Entre émerveillement et appréhension : (Dès) Union européenne face aux Nouvelles Routes de la Soie

Valentin Martin

▶ **To cite this version:**

Valentin Martin. Entre émerveillement et appréhension : (Dès) Union européenne face aux Nouvelles Routes de la Soie. Sciences de l'Homme et Société. 2019. dumas-02280869

HAL Id: dumas-02280869

https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-02280869

Submitted on 12 Nov 2019

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

ENTRE EMERVEILLEMENT ET APPREHENSION

(Dés)Union Européenne face aux Nouvelles Routes de la Soie

Mémoire de Recherche,

Valentin MARTIN,

Master 2 Asie Orientale Contemporaine, 2018-2019

Sous la Direction des Professeures Emmanuelle Boulineau (ENS de Lyon, EVS) et Shumei Zang (ECNU, SAIAS)

ENS DE LYON

UNIVERSITÉ DE LYON

SCIENCES PO LYON

Photo de couverture : *Rencontre entre le Premier Ministre chinois Li Keqiang (à gauche) et le Président de la Commission Européenne Jean-Claude Junker (à droite), en marge du 19ème Sommet US-Chine à Bruxelles, 2 juin 2017.*
(Photo : Conseil de l'Union Européenne)

Valentin MARTIN
ENS de Lyon
Master 2 Asie Orientale Contemporaine

Remerciements

Je tiens à remercier toutes les personnes et les institutions qui ont contribué à ce Mémoire de Recherche, et qui m'ont apporté soutien et conseils lors de la rédaction de ce Mémoire pour l'année universitaire 2018-2019.

Je voudrais dans un premier temps remercier mes deux directrices de recherche, les Professeures Emmanuelle Boulineau (ENS de Lyon, EVS) et Shumei Zang (ECNU, SAIAS), pour leurs conseils avisés, leur partage de documentations et pour la relecture de ce Mémoire de Recherche.

Je tiens également à remercier le Professeur Laurent Gédéon qui a été mon professeur durant tout mon cursus de Master ASIOC et qui, durant ces deux années, n'a eu de cesse que de me soutenir et me conseiller dans mes recherches.

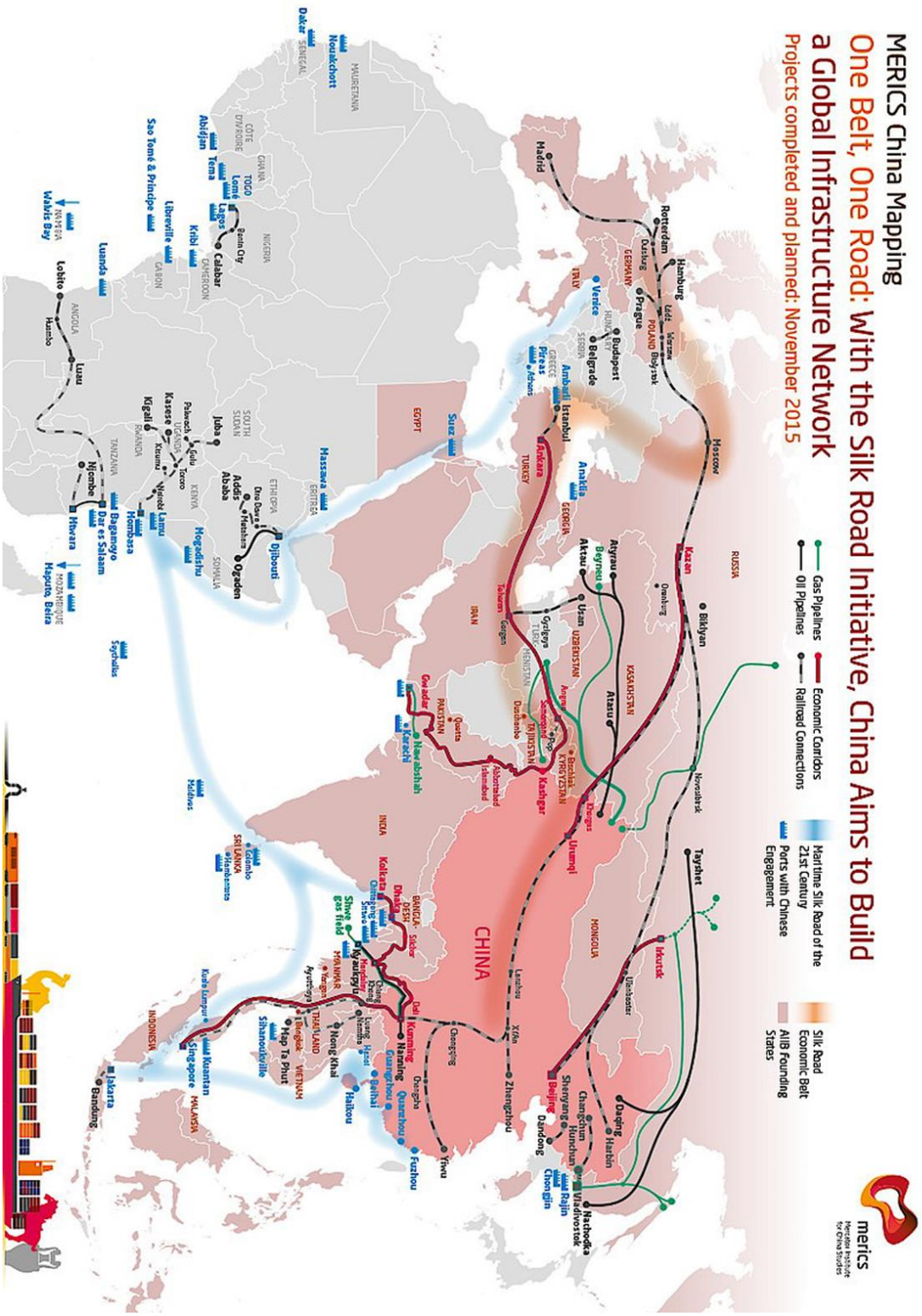
Je remercie également les membres de l'Institut d'Asie Orientale (IAO) pour les excellents séminaires de recherche, les cours et les conférences qu'ils ont organisés durant mes deux années de formation, et le cadre ouvert qui nous a permis de nous épanouir dans le monde de la recherche.

Je remercie l'ENS de Lyon et la Beijing Language and Culture University (BLCU) qui, grâce à leur coopération, m'ont permis de séjourner à Pékin durant un semestre (de février à juillet 2019), d'étudier le chinois et de m'offrir un cadre adapté à la rédaction de mon Mémoire. Cette opportunité m'a permis de profiter de ma présence en Chine pour obtenir des entretiens, pour participer à des conférences organisées par le Centre d'Etudes français sur la Chine Contemporaine (CEFC), mais également pour discuter avec des étudiants et professeurs chinois, ce qui a grandement alimenté mon travail de recherche.

Je remercie les diplomates français Guy Christophe et Guillaume Josso qui ont accepté de me rencontrer pour réaliser un entretien sur mon sujet de recherche. Le nombre important de refus d'entretiens (que je détaille en fin d'introduction) ne peut qu'accroitre mes remerciements à leurs égards.

Je remercie enfin mes parents qui m'ont soutenu dans mes démarches et mon séjour en Chine, à la fois moralement et financièrement, du début à la fin.

Valentin MARTIN
ENS de Lyon
Master 2 Asie Orientale Contemporaine



Carte produite par MERICS (Mercator Institute for China Studies), institut de recherche allemand. Reprise par des très nombreux articles académiques, cette carte illustre le réseau en cinq branches, initié par la Chine à travers l'Asie du Sud-Est, l'Asie Centrale, la Russie, le Moyen-Orient et l'Europe.

Valentin MARTIN
ENS de Lyon
Master 2 Asie Orientale Contemporaine

Résumé

Que cache le gouvernement chinois derrière ces termes des « Nouvelles Routes de la Soie », et quelles en seraient les conséquences d'un tel projet pour les acteurs européens ?

Reprenant à son compte l'histoire de ces routes mythiques qui ont façonné le commerce eurasiatique, le Président chinois Xi Jinping fait aujourd'hui de ce projet économique et géostratégique d'envergure un des axes prioritaires de sa politique étrangère.

Destiné prioritairement au financement d'infrastructures modernes et titanesques et au développement de moyens de transport ferroviaires, routiers et maritimes, ce programme, baptisé « Belt and Road Initiative », tourne autour d'une seule et même thématique, selon les propres dires de Monsieur Xi Jinping, à savoir la connectivité : 65 – 4,4 – 63. Relier 65 pays, 4,4 milliards d'individus, soit 63% de la population mondiale.

Financements publics alimentés par les fonds propres du gouvernement chinois, accès facilités à des prêts bancaires avantageux, affirmation du principe de non-ingérence dans les affaires internes des Etats, … Le libéralisme économique à la chinoise attire de plus en plus de pays qui voient dans ce partenariat avec la Chine le moyen de se défaire d'une gouvernance internationale actuelle dont ils n'en sont pas les acteurs maîtres.

Pour autant, le développement d'un commerce « eurasiatique » ne peut se faire, à l'évidence, sans l'aval et la coopération de l'Union Européenne, véritable terminal du projet des Nouvelles Routes de la Soie sur le continent eurasiatique.

Alors même que l'Union Européenne se trouve actuellement affaiblie par les montées des nationalismes en Europe, par l'affirmation d'un mouvement anti-européen de plus en plus conséquent, par un service extérieur dont la diplomatie n'a de « commune » que le nom, elle doit également faire face à l'immixtion de ce projet sur son sol, qui se heurte parfois à certains droits fondamentaux européens que sont le libéralisme économique, le droit de protection des travailleurs, le contrôle des subventions publiques ou encore le principe du droit d'accès à la libre concurrence.

Dans un Monde « post-mondialisé » comme le décrit Xavier Ragot[1], l'UE est aujourd'hui face à un choix crucial et déterminant pour sa survie : s'unir à 27 et répondre fermement à la proposition chinoise, ou se diviser et laisser libre cours à chaque Etat de déterminer une politique à suivre – au risque de durablement compromettre les relations intra-européennes –. La solution des petits pas envisagée par l'UE répond aujourd'hui de façon pragmatique à ce défi chinois, véritable opportunité de développement interconnecté en Eurasie.

[1] RAGOT X., (2017), « Nous sommes entrés dans la post-mondialisation », *Alternatives Economiques*, vol. N°111/2

Valentin MARTIN
ENS de Lyon
Master 2 Asie Orientale Contemporaine

Valentin MARTIN
ENS de Lyon
Master 2 Asie Orientale Contemporaine

Liste des acronymes

ASEM : Asia-Europe Meeting

BRI : Belt and Road Initiative

MERICS : Mercator Institute for China Studies

MoU : Memorandum of Understanding

NRDS : Nouvelles Routes de la Soie

OBOR : One Belt One Road

PECO : Pays d'Europe Centrale et Orientale

SEAE : Service Européen pour l'Action Extérieure

UE : Union Européenne

IDE : Investissement Direct Etranger

Valentin MARTIN
ENS de Lyon
Master 2 Asie Orientale Contemporaine

TABLE DES MATIÈRES

Introduction 13

Approche analytique 13

Remise en contexte 17

一带一路 (yidaiyilu) : Initiative des Nouvelles Routes de la Soie 17

Nouvelles Routes de la soie et continuité logique de la politique chinoise 20

Définition des termes du sujet 23

Brève historiographie de la Route de la Soie 23

Historique de l'expression « Routes de la soie » 23

Historique des routes 24

Qualificatif d'« Europe » 25

Bornes chronologiques 26

Problématisation et hypothèses 27

Méthodologie et apport du sujet 31

Première Partie : L'Europe face à un projet « aux caractéristiques chinoises » 37

Remarques préliminaires : Du « Péril jaune » au Nouvel Ordre mondial chinois, l'impérialisme chinois dans l'imaginaire occidental 38

Historique de la notion de « Péril Jaune » dans l'imaginaire européen 38

Recontextualisation de la notion de « Péril Jaune » dans sa version contemporaine 41

Introduction 45

Chapitre 1 : BRI et « Nouvel Ordre Mondial » : un projet systémique, inclusif, aux frontières floues 49

Introduction 50

De la notion de « Nouvel Ordre Mondial » 51

I) La « Belt and Road Initiative » – Conséquence directe de la posture internationale contemporaine de la Chine 54

A) Une volonté de leadership qui précède l'avènement de « One Belt One Road » 54

B) BRI dans un processus de centralisation de la Chine dans l'espace du Monde 55

Le soft power chinois comme instrument de promotion du projet BRI 57

C) BRI ou la mobilisation de tout un pays pour une politique extérieure 58

Entreprises chinoises et Belt and Road 60

Universités chinoises et Belt and Road 62

Valentin MARTIN
ENS de Lyon
Master 2 Asie Orientale Contemporaine

II) Un flou volontaire nécessaire à la diffusion de la diplomatie chinoise 66
A) Une absence d'organes internes qui centralisent le projet 66
B) La « Diplomatie des sommets » 67
C) Un projet aux limites volontairement floues 69
III) Vers un Nouvel Ordre Mondial 2.0 ? 72
A) La néobipolarisation du Monde 72
Une volonté initiale de se placer en concurrent direct des Etats-Unis 72
L'utilisation des instances internationales comme instrument de promotion du projet chinois 75
G20 et BRI : une volonté de convergence des objectifs 78
B) L'idée d'un leadership mondial « minimaliste » 80
C) Les valeurs portées par une mondialisation à la chinoise 82
Conclusion 84

Chapitre 2 : BRI et polarisation du dialogue européen entre « pro » et « anti » 87

Introduction 88
I) La diplomatie chinoise, ou la recherche de la bipolarisation des relations 89
Le « Dalai Lama effect » de Fuchs et Klann 89
A) La signature d'un MoU (Memorandum of Understanding) comme instrument privilégié des relations bilatérales 89
Le MoU, un flou au profit de la Chine 89
Un secret qui entoure ces signatures 91
Un traité bilatéral d'influence 92
La création des tribunaux internationaux chinois : la faille des MoU dits « non contraignants » 94
Le MoU, conséquence d'une scission européenne publiquement exposée 97
B) La BRI comme seule alternative à une croissance en berne 100
L'exemple du rachat du Pirée par COSCO : la BRI, plus d'avantages que d'inconvénients ? 100
Le choix délibéré du camp chinois pour certains Etats européens 102
C) Cohésion de l'UE ou participation au projet BRI : les leaders européens tiraillés 103
La création de la Banque Asiatique d'Investissement dans les Infrastructures (BAII) 103
L'Initiative isolée du Royaume-Uni 105
L'Europe Occidentale dans la BAII : une alternative osée à l'adhésion à OBOR 106
Des Etats européens individuellement attirés par les perspectives d'évolution du projet 108
II) Les instances de l'UE à la recherche du maintien de la cohésion européenne 114
A) Le silence initial de l'Union Européenne (2013-2017) 114
B) Le sommet OBOR des 14-15 mai 2017, et les premières réactions européennes 115
C) La vision contemporaine des Nouvelles Routes de la Soie par l'Union Européenne 117
La prise de conscience européenne de l'importance du bloc chinois 117
« Belt and Road » dans les derniers écrits européens contemporains 120
III) Entreprises et pouvoirs publics locaux : les autres acteurs impactés par le projet chinois en Europe 122
A) Siemens – exemple d'une entreprise européenne qui a parfaitement embrassé le projet BRI 122
B) Les entreprises européennes, premier acteurs européens du projet BRI 124
C) Les pouvoir publics locaux, intermédiaires fondamentaux sur le terrain 127
Conclusion 129

Valentin MARTIN
ENS de Lyon
Master 2 Asie Orientale Contemporaine

Seconde Partie : L'Union Européenne en quête d'une approche commune alliant libéralisme commercial et protection des intérêts européens 133

Chapitre 1 : L'arsenal juridique européen : une protection efficace contre une immiscion chinoise exacerbée ? 135

Introduction 136

I) « L'Eurasie connectée » ou l'impossibilité d'un refus catégorique du projet BRI 137

A) L'UE et la Chine, premiers partenaires économiques mondiaux 137

Une relation économique stable et forte 137

Des IDE chinois toujours très importants en Europe 138

B) L'Asie Centrale, le challenge commun du pont commercial UE-Chine 139

L'Asie Centrale, une plateforme de communication au potentiel évident 139

La connectivité Eurasiatique, un projet historique 140

La course au renouveau de la Route de la Soie 143

C) La vision du projet BRI par l'UE : une opportunité de connectivité à saisir 145

La plateforme de connectivité UE-Chine : l'essor d'un programme commun 145

La BRI, ou l'unique force de proposition d'une connectivité eurasiatique à ce jour 148

II) L'accord sur le filtrage des IDE : un premier pas vers une ouverture raisonnée du projet BRI 151

A) Des investissements chinois présents dans tous les domaines 151

B) A la recherche d'un Accord européen généralisant le filtrage des IDE 154

C) La Chine, cible numéro N°1 de cet Accord de filtrage 157

III) L'UE à la recherche d'une réponse commune et unique 161

A) l'Accord sur le filtrage des IDE, un moyen de peser dans l'ouverture du marché chinois 161

Un marché chinois encore trop verrouillé 161

L'Accord sur le filtrage des IDE comme affirmation de la puissance économique européenne sur la scène internationale 163

B) L'initiative française pour un Accord global sino-européen sur les investissements 164

C) La BRI : une opportunité pour l'Europe 166

BRI, une voie royale pour connecter les marchés eurasiatiques 166

La possibilité de diffuser les normes européennes hors du cadre régional stricto sensu 167

Vers une coopération plus étroite entre droits européens et chinois ? 168

Conclusion 171

Chapitre 2 : Chine et PECO, Etude analytique du positionnement de l'Europe orientale 173

Introduction 176

I) Montée du nationalisme et de l'euroscepticisme : la Chine, une alternative à l'UE ? 180

A) Un déséquilibre fort entre Est et Ouest 180

Un déchirement dans tous les domaines 180

Contrer la vision d' « Européens de seconde zone », quémandant les fonds européens 181

Une montée du nationalisme qui conforte l'éloignement à l'UE 182

B) La Chine, un préteur financier concurrent de l'UE 182

C) Des investissements chinois à relativiser 184

Valentin MARTIN
ENS de Lyon
Master 2 Asie Orientale Contemporaine

BRI, une initiative plus qu'un programme cohérent en Europe orientale 184
Une contribution chinoise dérisoire au regard de la politique structurelle communautaire 185
Des investissements concentrés sur quelques pays 185

II) Le groupe des 16+1 : la Chine au cœur de l'Europe politique 187

A) Création et développement du « Groupe 16+1 » 187
B) Le « Groupe 16+1 », une pratique de *Divide et Impera* ? 189
Récit de la vision européenne : un choix diplomatique pour éloigner l'UE de sa périphérie 189
Récit de la vision chinoise : un concentré de ce que la BRI peut apporter au Monde 192
C) le « Groupe 16+1 », une alternative à une adhésion européenne qui s'éloigne ? 196
L'enlisement du Processus de Berlin 196
La Chine en contrepoids d'une non-adhésion européenne 198

III) Le droit européen : un facteur de cohésion en Europe orientale 200

A) La ligne de chemin de chemin de fer Belgrade-Budapest : un exemple concret de l'intervention du droit européen pour limiter l'avancée chinoise 200
Initiatives du projet et critiques externes 200
Un projet qui sert les objectifs serbes 201
L'UE en contrepoids d'un projet ferroviaire qui s'éloigne du domaine juridique européen 203
B) L'UE : une force normative avec laquelle la Chine doit nécessairement dialoguer 204
C) L'essoufflement du « miracle » chinois en Europe orientale 206
Des critiques de moins en moins voilées 206
La BRI : un moyen de retenir l'attention européenne à son égard ? 208
L'adhésion de la Grèce au « Groupe 16+1 », symbole de la difficile harmonie européenne sur ce dossier 209

Conclusion 211

Conclusion Générale…… ……..213

Bibliographie 218

Sources brutes, sites internet d'institutions, textes et discours officiels 218
Sites internet 218
Discours officiels, communiqués officiels et rapports institutionnels 218

Sources dérivées, analytiques 223
Ouvrages 223
Articles de revues 223
Sources électroniques 226
Productions auditives et vidéographiques 232
Entretiens réalisés 232

Annexe N°1 : brouillon d'un Mémorandum of Understanding épuré, sans participants 233

Annexe N°2 : Les dix mesures proposées le 12 mars 2019 par la Commission Européenne et le Service Européen Pour l'Action Extérieure dans le cadre des relations futures avec la Chine 237

La montée en puissance de la Chine entraînera un changement massif dans l'équilibre des pouvoirs. L'initiative d'une nouvelle route de la soie n'est pas ce que certains en Allemagne pensent qu'elle est – ce n'est pas un clin d'œil sentimental à Marco Polo, mais plutôt une tentative d'établir un système global pour façonner le monde en fonction des intérêts chinois. Depuis longtemps, il ne s'agit plus seulement d'une question d'économie. La Chine est en train d'élaborer une solution de rechange systémique globale au modèle occidental qui, contrairement au nôtre, n'est pas fondée sur la liberté, la démocratie et les droits humains individuels.

