



## Pourquoi l'Europe a peur des nouvelles routes de la soie

De nombreux pays de l'UE sont préoccupés par le trafic à sens unique le long des nouvelles routes commerciales que Pékin essaie de mettre en place en Europe

Par [Pepe Escobar](#)

Mondialisation.ca, 26 avril 2018

[Asia Times](#) 25 avril 2018

Région : [Asie](#), [L'Europe](#)

Thème: [Économie](#)

C'était tout d'abord comme une sorte de scandale mineur – si l'on considère le « cycle de nouvelles post-vérité 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7 ». Sur les 28 ambassadeurs de l'UE à Pékin, 27, à l'exception de la Hongrie, ont signé un rapport interne critiquant les Nouvelles Routes de la Soie comme une menace non transparente au libre-échange, favorisant prétendument la concurrence déloyale des conglomérats chinois.

Le rapport a d'abord été [divulgué](#) par le célèbre journal économique allemand Handelsblatt. Les diplomates de l'UE à Bruxelles ont confirmé son existence à Asia Times. Ensuite, le ministère chinois des Affaires étrangères a calmé les turbulences, en disant que Bruxelles avait expliqué de quoi il s'agissait.

En fait, tout est une question de nuances. Quiconque connaît le dysfonctionnement de l'Eurocrate Bruxelles sait qu'il n'y a pas de politique commune de l'UE à l'égard de la Chine – ou même de la Russie.

Le rapport interne mentionne comment la Chine, via les Nouvelles Routes de la Soie, ou Belt and Road Initiative (BRI), poursuit des objectifs politiques nationaux tels que la réduction des capacités excédentaires, la création de nouveaux marchés d'exportation et la sauvegarde de l'accès aux matières premières.

C'est une logique chinoise évidente intégrée au BRI depuis le début – et Pékin ne l'a jamais nié. Après tout, le concept lui-même a d'abord flotté au sein du ministère du Commerce, bien avant les annonces officielles du président Xi Jinping à Astana et à Jakarta en 2013.

Les perceptions du BRI varient selon les diverses latitudes. Les pays d'Europe centrale et orientale sont pour la plupart enthousiastes, car le BRI est synonyme de projets d'infrastructure dont le besoin se fait cruellement sentir. Il en va de même pour la Grèce et [l'Italie](#), comme l'a rapporté Asia Times. Les ports du Nord comme Hambourg et Rotterdam sont en fait configurés comme des terminaux BRI. L'Espagne est très intéressée par l'époque où le train de marchandises Yiwu-Madrid va passer au train à grande vitesse.

Pour l'essentiel, c'est aux entreprises de certains pays de l'UE de décider de leur degré d'intégration avec ce que Raymond Yeung, l'économiste en chef de l'ANZ pour la Chine élargie, décrit comme « la plus grande expérience économique de l'histoire moderne ».

Regardez les ingénieurs chinois

Le cas de la France est emblématique. Le président Emmanuel Macron – maintenant en offensive géopolitique massive pour se couronner roi non officiel de l'Europe – a fait l'éloge du BRI lorsqu'il s'est rendu en Chine plus tôt cette année.

Mais la nuance, une fois de plus, s'applique : « Après tout, les anciennes Routes de la soie n'ont jamais été uniquement chinoises », a dit Macron dans Xian au Daming Palace, la résidence de l'ancienne dynastie Tang de l'Ancienne Route de la Soie pendant plus de deux siècles. « Ces routes », ajouta Macron, « ne peuvent pas être celles d'une nouvelle hégémonie, qui transformerait ceux qu'elles traversent en vassaux ».

Macron se préparait donc déjà à détourner les relations UE-Chine et à aller au-delà du grief numéro un de l'UE, à savoir comment les Chinois jouent le jeu du commerce extérieur/investissement.

Macron a poussé la bureaucratie de la Commission européenne à durcir les règles antidumping contre les importations d'acier chinois et à imposer un filtrage à l'échelle de l'UE des acquisitions dans des secteurs stratégiques, en particulier en provenance de Chine.

Parallèlement, pratiquement tous les pays de l'UE – et pas seulement la France – souhaitent un meilleur accès au marché chinois. Bien que Macron ait vanté un mantra optimiste – « l'Europe est de retour » – en termes de compétitivité de l'UE, cela masque à peine la peur primordiale européenne ; le fait que c'est peut-être la Chine qui devient trop compétitive.

Le BRI, pour Pékin, est une projection géopolitique mais surtout géo-économique – y compris la promotion de nouvelles normes et standards mondiaux qui peuvent ne pas être exactement ceux pratiqués par l'UE. Et cela nous amène au cœur de la question, non annoncé par le rapport interne qui a fait l'objet d'une fuite ; l'intersection entre BRI et [Made in China : 2025](#).

Beijing vise à devenir un leader mondial de la haute technologie en moins de sept ans. Made in China : 2025 a identifié 10 secteurs – dont l'intelligence artificielle, la robotique, l'aérospatiale, les voitures vertes, le transport maritime et la construction navale – comme des priorités.

