



Première conférence :

Conseil des Ministres :

Nouvelle “route de la soie” un défi pour les relations commerciales entre la Chine et l’Union Européenne

Lignes d’actions et avis européen sur le commerce extérieur.

Commissaires:

Maeva Laporte

Thomas Antona

Jaime Benarroch

Sommaire

Introduction

I. Relations commerciales entre la Chine et l'UE

1. Situation commerciale entre la Chine et L'UE
2. Investissement Chinois en Europe et vice versa
3. Balance commercial entre L'UE et La Chine

II. Qu'est ce qu'on entend par "route de la soie"

1. Naissance du projet
2. Projet mis "en route"
3. Engagement
4. Inquietudes
5. Projet en évolution

Bilan

Bibliographie

* * *

Introduction

La nouvelle route de la soie est une expression qui désigne le projet de connectivités entre la Chine et l'Europe, passant par l'Asie centrale, commencé en 2013 par le président Xi Jinping.

Cette route principalement financée par la Chine, se matérialise par des chantiers et les rachats de ports, autoroutes, réseaux ferroviaires. Cette nouvelle route de la soie permet ainsi à la Chine d'être reliée à une trentaine de villes Européennes ainsi qu'une route maritime vers l'Afrique grâce aux échanges commerciaux avec le reste du monde.

Jusqu'aujourd'hui les relations économiques sont particulières, la Chine reste très protectionniste alors que l'Europe, elle, permet l'investissement Chinois sur son territoire.

* * *

I. Relations commerciales UE-Chine

1) Leurs situations

Depuis 40 ans, la Chine et l'Union européenne ont pu travailler ensemble grâce à ses relations diplomatiques. Ces deux puissances maintiennent des relations économiques considérables puisque "20% des importations européennes proviennent de Chine et 10% des importations chinoises proviennent d'Europe" comme a répondu Utalk à Cheng de Bruxelles.



De même, plus les échanges commerciaux augmentent plus les investissements se développent. Depuis la crise financière, la Chine a commencé à investir plus en Europe.

Cependant, leurs relations présentent aussi des difficultés. Ainsi, les Européens n'ont pas beaucoup d'accès au marché chinois qui semblent être qualifié comme "très contrôlé". Certains pensent que la situation manque d'égalité puisque la Chine possède plus d'accès aux investissements en Europe alors que de l'autre côté, l'Europe a peu d'accès aux investissements sur le territoire chinois.

Une enquête menée par la Chambre de commerce de l'Union européenne en Chine a révélé que 52% des 557 entreprises européennes, ayant répondu au questionnaire, ont perdu des opportunités commerciales en raison de la politique chinoise et que 22% pensent à quitter le pays à cause des empêchements économiques et politiques.

Un autre des principaux obstacles pour les entreprises européennes en Chine est l'inégalité dans l'accès aux marchés, liée aux inégalités dans de nombreux autres domaines. Les marchés publics chinois ont créé un système qui protège certains secteurs nationaux. Les entreprises publiques et privées chinoises disposent de plus de possibilités en termes de financement et de subventions, et la délivrance de certificats est souvent une question compliquée et fastidieuse. C'est à dire, la règle de droit tend à s'appliquer différemment.

2) Investissement Chinois en Europe et vice versa

Les investissements chinois dans les pays européens augmentent considérablement par rapport aux autres pays du monde. Cependant, les investissements chinois ne représentent actuellement qu'un montant très modeste des investissements étrangers en Europe.

Selon une étude par l'OCDE, environ 4500 entreprises chinoises seraient installées en Europe. L'Allemagne, la France et le Royaume-Uni sont les pays qui attirent le plus d'investissements du pays asiatique. Cependant, la concentration d'entreprises chinoises est

plus forte en Europe orientale et méridionale, ces pays étant favorables à la constitution de petites entreprises et de jeunes entreprises dynamisant l'économie national.