La Chine semble actuellement être le seul pays au monde à avoir un concept géostratégique véritablement mondial, un concept qu'elle poursuit à la lettre. Je ne suis pas en faveur de blâmer la Chine d'avoir ce concept et ce désir. La Chine a le droit de développer un tel concept.

Mais ce que nous pouvons nous reprocher, c'est qu'en tant qu'"Occident", nous n'avons pas notre propre stratégie pour trouver un nouvel équilibre entre les intérêts mondiaux, une stratégie fondée sur la conciliation et la valeur ajoutée commune et non sur le jeu à somme nulle qu'est la poursuite unilatérale des intérêts.

Discours de Monsieur Sigmar Gabriel, Ministre allemand des Affaires Etrangères,
Conférence de Sécurité de Munich, 17 février 2018,
Traduction personnelle.

A retrouver sur le site officiel du Ministère allemand des Affaires Etrangères :
https://www.auswaertiges-amt.de/en/newsroom/news/rede-muenchner-sicherheitskonferenz/1602662

Valentin MARTIN
ENS de Lyon
Master 2 Asie Orientale Contemporaine

INTRODUCTION

Approche analytique

Les propos du Ministre allemand des Affaires Etrangères, Monsieur Sigmar Gabriel, m'ont impressionné, tant par la véracité des propos du Ministre, que par la spontanéité avec laquelle il qualifie ce « sujet délicat »[2], comme il le décrit dans un autre discours.

Dans un Etat allemand qui a largement ouvert ses portes ces dernières années aux investissements chinois massifs (11 Milliards d'euros en 2016, soit près du tiers des 35 Milliards d'euros investis en Europe selon une étude de l'Institut MERICS[3]), des voix dissidentes ont progressivement émergé au sein des plus hautes instances de l'Etat. Quelques jours seulement après le « Sommet OBOR » des 14 et 15 mai 2017, Bernd Oliver Bülher, directeur du cabinet d'intelligence économique allemand Janus Consulting, a décrit sur le plateau de *France 24* un gouvernement allemand qui « *reste malheureusement sur la défensive en réagissant ainsi, et tant [qu'il] n'a pas une vraie politique industrielle tournée vers l'avenir avec une stratégie derrière, [il] sera obligé de subir défaite sur défaite parce qu'[il] ne cherche pas les victoires. Le manque de victoire s'explique par le manque d'une stratégie européenne et nationale combinées qui marchent main dans la main* ». Pourtant faut-il en vouloir aux Chinois ? « *Non* », répond ce dernier, « *parce qu'ils défendent leurs intérêts […]. Si la Chine aujourd'hui cherche à acquérir les industries de demain, c'est leur droit. C'est nous qui le leur donnons […] en n'ayant pas une stratégie européenne* »[4].

Un sujet « délicat » certes, titanesque surtout, unanime certainement pas. A l'image d'un Jean-Claude Juncker au (trop ?) franc sourire devant son invité chinois lors du 19ème Sommet UE-Chine de juin 2017 (image de couverture), l'Union Européenne joue aujourd'hui sur différents fronts et à différentes vitesses avec la Chine. Lors de cette réunion, les représentants

[2] GABRIEL S. (2017), « Discours de Monsieur Sigmar Gabriel, Ministre allemand des Affaires Etrangères, Semaine des Ambassadeurs à Paris », *Ministère français de l'Europe et des Affaires Etrangères,* Traduction officielle du Ministère français de l'Europe et des Affaires Etrangères

[3] HUOTARI M, HANEMANN T., (2017), « Chinese invesment in Europe in 2016 : record flows and growing imbalances », *MERICS – Papers on China,* vol. N°3

[4] LAIDI A. (2017), « investissement chinois : l'Allemagne sort ses griffes », entretien avec Bernd Oliver Bühler, *France24.com*

Valentin MARTIN
ENS de Lyon
Master 2 Asie Orientale Contemporaine

de l'UE, -- tout en réitérant leur confiance envers l'Empire du Milieu, en applaudissant le nouvel accord conclu entre la Banque européenne d'investissement et le Fonds chinois de la route de la Soie, en soulignant qu'ensemble « *[ils peuvent] promouvoir la prospérité et la durabilité [des entreprises] sur notre territoire et au-delà* » --, n'ont cependant pas manqué d'affirmer que « *La solidité du développement économique, des échanges commerciaux et des investissements passe aussi par le respect de l'état de droit, avec des avocats et des juges indépendants en mesure d'exercer leurs activités librement et en toute indépendance. Pour faire des affaires – et dans leur vie quotidienne –, les citoyens doivent pouvoir accéder à des informations libres et indépendantes, communiquer et discuter. Il s'agit là d'un droit humain fondamental qui s'applique également à l'ère de l'internet* »[5].
Discours délibérément établi à deux vitesses ou manque de coordination commune au sein même des instances de l'Union Européenne ? La question se pose d'autant plus qu'aujourd'hui des voix s'élèvent au sein même des gouvernements des Etats membres de l'UE, pour dénoncer le manque de position commune entre les 27.

Ce n'est donc pas une coïncidence si Monsieur Brice Pedroletti, correspondant à Pékin pour *Le Monde,* publia, le 11 avril 2018, un billet d'humeur intitulé : « Europe : le casse-tête chinois des Nouvelles Routes de la Soie »[6], alors même que j'étais en train de rédiger la fin de ma Note d'Etat d'Avancement il y a de cela un an. Selon lui, ce projet est à la fois une offre alléchante pour les Etats avides de capitaux étrangers et de modernisation des infrastructures de transport, à la fois une stratégie de globalisation nouvelle basée sur des caractéristiques chinoises. Dans tous les cas, le débat s'anime, et les journalistes et universitaires ont su prendre dernièrement la mesure de cette question qui soulève de forts débats d'actualité.

Pouvons-nous caractériser ce projet comme un « sujet à la mode » (expression que j'ai bien souvent entendue cette année, à la fois dans les écrits journalistiques et dans les dires de chercheurs) ? Oui assurément. Mais la source journalistique se focalise bien trop souvent sur la portée sensationnaliste de la chose, sur le chiffre (1000 milliards de dollars d'investissement annoncés), et sur la taille gigantesque des projets d'infrastructures, à l'ère du « buzz », de l'information numérique volontairement choquante. La source universitaire se concentre, quant à elle, particulièrement sur la caractéristique « impérialiste » du projet, censé

[5] (2 juin 2017), « Sommet UE-Chine : faire progresser notre partenariat mondial », *Union Européenne – Commission Européenne,* Communiqué de presse
[6] PEDROLETTI B., (2018), « Europe : « Le casse-tête chinois des " nouvelles routes de la soie " », *LeMonde.fr*

Valentin MARTIN
ENS de Lyon
Master 2 Asie Orientale Contemporaine

rendre dépendante l'Asie Centrale de Pékin, voire développer le néocolonialisme chinois sur le continent africain.

Cependant, *quid* de la relation entre la Chine et une organisation internationale administrativement, politiquement et juridiquement déjà fortement organisée comme l'est l'Union Européenne ? Si les notions de « néocolonialisme », de « subventions publiques d'aides aux infrastructures », de « dépendance économique » peuvent s'appliquer à des territoires encore en phase de développement au XXIème siècle, le Vieux-Continent est aujourd'hui devenu une institution régionale modèle dans le monde, et un partenaire économique international de premier plan (le premier partenaire économique de la Chine). Ainsi donc, la politique chinoise envers l'Union Européenne ne peut assurément être la même que celle exercée dans ce contexte relationnel entre la Chine et une région émergente (comme nous caractérisons parfois la relation « Chinafrique »).

De plus en plus d'Etats dits « occidentaux », dont des Etats européens, ont décidé de sauter le pas et de signer un Memorandum of Understanding (MoU), un accord international bilatéral avec la Chine, pour inviter le projet OBOR sur leur territoire. L'Union Européenne, soutenue par son noyau dur à l'ouest, est quant à elle plus réticente à signer de tels accords « *sans y inscrire les règles et exigences en vigueur dans l'UE en matière de conditions financières, d'appels d'offres ou encore de responsabilité sociale et économique* »[7]. Pour le moment l'Union Européenne campe sur sa position : les pays européens ont refusé de signer une déclaration conjointe lors du Sommet OBOR des 15-17 mai 2017, et la France et le Royaume-Uni ont réitéré leur refus d'intégrer ce projet au début de l'année 2018 lors des visites de Monsieur Macron puis de Madame May à Pékin, même si en 2019 la position de ces deux Etats est aujourd'hui plus confuse. A cela s'ajoute le récent revirement de l'Italie, ayant adhéré officiellement au projet BRI en mars dernier (2019), ou encore la politique allemande de rapprochement unilatérale avec la Chine (signatures de nombreux accords en juillet 2018).

Ainsi donc, pourquoi se contenter de telles déclarations isolées ? Pourquoi l'Union Européenne ne parle-t-elle pas d'une seule voix, par l'intermédiaire de son Service Européen pour l'Action Extérieure (SEAE), pour déclarer une fois pour toute sa position ? Pourquoi ne déclare-t-elle pas unanimement qu'elle refuse d'entrer dans le projet ou, au contraire, qu'elle

[7] PEDROLETTI B., (2018), « Europe : « Le casse-tête chinois des " nouvelles routes de la soie " », *LeMonde.fr*

Valentin MARTIN
ENS de Lyon
Master 2 Asie Orientale Contemporaine

accepte mais en y portant des conditions de protections sociales et économiques qui font le succès international de l'Union ?
Cette absence de réponse unifiée nous permet d'être certains d'une chose : l'UE n'avait, jusqu'à ce jour, aucune réponse commune à apporter à Pékin. De cela en découle une seconde affirmation : les 27 Etats n'étaient donc pas tous d'accord sur la politique à adopter envers la Chine. La réalisation d'une diplomatie à 28 en 2009 a peut-être permis d'organiser un « Service Européen pour l'Action Extérieure » capable de parler d'une seule voix, au nom de l'UE. Mais regrouper des diplomaties nationales au sein d'une même institution ne suffit pas pour se mettre d'accord sur une unique diplomatie commune, dans un domaine qui reste encore aujourd'hui une prérogative éminemment régalienne.

Cependant, très récemment, l'Union Européenne a mis en place certains mécanismes juridiques qui, s'ils ne visent pas directement la Chine, sont en tout cas dans les faits exécutés pour répondre à un vide politique quant à une attitude commune à adopter vis-à-vis de la présence de la Chine à la fois en Europe et aux portes du vieux continent.

Pour comprendre l'origine et les aboutissants de ce blocage institutionnel et diplomatique européen, il nous faut alors tenter d'en comprendre quels sont les différents camps, ainsi que leurs objectifs propres. Et c'est précisément ici-même que mon travail tente d'intervenir et de dégager une première compréhension : comment se répartissent les acteurs nationaux et régionaux européens sur le débat. En un mot : qui est pour, qui est contre le projet des « Nouvelles Routes de la Soie » en Europe, et quelles en seraient les modalités permettant d'allier intégration dans le projet et protection des intérêts européens. Ce ne sera qu'après avoir étudié cela que nous pourrons nous demander en quoi l'UE est-elle en train, ou du moins tente-t-elle, de rallier chaque Etat européen à une cause commune.

Valentin MARTIN
ENS de Lyon
Master 2 Asie Orientale Contemporaine

Remise en contexte

一带一路 (yidaiyilu) : Initiative des Nouvelles Routes de la Soie

Aujourd'hui dénommée « Belt and Road Initiative » (BRI ci-après dans mon Mémoire), le projet des Nouvelles Routes de la Soie est une politique internationale, à la fois économique et géostratégique, un des programmes phares de l'administration Xi Jinping.
A l'origine projet d'infrastructures sur le long terme au travers de l'Eurasie, ce projet évolutif s'est peu à peu structuré autour de cinq thématiques (« the five connectivities »[8], voir ci-dessous).

A l'origine baptisée « 一带一路 » (yidaiyilu), traduit par « One Belt, One Road » (Une Ceinture, Une Route) en anglais, le projet prend son essor en septembre 2013. Véritable politique d'envergure planétaire, elle se décompose en deux routes distinctes qui forment, à leurs extrémités communes, une boucle encerclant l'Eurasie : la Ceinture Economique terrestre, et la Route de la Soie maritime. Se basant à l'origine presqu'exclusivement sur une subvention financière d'aide à la construction d'infrastructures et de corridors de transport, la seconde puissance économique mondiale, forte de réserves immenses en dollars et en or, compte bien rallier de nombreux pays sur trois continents (Asie, Europe, Afrique) pour ainsi développer des corridors commerciaux de plus en plus modernes, rapides et dynamiques.

Ce projet vise donc en premier lieu à construire et développer un réseau d'infrastructures et de plateformes multimodales dont l'objectif sera de relier l'Asie de l'Est à l'Europe, en passant par la voie terrestre (Asie Centrale et Moyen-Orient) ou maritime (Asie du Sud-Est, Afrique de l'Est et Proche-Orient). Il vise également à favoriser durablement le développement de la région visée par de tels projets d'infrastructures, notamment par l'implantation d'entreprises chinoises, par le financement d'entreprises locales et par l'accroissement de la vente sur le marché local de produits en provenance de tous Etats présents sur le tracé des Nouvelles Routes de la Soie.
Egalement géoéconomique, ce projet d'expansion chinoise se doit, *in fine*, de venir modifier les communications routières, ferroviaires et maritimes de plusieurs dizaines de pays, de la

[8] (28 mars 2015), *«* Construire ensemble la Ceinture économique de la Route de la Soie et la Route de la Soie maritime du XXIe siècle – Perspectives et actions », *Ministère chinoise des Affaires Etrangères – Commission nationale du Développement et de la Réforme*

Valentin MARTIN
ENS de Lyon
Master 2 Asie Orientale Contemporaine

Chine à l'Europe, en passant par l'Asie Centrale, le Golfe Persique, le Caucase, la Turquie, ou encore la Corne de l'Afrique.

C'est justement pour éviter d'évoquer le caractère « géostratégique » du projet, et pour le présenter comme une initiative à visée multilatéraliste et inclusive qui ne ferait que des gagnants (« win-win »), que Pékin a décidé en mai 2017, à l'occasion de l'organisation de son premier sommet international « Belt and Road Forum » (15-17 mai 2017), de rebaptiser l'initiative « One Belt One Road » en « Belt and Road Initiative », pour ainsi montrer au monde entier que chacun était le bienvenu dans le projet. En effet, le qualificatif de « One » évoquait trop simplement l'idée d'une seule route, tracée, construite et utilisée uniquement par Pékin, sans volonté multilatérale. Le qualificatif « Initiative » aurait quant à lui été choisi pour éviter le développement de critiques contre un projet chinois autocentré[9].

En mars 2015, la Commission nationale du Développement et de la Réforme (du Ministère chinois des Affaires Etrangères) a publié un « white paper » intitulé *« Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road »*[10], que certains analystes n'hésitent pas à qualifier de « *most comprehensive official policy on the BRI issued to date* »[11]. Ce document a permis de clarifier le positionnement géographique du projet. Six corridors majeurs sont ainsi visés :

- Le corridor eurasien (fondé sur une ligne ferroviaire reliant la Chine occidentale à Rotterdam via le Kazakhstan, la Russie, la Biélorussie et la Pologne)
- Le corridor Chine-Mongolie-Russie (fondé sur le renforcement des liaisons routières et ferroviaires entre ces trois pays)
- Le corridor Chine Asie Centrale – Asie occidentale (fondé un réseau ferroviaire reliant la Chine occidentale au littoral méditerranéen via le Kazakhstan, le Kirghizstan, le Tadjikistan, l'Ouzbékistan, le Turkménistan, l'Iran et la Turquie)
- Le corridor Chine – péninsule indochinoise (fondé sur le développement de lignes ferroviaires, routières et aéroportuaires entre la Chine et Singapour via le Laos et la Thailande)
- Le corridor Chine – Bangladesh – Birmanie (fondé surtout sur la volonté de contourner l'Inde)
- Le corridor Chine – Pakistan (fondé sur l'intensification du réseau existant, ainsi que le développement des réseaux d'oléoducs et de télécommunication entre le Xinjiang et le port de Gwadar au Pakistan)

[9] SHEPARD W., (2017), « Beijing To The World: Don't Call The Belt And Road Initiative OBOR », *Forbes.com*

[10] (28 mars 2015), *«* Construire ensemble la Ceinture économique de la Route de la Soie et la Route de la Soie maritime du XXIe siècle – Perspectives et actions *»*, *Ministère chinoise des Affaires Etrangères – Commission nationale du Développement et de la Réforme*

[11] GHIASY R., ZHOU J. (2017), « The Silk Road Economic Belt, Considering security implications and EU-China cooperation prospects *»*, *Stockholm International Peace Research Institute (SIPRI)*, page 2

Le document nous donne également la vision du gouvernement chinois relatif aux cinq domaines énoncés comme « priorité de la coopération » :

- La coordination en matière de politique (favoriser la coordination intergouvernementale entre les participants à la BRI)
- L'interconnexion des infrastructures (améliorer la connectivité et harmoniser les normes dans les transports, ainsi que développer la modernisation et la connectivité d'infrastructures des réseaux de communications (routiers, ferroviaires, maritimes, aéronautiques, énergétiques notamment))
- La libéralisation du commerce (accroitre les investissements mutuellement bénéfiques, renforcer la coopération commerciale (normes et transparence), négocier les droits de douane pour accélérer les échanges commerciaux)
- L'intégration financière (stabiliser les cadres d'investissement et de financement, assurer la stabilité monétaire, encourager la création de fonds d'investissement)
- La compréhension mutuelle des peuples (favoriser la coopération en matière culturelle, développer les échanges universitaires et l'installation de jeunes actifs à l'étranger, former à un entreprenariat collaboratif)

Comme nous pouvons le constater, ces cinq domaines sont finalement plus des thématiques que des projets-cadres à respecter. Chaque domaine regroupe un nombre immense de thématiques, qui amènent à leur tour un nombre croissant de questionnements. Nous avons l'impression que chaque élément de ce qui peut être considéré comme de la « coopération internationale » (dans son sens le plus large) peut entrer dans les objectifs du projet.