Le commerce bilatéral Chine-Allemagne, à 187 milliards d'euros l'an dernier, est bien plus important que les échanges Chine-France et Chine-Royaume-Uni, avec 70 milliards d'euros chacun. Et oui, Berlin est inquiet. Made in China : 2025 représente une « menace » importante pour les entreprises allemandes de qualité supérieure produisant des biens de fabrication haut de gamme.

Cette époque pourrait bien être révolue lorsque la Chine aura acheté des quantités phénoménales de machines allemandes – plus les inévitables BMW et Audi. La nouvelle normalité indique qu'une armée d'entreprises chinoises remonte la chaîne à valeur ajoutée à une vitesse fulgurante.

Comme l'a dit le PDG de Bauer Thomas Bauer à Reuters : « (La rivalité avec la Chine) ne sera pas un combat contre des copieurs. Ce sera contre des ingénieurs innovateurs. »

Naviguer dans l'économie bleue

Le rapport [Blue China](#) ; Navigating the Maritime Silk Road to Europe élargit utilement la portée du débat, en soulignant que le développement de la Route maritime de la soie peut être encore plus crucial que les corridors de connectivité terrestre.

Le rapport reconnaît que la Route de la soie maritime affecte déjà l'UE en termes de commerce maritime et de construction navale, et pose quelques questions sur la présence mondiale croissante de la marine de l'APL. Elle recommande que l'UE « imite l'économie bleue de la Chine en tant que moteur de croissance et de richesse, et encourage l'innovation pour répondre aux politiques industrielles et de R&D bien financées de la Chine » .

L'« économie bleue » est fortement présente dans Made in China : 2025 – surtout en termes d'innovation dans l'infrastructure portuaire et le transport maritime. Du point de vue de Pékin, il s'agit toujours de réduire les coûts du commerce maritime – mais cela dépendra toujours, bien sûr, de la poursuite de la hausse des prix du pétrole, comme le souhaitent l'OPEP et la Russie.

Dans l'état actuel des choses, la bureaucratie de l'UE doit avoir peur, sentant la possibilité d'être coincée entre la Chine de haute technologie et l'Amérique d'abord de Trump. Et cela ne tient même pas compte de l'inévitable conflit géostratégique entre le BRI et l'« Indo-Pacifique libre et ouvert » qui doit être géré, en théorie, par les États-Unis, le Japon, l'Inde et l'Australie ; plus qu'un vaste projet d'intégration économique eurasienne, c'est une patrouille glamourisée de la mer de Chine méridionale.

Il y aura un sommet UE-Chine en juillet, puis un sommet Allemagne-Chine plus tard dans l'année. Des étincelles non transparentes vont voler.

Pepe Escobar

Source : [Why Europe is afraid of the New Silk Roads](#), Asia Times, le 25 avril 2018.

Traduction : [Avic - Réseau International](#)

Photo: *Le président français Emmanuel Macron (à gauche) et le président chinois Xi Jinping lors d'une conférence de presse à Pékin le 9 janvier 2018. Photo: AFP / Ludovic Marin*

La source originale de cet article est [Asia Times](#)

Copyright © [Pepe Escobar](#), [Asia Times](#), 2018

---

Articles Par : [Pepe Escobar](#)

**Avis de non-responsabilité** : Les opinions exprimées dans cet article n'engagent que le ou les auteurs. Le Centre de recherche sur la mondialisation se dégage de toute responsabilité concernant le contenu de cet article et ne sera pas tenu responsable pour des erreurs ou informations incorrectes ou inexactes.

Le Centre de recherche sur la mondialisation (CRM) accorde la permission de reproduire la version intégrale ou des extraits

d'articles du site [Mondialisation.ca](http://Mondialisation.ca) sur des sites de médias alternatifs. La source de l'article, l'adresse url ainsi qu'un hyperlien vers l'article original du CRM doivent être indiqués. Une note de droit d'auteur (copyright) doit également être indiquée.

Pour publier des articles de [Mondialisation.ca](http://Mondialisation.ca) en format papier ou autre, y compris les sites Internet commerciaux, contactez: [media@globalresearch.ca](mailto:media@globalresearch.ca)

[Mondialisation.ca](http://Mondialisation.ca) contient du matériel protégé par le droit d'auteur, dont le détenteur n'a pas toujours autorisé l'utilisation.

Nous mettons ce matériel à la disposition de nos lecteurs en vertu du principe "d'utilisation équitable", dans le but d'améliorer la compréhension des enjeux politiques, économiques et sociaux. Tout le matériel mis en ligne sur ce site est à but non lucratif. Il est mis à la disposition de tous ceux qui s'y intéressent dans le but de faire de la recherche ainsi qu'à des fins éducatives. Si vous désirez utiliser du matériel protégé par le droit d'auteur pour des raisons autres que "l'utilisation équitable", vous devez demander la permission au détenteur du droit d'auteur.

Contact média: [media@globalresearch.ca](mailto:media@globalresearch.ca)