3) Exportations/Importations entre L'UE et La Chine

Depuis l'an 2000, 60% des investissements chinois en Europe viennent de groupes étatiques contrôlés par Pékin.

Percées à l'Est et au Sud, les pays d'Europe orientale n'ont accueilli que 1,5% des investissements chinois dans l'UE en 2018, et l'Europe du Sud 13%, selon Rhodium. Ces régions se montrent cependant particulièrement bienveillantes envers Pékin.

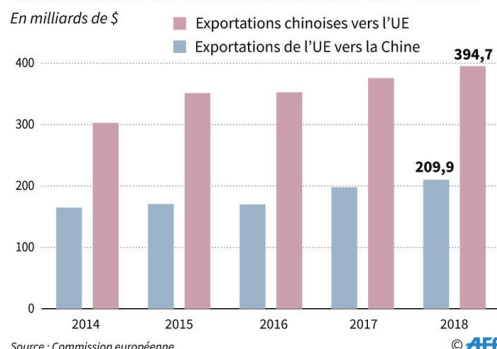
L'Italie est devenue, très récemment, la première puissance du G7 à signer un protocole d'accord pour intégrer les "Routes de la soie", le colossal projet d'infrastructures piloté par Pékin, à la suite d'autres pays européens (Grèce, Portugal, Hongrie, Pologne...).

Athènes a cédé en 2016 son port du Pirée au géant chinois du fret Cosco, qui contrôle également en Espagne les ports à conteneurs de Valence et Bilbao.

Le Portugal a, lui, tissé d'étroits liens avec Pékin à la faveur de la crise financière, recevant, selon Rhodium, 6 milliards d'euros de capitaux chinois, qui ont ciblé sa première banque privée, l'assureur "Felidade" et le gestionnaire du réseau électrique (REN).

Et Lisbonne ne s'est pas opposé à l'OPA lancée par China Three Gorges sur l'électricien Energias de Portugal (EDP), premier groupe du pays.

Commerce de marchandises UE-Chine



* * *

II. Qu'est-ce qu'on entend par "route de soie"

1) Naissance du projet

Ce projet colossal a commencé par un pays, la Chine et par un homme, le président Xi Jinping. En 2013, ce dernier expose sa stratégie de "nouvelles routes de la soie" qui changera par la suite de nom: "One Belt, One Road" ou même "Belt and Road initiative". "Belt" pour désigner les routes commerciales et "Road" pour les routes maritimes. Les nouvelles routes de la soie sont un projet d'ici 2049! Cette année là, sera le 100ème anniversaire de la création de la République populaire de Chine

En 2017, le projet s’est inscrit dans la Constitution du parti communiste chinois. Le président à l’époque avait une seule ambition : étendre l’influence de la Chine en ouvrant de nouvelles routes avec l’Asie centrale, l’Europe et l’Afrique.

Pour le mettre en oeuvre, Pékin veut développer des autoroutes, des lignes ferroviaires et même des ports maritimes.

Les nouvelles routes de la soie révèlent les ambitions de la Chine mais aussi ses besoins. En particulier son besoin en matières premières dont elle cherche à sécuriser son approvisionnement. En outre, la Chine est en surcapacité de production dans plusieurs domaines dont l’acier ou l’aluminium, et c’est pour cela qu’elle a une grande nécessité d’exporter son grand stock, à travers les nouvelles routes de la soie.

2) Projet déjà mis “en route”

En 2017, un train au Kenya a été inauguré, financé essentiellement par la Chine, qui parcourt 472 km reliant la capitale Nairobi au plus grand port du pays.