Le projet peut donc interpeller de par son ampleur, de par son financement important, de par sa vocation internationaliste, mais également de par sa dimension sectorielle (transport, énergie, finance, tourisme, culture, télécommunication, …). Mais ce qui peut nous sembler le plus improbable dans ce projet, c'est sa dimension politique, du moins sa méthodologie, et sa mise en pratique. En effet, il est fortement intéressant de soulever que ce projet a été lancé avant même sa théorisation. Il est, en soi, évolutif au sens où la Chine reconsidère au jour le jour quels seraient les projets à placer dans le cadre de la BRI. Il est même parfois fait mention de projets ayant vu le jour bien avant la déclaration de Mr Xi Jinping en 2013 portant création de la BRI, et étant par la suite placés dans le projet-cadre des Nouvelles Routes de la Soie. C'est en cela que BRI inquiète et questionne l'Europe et ses Etats-membres. L'absence d'une véritable stratégie officielle et d'un projet arrêté dans sa conception tend à augmenter l'anxiété de certains acteurs qui voient dans le projet BRI la volonté de Pékin de s'imposer comme centre du Monde, dont BRI engendrerait les principales artères qui découleraient du centre pour venir rayonner dans les zones périphériques.

Valentin MARTIN
ENS de Lyon
Master 2 Asie Orientale Contemporaine

Nouvelles Routes de la soie et continuité logique de la politique chinoise

Depuis le début de la mise en œuvre du projet fin 2013, la plupart des analystes occidentaux ayant questionné les objectifs et débouchés de la BRI se retrouvent sur un point : BRI est avant tout un projet de politique nationale, dont les résultats doivent pouvoir s'observer dans le pays, avant d'être un projet à visée mondiale qui aurait des conséquences jusque dans l'Union Européenne. Les chercheurs observent ainsi donc la BRI comme le concentré, la mise en commun de toutes les grandes politiques nationales contemporaines chinoises :

« *Certains éléments de la BRI trouvent leurs origines dans plusieurs concepts et stratégies qui ont été élaborés du temps de la troisième et de la quatrième générations de dirigeants chinois (entre 1992 et 2003 sous Jiang Zemin, et entre 2003 et 2012 sous Hu Jintao). Il s'agit de la «stratégie de sortie» (1999) et de la stratégie du «Grand développement de l'Ouest chinois» (2000), du concept de «développement pacifique» de la Chine (2003), de la stratégie de «marche vers l'ouest» (2004) et de la vision d'un «monde en harmonie» (2005).* »[12]

La Chine, au départ, aurait dès lors mis en place ce projet pour répondre à des besoins purement nationaux :

- Chercher de nouveaux marchés d'exportation, dans un contexte de ralentissement de la croissance économique nationale et d'une augmentation forte de la « classe moyenne » chinoise. Le surinvestissement dans certaines filières, associé à une fermeture du pays pour les exportateurs étrangers visant le marché chinois a entrainé une surproduction pour laquelle le marché chinois doit aujourd'hui trouver des débouchés au-delà de ses frontières propres.
- Réduire les inégalités de croissance entre provinces chinoises et accroitre les bénéfices de la politique du « Go West » en favorisant la convergence économique entre les provinces du grand ouest chinois et les routes commerciales vers l'Asie Centrale et l'Europe
- Sécuriser sur le long-terme les régions périphériques du grand ouest chinois (sont prioritairement visées les régions du Xinjiang et du Tibet)
- Réduire la dépendance énergétique de la Chine, notamment en passant par une réduction de l'utilisation du Détroit de Malacca (d'où transitent aujourd'hui 80% des importations énergétiques chinoises), et en développant les corridors de transport d'oléoducs depuis l'Asie Centrale. La Chine est en effet dépendante à 60% du pétrole importé, et 30% du gaz importé[13] [14].

[12] GLEAVE DAVIES S. (Janvier 2018), « La nouvelle route de la soie – débouchés et défis pour le transport européen », *Union Européenne – Parlement Européen*, Commission TRAN – département thématique des politiques structurelles et de cohésion, page 26

[13] GHIASY R., ZHOU J. (2017), « The Silk Road Economic Belt, Considering security implications and EU-China cooperation prospects », *Stockholm International Peace Research Institute (SIPRI)*

[14] ROLLAND N., (2015), « La nouvelle route de la soie. Les ambitions chinoises en Eurasie », *Politique étrangère*, vol. N°2015/3

Valentin MARTIN
ENS de Lyon
Master 2 Asie Orientale Contemporaine

Mais ce projet pharaonique est également l'aboutissement d'une politique chinoise de plus en plus tournée vers l'international. Développement du commerce maritime régional, politique militaire du « collier de perle » dans l'Océan Indien, rapprochement avec la Russie (comme l'indique l'accord bilatéral de grands contrats gaziers en 2016), Pékin est de plus en plus friand d'une politique expansionniste de « long terme », dans la suite logique de l'objectif de Xi Jinping de hisser son pays « au premier rang du Monde » en 2049, comme il l'a énoncé lors de son discours d'ouverture du XIXème Congrès du Parti communiste chinois le 17 octobre 2017[15].

Les observateurs étrangers observent dès lors d'autres arguments – cette fois ci tournés vers l'international – qui pourraient expliquer la mise en place d'un tel projet[16] [17] :

- Permettre d'exporter les dividendes chinois dans des investissements directs à l'étranger (IDE), et faire de la Chine le nouveau leader dans la stratégie mondiale d'investissement
- Se défaire de l'influence des instances financières internationales et du système occidental de Bretton Woods qui limiterait la Chine et ses partenaires en voie de développement de jouer un rôle plus important dans les processus décisionnaires.
- Entrer dans un processus de collaboration sécuritaire avec les pays voisins en Asie Centrale pour renforcer la lutte antiterroriste aux frontières occidentales de la Chine, mais également la lutte contre le trafic de drogue et les déserts de pauvreté dans les zones désertiques et arides qui longent les frontières des provinces du grand ouest.
- Développer à terme une plus grande coopération militaire en Asie, et faire de la Chine le leader de la sécurité du continent, au détriment d'une présence américaine qui de toute manière n'a plus pour objectif premier le « pivot asiatique ».
- Accentuer l'interconnectivité en Eurasie, dont la Chine serait le maitre d'œuvre et aurait donc le pouvoir de diriger les infrastructures en Asie Centrale et en Europe.

Pourtant, malgré une publicité intensive et une stratégie de communication orchestrée minutieusement par le gouvernement, le projet BRI n'a pour le moment jamais été défini en des termes officiels et arrêtés. Le projet, par essence évolutif depuis son lancement fin 2013, est continuellement exposé en des termes vagues, et est davantage perçu par les observateurs comme un vaste cadre conceptuel[18] que comme une politique clairement définie et mise en

[15] SCHAEFFER F., (2017), « Xi Jinping veut « hisser la Chine au premier rang du monde », *lesEchos.fr*
[16] GHIASY R., ZHOU J. (2017), « The Silk Road Economic Belt, Considering security implications and EU-China cooperation prospects », *Stockholm International Peace Research Institute (SIPRI)*
[17] ROLLAND N., (2015), « La nouvelle route de la soie. Les ambitions chinoises en Eurasie », *Politique étrangère*, vol. N°2015/3
[18] VAN DER PUTTEN F-P. et others, (2016), « Europe and China's New Silk Roads », *European Think-tank Network on China (ETNC)*

place. Nous pouvons comprendre cela par le simple fait que ce projet est porté par un homme : Jinping Xi, Président de la République Populaire de Chine depuis 2013. A l'image de l'ouverture économique de Xiaoping Deng, la politique extérieure du Président Xi se confond désormais avec le projet BRI, dont il en est l'initiateur et le promoteur depuis lors. La BRI étant LE projet phare du Président Xi, ce dernier continuera coûte que coûte à faire sa promotion tant qu'il sera au pouvoir[19], et ce même si certains peuvent soulever des incohérences du projet comme nous le verrons par la suite (transport ferroviaire à perte entre la Chine et l'Europe, accusation d'impérialisme dans certains pays traversés par les corridors). Car si la BRI s'écroule, Mr Xi en sera très fortement perturbé dans sa politique internationale. En effet, si nous poussons plus loin notre raisonnement, nous pourrions nous demander pourquoi, finalement, la Chine propose aujourd'hui au Monde un tel projet. Les routes terrestres (ferroviaires et routières) ne sont aujourd'hui pas rentables en comparaison du transport maritime, et les routes maritimes existaient déjà bien avant la création du projet (voir la sous partie « La vision du projet BRI par l'UE : une opportunité de connectivité à saisir », Partie II, Chapitre I).

Cependant il ne faut pas non plus tomber dans une critique totale d'un projet que l'on qualifie bien trop aisément d'impérialiste (voir les remarques préliminaires de ma Première Partie, « l'impérialisme chinoise dans l'imaginaire occidental »). De nombreux articles scientifiques ou parus dans la presse dénoncent un impérialisme chinois sans pour autant trouver de véritables arguments dans ce projet BRI. Si l'on regarde les choses d'un angle nouveau, notamment au travers du regard d'un Etat émergent, BRI représente une fantastique opportunité de pouvoir enfin se hisser dans le commerce mondial et d'être relié par des voies de communication au reste du Monde. Bien sûr que la Chine a développé ce projet et s'est posée en maitre d'œuvre pour développer à la fois ses rapports commerciaux et politiques avec de très nombreux pays situés le long de cette route de la soie qui ne cesse de s'étendre. Mais faut-il en voir un mal absolu ?

Finalement, le projet BRI est simplement présent aujourd'hui pour permettre à la Chine et à son Président de montrer au Monde que le pays peut le faire, que la Chine a les moyens à la fois financiers et diplomatiques de concevoir un projet d'envergure internationale, qu'elle peut être une grande puissance proposant une alternative à la vision occidentale. Or, hormis cette volonté de s'affirmer sur la scène internationale, la Chine n'a pas encore pris le temps de théoriser son accession à la première place des puissances du Monde, d'où l'existence d'un

[19] (Novembre 2018), Entretien avec Mr Guy Christophe, diplomate français, ancien Conseiller Politique de l'Ambassade de France à Pékin, actuellement en poste au Venezuela

projet continuellement évolutif. La Chine monte encore en puissance, et accompagne sa montée sans jamais perdre le contrôle de sa croissance, d'où l'existence d'une BRI dont la structure évolutive a eu de quoi rebuter les Etats européens aux premiers abords.

Xi Jinping renoue ainsi avec la tradition de centralisation de la politique étrangère de la RPC depuis 1949. Comme nous le rappelle Mathieu Duchâtel dans un ouvrage[20] paru en 2013, avant la proclamation de cette initiative BRI : « *Pendant toute la période maoïste et l'essentiel de la période des réformes, la politiques étrangère chinoise a été élaborée et conduite de manière très centralisée. Mao Zedong et Deng Xiaoping ont laissé leur empreinte sur toutes les grandes décisions de politique étrangère de la RPC depuis sa fondation jusqu'à la fin du siècle. L'infatigable Zhou Enlai a été associé à la diplomatie chinoise jusqu'à son décès en 1976. Dans le même temps, la faiblesse des institutions étatiques a contribué à une personnalisation importante de la politique étrangère. Sous Jiang Zemin et Hu Jintao le pouvoir s'est diffusé alors que la montée en puissance du pays s'accompagnait d'une mondialisation des intérêts à défendre. Les institutions gouvernementales ont multiplié leurs activités internationales. Les grandes entreprises d'Etat sont devenues des acteurs internationaux de premier plan ».*

Le mandat de Xi Jinping, en droit d'une durée illimitée maintenant, se pose donc comme celui d'un Homme dont l'image passe également par une recentralisation du pouvoir, et notamment de la politique étrangère chinoise, faisant ainsi écho aux leaders chinois de la seconde moitié du XXème siècle.

Définition des termes du sujet

Brève historiographie de la Route de la Soie

Historique de l'expression « Routes de la soie »

Comme le rappelle Thierry Garcin dans un excellent billet intitulé « Le chantier - très géopolitique – des Routes de la Soie »[21], l'expression de « Routes de la soie » est à observer avec prudence, tout d'abord car il faut bien parler « des » routes, et non pas d'une seule, tant la diversité des segments, des étapes et des chemins entre chaque destination est plurielle ;

[20] GIBLIN B., LACOSTE Y., et autres (2013), « Regards géopolitiques sur la Chine », *Hérodote*, vol. N°150 (3), Paris, La Découverte, page 179

[21] GARCIN T., (2018), « Le chantier – très géopolitique – des Routes de la soie », *Diploweb.com*

deuxièmement car le nom « soie » cache en réalité une diversité de produits échangés depuis plus de 2000 ans entre les deux extrémités du continent eurasiatique.
Popularisée en 1877 par le géographe allemand Ferdinand von Richtofen, il faut attendre 1988 et l'inauguration du projet culturel « Routes de la soie » par l'UNESCO pour voir le terme se diffuser massivement dans les écrits contemporains[22] [23]. Cette collaboration interétatique régionale se veut diffuser l'histoire de ces routes mythiques en y réalisant des activités, colloques, expéditions, sorties touristiques et publications communes pour conserver les mémoires de ces routes.[24]

Historique des routes

Sans vouloir entrer dans des considérations historiques qui dépasseraient de très loin mes connaissances en la matière et les recherches liées à mon sujet, il me semble fondamental de redéfinir ici la notion de « Route de la Soie ». Ce terme, étudié depuis plusieurs siècles par les historiens, a été « redécouvert », analysé beaucoup plus récemment par les intellectuels de science politique et de géopolitique, pour tenter de comprendre les enjeux stratégiques actuels d'une route empruntée depuis plus de deux millénaires. L'actualité, la formulation de Xi Jinping (« zone économique de la route de la soie »[25]) le 7 septembre 2013 à l'Université Nazarbayev au Kazakhstan, cela a ravivé l'intérêt que pouvait avoir la communauté internationale quant à cette route mythique.
Plus un « *ensemble d'itinéraires* »[26] qu'une véritable route, la Route de la Soie est aujourd'hui au centre de toutes les attentions, après des siècles de déperdition liée aux progrès de la navigation, à l'avènement des grandes routes commerciales maritimes dès le début du XVème siècle, et à la politique isolationniste de la dynastie Ming.
Il faut attendre les explorations russes et anglaises en Asie Centrale à la fin du XIXème siècle pour que la région retrouve l'intérêt qu'elle avait suscité auparavant auprès du monde occidental. Dès lors, le grand axe Eurasiatique va peu à peu être le fer de lance de la politique de développement international menée par les grands acteurs mondiaux de la seconde moitié

[22] ASTARITA C. et DAMIANI I., (2016), « Géopolitique de la nouvelle route de la soie », *Géoéconomie*, vol. N°79, page 64
[23] THOREZ J., (2016), « La nouvelle « Route de la soie » : une notion porteuse d'illusion », *Questions Internationales*, La Documentation Française, vol. N°82, page 2
[24] Site officiel de UNESCO.org, « Renaissance des Routes de la Soie historiques : l'UNESCO lance la nouvelle plateforme en ligne »
[25] (2013), « Xi's speech on China-Central Asia ties catches global attention », *Globaltimes.cn*
[26] FIORINA J-F., (2014), « Du chameau au « pipeline », la route de la soie : une histoire géopolitique », *CLES : notes-geopolitique.com*

du XXème siècle. Communauté Européenne et Organisation des Nations Unies, dans une période où ces instances nouvelles cherchent à s'imposer sur la scène internationale, vont progressivement tenter de désenclaver la région, ce que nous observerons dans la suite de notre développement.

A l'heure actuelle, l'expression de « Route de la Soie » est constamment utilisée par le pouvoir chinois à la fois pour permettre de recentrer l'Histoire de la Chine dans l'Histoire du Monde, mais pour justifier également un tracé qui s'étend sur tout le continent eurasiatique. De plus, l'imaginaire des routes de la soie renvoie nécessairement à cette idée d'interconnectivité entre les peuples, d'échange, de commerce, de relation entre empires, entre Etats, entre tribus, où chacun y trouvait un avantage. C'est ainsi que le gouvernement chinois présente son projet de renouveau des routes de la soie.

Qualificatif d'« Europe »

Ce que j'entends par « Europe », dans le cadre de mon Mémoire et dans le titre que je lui ai choisi, est l' « Union Européenne » en tant qu'entité juridique et institutionnelle régionale. L'objectif que je me suis donné est de pouvoir observer, à la fois l'Union Européenne dans son ensemble – c'est-à-dire ses propos, ses avis, ses arguments et ses visions du projet BRI comme si elle parlait d'une seule et même voix --, à la fois la diversité des acteurs qui composent l'Union Européenne.

En effet, intégrer ou non le projet des Nouvelles Routes de la Soie n'est pas une question à laquelle l'Union Européenne peut se permettre de répondre à la légère, et mes recherches m'ont permis de constater qu'il existe une diversité de réponses et d'avis sur la question, qu'ils proviennent soit des instances européennes (la plupart du temps par le biais de son Service Européen pour les Affaires Etrangères (SEAE) ou de la Commission Européenne), soit de ses Etats membres. Mon objectif va dès lors être celui de contrebalancer et de comparer les opinions de chacun, en y analysant leurs motivations propres et leurs intérêts parfois contradictoires au sein de la même organisation régionale. En conséquent, parler « des visions européennes » plutôt que « de la vision européenne » me semble bienvenu, tant la disparité et l'hétérogénéité marquent ces diverses opinions nationales et supranationales.

Je souhaitais à l'origine rédiger un Mémoire sur la vision « occidentale » du projet BRI, tenter de comprendre en quoi ce projet était développé face au monde occidental déjà établi et dominant. Mais en me focalisant sur l'Union Européenne et ses Etats Membres (je rédige

notamment un focus sur la Grèce, le Portugal, la France, l'Allemagne et le Royaume-Uni dans ma sous-partie « La diplomatie chinoise, ou la recherche de la bipolarisation des relations », Partie I, Chapitre II), j'évite sciemment d'analyser le « monde occidental » dans son ensemble, comme je souhaitais le faire à l'origine. En effet, les analyses des points de vue américains ou russes pourraient à elle seules être des sujets de recherche conséquents, et la quantité de données que j'ai déjà amassée pour développer mon argumentaire sur l'Union Européenne me montre que ces diverses visions occidentales sont à la fois trop variées et trop différentes pour être analysées dans un seul et même Mémoire.

Cependant, je me dois d'ouvrir mon sujet à des acteurs non membres de l'UE, pour permettre ainsi l'analyse d'Etats européens seulement candidats à l'Union Européenne. En effet, l'Europe orientale est dans la ligne de mire de la politique d'investissements chinois massifs en Europe, et Pékin perçoit ainsi la région comme la porte d'entrée vers le marché européen, qu'il faut donc développer en termes d'infrastructures de transports et de zones commerciales à vocation internationale. L'analyse de la présence chinoise en Europe de l'Est m'inspire tout particulièrement, au point que j'ai rédigé le dernier chapitre de mon Mémoire sur l'Europe de l'Est, et plus particulièrement sur le groupe des « 16+1 » (17+1 aujourd'hui), regroupant la Chine et seize Etats d'Europe Centrale et Orientale.

Dès lors, je ne peux mettre de côté l'analyse de certains Etats de la zone, simplement parce que ceux-ci ne seraient pas des Etats membres de l'Union Européenne. Sur les seize Etats qui composent ce groupe avec la Chine, onze sont membres de l'Union Européenne. Ainsi donc, il m'est impossible de rédiger une étude de cas sans mentionner la Serbie, le Monténégro, la Macédoine, la Bosnie et l'Albanie, cinq Etats membres du groupe « 16+1 », mais seulement candidats ou candidats potentiels à l'Union Européenne.

