment médias, immobilier et construction, assurances et industrie du luxe, tant dans les négociations commerciales qu'en matière de contentieux national et international, y compris mesures provisionnelles, séquestres civil et pénal et poursuite pour dettes et faillite.

Après avoir obtenu de l'Université de Grenoble, France, une Maîtrise en Droit des Affaires (1999) et un D.E.S.S. en propriété intellectuelle et droit des nouvelles technologies (2000), Frédéric Serra a complété ses études par une licence en droit de l'Université de Genève (2002). Il a rejoint la même année Froriep Renggli et obtenu son brevet d'avocat à Genève en 2004. Ses langues de travail sont le français et l'anglais.



### Boris Wenger

(étude Zurich)

Boris Wenger conseille nos clients principalement dans les affaires de droit suisse et européen des cartels et les représente dans les affaires cartélares devant les autorités du droit de la concurrence ainsi que devant les juridictions civiles et arbitrales. Depuis le début de cette année, Boris Wenger est à la tête de notre groupe du droit des cartels. Il conseille nos clients également dans les domaines du droit de la concurrence, du droit des soumissions, du droit de l'énergie et de la santé ainsi que du droit des contrats commerciaux.

Boris Wenger a obtenu sa licence en droit à l'Université de Bâle en 1996 et a ensuite été assistant à la chaire de droit privé auprès du Professeur Dr. Anton K. Schnyder. En 2001, il a été admis au barreau de Zurich et a obtenu en 2002 le Master of Science of Law (J.S.M.) de la Stanford Law School (USA). Après avoir travaillé pendant plusieurs années pour une autre grande étude commerciale, il a rejoint Froriep Renggli en 2005. Ses langues de travail sont l'allemand et l'anglais.



SSMI	8120.91	-36.78
SSH	6405.63	-25.77
GDAX	9904.76	-21.57
FTSE	6372.10	-18.10
ECH	5129.70	-18.26