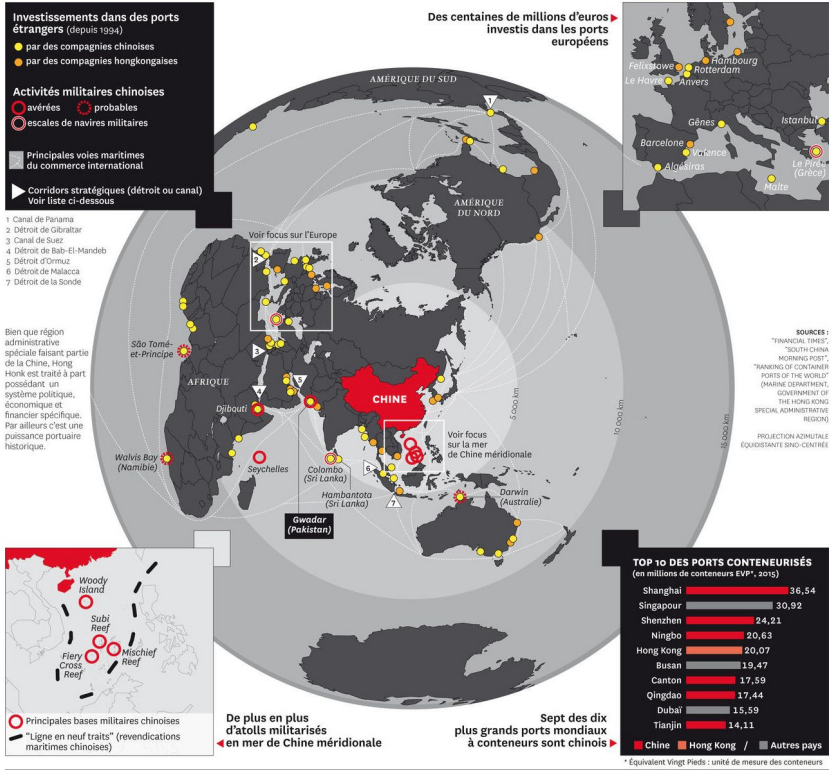
Cette même année, un train de marchandise arrive à Londres après 12 000 km parcourus depuis la Chine.

En 2015, la Chine avait prêté une somme d’argent considérable au Sri-Lanka pour financer un port. Cependant, comme le pays était incapable de rembourser, un contrat fut arrangé: la Chine contrôlera le port pendant 99 ans

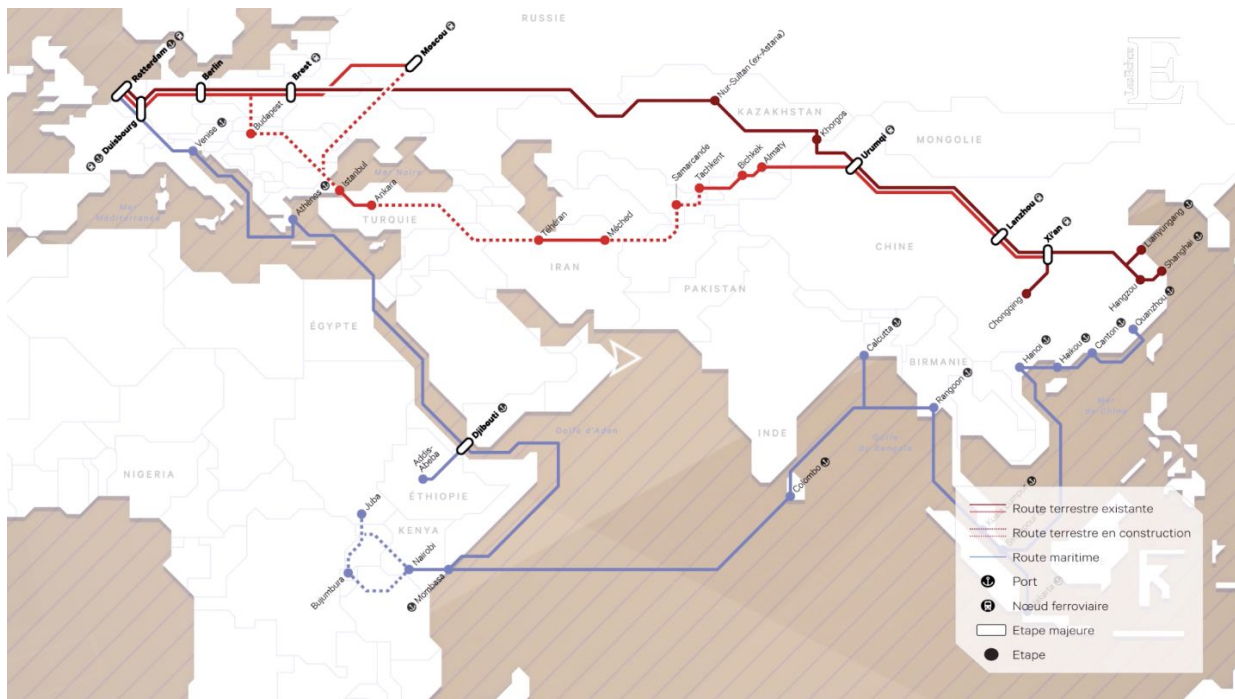
C’est ainsi que Pékin, qui prétendait n’avoir que “*des visées commerciales*” au Sri Lanka, s’est assuré un siècle de souveraineté sur un morceau de territoire bordant l’une des routes maritimes les plus fréquentées au monde, avec une base capable d’accueillir sa marine, ses sous-marins et ses services secrets.