Bornes chronologiques

Il serait aisé de débuter mon argumentation par le discours du Président chinois Xi Jinping à l'Université Nazarbayev du Kazakhstan, le 7 septembre 2013. Intitulé « *Promotion de l'amitié entre les peuples pour un avenir meilleur* », ce discours est la première déclaration officielle de proposition d'une ceinture économique sur les traces des antiques routes de la soie. Celui-ci sera suivi peu de temps après, le 3 octobre 2013, d'un discours similaire devant le parlement indonésien, intitulé « *La Chine et l'ASEAN main dans la main dans la construction*

d'une communauté de destin », énonçant cette fois-ci l'ambition de réaliser une route de la soie maritime ceinturant l'Eurasie[27].

Choisir cependant cette date reviendrait à nier l'histoire des transports qui lie l'Eurasie, de la France à la Chine. Dans un sous-chapitre de ma seconde partie, je me permettrai donc de réaliser un écart temporel pour y introduire une chronologie des projets, échoués ou mis en œuvre, qui ont tenté de développer les moyens de transport entre l'Europe et l'Asie, et ce depuis les années 1950 (« « L'Eurasie connectée » ou l'impossibilité d'un refus catégorique du projet BRI », Partie II, Chapitre I)).

Mon Mémoire s'inscrit donc dans l'histoire extrêmement contemporaine, se focalisant très majoritairement sur les années 2013-2018. Cependant je considère le renvoi à l'histoire de la seconde moitié du XXème siècle comme un préliminaire nécessaire à la compréhension dudit sujet, à la compréhension de l'origine du projet, qui trouve sa source au siècle dernier.

Problématisation et hypothèses

Après cette longue introduction dans laquelle j'ai tenté de brosser à la fois l'historique, la notion, les enjeux globaux et les différents obstacles de ce projet que sont les Nouvelles Routes de la Soie, je me permets de revenir sur ce qui fait le cœur même de mon sujet d'étude, à savoir la vision européenne dudit projet. Comme j'ai tenté de le montrer dans mon introduction, l'UE est aujourd'hui tiraillée entre la volonté de valoriser son commerce avec la Chine en s'alliant au projet BRI, et celle de se protéger d'une économie chinoise exacerbée, lourdement armée financièrement, financée par des investissements publics, et moins regardantes des diverses protections juridiques dans les domaines dans lesquels elle investit.
C'est donc après avoir explicité toutes ces notions que je souhaite cette fois-ci préciser mon domaine de recherche. Plutôt que d'évoquer les « routes » en elles-mêmes (qu'elles soient terrestres ou maritimes), de comprendre quels sont les grands axes de transport, les régions visées, les itinéraires préconisés par Pékin pour maximiser le temps de transport ; je préfère me focaliser sur la notion même des Nouvelles Routes de la Soie, sur sa signification, sur ses enjeux en termes de puissance et d'intégration économique, et sur ses conséquences probables sur le territoire européen. La théorie de la notion plutôt que l'examen de la pratique. En cela,

[27] Traduction des intitulés de conférences par le site PeopleDaily.com

je tenterai au maximum d'éviter de m'enfermer dans des considérations précises et pratiques comme des données géographiques ou financières et commerciales, pour me focaliser surtout sur ce qui fait le cœur de mon sujet : les visions européennes.

En cela, je me suis tout d'abord posé la question de savoir quel pourrait être un angle intéressant et novateur pour traiter de ce sujet des Nouvelles Routes de la Soie, tant le nombre impressionnant de publications sur cette thématique risquait de rendre mon travail redondant. Je souhaitais travailler sur un sujet de politique étrangère chinoise, et le projet BRI était ce qu'il y avait à cet égard de plus actuel à ce jour. Je souhaitais également mettre à profit mes connaissances sur l'Union Européenne, ses institutions et son droit européen, que j'ai eu la chance de pouvoir étudier à la fois durant ma Licence de Droit et lors des séminaires proposés à l'ENS. Mais les articles tentant de décrire ce qu'avaient pu être les réactions des institutions européennes face à ce projet chinois étaient déjà assez nombreux. C'est alors que, durant ma période de réflexion à l'automne 2018 sur le sujet exact de mon Mémoire, la Commission Européenne a publié un communiqué de presse relatant sa volonté de mettre en place un Accord sur les Investissements Directs Etrangers (IDE), pour ainsi protéger les Etats-membres de l'UE contre des investissements étrangers exacerbés. Les articles académiques qui ont suivi cette publication ont tous été unanimes pour dire que la Chine, et notamment son projet BRI, étaient dans la ligne de mire de ce projet d'Accord (une analyse précise de l'Accord est à retrouver dans la sous-partie « L'accord sur le filtrage des IDE : un premier pas vers une ouverture raisonnée du projet BRI », Partie II, Chapitre I). C'est à cette occasion que j'ai souhaité orienter mon Mémoire, non pas vers une simple analyse des réactions européennes, mais vers un questionnement plus poussé sur le rôle qu'avaient bien pu jouer les réactions antagonistes en Europe dans la mise en place d'une réponse commune par l'UE envers le projet chinois.

Ainsi donc, ma problématique pourrait être la suivante : **En quoi la perception du projet Belt and Road en Europe a-t-elle influencé la réponse commune apportée par l'Union Européenne à la Chine ?**

Valentin MARTIN
ENS de Lyon
Master 2 Asie Orientale Contemporaine

Pourquoi une telle question ? Au travers de ce Mémoire, le lecteur va pouvoir successivement observer mon analyse sur la vision « européenne » du projet Belt and Road (et j'entends par « vision » ici les notions les plus souvent reprises par les journaux et articles académiques européens), la division entre les Etats européens quant aux réponses à apporter à un tel projet, et finalement les choix de réponses de l'Union Européenne.

En effet, j'ai souhaité débuter mon analyse et me demandant, finalement, ce que les Européens comprenaient derrière ce terme « Belt and Road ». Mon premier chapitre tente donc de disséquer le projet BRI pour tenter de comprendre d'où vient cette notion de « Nouvel Ordre Mondial », expression qui revient sans cesse dans les écrits européens. En effet, selon moi, c'est l'excitation et l'appréhension pour un tel projet qui ont entrainé une scission de l'Europe. Je souhaitais donc revenir dans un premier chapitre sur cette notion, pour tenter de prouver que, selon moi, « Belt and Road » n'est ni plus ni moins que l'affirmation de la politique étrangère de Xi Jinping condensée dans une formule aisée à rappeler et à mettre en avant dans les discours officiels. Après avoir défini ce que j'entends par « Nouvel Ordre Mondial », je reviendrai donc sur cette formulation et sur son utilisation dans les écrits européens au regard du développement du projet BRI. Je souhaiterais souligner ici au lecteur que ce premier chapitre n'est nullement une définition objective du projet (c'est-à-dire une définition personnelle au travers d'un croisement entre sources européennes et chinoises). Au contraire, cette notion de projet BRI vue comme une proposition de « Nouvel Ordre Mondial » est une idée purement européenne et subjective. La définition que je vais tenter de donner du projet BRI est donc celui du point de vue européen, traduit dans les écrits journalistiques et académiques européens. En ceci, mes propos seront donc forcément subjectivisés et biaisés par le fait que j'utilise peu de sources chinoises dans ce premier chapitre. Je voulais au contraire faire ressortir ce que globalement la société européenne (à tous niveaux) conçoit du projet BRI.

A partir de cette démonstration, il m'a fallu tenter d'observer quelles ont été les réactions des instances européennes et des Etats membres de l'UE, ce qui a fait l'objet de mon second chapitre. Ce chapitre, faisant directement écho à mon premier chapitre, met donc ici en avant le fait que certains Etats ont rapidement appréhendé ce projet qui contrevenait totalement à l'ordre international établi selon eux, tandis que d'autres voyaient dans ce projet le moyen de se détourner justement de cet ancien ordre mondial dans lequel ils n'avaient pas trouvé leur

Valentin MARTIN
ENS de Lyon
Master 2 Asie Orientale Contemporaine

place, pour ainsi faire partie d'un nouvel ordre dans lequel la Chine serait un leader puissant et collaboratif.

Mon troisième chapitre tente quant à lui de montrer quelles ont été les décisions prises par l'Union Européenne après cette première période d'immobilisme due à l'absence de consensus européen. Nous y retrouverons dedans les trois principales mesures portées par l'Union Européenne pour pouvoir participer à ce projet BRI tout en y posant des conditions qui satisfassent son droit européen et ses valeurs : politique commune sur la connectivité en Asie Centrale, Accord sur le filtrage des Investissements Directs Etrangers et négociations pour un traité bilatéral d'investissement. Nous y observerons dès lors cette politique des petits pas qui permet à l'UE de peu à peu structurer sa réponse commune.

Enfin, mon quatrième chapitre est une étude de cas permettant ainsi de conclure mon Mémoire en y apposant tout ce que j'ai pu y dire précédemment dans un seul exemple concret : la création du groupe « 16+1 » réunissant 16 Etats d'Europe Centrale et Orientale ainsi que la Chine, devenu récemment « 17+1 » avec l'arrivée de la Grèce dans cette plateforme de coopération régionale. Nous retrouverons dans ce chapitre un condensé de tout ce que nous aurions pu dire précédemment : à la fois la vision d'un projet qui serait vu par certains comme l'alternative obligatoire au monde occidentalocentré, la réaction des instances bruxelloises à l'immiscion de la Chine sur son territoire et enfin les tentatives européennes pour freiner des investissements chinois conséquents et trouver un consensus commun.

Ainsi donc, j'ai choisi de rédiger mon Mémoire selon un plan juridique – composé de deux parties, deux sous-parties. Nous retrouvons ainsi l'idée d'un plan juridique dans lequel la première sous-partie (I) A)) a un rôle d'introduction générale et de mise en place du décor, tandis que la seconde sous-partie (I) B)) tente de creuser et de développer le sujet donné. La troisième sous-partie (II) A)) se doit de montrer quelles pouvaient être les réponses apportées et quelles étaient celles déjà mises en place pour répondre au sujet visé. La dernière partie enfin (II) B)) se doit d'aller au-delà du sujet, en le clarifiant au travers d'un exemple concret et précis, développé de façon soutenue pour pouvoir y observer tous les débouchés, débouchés qu'ils faudra ensuite apporter à une vision générale du sujet pour pouvoir répondre à notre problématique.

Valentin MARTIN
ENS de Lyon
Master 2 Asie Orientale Contemporaine

Méthodologie

Pour réaliser ce Mémoire, j'ai tout d'abord commencé par rechercher des articles de presse et des articles académiques européens (ou parfois américains) développant la notion de « Nouvelles Routes de la Soie », et explicitant le projet de Pékin.

Et c'est véritablement à partir de là que j'ai commencé à comprendre quel allait être mon principal problème dans la rédaction de ce Mémoire : la profusion de sources, d'articles de presse, d'articles académiques, d'études de think tank ou de cabinets de conseil, d'analyse de groupes financiers, commerciaux, d'entreprises, … Il était impressionnant d'observer qu'absolument tous les acteurs en lien direct ou indirect avec la Chine avaient écrit sur le sujet, donnant en plus de cela leurs avis sur la réception d'un tel projet, et sur les réactions appropriées. Je me permets de citer ici Mme Padovani – directrice du Centre franco-chinois de Pékin) qui m'a glorifié, à la sortie d'une conférence à l'Ambassade de France à Pékin en avril 2019, d'une phrase qui m'a porté à sourire : « *Pardonnez moi Mr Martin, mais les Routes de la Soie, ça me sort par les trous de nez* », phrase que beaucoup de collègues ont reprise par la suite, montrant ici un avis unanime sur la trop importante profusion de ce sujet dans les milieux universitaires et professionnels.

C'est alors que j'ai commencé à rechercher des sources brutes, issues à la fois des sites officiels des gouvernements, des institutions européennes, et du régime chinois (comme le site officiel « yidaiyilu » du gouvernement chinois, traduit en français et en anglais) ; à la fois les sources issues de thinktanks (notamment ceux créés en soutien au projet en Europe, comme OBOReurope.com) ; à la fois des communiqués de presse issus des différents sommets, débats, conférences.

Ces sources dites « brutes » (communiqués, conférences) sont extrêmement importantes pour mon travail car c'est en analysant les dires et les non-dits que je peux comprendre quelles sont les visions des Nouvelles Routes de la Soie en Europe.

Je me suis également aidé de plusieurs études très riches qui ont été publiées en ligne ces dernières années, notamment un rapport du Sénat français de juin 2018[28], d'une étude très complète de l'IFRI publiée la même année[29], d'une étude extrêmement poussée dans le

[28] (30 mai 2018), « Pour la France, les nouvelles routes de la soie : simple label économique ou nouvel ordre mondial ? », *Sénat français*, rapport d'information N°520

[29] EKMAN A. (dir.) (2018), « La France face aux Nouvelles Routes de la Soie chinoises », *IFRI*

domaine du transport eurasiatique de la commission TRAN[30], d'une étude très longue et très riche du SIPRI concernant la sécurité en Europe au regard de BRI[31], des très nombreux articles de François Godement sur le site de l'ECFR, de plusieurs articles de Liu Zuokui, enseignant-chercheur à l'Académie chinoise des Sciences Sociales et spécialiste de ces questions (ainsi que des articles de ses différents collègues), ainsi que de bien d'autres lectures académiques répertoriées en bibliographie de fin de Mémoire.

Enfin, j'ai également utilisé de nombreux articles de presse, notamment pour illustrer par des exemples de terrain les notions que je tentais de soulever pour justifier mes propos et mon point de vue.

Limites de la réflexion : des sources chinoises peu mobilisées

Avant de terminer cette introduction, je voulais simplement souligner un fait important qui m'a été souligné lors des relectures du pré-Mémoire, à savoir le déséquilibre entre sources chinoises et européennes dans le développement de mon sujet. J'en suis en effet fortement conscient. Bien entendu, un manque de comparaison entre sources européennes et chinoises ne peut qu'amener à une réflexion biaisée, tout du moins subjectivisée. Hormis dans mon quatrième chapitre où toute une partie est consacrée à une comparaison exhaustive entre sources chinoises et européennes, les sources chinoises sont moins importantes dans mon Mémoire (je cite cependant de très nombreux communiqués officiels du gouvernement chinois et des articles de journaux chinois tels que *ChinaDaily* ou *Xinhua*). Je souhaiterais cependant développer les deux raisons qui m'ont poussées à faire un tel choix dans la recherche de sources :

[30] GLEAVE DAVIES S. (Janvier 2018), « La nouvelle route de la soie – débouchés et défis pour le transport européen », *Union Européenne – Parlement Européen*, Commission TRAN – département thématique des politiques structurelles et de cohésion

[31] GHIASY R., ZHOU J. (2017), *« The Silk Road Economic Belt, Considering security implications and EU-China cooperation prospects* », Stockholm International Peace Research Institute (SIPRI)

- La première raison est d'ordre technique :

Je tiens à souligner l'absence d'entretiens dans cette bibliographie. En effet, hormis le diplomate français Guy Christophe (conseiller politique en poste à Pékin jusqu'à novembre 2018, et spécialiste économique des Nouvelles Routes de la Soie auprès de l'Ambassadeur) et du diplomate français Guillaume Josso (actuellement chef de cabinet de la chancellerie diplomatique de l'Ambassade de France à Pékin, en charge des questions européennes), aucune de mes demandes d'interview n'ont abouti en Chine durant mon séjour académique à Pékin entre février et juillet 2019. J'ai en effet tenté de contacter plusieurs enseignants-chercheurs chinois (neuf professeurs, des universités de Tsinghua et Renmin), mais aucun n'a répondu à mes demandes par mail, y compris par le biais du CEFC. J'ai également tenté de contacter la délégation européenne à Pékin plusieurs fois, sans succès. Ces nombreux refus témoignent surement de la sensibilité du dossier et des questions que je me suis posées lors de la rédaction de mon Mémoire.

A cela s'ajoute les restrictions sur internet que nous pouvons observer en Chine. J'ai en effet rédigé la majeure partie de mon Mémoire à Pékin, entre février et juillet 2019. Or le blocage de très nombreux sites internet a parfois grandement limité mes recherches. En effet, si le blocage se fait dans le sens externe-interne (impossibilité d'ouvrir des liens internet européens sur le territoire chinois), le blocage est également interne-externe (impossibilité d'ouvrir des liens chinois en France ou avec l'utilisation d'un VPN).

Enfin, même si je souhaitais me focaliser sur les publications européennes de chercheurs ou journalistes européens pour me rapprocher au plus près du sujet de mon Mémoire et cerner les visions européennes du projet, j'aurais bien aimé comparer ces publications à celles de chercheurs chinois. Cependant ma connaissance du chinois n'est pas assez développée pour pouvoir lire des textes universitaires en chinois, et j'ai dû me limiter aux articles publiés par des Chinois en anglais, qui sont plus rares que les publications en chinois, et aux articles de presse chinoise traduits en anglais. En effet, de nombreuses sources chinoises me ramenaient vers des liens d'articles écrits en chinois, et je n'arrivais pas à me familiariser avec les sites internet académiques chinois (comme la CASS). La plupart des articles chinois écrits en anglais étaient plutôt des états de fait de comment évoluait le projet BRI dans le monde et notamment en Europe, mais sans vraiment se concentrer sur la vision européenne ou sur la réaction des Etats Européens en particulier (il y a surement beaucoup d'articles écrits en chinois sur ce sujet, mais donc hors de ma portée).

Valentin MARTIN
ENS de Lyon
Master 2 Asie Orientale Contemporaine

- La seconde raison est relative à ce que je voulais démontrer dans ce Mémoire :

Dans ce Mémoire, je voulais me concentrer sur la vision du projet BRI par des acteurs (publics et privés) issus d'Etats européens, et qu'à ce titre, pour comprendre leur raisonnement, j'ai surtout utilisé des études ou des déclarations d'instances publiques européennes (communiqués de gouvernements ou des instances européennes, parlements, ...) et des articles de think tank européens dont le rôle est de conseiller les gouvernements (IRIS, IFRI, ECFR, ...). Ainsi donc, j'avais surtout besoin de sources occidentales pour comprendre la vision européenne. Dans ce Mémoire je ne cherche pas à expliquer ce qu'est BRI, mais j'essaye de comprendre comment l'Europe observe et réagit à ce projet. Le tout premier chapitre, relatif à la vision d'un « Nouvel Ordre Mondial » peut donc sembler un peu trompeur au premier regard car il fait croire au lecteur que j'essaye d'analyser le projet BRI en lui-même, alors que je ne souhaite pas faire cela car ça aurait été un travail beaucoup trop conséquent (et éloigné de ce que je voulais démontrer). Il aurait fallu en effet comparer les sources européennes et chinoises pour obtenir un résultat cohérent de comment définir BRI. Ce premier chapitre est simplement un concentré de ce que la société européenne peut observer du projet BRI au travers de ses propres codes et valeurs. Ce sont au contraire mes deuxième et troisième chapitres qui observent véritablement la réaction des Etats et instances européennes puis la mise en place de mesures pour répondre à un projet de cette envergure.

Ce sujet sera-t-il un sujet intéressant, novateur, du moins mon Mémoire pourra-t-il trouver une place dans ces innombrables études sur les Nouvelles Routes de la Soie ? Je l'espère. En tout cas je suis ravi d'avoir choisi un tel sujet, car je suis au cœur du développement du projet, j'en ai vu l'annonce et les débuts, j'en observe aujourd'hui les débats et les inquiétudes, j'en apprécierai demain les effets et les conséquences.

Valentin MARTIN
ENS de Lyon
Master 2 Asie Orientale Contemporaine

Valentin MARTIN
ENS de Lyon
Master 2 Asie Orientale Contemporaine

Valentin MARTIN
ENS de Lyon
Master 2 Asie Orientale Contemporaine

PREMIÈRE PARTIE

L'EUROPE FACE À UN PROJET « AUX CARACTÉRISTIQUES CHINOISES »

Valentin MARTIN
ENS de Lyon
Master 2 Asie Orientale Contemporaine

REMARQUES PRÉLIMINAIRES : DU « PÉRIL JAUNE » AU NOUVEL ORDRE MONDIAL CHINOIS, L'IMPÉRIALISME CHINOIS DANS L'IMAGINAIRE OCCIDENTAL

Historique de la notion de « Péril Jaune » dans l'imaginaire européen

« *Le mythe du "péril jaune" a toujours existé dans les pays occidentaux, et notamment en France. Au début du XXe siècle, il était plus fort et prégnant que les inquiétudes vis-à-vis de l'islam. Cette peur a dominé de 1900 à 1910, avant de disparaître. Elle a fait un retour en force dans les années 1950, avant de disparaître à nouveau. C'est un phénomène cyclique. Avec l'émergence économique de la Chine, la visibilité de plus en plus nette des commerçants chinois, les problèmes d'intégration au quotidien, le péril jaune refait surface. Dans cinq ans, il dominera l'imaginaire occidental* »[32].

Il est très intéressant de noter qu'aujourd'hui, cette vieille expression de la fin du XIXème siècle revient sur le devant de la scène, apportant avec elle les réflexions des grands ouvrages qui ont contribué à perpétuer cette idée de « futur impérialisme chinois » tout au long de ces cinquante dernières années, d'Alain Peyrefitte (*Quand la Chine s'éveillera … le monde tremblera*, 1973) à Jean-Luc Domenach (*La Chine m'inquiète*, 2008).

Le « Péril jaune » est un mélange de rejet et de fascination pour cet Empire du Milieu et son formidable essor économique, « *phénomène majeur des premières années de notre XXIème siècle* »[33]. François Pavé nous rappelle d'ailleurs que cette expression, bâtie dans une période durant laquelle la colonisation européenne se nourrissait de la conviction de la supériorité de la « race blanche », a su perdurer de façon sous-jacente dans les discours occidentaux tout au long du XXème siècle[34].

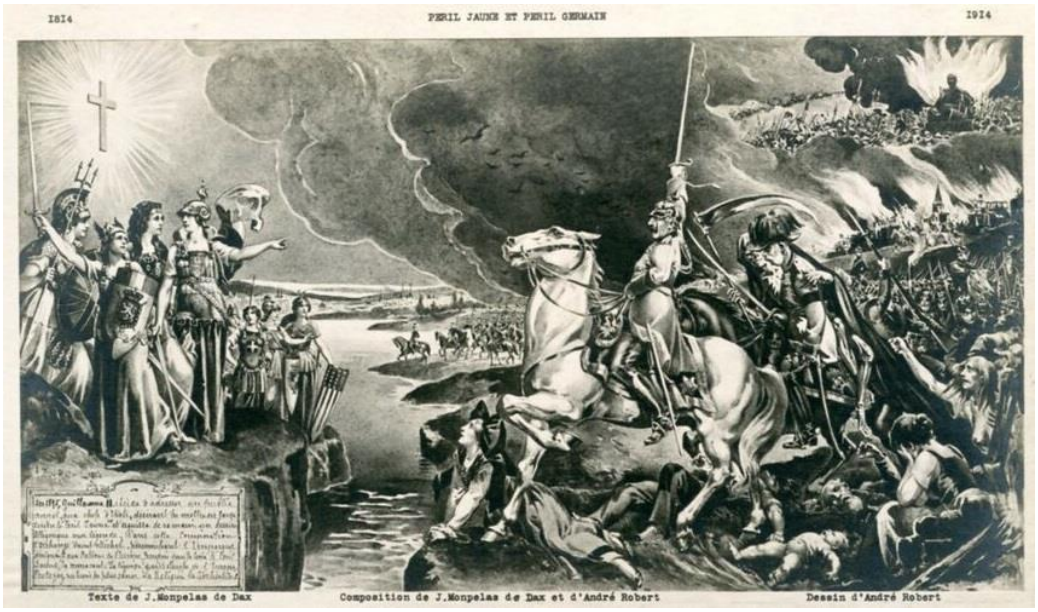
Selon lui, le cliché du « Chinois » est avant tout économique, dans le sens où le « Chinois » est avant tout vu comme un marchand à la fin du XIXe siècle et ce tout au long au XXe siècle (une référence très intéressante est alors faite : la chanson de Charles Trenet, « Le Chinois », sortie en 1966, cristallise tous les clichés d'époque). François Pavé nous décrit longuement les

[32] SIMON C. (2005), « Le mythe du péril jaune a toujours existé en Occident », *LeMonde.fr*
[33] JEANNECEY J-N. (2015), « Le « péril jaune » : une angoisse dépassée ? », émission *Concordance des Temps – France Culture*
[34] PAVE F. (2013), *Le péril jaune à la fin du XIXe siècle. Fantasme ou réalité ?*, Paris, l'Harmattan, 2013

Valentin MARTIN
ENS de Lyon
Master 2 Asie Orientale Contemporaine

tenants et aboutissants des clichés d'époque[35]. Etant un marchand, le Chinois emporte avec lui un « péril jaune » comme étant un péril économique, un péril commercial, étant entendu qu'une vision commerciale ne peut amener qu'à la volonté de se développer et de faire prospérer son commerce. Or le Chinois est fourbe, discret, mais également nombreux (l'important taux démographique chinois est déjà précisément connu depuis les premiers recensements modernes de la population en 1909[36]), le risque étant de le laisser s'installer en Occident et qu'il puisse s'y développer, déteindre sur la culture occidentale.

Apparue pour la première fois dans sa traduction française en 1895 dans *Le Monde Illustré,* l'expression « péril jaune » nous vient à l'origine de l'allemand, et plus précisément de Guillaume II qui inventa une expression destinée à faire peur, et à pousser les grandes puissances européennes à se partager l'Empire chinois.



Hermann Knackfuss, *Péril jaune et péril germain*, 1896

« Le développement de l'Extrême-Orient et surtout le danger qui s'y cache pour l'Europe et notre foi chrétienne, m'ont préoccupé depuis nos premières actions communes au printemps. Mes pensées ont pris enfin une forme définitive et je les ai jetées sur le papier. Avec un artiste – dessinateur de premier ordre – j'ai ébauché ce croquis, et l'ayant terminé, je l'ai fait graver afin de le rendre accessible à tous. Le dessin représente les États européens sous l'aspect de génies que l'archange Michel, envoyé par le ciel, invite à s'unir au nom de la défense de la Croix pour résister à l'envahissement du bouddhisme, du paganisme et de la barbarie. L'union de toutes les nations européennes dans la résistance, est spécialement désirable. Cette unité est nécessaire aussi contre les ennemis intérieurs qui nous menacent : anarchie, républicanisme, nihilisme. Je me décide à t'envoyer l'une de ces gravures et te prie de la recevoir comme le témoignage de mon amitié chaude et sincère pour toi et la Russie ».

Correspondance entre Guillaume II et Nicolas II, 1894-1914[37]

[35] JEANNECEY J-N. (2015), « Le « péril jaune » : une angoisse dépassée ? », émission *Concordance des Temps – France Culture*, 7-12ème minute

[36] Pr. R. (1962), « Evolution de la population chinoise depuis le début de l'ère chrétienne », *Population*, vol. N°1(2), page 341

[37] DE PERTHUIS B. (2009), « Le péril jaune à travers la caricature selon René Pinon », *Sociétés et Représentations*, vol. N°27, page 252

A la suite de la révolte des Boxers (1899-1901), les puissances occidentales établies en Chine depuis le milieu du XIXème siècle commencent à réfléchir sérieusement à la question de la « puissance chinoise » et à la possibilité d'un retournement de situation au profit de Pékin, et donc au détriment des huit puissances établies (pays européens, Etats-Unis et Japon). C'est dans ce contexte international tendu (rappelons les tueries, discriminations et loi d'exclusions anti-Chinois aux Etats-Unis dans les années 1880-1900) qu'Edmond Théry publie *Le Péril Jaune*[38] en 1901, véritable essai sur une lutte nouvelle entre la civilisation européenne et chinoise.

Mais ce qui pourrait grandement nous intéresser dans notre analyse d'un éventuel « péril jaune contemporain » serait la rétrospective des écrits de Paul Henri d'Estournelles de Constant, célèbre diplomate français de la fin du XIXème siècle, prix Nobel de la Paix en 1909, qui a théorisé en 1896, dans la *Revue des Deux Mondes*[39], le péril chinois comme une invasion économique sur les marchés européens (produits chinois inondant l'Europe), et comme la probable délocalisation en Chine entrainant, à terme, la désindustrialisation de l'Europe : « *L'argumentation de d'Estournelles se présente alors comme une transposition, sur le terrain économique, de la crainte en vigueur du « péril jaune », mêlant bas salaire chinois, révolution des transports, transferts de capitaux et de technologie de l'Europe vers l'Asie* »[40].

Dans son essai, l'Europe est perçue comme la puissance ayant apporté la modernité au Monde, une puissance en avance sur son temps, mais en déclin après cinquante ans d'innovation. Or la mondialisation des échanges, associée à une forte diminution du cout du fret, entraine un déséquilibre fort entre un marché européen cher et obstrué, et un marché chinois de main d'œuvre immense et bon marché, et aux ressources importantes. A cela l'investissement européen se tournerait alors vers l'est asiatique, et la délocalisation, associée au transfert de technologie, précipiterait l'Europe dans son déclin[41].

Quelques années après, Edmond Théry reprend, dans son ouvrage *Le Péril Jaune* mentionné plus haut, les thèses d'Estournelles de Constant, tout en y apportant une contribution

[38] THERY E. (1901), *Le Péril Jaune*, Paris, Juven, 320 pages
[39] ESTOURNELLES DE CONSTANT P. H. (1896), « Le Péril prochain, l'Europe et ses rivaux », *Revue des Deux Mondes*
[40] GASPARD M. (2015), « Péril chinois et déclin de l'Europe », *Presse de Sciences Po – Revue Economique*, vol. N°66, page 935
[41] GASPARD M. (2015), « Péril chinois et déclin de l'Europe », *Presse de Sciences Po – Revue Economique*, vol.N°66, page 941

Valentin MARTIN
ENS de Lyon
Master 2 Asie Orientale Contemporaine

supplémentaire, à savoir l'analyse des institutions chinoises (famille, clans, sociétés secrètes, organisation politique, justice) dans le processus d'interconnexion entre l'Europe et la Chine.
Il y développe alors l'idée selon laquelle la Chine serait imperméable aux mœurs occidentales, et en ce sens serait naturellement protégée de la diffusion de la pensée européenne de par son organisation sociale. En effet, les principes de solidarité dans les réseaux familiaux et professionnels entrainent une force du réseau qui entretient dès lors une large autonomie de l'organisation sociale et économique sans permettre une immiscion des valeurs européennes en son sein. « *La famille chinoise peut être assimilée à une Société civile en participation, tous les membres sont tenus de se prêter assistance et de vivre en communauté … Elle est une sorte d'ordre religieux soumis à des règlements fixes* »[42].
Le Chinois serait donc un être incapable de s'ouvrir à une autre culture, un être enfermé dans une tradition millénaire qui ne viendrait en Europe que pour maximiser son profit avant de repartir chez lui, car n'ayant jamais eu la volonté de s'implanter durablement dans un autre Etat. Il serait donc vu plus comme un nuisible que comme un migrant économique, agissant avant tout pour lui-même et pour le compte de sa propre famille et de son propre pays. Il est un péril car ne peut réussir à s'adapter durablement en Europe (« *tout apport de l'extérieur est sinisé* »[43]).

Recontextualisation de la notion de « Péril Jaune » dans sa version contemporaine

Pourquoi ai-je choisi de longuement évoquer ici l'histoire de cette expression de « Péril Jaune » qui peut nous sembler, tout d'abord fort lointaine, mais également complètement dépassée dans un système international actuel où l'idée de « guerre des races » n'a pu lieu d'être ?

Tout simplement car j'ai considéré, lors de mes recherches sur le sujet, que les arguments de chacun pour prouver l'existence certain d'un péril jaune pouvaient se retrouver, de façon moins déterminée certes, dans le discours européen contemporain vis-à-vis de la puissance chinoise et de son expansion géographique au travers des Nouvelles Routes de la Soie. En effet, les discours tenus dans les années 1890-1910, à l'ère de l'industrialisation chinoise

[42] THERY E. (1901), *Le Péril Jaune*, Paris, Juven, page 61
[43] GASPARD M. (2015), « Péril chinois et déclin de l'Europe », *Presse de Sciences Po – Revue Economique*, vol.66, page 955

Valentin MARTIN
ENS de Lyon
Master 2 Asie Orientale Contemporaine

donc, se recroisent dans une logique alarmiste entre une Europe en déclin dont les valeurs démocratiques l'affaibliraient dans sa démarche commerciale, et un empire extrême-oriental qui afficherait une puissance grandissante de jour en jour (lire, à ce titre, le roman d'aventure *L'Invasion Jaune* d'Emile Driant (1908), dans lequel ce dernier évoque une attaque sino-japonaise en France, et l'invasion de soldats japonais dans l'enceinte de l'Assemblée Nationale, riant aux éclats de cette démocratie parlementaire qui a annihilé les peuples européens, alors que l'Empire Jaune, autoritaire, prends les commandes de l'Eurasie). Il nous faut ajouter à cela la défaite russe contre le Japon en 1905 (première fois qu'un peuple dit « jaune » vainc un peuple « blanc »), et le choc de l'opinion publique et des médias occidentaux à la suite de cette nouvelle.

De cette réflexion historique, nous pouvons en extraire aujourd'hui un parallèle évident avec la vision contemporaine de la Chine : d'un point de vue économique, la production intensive basée sur une main d'œuvre à bas coup et sur un développement des interconnexions de transport dans le monde permet aujourd'hui à la Chine, non seulement de concurrencer les Etats historiquement leaders commerciaux dans le monde, mais également de se poser en deuxième économie mondiale, tout en affirmant publiquement pouvoir devenir la première puissance économique du Monde d'ici la fin de la décennie 2020 (elle est déjà première puissance mondiale en parité de pouvoir d'achat depuis 2014 selon le FMI[44]). Ce discours économique était déjà tenu par les économistes européens au début du XXème siècle, et était même l'argument le plus développé, et de loin, pour définir le péril jaune tel que l'Europe l'entendait alors[45].

La notion de « Péril Jaune », si elle a connu une ascension fulgurante dans les années 1900-1920, va peu à peu se tarir par la suite, jusqu'à ce que soit publié en France, en 1973, *Quand la Chine s'éveillera … Le Monde tremblera*, immense succès littéraire en France du diplomate et académicien Alain Peyrefitte. Ce livre sera aux prémisses d'une réflexion plus poussée sur le rôle de la Chine à partir de la décennie 1980, réflexion qui tentera d'analyser cette Chine de Deng Xiaoping qui s'ouvre aux autres en acceptant de devenir cet « Atelier du Monde ».

[44] Fond Monétaire International (2019), « *World development indicators* »
[45] JEANNECEY J-N. (2015), « Le « péril jaune » : une angoisse dépassée ? », émission *Concordance des Temps – France Culture*, 40ème minute

Valentin MARTIN
ENS de Lyon
Master 2 Asie Orientale Contemporaine

« Quand la Chine nous avalera », titre en Une le magazine *Marianne*, septembre 2018

Finalement, dans la dimension ultra contemporaine de ma réflexion sur la notion de « Péril Jaune », je me dois d'évoquer les articles de presse de ces dernières années qui jouent sur la montée en puissance de la Chine pour raviver ce sentiment de peur d'invasion « jaune », sans pour autant réutiliser ce terme de façon toujours aussi explicite.

Ce n'est pas le cas de l'article du *Monde* de mars 2019 qui, lui, a choisi de remettre au goût du jour cette expression « *Péril Jaune* » [46]. Mais d'autres journaux, sans pour autant raviver la peur d'un éventuel péril chinois envahissant le monde, jouent de la grandeur du projet BRI et de cette initiative d'interconnexion mondiale pour surfer sur une médiatisation aux titres « chocs » et subjectifs, tout en habillant dans un même article l'initiative des Nouvelles Routes de la Soie, la politique de plus en plus autoritaire du président Xi Jinping, et le bras de fer commercial entre la Chine et les Etats-Unis – comme un début de combat pour la première place dans l'ordre économique mondial –.

La Chine serait alors un Empire qui désormais sort de son « *attentisme traditionnel pour passer à l'offensive, et projeter l'influence chinoise dans le reste du monde* »[47], dans le cadre d'un projet pharaonique où « *l'investissement dépasse les 3000 milliards d'euros* »[48], qui se servirait de ses comptes publics pour exercer une « *diplomatie du piège de la dette*

[46] BOUGON F. (2019), « Démographie, économie, géopolitique : les cinquante nuances de l'expression « péril jaune », *LeMonde.fr*
[47] NICOLAS F. (2019), (entretien réalisé par Antoine Reverchon), « La Chine affirme l'évidence de sa place au centre du monde », *LeMonde.fr*
[48] (2018), « Face à la Chine et ses « nouvelles routes de la soie », l'Europe se divise », *LeFigaro.fr*

Valentin MARTIN
ENS de Lyon
Master 2 Asie Orientale Contemporaine

[permettant] d'acheter une certaine « amitié » à travers le monde »[49], montrant ainsi, selon les différents observateurs, son visage « *néocolonialiste* »[50] voire « *néoimpérialiste* »[51].
Durant ma période de recherche et de compilation de sources pour la rédaction de mon Mémoire, j'ai pu en effet apercevoir que, au-delà du fait que la proportion d'articles journalistiques sur le sujet est d'une abondance certaine et malheureusement très redondante, les grands journaux français, européens et anglo-saxons n'hésitent pas utiliser le vocabulaire de la communication diplomatique officielle chinoise pour titrer des articles au « buzz » potentiel. L'idée de « communauté de destin » est étirée, sortie de son contexte et réhabilitée dans tous les domaines, le principe de « non-ingérence dans les affaires internes » est pratiquement toujours suivi du fameux exemple sri lankais et de la main-basse de son port commercial par la Chine, la somme du projet BRI est toujours estimée entre 1000 et 3000 milliards de dollars, alors même que le financement effectif est pour le moment beaucoup moins important (les banques publiques tablant surtout sur des prêts intéressants, plutôt que sur un financement intégral).

Depuis le début de l'année 2017, on voit apparaitre peu à peu deux types de sources bien différentes : les sources journalistiques, dont l'objectifs est de sensationnaliser les propos au travers d'exemples précis et parfois décontextualisés, et la production académique qui au contraire tente de déconstruire ce fantasme du néo péril jaune qui viendrait dominer le monde de son « impérialisme redoutable ».
C'est donc pour cela que la première partie de ce Mémoire sera consacrée à déconstruire le mythe qui entoure le projet des Nouvelles Routes de la Soie, en analysant ses objectifs et ses aboutissants, et en répondant à la question de savoir si oui ou non ce projet est une proposition de « Nouvel Ordre Mondial » dans lequel la Chine jouerait le rôle de leader, comme nous avons pu le lire dans de nombreux articles européens. En effet, je considère qu'on ne peut décrypter la vision européenne, ou plutôt « les » visions européennes, sans savoir caractériser ce à quoi l'Europe doit faire face. Un projet inclusif aux multifacettes ne peut être regardé ni appréhendé de la même façon qu'un projet purement économique de coopération dans les infrastructures. C'est en répondant à cette question que l'Union Européenne pourra avancer dans sa démarche de réflexion au sujet de la BRI.