Grâce à des investissements réalisés dans des ports situés partout sur le globe, les Chinois sont devenus les premiers opérateurs portuaires au monde. Leurs compagnies maritimes transportent plus de marchandises que n’importe quelle autre nation (six des dix plus importants terminaux à conteneurs du monde se trouvent en Chine populaire, plus un autre à Hong Kong). Leurs services de garde-côtes disposent de la plus grosse flotte de police maritime au monde, et leur marine connaît la plus forte croissance parmi les grandes puissances, tandis que leur flottille de pêche compte par moins de 200 000 navires de haute mer..

Chine : une superpuissance maritime



Des projets similaires à ceux-ci ont été multipliés pour créer ainsi un énorme réseau mondial d'infrastructures déjà existantes ou en construction.



3) Engagement et objectifs

Ce projet concernerait 65 pays, soit 60% de la population mondiale et représente ainsi $\frac{1}{3}$ du PIB du monde. Cet accord semblerait favoriser le libre-échange entre les pays. Pour cela, les territoires concernés auraient l'occasion d'exporter leurs marchandises en Chine.

En mars 2019, l'Italie devient le premier pays du G7 à emprunter les nouvelles routes de la soie chinoises. Après avoir signé des contrats, l'Italie aurait déjà des investissements chinois prévus dans les ports de Gênes et de Trieste, ainsi que des technologies comme la 5G.

Pour convaincre plus de pays, la Chine a recours à une arme très intéressante en proposant des solutions "clefs en main", c'est-à-dire en apportant le projet complet et son financement nécessaire aux états en question. Pour cela la Chine propose des prêts aux pays concernés pour ainsi construire les infrastructures souhaitées. De plus, particulièrement en Afrique, des "clauses de sécurité" sont signées: en cas d'absence de restitution d'argent, le pays devra rembourser en matière première ou en monnaie.

Selon une étude d'Euler Hermes, la Chine a investi 410 milliard de dollars dans la nouvelle route de la soie entre 2014 à 2018. Pour financer ces projets la Chine a créé des institutions comme le Fonds de la Route de la Soie ou même la Banque asiatique d'investissement pour les infrastructures. Ceci lui permettra de ne pas assurer elle-même le coût du financement et d'intégrer un nombre croissant de pays et d'entreprises pour que ce projet ne soit pas uniquement chinois.

L'argent mobilisé servira donc à plusieurs objectifs

1. Sécuriser les routes où transitent les marchandises vendus par tout le monde
2. Ouvrir de nouvelles "portes économiques"
3. Plus d'échange commerciaux avec les pays de la route de la soie → augmentation de 117 milliard de dollars rien qu'en 2019

4) Inquiétudes

a) Endettement

Ce projet qui semble avoir tous des points positifs a préoccupé de nombreux pays au niveau de l'endettement. Notamment avec le cas du Sri Lanka qui a marqué des esprits. Suite à l'incapacité des prêts accordés par Pékin, le pays a dû céder à la Chine le contrôle du port Hambantota pour 99 ans.

Sachant que la Chine a prêté beaucoup d'argent à de nombreux pays, des spécialistes craignent que ceci crée une spirale d'endettement dans plusieurs pays. En réaction à ceci, la présidente du Fond Monétaire, Christine Lagarde, a affirmé que le projet pouvait fournir des financements très nécessaires pour les pays partenaires, mais que surtout ces projets peuvent conduire à une augmentation de la dette.

b) ambitions géopolitiques

D'après un document du ministère de l'Economie en France, "cette initiative[...] est l'expression d'une stratégie globale qui permettrait de réduire les vulnérabilités géopolitiques de la Chine et d'accroître la capacité de projection de sa puissance". De même

les États-Unis pensent que c'est une stratégie géopolitique de la Chine de conquête et d'implantation à travers cette diplomatie d'infrastructures, qui favorisent la corruption

c) rivalité?

La banque asiatique d'investissement pour les infrastructures pourrait être vue comme une concurrente de la Banque Mondiale. Est-ce que ce nouveau forum de la route de la soie sera en mesure de rivaliser avec d'autres rencontres multilatérales existantes? D'après Jean-Pierre Raffarin, ancien premier ministre français, dans une commission au Sénat en 2018, où il dit qu'il faut être vigilant parce que il y a risque d'une "mondialisation à la chinoise" où des règles chinoises viendraient remplacer des règles précédentes dans des traités

5) Projet en évolution

Non seulement il y a de nouvelles infrastructures, mais aussi des nouveaux projets touristiques, des projets juridiques, des actions d'ordres policières... En somme, tous les secteurs sont concernés dans ce projet des nouvelles routes de la soie

Bilan

Face à l'émergence de cette ambition Chinoise, les acteurs internationaux se divisent. Certains y voient une opportunité d'accentuer la mondialisation alors que d'autres y voient une opportunité pour la Chine d'étendre sa suprématie.

En Europe, la politique adoptée face au projet Chinois est ambiguë. En effet l'UE ne s'est pas positionnée officiellement et certaines de ses actions vis à vis de ses relations avec la Chine restent très paradoxales. Néanmoins à l'échelle nationale, les membres de l'Union partagent des intérêts différents. D'un côté, la Chine rachète les dettes de certaines nations européennes, comme la Grèce, créant une dépendance du géant économique. De l'autre, les États-Unis au travers de l'Otan exercent une pression sur l'UE contre la Chine.

Face à ce nouveau défis, les pays membres de l'UE doivent se poser les questions suivantes:

- Au regard de la politique protectionniste de la Chine, ce projet ne serait-il pas que favorable à l'économie Chinoise?
- La Chine est-elle le vraie sauveur des pays fragiles économiquement?
- Ce projet n'implique t-il pas une dépendance économique et donc une perte de la souveraineté économique?
- Quelle serait la réaction des États-Unis, partenaire économique? Accélération de la guerre commerciale?
- L'Europe a-t-elle besoin de la Chine au dépend de l'économie locale et artisanale?
- Comment valoriser la création locale face à la concurrence aggravée par la route de la soie?

* * *

Bibliographie

<https://information.tv5monde.com/info/que-sont-les-nouvelles-routes-de-la-soie-291725>

<https://www.iris-france.org/wp-content/uploads/2018/11/Asia-Focus-94.pdf>

<https://www.lefigaro.fr/economie/le-scan-eco/decryptage/les-nouvelles-routes-de-la-soie-le-projet-au-service-de-l-hegemonie-chinoise-20190326>