[49] ZHANG P. (2019), « Les fausses promesses des « nouvelles routes de la soie » de Pékin », *EpochTimes.fr*
[50] VERON E. (2018), « Vers un impérialisme chinoise en Afrique ? », *NouvelObs.com*
[51] CABESTAN J-P. (2018), (entretien réalisé par Frédéric Lemaitre), « Pékin n'est pas néocolonialiste mais hégémonique », *LeMonde.fr*

Introduction

Cette première partie de Mémoire, intitulée « *l'Europe face à un projet* « aux caractéristiques chinoises » » se veut être une partie duale, dans le sens où les deux chapitres inclus n'ont peut être pas de lien direct entre eux, et pourtant sont totalement complémentaires dans l'objectif d'analyse poursuivi.

Revenons tout d'abord sur le titre de la Partie. La Mondialisation « *aux caractéristiques chinoises* » fait explicitement référence ici à la philosophie du Président Xi Jinping et à son intégration dans la Constitution du Parti Communiste chinois à l'issu du XIXème Congrès du PCC (24 octobre 2017). De par cette initiative, Xi Jinping se positionne dès lors comme le digne successeur des grands leaders chinois qu'étaient Mao Zedong et Deng Xiaoping – tous deux ayant également intégré leur philosophie politique à la Constitution du PCC. Ainsi donc, le « Socialisme aux caractéristiques chinoises pour la nouvelle ère » côtoie désormais le « Rève chinois » de Mr Xi, dont un des objectifs est d'occuper le devant de la scène dans les affaires mondiales. « *Occuper le devant de la scène fait appel au « Modèle Chinois » de développement économique, à la modernisation et au renforcement du pouvoir militaire chinois. Le rapport politique de Xi établit clairement sa confiance dans la capacité de la Chine à devenir « l'alternative » au modèle occidental néolibéral dans l'ordre du monde émergent que la Chine mènera au 21e siècle, la Pax Sinica* »[52]. Cette citation du Professeur Sean Golden reflète parfaitement ce que j'ai pu lire des centaines de fois dans les écrits journalistiques ou académiques occidentaux, à savoir l'idée selon laquelle le véritable projet du gouvernement chinois serait, à termes, de proposer une alternative à la vision occidentalo-centrée du Monde.
C'est pourquoi je considère cette première partie comme fondamentale pour pouvoir comprendre, par la suite (dans notre seconde partie), ce qu'a pu être, et ce que pourra être la réponse européenne à cette proposition de Belt and Road.

Pourquoi une telle première partie ? A l'issue des très nombreux articles publiés en Europe sur le sujet des Nouvelles Routes de la Soie, et que j'ai pu consulter, il en est ressorti une même idée globale : à l'heure d'aujourd'hui, personne n'est véritablement capable

[52] GODEN S. (2017), « A « China model » for the « New Era », *Cidob.org*

Valentin MARTIN
ENS de Lyon
Master 2 Asie Orientale Contemporaine

d'expliquer et de définir clairement ce que sont les Routes de la Soie, et quel but poursuit le projet (ou l' « Initiative » selon les analyses) du gouvernement chinois. Cependant, il est plus qu'aisé d'observer dans les écrits journalistiques et universitaires l'appréhension générale d'un projet qui, au-delà du fait qu'il surpasse en matière de financement et de participation toute initiative diplomatique et commerciale dans l'Histoire, se veut également être à termes, selon beaucoup d'universitaires européens, une proposition d'un Nouvel Ordre international fondé sur des valeurs nouvelles et un leader nouveau (ce que je tenterai de déconstruire dans le premier chapitre). J'en veux pour preuve un fait que je j'avais rarement observé auparavant dans les écrits académiques au cours de mon cursus universitaire : de très nombreux chercheurs, parfois même extrêmement réputés dans le domaine de la sinologie[53], ont signé des études sur Belt and Road en y joignant, dans un ultime chapitre, des conseils et des avis personnels sur ce que les gouvernements nationaux et l'Union Européenne pouvaient faire pour faire face à cette initiative BRI, ou du moins pour pouvoir accéder au projet en maximisant les chances de profits et de protection. C'est un fait véritablement nouveau dans sa dimension directe (même si l'IFRI, l'ECFR et le SIPRI se donnent pour mission de conseiller les gouvernements et l'UE) et qui dès lors m'a fait comprendre une chose : BRI a beau être méconnue et indéfinissable, et pourtant les spécialistes – via le biais de conseils directs – montrent déjà à la fois leur émerveillement pour un projet qui, pour sûr, a les moyens de transformer la face du Monde, mais également leur appréhension pour un projet pour lequel il faudrait déjà réfléchir à se protéger, avant même de comprendre en quoi il pourrait être dangereux pour l'Europe.

Au travers de cette première partie, j'ai donc tenté de comprendre quelles avaient pu être les premières réactions des différents acteurs européens, puis l'évolution de ces réactions ces dernières années (2014-2019), entre contemplation pour un projet qui attirerait investissements massifs et collaboration commerciale accrue, et rejet total d'un projet qui permettrait à la Chine, à termes, de contrôler des domaines stratégiques dans les Etats européens. Les réactions ont été multiples, diverses, mais surtout évolutives : c'est ce que je

[53] Pour exemple (d'autres seront également mis en avant dans cette première partie), voir les derniers chapitres des trois études suivantes :

- GODEMENT F. et VASSELIER A. (2017), « China at the gates : A new power audit of EU-China relations », *European Council on Foreign Relations*
- EKMAN A. (dir.) (2018), « La France face aux Nouvelles Routes de la Soie chinoises », *IFRI*
- GHIASY R., ZHOU J. (2017), « The Silk Road Economic Belt, Considering security implications and EU-China cooperation prospects », *Stockholm International Peace Research Institute (SIPRI)*

tenterai de montrer au travers de mon second chapitre. Je tenterai également de m'intéresser non pas aux réactions purement « gouvernementales » (entendons ici les réactions et positionnements officiels des gouvernements des Etats européens et de l'Union Européenne), mais je tenterai également d'analyser les réactions au sein même desdits Etats, notamment au travers des instances publiques locales, ou des entreprises.

Cependant, pour comprendre d'où vient cette réaction, et comment elle se propage dans les écrits journalistiques et dans les médias numériques (télévisions et réseaux sociaux), il me fallait obtenir une vision européenne globale et précise de ce qui se cachait derrière l'expression « Belt and Road Initiative ». Je ne pouvais simplement pas m'en tenir à la seule définition donnée dans mon introduction générale, sans quoi cette introduction aurait dépassé, et de loin, le nombre de pages régulièrement autorisées pour une simple introduction de Mémoire. Au contraire, je souhaitais pouvoir décrire véritablement et profondément le projet, pour pouvoir ensuite comprendre et faire ressortir ce que pouvaient tant craindre les acteurs européens de cette BRI. Il m'a fallu donc réfléchir à un premier chapitre qui permettrait de montrer en quoi ce projet peut faire si peur à certains, et c'est en le rédigeant que j'ai compris une chose : ce projet n'est pas, selon moi, une « initiative » comme le répète incessamment le gouvernement chinois. Derrière le mot « initiative », se cache la définition d'un projet commun, librement consenti, et dont tous les acteurs seraient à la fois les commanditaires et les receveurs des gains et des intérêts en jeu. Or, personnellement, je rejoins certains auteurs lorsque ces derniers parlent de « proposition de Nouvel Ordre Mondial » (et je renvoie le lecteur à la citation de Mr Golden en début de cette introduction). Cependant, contrairement à ces derniers, je ne vois pas cela comme une volonté de déstabiliser le Monde, ou de s'imposer économiquement dans tous les pays pour ensuite réussir à s'inscrire comme nouveau leader mondial. Selon moi, le projet BRI est tout simplement un moyen pour la Chine d'indiquer le fait qu'elle a aujourd'hui opéré sa transition, qu'elle a su se hisser au sommet des Etats dominants et qu'elle a aujourd'hui les moyens d'assumer pleinement le rôle qui est sien : celui de leader mondial. C'est cela que je vais essayer de démontrer présentement, de par le croisement des sources officielles chinoises et académiques européennes. Je ne cherche ici ni à dramatiser la situation en invoquant des situations insensées comme nous avons pu le lire dans certains articles de presse, ni pour autant à me réjouir du fait que le Monde a enfin trouvé un leader capable de tenir tête aux Etats-Unis.

Ce que je souhaiterais simplement démontrer, c'est que BRI n'est ni plus ni moins que la technique diplomatique chinoise dévoilée au grand jour, et déguisée sous un nom empli

d'histoire et de légendes. Plutôt que de chercher à imposer publiquement et unilatéralement un choix aux Etats du Monde, le gouvernement chinois a préféré, de façon pragmatique, choisir la voie de l'exemple, et montrant de quoi il était capable, quelles étaient ses capacités de financement, et quels pouvaient être les bénéfices apportés par un Nouvel Ordre sinisé.

De tout cela, j'en ai conclu que cette première partie se devait d'être divisée en deux chapitres : le premier tentera de montrer en quoi le projet Belt and Road et un projet systémique et non simplement commercial ; le second tentera d'analyser plus en profondeur les réactions des différents acteurs européens à cette proposition de Nouvel Ordre Mondial.

CHAPITRE 1

BRI ET « NOUVEL ORDRE MONDIAL » : UN PROJET SYSTÉMIQUE, INCLUSIF, AUX FRONTIÈRES FLOUES

Valentin MARTIN
ENS de Lyon
Master 2 Asie Orientale Contemporaine

Introduction

Dans cette première partie, il va être question de montrer sur quoi repose la vision globale européenne qui énonce qu'aujourd'hui la Chine a, non seulement les capacités monétaires, commerciales et technologiques de prétendre à la gouvernance mondiale, mais a également développé toute une réflexion globale sur l'utilisation de la Belt and Road Initiative comme principe alternatif à l'ordre mondial établi dominé par les Etats-Unis et le clan occidental. En effet, selon la très grande majorité des universitaires occidentaux, BRI n'est pas un simple plan de construction de voies d'infrastructures de transport à travers l'Eurasie, mais bien un projet systémique qui transcendent tous les domaines dans lesquels une relation interétatique peut se développer : coopération financière et économique, commerciale, culturelle, …

« *Le gouvernement chinois a lancé l'initiative en fanfare, la présentant comme le projet phare de la politique étrangère du président Xi Jinping, et les étrangers l'ont à leur tour traitée comme une entreprise monolithique. En fait, elle se compose de nombreux éléments : culturels, diplomatiques, de développement, commerciaux et stratégiques. Vous ne pouvez pas donner le feu vert, ou non, à l'ensemble du programme, car One Belt, One Road n'est rien de moins que le repositionnement de toute la politique étrangère de la Chine, dans toute sa complexité* »[54].

Ce que je souhaiterais démontrer dans ce premier chapitre, c'est l'absence totale de définition pour un tel projet que sont les Nouvelles Routes de la Soie. Selon moi, Belt and Road n'est rien de moins que la consécration de la place nouvelle de leader par la Chine sur la scène internationale. BRI n'est ni un projet précis de construction d'infrastructures censées relier tout le continent eurasiatique et ainsi permettre à certains pays de se hisser enfin dans les grands axes du commerce mondial, ni un projet de financement nouveau permettant de contourner les institutions internationales en place, ni même un projet de partenariat pour mettre en place des programmes de toutes sortes (coopération universitaire, culturelle, …). BRI est tout et rien à la fois, et c'est ce qui en fait paradoxalement à la fois son attrait et son rejet en Europe.

Attrait, car la manne financière chinoise et les bénéfices pouvant découler de tels projets concrets ont de quoi émerveiller les Etats en recherche de financement rapide.

Rejet, car l'absence totale de programme précis, de vision publique à long terme et même tout simplement l'absence d'instances gouvernementales chinoises dédiées uniquement au projet

[54] MILLWARD J. (2018), « Is China a colonial Power ? », *NYTimes.com*

Valentin MARTIN
ENS de Lyon
Master 2 Asie Orientale Contemporaine

font que ce dernier suscite bien des appréhensions du côté des Etats développés, riches, leaders mondiaux, qui voient en BRI une volonté chinoise d'inscrire un « Nouvel Ordre Mondiale » à la chinoise.

Et c'est justement l'absence de définition précise qui permet à certains Etats européens sceptiques de dénoncer un projet qui ne servirait, selon eux, que les intérêts chinois.
Dès lors, je m'efforcerai, dans ce chapitre, de revenir sur cette notion d' « Ordre Mondial » qui revient sans cesse dans les écrits journalistiques et académiques européens, sans qu'aucun ne prenne la peine de définir ce que sous-entend cette formulation. Au travers d'une bibliographie européenne, je tenterai donc de dresser un paysage global de ce que l'Europe perçoit globalement du projet BRI. Mon but ultime sera de comprendre ce que les universitaires européens définissent comme un Nouvel Ordre Mondial sinisé.

De la notion de « Nouvel Ordre Mondial »

Avant de débuter mon analyse, je souhaiterais définir ce que j'entends par « Ordre mondial » ou « Nouvel Ordre mondial », une notion que nous utilisons chaque jour, que les journalistes tendent à mettre en exergue, sans pour autant jamais le définir. Je me suis moi-même rendu compte du fait que j'ai toujours utilisé cette expression dans mes diverses dissertations ou comptes-rendus, sans pour autant ne jamais la définir exactement, comme si tout le monde était communément d'accord sur la définition à apporter à une telle expression.

Lorsque nous évoquons l' « ordre mondial », c'est bel et bien pour exprimer l'idée qu'il existerait un ordre, une discipline, un agencement spécifique aux relations internationales. Selon Gilles Bertrand, nous retrouvons cette idée de la théorie de l'Etat-nation qui sous-tend la souveraineté internationale telle qu'elle a été définie au XVIIème siècle (« *Il est évidemment question ici de l'ordre westphalien et de ses concepts clés : la souveraineté nationale et, par conséquent, l'absence d'autorité supérieure à elle, d'où la situation d'anarchie (au sens étymologique) des relations internationales* »[55]).
Mais lorsque nous souhaitons parler d' « ordre mondial » au sens que nous avons donné à cette expression notamment depuis la chute de l'URSS et l'avènement des Etats-Unis comme hyperpuissance sur la scène internationale (« Nouvel Ordre Mondial »), nous ne pouvons que

[55] BERTRAND G. (2004), « Ordre international, Ordre mondial, Ordre global », *Revue Internationale et Stratégique*, vol. N°54, page 99

Valentin MARTIN
ENS de Lyon
Master 2 Asie Orientale Contemporaine

constater l'idée qu'il existe une différence entre la simple relation entre acteurs étatiques (« relations internationales ») et la notion même de puissance et de domination qui sous-tend l'idée d' « ordre mondial », comme s'il ne pouvait exister un ordre que de par la présence d'une puissance capable de le faire régner, une puissance supérieure à toute les autres, qui dicterait ce que devrait être la discipline mondiale. Nous parlons toujours d' « ordre mondial libéral », de « nouvel ordre mondial dominé par les Etats-Unis », comme si l'ordre mondial ne saurait être en ordre sans la présence d'un acteur suffisamment puissant pour le contrôler et lui dicter ses règles.

Enfin, l'idée d' « Ordre mondial » sous-tend également l'idée d'un intérêt supérieur à l'être humain dans son ensemble. En effet, nous avons plutôt tendance à utiliser l'expression « système international » lorsque nous souhaitons évoquer les relations interétatiques dans le monde d'aujourd'hui, où certaines règles supranationales établies fondent la relation qu'entretiennent deux Etats. Alors que l'expression d' « ordre mondial » touche à l'individu plus qu'à l'Etat, comme si la direction de l'ordre international se comprenait comme la domination de toute l'espèce humaine dans ce qu'elle a de plus universelle. Nous retrouvons cette idée dans les écrits de Hedley Bull (*The Anarchical Society. A study of Order in World Politics*, 1977), lorsque celui-ci énonce que :

« *L'ordre international est celui des traités de Westphalie. Il vise essentiellement à préserver l'État en tant qu'unité primordiale du système contre les contestations infra-, trans-, voire supranationales. « L'ordre mondial est plus large » dans la mesure où il inclut « l'ordre à l'échelle interne ou locale, fourni par les États individuellement, et [...] l'ordre à l'intérieur du système politique mondial au sens large, dont le système interétatique est seulement partie. L'ordre mondial est plus fondamental et primordial que l'ordre international parce que les unités ultimes de la grande société de toute l'humanité ne sont pas les États (ou les nations, tribus, empires, classes ou partis) mais les êtres humains pris individuellement [...]. L'ordre mondial, enfin, est moralement supérieur à l'ordre international » puisque ses valeurs sont celles de toute l'humanité, et pas seulement celles qui priment dans la société internationale* »[56].

Ainsi donc, il existerait donc un « Ordre Mondial » qui régirait les relations à la fois entre Etats et entre les individus de la planète. Souvent prénommé « Ordre Mondial libéral » ou « ordre international libéral », le système international qui s'est institutionnalisé après la Ière Guerre Mondial (mais qui a vraiment pris toute la pleine mesure après la victoire des Etats-

[56] BERTRAND G. (2004), « Ordre international, Ordre mondial, Ordre global », *Revue Internationale et Stratégique*, vol. N°54, page 101

Unis en 1945) serait celui qui, jusqu'à aujourd'hui, régirait les relations internationales. « Libéral » car doté de principes dits libéraux : le respect du droit, l'affirmation des Droits de l'Hommes (droits dits « universels »), et la consécration du libre-échange, le tout sous la gouverne d'un acteur hyperpuissant et de ses alliés historiques, à savoir les Etats-Unis et le monde occidental.

Or il peut nous sembler évident qu'aujourd'hui de nombreux principes qui fondent le cœur de cet Ordre Mondial sont remis en cause, à la fois par les acteurs secondaires, mais également par le bloc occidental en place. En effet, citons tout d'abord la montée en puissance de la Chine d'une part, de la Russie de l'autre ; mais également des BRICS dans leur ensemble, qui contestent la mainmise de la gérance internationale par des acteurs européo-centrés, du moins historiquement européens. La fragilisation de l'ordre mondial provient également des pays occidentaux, qui sont de plus en plus nombreux à considérer que le cout financier et humain des interventions militaires et de l'aide internationale n'offrent aucune contrepartie suffisante.

Manuel Lafont Rapnouil (diplomate français et actuel directeur de l'antenne parisienne de l'ECFR) observe trois facteurs[57] qui traduisent la mutation actuelle de l'ordre international établi :

- La redistribution de la puissance, notamment sur le plan économique, où les puissances émergentes affirment de plus en plus fort leur aspiration à obtenir une place accrue dans le système du G20, issu lui-même de Bretton Woods.
- L'idée d'un « *essor du reste* » (théorie reprise à Fareed Zakaria dans *The Post-American World: And The Rise Of The Rest* (2011)), c'est-à-dire la fragilisation de la capacité des Etats-Unis et de leurs alliés « *à garantir la stabilité de l'ordre actuel* » -- fragilisation des capacités militaires mais également fragilisation des principes mêmes sur lesquels reposent la puissance actuelle (système juridique international (CPI, Charte des Nations Unies, …), principes démocratiques, normes politiques (lutte contre le réchauffement climatique, normes sociales, …)). Les acteurs secondaires, de plus en plus puissants, sont également plus à même de critiquer ce système dont ils n'ont pas pris part à la fondation.
- Les défis nouveaux qui résultent d'une libéralisation exacerbée : décentralisation de la puissance, affirmation d'acteurs non étatiques qui n'entrent pas dans le système international, flux transfrontaliers divers (humains, financiers, …) qui menacent parfois l'équilibre interne et qui favorisent la fermeture de certains Etats.

[57] LAFONT RAPNOUIL M. (2017), « La chute de l'Ordre International libéral ? », *Editions Esprit*, vol. N°6, page 100

Dès lors, dire que la Chine « bouscule l'ordre mondial établi », « propose un nouvel ordre mondial sinocentré », c'est affirmer l'idée que la Chine dispose aujourd'hui de moyens suffisamment puissants pour, tout d'abord la propulser au premier rang des Nations dans tous les domaines (économiques, financiers, commerciaux, culturels, …), pour qu'elle puisse y maintenir sa place, mais également pour qu'elle puisse proposer aux acteurs internationaux un nouveau modèle de gouvernance mondiale – différent du libéralisme économique prôné par les Etats-Unis – qui serait à la fois sinocentré et orchestré dans le droit et les faits par la Chine.

C'est donc au travers de ce premier chapitre que nous allons tenter de répondre à la question de savoir si la Chine propose aujourd'hui, au travers de son projet BRI, un nouvel ordre mondial sinocentré qui concurrencerait le leadership américain, et dans lequel l'Europe devrait trouver une nouvelle place.

I) La « Belt and Road Initiative » – Conséquence directe de la posture internationale contemporaine de la Chine

A) Une volonté de leadership qui précède l'avènement de « One Belt One Road »

« Parallèlement, avec sa montée en puissance constante, la Chine devra remplir les responsabilités et devoirs internationaux qui lui incomberont. »[58]. Dès 2011, dans son fameux communiqué théorisant le futur « développement pacifique de la Chine », et tous les bénéfices y afférents, nous retrouvons l'idée que la Chine avait pris conscience, bien avant le début de la Belt and Road Initiative, qu'elle allait être dans les prochaines années à même de revendiquer une responsabilité internationale qui tiendrait compte de sa puissance nouvelle.

Selon moi, BRI n'est que la mise en pratique du développement pacifique initié dès les années 2010. Certains remontent même plus loin, voyant dans les annonces chinoises des années 2008-2010 une « Grande Stratégie » dont la notion continue d'être débattue aujourd'hui.
En 2006 déjà, Steven W. Mosher, historien, démographe et chercheur sur la Chine contemporaine, avait déclaré devant le Congrès Américain : « *Je partage l'opinion, nourrie*

[58] (6 septembre 2011), « La Chine et son développement pacifique », *Ministère chinois des Affaires étrangères,* White Paper

Valentin MARTIN
ENS de Lyon
Master 2 Asie Orientale Contemporaine

par 25 ans d'études de la RPC, que le leadership du PCC a toujours eu une grande stratégie. En outre, il me semble évident [que les dirigeants chinois] continuent d'avoir une grande stratégie aujourd'hui. C'est une grande stratégie d'intimidation, d'expansion, d'affirmation et de domination sur le plan global. C'est une stratégie qui vise à rattraper, à surpasser et finalement à éclipser la superpuissance régnante, les États-Unis d'Amérique. En un mot, c'est une stratégie d'hégémonie »[59].

En 2008, ce n'est autre que Martin Wolf qui signe un billet dans le *Financial Times* intitulé « *China changes the whole world* »[60], dans lequel il prédit le leadership de la Chine dans l'économie mondiale.

Si l'on croise la notion de « Grande Stratégie » avec les faits, il semble appréciable de considérer que la Chine tend déjà en 2010 à avoir un rôle nouveau sur la scène internationale, un rôle qui ne peut être simplement mis sur le compte d'une intégration dans le concert des Nations, lorsque l'on observe que la Chine, qui possède en 2010 la plus grande armée du monde (2.5 millions d'hommes), est également la quatrième puissance militaire mondiale, et connait une croissance du budget de la Défense de l'ordre de 10% chaque année. A ce rythme, il semblait donc naturel de considérer dès 2010 l'Etat chinois comme un *peer competitor* des Etats-Unis, au sens où la Chine peut aujourd'hui se confronter aux Etats-Unis sur une échelle internationale, à un niveau soutenu, et de rendre l'issue du conflit incertaine[61].

B) BRI dans un processus de centralisation de la Chine dans l'espace du Monde

Les sources européennes ont sans cesse souligné que dans les grandes cérémonies qui ont construit ce mythe des « nouvelles routes de la soie » en 2013-2014, le discours d'Etat était, semble-t-il, dirigé contre une mondialisation exacerbée, menée par les Occidentaux, et laissant sur le bas côté de nombreux Etats, le libéralisme à l'occidental étant l'antagonisme du « win-win » prôné par Mr Xi – finalement la critique du libéralisme prônant l'idée du « winner takes all ».

[59] (14 février 2006), « Does the PRC have a Grand Strategy of hegemony ? », *US House of Representatives* (par Steven W. Mosher, débat original en anglais)
[60] WOLF M. (2008), « The future : China changes the whole world », *FinancialTimes.com*
[61] GAZIBO M. et ROROMME C. (2011), « Chapitre 1 : l'ordre mondial bousculé » in *Un nouvel ordre mondial made in China ?*, Montréal, Presses de l'Université de Montréal, page 16

La Chine se plaint en effet de l'ordre mondial actuel, car estimant que l'ordre mondial serait biaisé en faveur de ses fondateurs occidentaux, alors même que ses propres ambitions se sont considérablement accrues depuis son adhésion à l'OMC en 2001. La Chine est souvent réticente à l'idée d'accepter la projection mondiale de normes occidentales, qu'elle considère non seulement comme une menace pour son propre modèle politique, mais également comme un système inefficace par rapport au sien. « *La Chine est hostile à la tendance principale à l'intérieur de l'Occident : le retrait de l'État en faveur de la société civile et des organisations non gouvernementales, souvent de base, ainsi que la montée des revendications individualistes et communautaires au détriment de l'engagement général. C'est pourquoi le terrain d'entente sur les valeurs communes est très restreint* »[62] nous rappelle François Godement.

Si les critiques envers une domination occidentale du Monde sont étouffées dans le langage diplomatique, d'autres acteurs chinois n'hésitent cependant pas à déprécier cette domination occidentalo-centrée. Rien qu'en janvier dernier (2019), en marge du Forum économique de Davos, Zang Weiwei, Professeur au China Institute de l'Université de Fudan, a souhaité revenir sur les propos du Vice-Président chinois Wang Qishan, tout en omettant le langage diplomatique : « *En Chine, nous refusons catégoriquement le modèle de démocratie américaine. Les leçons données par l'Occident à la Chine appartiennent au passé. Finie aussi la globalisation 3.0 imposée par les Américains qui l'ont politisée à l'excès. Les Américains ont totalement politisé Internet. La Chine veut une autre globalisation, moins idéologique* »[63].

Et pour permettre sa recentralisation aux yeux du Monde, Pékin utilise dès lors le « mythe » qui résulte de la notion de « Route de la Soie ». Cette expression, qui décrit les routes commerciales reliant la Chine et la Méditerranée à l'Antiquité et au Moyen-âge, connait en effet un regain de popularité dans les milieux académiques et politiques depuis la fin du XXème siècle, notamment depuis la chute de l'URSS et l'émancipation progressive des Etats d'Asie Centrale.
En cela, les discours de 2013-2014 n'ont de cesse de rappeler qu'il y a de cela plus de 2000 ans, l'envoyé de la dynastie Han arriva en Asie Centrale pour « *ouvrir la porte à des contacts*

[62] GODEMENT F. (2017), « Expanded ambitions, shrinking achievements : how China sees The Global Order », *European Council On Foreign Relations,* page 5
[63] BUSSARD S. (2019), « La confrontation entre la Chine et l'Occident se durcit », *LeTemps.ch*

Valentin MARTIN
ENS de Lyon
Master 2 Asie Orientale Contemporaine

amicaux entre la Chine et Route de la soie transcontinentale reliant l'Est et l'Ouest, l'Asie et l'Europe »[64].

Le soft power chinois comme instrument de promotion du projet BRI

« Ces « Routes de la soie » s'inscrivent enfin dans une ambition plus grande, celle du « Rêve chinois ». Rêve impérialiste, peut-être. Rêve de rappeler en tout cas que la Chine n'a jamais cessé de se concevoir au centre de l'Histoire du monde. En cela, les « Routes de la soie » constituent une partie essentielle du discours que la Chine élabore en termes de diplomatie culturelle ou ce que Joseph Nye appelle son « Soft power » »[65] nous énonce Emmanuel Lincot.

« *L'habilité à séduire et à attirer* », voila comme Joseph Nye définit le « soft power » en 1990, établissant ainsi une différence fondamentale entre la relation de puissance basée sur la force et la négociation (hard power), et celle basée sur l'influence et le prestige, l'attraction de son modèle culturel ou politique (soft power)[66].
Si, dès 2013 Xi Jinping a déclaré qu'il était temps de mieux communiquer le message de la Chine au Monde, au travers d'un soft power nouveau et fort[67], c'est véritablement à partir de 2016-2017 que nous commençons à observer un soft power marqué, et extrêmement bien relié à la vision souhaitée par le projet BRI. Ce soft power est, à certain égards, totalement dédié à la promotion du projet des Nouvelles Routes de la Soie dans des domaines plus variés que ceux des infrastructures et du transport.

A partir de 2017, la Chine multiplie l'organisation de forums internationaux ayant pour dénominateur commun « les Nouvelles routes de la soie » : les forums officiels « Belt and Road » tout d'abord, mais également de nombreux forums plus thématiques mais toujours directement ou indirectement liés au projet Belt and Road et à sa diffusion effective dans la plupart des pays eurasiatiques. Citons pour exemple, et ce uniquement sur l'année 2018, la *Belt and Road Initiative Tax Cooperation Conference* (Astana, Kazakhstan, mai 2018), le *Forum on the Belt and Road Legal Cooperation* (Pékin, Chine, juillet 2018), ou encore la *Belt and Road Energy Ministerial Conference* (Suzhou, Chine, octobre 2018).

[64] (7 septembre 2013), « Discours officiel du Président chinois Xi Jinping à l'Université Nazarbayev au Kazakhstan », *Gouvernement central de la République Populaire de Chine*
[65] LINCOT E. (2015), « Enjeux et perspectives des nouvelles routes de la soie », *Monde Chinois* 2015/4, vol. N°44, page 18
[66] ROUIAI N. (2018), « Sur les routes de l'influence : forces et faiblesses du soft power chinois », *Géoconfluences*
[67] (30 mai 2018), « Pour la France, les nouvelles routes de la soie : simple label économique ou nouvel ordre mondial ? », *Sénat français*, rapport d'information N°520, page 46

Les instituts Confucius, véritable vitrine du soft power chinois, se sont également adossés au projet BRI : si aujourd'hui 135 instituts Confucius et 130 classes Confucius sont présents dans 51 pays situés « le long des Nouvelles Routes de la Soie », en 2016 les personnes inscrites dans ces instituts a augmenté de près de 38%, soit une croissance annuelle de 14%, faisant de ces pays ceux avec le plus fort taux de croissance dans les inscriptions[68].

Enfin, d'importances conférences internationales réunissant des milliers de personnes (dont de célèbres chercheurs ou des officiels) sont organisées par des think tank financés exclusivement pour leurs analyses sur la Belt and Road (*Silk Road Think tank Network, First Silk Road Dialogue, Annual Conference of Silk Road think tank Association* pour ne citer qu'eux).

C) BRI ou la mobilisation de tout un pays pour une politique extérieure

C'est un fait intéressant à souligner : en Chine, tout le monde parle de la « Belt and Road », tout le monde est intéressé par le projet, tout le monde a son opinion dessus, et par-dessus tout toutes les tranches de la population sont mises en relations avec le projet, comme si le projet en lui-même était porté par une mouvance populaire qui aurait intériorisé l'idée d'une nouvelle route de la soie comme politique principale de la Chine. En effet, et je le remarque de par mes propres observations en Chine entre février et juillet 2019, le label « BRI » est omniprésent : dans les conférences, dans les accords universitaires, dans les publicités, sur internet, dans pratiquement tous les journaux quotidiens chinois. Si je parle de « label » ici, c'est que le mot « BRI » est aujourd'hui devenu comme une marque, jouant un rôle de sponsor pour telle ou telle conférence, pour tel ou tel évènement, pour tel ou tel partenariat. Obtenir un label « BRI » signifie expressément avoir le droit d'entrer dans le processus BRI et d'espérer obtenir un financement conséquent et une publicité/communication accrue, ordonnée par le gouvernement chinois.
C'est également la vision qu'en a Alice Ekman, qui a dirigé une très importante étude sur le sujet : « *La promotion des discours officiels chinois concernant B&R est soutenue par une combinaison spécifique de techniques de communication, qui allie les techniques de*

[68] (2017), Chiffres de l'Institut Confucius, publiés dans un article « Cinq ans de transformation : chiffres clé de l'Institut Confucius (2012-2017) », à retrouver sur : http://french.hanban.org/article/2017-10/26/content_703331.htm

Valentin MARTIN
ENS de Lyon
Master 2 Asie Orientale Contemporaine

propagande traditionnelles héritées de l'Union soviétique et des techniques plus modernes développées par des agences de communication chinoises et internationales. ***La stratégie de communication chinoise est élaborée et supervisée par les autorités centrales, et elle est ensuite légèrement ajustée en fonction du pays ou de la population cible. Si la stratégie de communication pour la promotion de B&R est coordonnée au niveau central, sa mise en œuvre implique une diversité de canaux de diffusion (médias, universités/think tanks, entreprises, certaines associations diasporiques, etc.) qui martèlent les messages clé de façons différentes,*** *chacun à leur manière mais toujours en cohérence avec la ligne officielle. Un tel effort de communication coordonnée a mené à la diffusion rapide du concept « Belt and Road Initiative » à l'étranger (yidai yilu en chinois) peu après son lancement à l'automne 2013* »[69].

Une preuve plus tangible est plus expressive serait peut être cette photographie prise par mes soins, dans une rue de Pékin (à la sortie de la ligne 13 du métro, arrêt « Wudaokou »), sur laquelle on peut voir une publicité en faveur de l'initiative des Nouvelles Routes de la Soie :

Message de promotion du projet BRI, devanture d'un abribus, station de métro « Wudaokou », Pékin, 26 avril 2019, Photographie personnelle.

[69] EKMAN A. (dir.) (2018), « La France face aux Nouvelles Routes de la Soie chinoises », *IFRI*, page 18

J'ai, aux premiers abords, simplement souri en voyant cette publicité, car je me suis dit qu'elle coïncidait parfaitement avec mes domaines de recherche et que cette concordance avait de quoi prêter à sourire. Cependant, après être revenu chez moi, j'ai repensé à cette publicité, placée sur la devanture d'un arrêt de bus, et me suis demandé comment les Français auraient réagi si le gouvernement français avait mis en place une stratégie de communication dans les rues de France, faisant mention des victoires diplomatiques de la France à l'étranger. C'est à partir de cette réflexion personnelle que je me suis dit qu'il fallait également parler dans ce Mémoire du fait que cette initiative est portée par un gouvernement qui compte sur l'adhésion populaire pour légitimer cette diplomatie économique.

En effet, lors de mon séjour à Pékin, j'ai eu l'opportunité d'évoquer mes travaux avec de très nombreux étudiants et professeurs chinois. Pas un ne m'a demandé ce qu'était le projet BRI, tous étaient parfaitement au courant du projet, de son évolution, des réticences des autorités européennes, et des possibilités commerciales offertes par BRI. En effet, lorsque nous lisons les principaux journaux du pays, il est partout fait mention du projet BRI et de son évolution. Le projet BRI a su être approprié par la population chinoise, et cela peut s'observer à travers l'attention que portent les entreprises et universités chinoises à ce projet :

Entreprises chinoises et Belt and Road

Dans le viseur de l'Etat chinois : les entreprises chinoises, et plus particulièrement les entreprises d'Etat. Le gouvernement central a sans cesse poussé ces entreprises à mettre en place le projet par des mesures concrètes sur le terrain. C'est également le cas des gouvernements de provinces, que Pékin pousse à réfléchir sur comment la région pourrait s'intégrer au projet.

Si les entreprises privées chinoises sont moins favorables à une intégration au projet BRI – notamment du fait que ces dernières espèrent du gouvernement chinois un appui financier substantiel alors que le gouvernement chinois se contente pour le moment d'arrangements institutionnels et de garanties de prêts[70] – les entreprises publiques sont quant à elles pleinement intégrées au processus de développement du projet.

[70] CZERNY A. (2017), « Lessons from Europe for Belt and Road: Private involvement can't be taken for granted », *South China Morning Post (scmp.com)*

Les autorités chinoises savent certes qu'un tel projet demandera des financements publics conséquents (estimés par la Banque Asiatique pour le Développement (BAD) entre 22 550 et 26 000 milliards de dollars pour la période 2016-2030[71]), mais la majeure partie des fonds investis va l'être par le biais des grandes entreprises d'Etat. En effet, « *s'il n'existe pas d'opérateurs industriels officiels des nouvelles routes de la soie, ce rôle est joué, en pratique, par des entreprises d'Etat chinoises de taille mondiale cherchant à s'internationaliser* »[72]. Nous retrouvons alors des entreprises chinoises très connues dans le monde de la construction qui vont être choisies par le gouvernement central pour sortir de terre les projets nécessaires à l'interconnectivité entre les Etats participants à la BRI : PowerChina (travaux hydrauliques), China Railway Group (ferroviaire), China Railway Corporation (aménagement des voies ferrées), COSCO (commerce maritime), China Mercant Group (infrastructures portuaires) sont ainsi des géants publics qui ont été amenés à jouer le rôle à la fois de fournisseurs de produits et de services pour la construction, mais également de promoteurs et de praticiens pour la construction effective des projets.

Le gouvernement central chinois l'énonce lui-même : les entreprises d'Etat jouent un rôle fondamental dans la réalisation concrète des projets le long du tracé de la Route, « *elles devraient donc assumer leurs responsabilités et donner l'exemple* »[73] selon le gouvernement chinois. Les réalisations d'entreprises publiques modèles sont publiées sur les sites officiels, comme le montre l'exemple de la China Communication Construction Company (CCCC), qui entre 2013 et 2018 a investi dans environ 1000 projets pour 63 milliards de dollars (notamment dans 155 ponts, 7 ports commerciaux, ou encore 95 postes d'amarrage en eaux profondes)[74].

Du fait de la relation étroite qu'entretiennent membres du gouvernement et gestionnaires d'entreprises publiques, ces dernières sont souvent tributaires de l'influence politique de Pékin dans le contrôle des actionnaires, des nominations de personnels et *a fortiori* des politiques à suivre. Une importante étude sur le sujet[75] conclue que les entreprises publiques font partie intégrante du projet BRI et que cette relation privilégiée entre Etat et entreprise publique peut amener à des problèmes d' « aléa moral » et à des pertes financières à long

[71] (11 octobre 2018), « Les Nouvelles Routes de la Soie », *Direction générale du Trésor*, vol. N°229, page 2
[72] (11 octobre 2018), « Les Nouvelles Routes de la Soie », *Direction générale du Trésor*, vol. N°22, page 3
[73] (2018), « Chinese SOEs accelerate participation in B&R construction », *Gouvernement chinois,* Portail officiel Belt and Road
[74] Idem.
[75] LI X. et ZENG K. (2019), « To Join or Not to Join? State Ownership, Commercial Interests, and China's Belt and Road Initiative », *Pacific Affairs,* vol. N°92

terme si Pékin continue de renflouer les caisses d'entreprises publiques dont les investissements se font à perte.

Universités chinoises et Belt and Road

Dans un document officiel publié en juillet 2016 par le Ministère de l'Education chinois[76], le gouvernement chinois énonce que le domaine universitaire se doit de placer le projet BRI dans un cadre privilégié au sein des services de l'éducation, permettant ainsi une coopération accrue et une intégration plus poussée des pays situés le long de la route de la Soie. La section IV du document détaille les priorités de coopération : renforcement de la coordination en matière éducative (« *nous visons à conseiller les gouvernements des pays de la ceinture et de la route sur la coordination de nos politiques éducatives et à proposer aux écoles et aux acteurs sociaux des pays de la ceinture et de la route des consultations sur la coopération et les échanges dans le domaine de l'éducation* »), relations privilégiées avec les pays signataires de tels accords (exemption de visas, partenariats universitaires stratégiques, laboratoires et centres de recherche communs, reconnaissance mutuelle des diplômes), et surtout amélioration des échanges bilatéraux d'étudiants avec les pays situés sur les routes du projet BRI et établissement de programmes de formation sur les Nouvelles Routes de la Soie. Ce qu'il faut pouvoir comprendre dans ce très long document au langage diplomatique rapidement éprouvant, c'est que le gouvernement chinois se tient désormais prêt à aider financièrement et administrativement des projets académiques qui auraient pour but de promouvoir le projet BRI. Dès lors, depuis juillet 2016, de très nombreuses universités chinoises ont mis en place des cursus (d'un semestre à trois ans) labellisés « Belt and Road », qui auraient pour but de faire des étudiants des experts du projet.

Si, bien entendu, ces diplômes et ces bourses d'études visent particulièrement les étudiants d'Asie Centrale, que la Chine attire fortement depuis le milieu des années 1990[77], ces nouveaux « Masters Belt and Road » sont également destinés à des étudiants internationaux (nécessité de passer le TOEFL, nombreux cursus en anglais, cours de relations internationales axés sur les relations Chine-Occident, …). Pour preuve, lors de mon stage au Consulat de France à Shanghai à l'été 2018, le service universitaire du consulat avait reçu une invitation

[76] (2016), « Plan d'action en faveur de l'éducation pour la ceinture et la route », *Ministère de l'Education de la République Populaire de Chine* [en anglais]
[77] LI A. (2018), « « One Belt One Road » and Central Asia : a new trend in internationalization of Higher education ? », *Boston Center for International Higher Education*, vol. N°92, page 15

de la part de l'Université Renmin pour participer à la journée promotionnelle de sa « Silk Road School » sur son campus de Suzhou, à une centaine de kilomètres de Shanghai. Cette école, qui avait été annoncée en mai 2018 en grandes pompes sur tous les médias officiels du gouvernement, se devait d'accueillir chaque année entre 50 et 100 étudiants venus du Monde entier, et ce tous frais payés (inscriptions, assurances médicales, chambres sur le campus, bourse financière)[78]. Cette Silk Road School est un exemple parmi d'autres de très nombreux programmes universitaires labellisés « Belt and Road » qui ont vu le jour ces dernières années, sans que nous puissions savoir véritablement si le programme se tourne effectivement vers l'étude de la Belt and Road en tant qu'instrument politique, juridique et économique à comprendre et à développer, ou si le programme a juste souhaité utiliser le nom de « Belt and Road » à des fins personnelles de publicité et de financement. A observer les cours proposés à la Silk Road School de l'Université Renmin, la formation semble plutôt se tourner vers l'étude de la politique chinoise dans son ensemble (science politique, gouvernance, droit chinois, économie, …) plutôt que vers une spécialisation pour le projet BRI.

Curriculum Structure

The following specializations are available on the program (subject to changes):

- Chinese Politics
- Chinese Economy
- Chinese Culture
- Chinese Law

The following is a selection of the available courses:

- Chinese Government and Politics
- Comparative Industrialization
- Internet and Big Data
- Cross-cultural Communication
- Resource Politics
- Seminar on the Belt and Road Initiative
- Chinese language courses
- Chinese Experience and Its Comparison with Developing Countries
- China and Global Governance
- Contemporary Chinese Economy
- China's Foreign Economic Trade and Investment
- Introduction to Chinese Law
- Studies on Confucianism
- Contemporary Chinese Society

Cours proposés par la Silk Road School de l'Université de Renmin,
A retrouver sur le site officiel Renmin University of China *: http://iso.ruc.edu.cn/English/more.php?cid=284*

[78] MENGQI P. (2018), « Renmin University of China opens Silk Road School », *ChinaDaily.com*

De ce que nous pouvons conclure de cette observations de cours, c'est qu'il semble bien difficile pour la Chine à la fois de définir les domaines et bornes du projet BRI, mais également de permettre la diffusion claire d'une définition du projet dans les cursus universitaires. Cependant, ce flou qui entoure le projet n'est pas nécessairement une conséquence du fait que ce projet est continuellement évolutif, cela peut également être une volonté du gouvernement de maintenir une imprécision pour ainsi offrir une plus grande ouverture là la BRI dans tous les domaines, ce qui est l'objet de mon point suivant.

Citons également un autre exemple qui est celui du SABRI (Student Association of Belt and Road Initiative), association dont les quartiers sont à l'Université de Tsinghua, et qui, de ce que j'ai pu observer à Pékin, dispose à la fois de locaux neufs et de moyens financiers considérables pour organiser séminaires, conférences et communication externe. Après m'être entretenu avec l'un des membres en mai dernier (2019), j'étais personnellement allé voir ce campus, et l'association m'avait donné à cette occasion un fascicule, dont une invitation à une conférence organisée par le SABRI publiée ci-dessous.

Valentin MARTIN
ENS de Lyon
Master 2 Asie Orientale Contemporaine

THE 4TH INSIDE BRI TALK
SOUTHEAST ASIA: ASEAN AND BELT & ROAD INITIATIVE
第四期清华大学一带一路青年研讨会
—海上东盟—

时间/Time：2019 April 10th 6:30pm - 8pm
2019年4月10日 下午6:30-8:00

地点/Location：Tsinghua XSpace
新清华学堂 国际交流活动中心

INTRODUCTION 讲座简介

After successful discussions on South Asia, Central Asia and Northeast Asia, we will move to the next region, Southeast Asia. As a regional intergovernmental organization comprising 10 countries in Southeast Asia, ASEAN has its significant influence in this region, as well as the BRI is a force to be reckoned with it. Since President Xi Jinping announced the 21st Century Maritime Silk Roads in Indonesia in 2013, China's foreign direct investment into ASEAN has surged. ASEAN is the world's sixth largest economy with a combined GDP of $2.5 trillion USD and average annual growth of 5%. This growth requires significant infrastructure investment, and thus BRI presents itself as a tempting opportunity. Hailing from the ASEAN-China Centre, Indonesia, Singapore, Brunei, and the Philippines, our speakers will provide first-hand insights into the dynamics between the BRI and maritime ASEAN countries. What about the other ASEAN countries? Don't worry, we will cover the land-based countries on Indo-China Peninsula in a future Inside BRI Talk!

HOW SHOULD ASEAN RESPOND TO
THE BELT AND ROAD INITIATIVE?

KEYNOTE SPEAKER 主讲嘉宾

WANG HONGJIU
汪红柳
Director of General Office of ASEAN-China Center at Beijing

- Director of General Office of ASEAN-China Center at Beijing
- Director of Political Section, Embassy of the People's Republic of China to Malaysia , 2013-2017
- Second Secretary, Deputy Director, Department of Asian Affairs, Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of China , 2004-2012
- Attaché, Third Secretary, Embassy of the People's Republic of China to Singapore , 2002-2004

COUNTRY REPRESENTATIVES 国家代表

ADI HARSONO
Indonesian
Indonesian Chamber of Commerce and Industry

CHEN HUIWEN
Singapore
Manager of Trade Promotion (former), IE Singapore

ERNESTO RUBIO LOMUNTAD, JR
Philippines
Civilian Consultant (former), Philippine Defence Reform

RASYIDAH IBRAHIM
Brunei Darussalam
Policy Analyst (former), Monetary Authority of Brunei Darussalam

Inside BRI Talk is a workshop series held monthly by the Student of Belt and Road Initiative (SABRI), with 500+ members from 70+ countries, which is the world's first and largest major student organization focused on the BRI. We focus on area studies in the background of BRI, and at least 5 speakers from relative areas will be invited to give presentations for each workshop. We aim to offer a better understanding of the potential influences under the context of BRI for each country through the proposed sharing. We are planning on a series of presentations to deep dive into some key areas.

ORGANIZERS
SABRI

SUPPORTS

CO-ORGANIZERS
THUGPA
THU GoGlobal
ASIC
KAIT

Please join us and share your valuable ideas!
欢迎加入我们，分享您的宝贵意见！

Valentin MARTIN
ENS de Lyon
Master 2 Asie Orientale Contemporaine

II) Un flou volontaire nécessaire à la diffusion de la diplomatie chinoise

A) Une absence d'organes internes qui centralisent le projet

Voici une donnée qui revient souvent dans les dires des officiels des Etats cherchant à négocier une place dans le projet BRI : « BRI » n'a aucune structure institutionnelle formelle. Si un bureau d'étude dirigé par le vice-premier Ministre Zhang Gaoli a été créé au sein de la Commission Nationale du Développement et de la Réforme (NDRC en anglais) – une super structure directement rattachée au Conseil des Affaires de l'Etat et dirigeant de fait l'économie chinoise et les objectifs afférents – la mise en œuvre concrète du projet BRI s'établie entre différents ministères chinois[79], allant du Ministère de l'Agriculture au Ministère des Affaires Etrangères, en passant par les acteurs régionaux et locaux (plans d'investissement locaux, entreprises publiques, …).

Ajoutons à cela le fait que le financement d'un tel projet est extrêmement divers. Selon les sources, un tel projet devrait coûter entre 4000 et 8000 milliards de dollars sur 10 ans. Alice Ekman observe alors quatre grandes sources de financement[80] :

- les « policy banks » (banques chinoises qui sont sous la tutelle gouvernementale, CDB et EXIM)
- les « banques commerciales d'Etat » (ABC, BoC, CCB et ICBC)
- les institutions multilatérales, plus particulièrement la BAII (Banque Asiatique d'Investissement dans les Infrastructures, créée en 2014)
- le Fonds des Routes de la Soie, directement rattaché aux instances gouvernementales.

La multiplicité des acteurs financiers entretient donc également un flou important sur le financement du projet, d'autant plus que les relations entre les grandes banques chinoises et le gouvernement central ne sont pas publiquement connues et officialisées.

[79] GHIASY R., ZHOU J. (2017), « The Silk Road Economic Belt, Considering security implications and EU-China cooperation prospects », *Stockholm International Peace Research Institute (SIPRI)*, page 3
[80] EKMAN A. (dir.) (2018), « La France face aux Nouvelles Routes de la Soie chinoises », *IFRI*, page 42

Valentin MARTIN
ENS de Lyon
Master 2 Asie Orientale Contemporaine

B) La « Diplomatie des sommets »

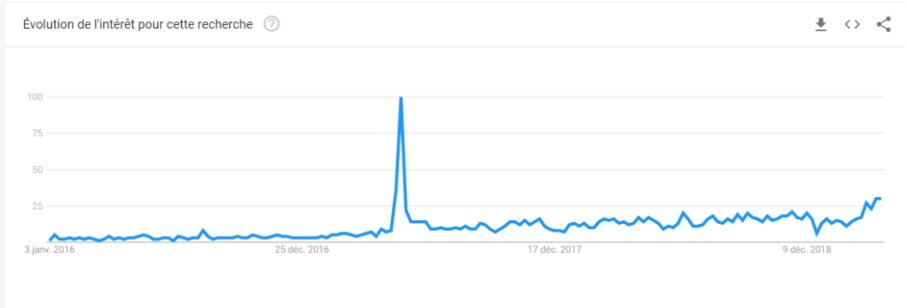
L'absence d'organe unique centralisant et dirigeant le projet BRI a pour nécessaire corollaire la diffusion du projet par des voies plus diffuses. En effet, en ayant choisi de ne pas créer un organe unique disposant de prérogatives pour pouvoir négocier avec les autres Etats sur tout projet au cœur de la BRI, le gouvernement chinois a également choisi d'organiser la diffusion de son projet par des voies autres. En ce sens, l'idée de « Diplomatie des sommets »[81] est l'idée que la Chine utilise les sommets internationaux qui rassemblent de nombreux Etats pour faire sa promotion de BRI.

Le gouvernement a tout d'abord utilisé la venue du G20 en Chine (Hanghzou) en 2016 pour mettre en avant son projet devant les grandes puissances mondiales. En juin 2018, lors du sommet de l'Organisation de Coopération de Shanghai, la Chine a appelé au renforcement des liens entre l'OCS et la BRI (on observe même, dans le communiqué final du sommet à Qingdao, le choix fait par les Etats partis à l'OCS de renforcer les liens financiers entre les Etats-membres et les institutions financières comme la BAII et le Fonds des Routes de la Soie[82], témoignant ainsi d'une volonté commune de coopérer avec le projet BRI).

Mais le fait le plus intéressant est sûrement la création d'un « Forum Belt and Road », qui s'est tenu en mai 2017 à Pékin, et dont l'opération a été réitérée en avril 2019. Le premier sommet a été un franc succès, tant par le nombreux de pays participants (plus de 100 pays, dont 30 chefs d'Etat) que par le rayonnement que le forum a entrainé sur le projet des Nouvelles Routes de la Soie. Durant ces 3 jours de forum (15-17 mai 2017), la multiplicité des articles de journaux évoquant le sommet et le projet BRI a été incroyablement forte, témoignant d'une volonté marquée d'en connaitre davantage sur ce projet qui était encore, jusqu'à cette date, quelque peu obscure voire très méconnu.

[81] EKMAN A. (dir.) (2018), « La France face aux Nouvelles Routes de la Soie chinoises », *IFRI*, page 29
[82] (10 juin 2018), « Qingdao Declaration of the Council of Heads of State of Shanghai Cooperation Organisation », *Organisation de Coopération de Shanghai*, page 7

Valentin MARTIN
ENS de Lyon
Master 2 Asie Orientale Contemporaine



Recherche du terme « Belt and Road » sur Google entre le 1er janvier 2016 et le 31 mars 2019. On observe un pic de recherche qui correspond à la tenue du Forum Belt and Road les 15-17 mai 2017

Ce sommet est donc un véritable succès diplomatique, en témoignent la signature d'un accord de principe sur le projet BRI avec 68 Etats et organisations internationales, mais également des accords annexes très importants comme l'accord de libre-échange avec la Géorgie, celui sur l'énergie avec l'Arabie Saoudite et la Russie, ou encore la coopération stratégique avec Interpol[83].

Réitéré en avril 2019, le Second Sommet Belt and Road a quant à lui réuni plus de 5000 délégués venus des 150 Etats et organisations internationales, avec cependant un désir d'éviter l'apparat réalisé lors du premier sommet de 2017, dans un contexte de guerre commerciale avec les Etats-Unis, et alors même que Pékin tentait de répondre aux critiques internationales, notamment aux accusations américaines de retotalitarisation du régime chinois par Mr Xi[84] par les médias américains.

Dès lors, les formulations utilisées dans le communiqué commun signé à l'issue du Sommet utilisent un nouveau vocabulaire : « projets de haute-qualité », « standards hauts », un projet BRI « open, green and clean ». Un vocabulaire qui n'avait pas été utilisé dans le premier communiqué conjoint de mai 2017[85]. « *Les prêteurs internationaux n'investiront pas dans un projet qui n'a pas été dé-risqué ou qui n'est pas financièrement viable. Le défi de la Chine est maintenant de démontrer que la rhétorique du discours « BRI verte », « BRI propre (clean) »*

[83] TIEZZI S. (2017), « What did China accomplish at the Belt and Road Forum ? », *TheDiplomat.com*
[84] LI D. et Han M. (2019), « Xi Jinping's Second Belt and Road Forum: Three Key Takeaways », *Bloomberg.com*
[85] Pour comparer les deux communiqués (à retrouver en bibliographie) :
- (16 mai 2017), « Joint Communique of the Leaders Roundtable of the Belt and Road Forum for International Cooperation », *Ministère chinois des Affaires Etrangères*
- (27 avril 2019), « Joint Communique of the Leaders' Roundtable of the 2nd Belt and Road Forum for International Cooperation », *Ministère chinois des Affaires Etrangères*

Valentin MARTIN
ENS de Lyon
Master 2 Asie Orientale Contemporaine

a été traduite en action dans toute la ceinture et sur la route » a déclaré Daniel Russel, vice-président pour la sécurité internationale et la diplomatie à l'Asia Society Policy Institute[86].
Mais ce Second Forum a également été un franc succès diplomatique, amenant à la table des négociations huit chefs d'Etat supplémentaires par rapport à 2017, notamment les pays européens que sont l'Italie et le Luxembourg, tous deux signataires d'un MoU avec la Chine, tandis que la France, l'Espagne, les Pays-Bas, la Belgique ont signé un accord de coopération sur les marchés tiers (thirds-markets). Nous reviendrons sur cela un peu plus tard dans notre développement.

Dans tous les cas, le discours de 2019 a changé par rapport à celui de 2017 : la Chine a entendu les critiques grandissantes sur son projet phare (notamment les craintes de certains gouvernements sur la soutenabilité des projets BRI, l'impact écologique ou l'absence de transparence dans les transferts financiers). Lors de son discours d'ouverture, Mr Xi a alors préféré une approche plus douce, et sa déclaration a souligné des éléments nouveaux jusqu'alors non mis en avant : l'importance de la durabilité, la consultation plus poussée des pays hôtes, ou encore l'amélioration du niveau de vie des personnes touchées par ce projet de développement.

C) Un projet aux limites volontairement floues

« *Ce qui est particulièrement intéressant à noter dans la genèse de B&R, c'est que la phase de brainstorming a été lancée en 2014, après le lancement du concept. La première année du processus de brainstorming – durant laquelle la Commission de la réforme et du développement national (NDRC) a été très active – a mené à la publication d'un « Plan d'action » publié en mars 2015. Ceci indique qu'entre la fin de 2013 et le début de 2015, le projet n'était pas défini en termes précis en Chine* »[87] analyse ici Alice Ekman.

Son constat est représentatif de la façon dont la Chine a souhaité développer son projet BRI. Selon les universitaires européens, en présentant un projet en 2013 sans avoir théorisé ses principes ou son contenu, Pékin a réussi à poser les bases d'un concept nouveau (à savoir la formation d'un projet d'infrastructures reliant plusieurs continents) sans pour autant être obligé de préciser son contenu. En choisissant cette approche volontairement flou, la Chine a ainsi pu, et peut encore aujourd'hui, faire évoluer son projet selon les réceptions et critiques

[86] LI D. et Han M. (2019), « Xi Jinping's Second Belt and Road Forum: Three Key Takeaways », *Bloomberg.com*
[87] EKMAN A. (dir.) (2018), « La France face aux Nouvelles Routes de la Soie chinoises », *IFRI*, page 20

des différents acteurs potentiellement intéressés par le projet. Pékin peut donc se permettre de vendre un projet aux autres Etats, tout en proposant aux Etats d'être force de proposition à leur tour, de devenir des acteurs actifs de la construction de la BRI. En ceci, le projet BRI se veut être un projet évolutif pour tout le monde, et prenant en compte les volontés de chacun. Pékin veut ainsi montrer qu'il ne cherche pas à vendre ou à imposer un modèle nouveau, mais tente bien de construire une nouvelle forme de coordination mondiale avec des Etats acteurs de ce projet, créant ainsi une « initiative commune « , comme annoncée dans les discours officiels chinois.

On peut aussi caractériser ce projet BRI de « flou » au sens où nous pouvons avoir l'impression que tout peut faire partie du projet. Chaque projet chinois à l'étranger peut être estampillé du label « Belt and Road ».
Au-delà des projets connus, ou du moins présentés comme fondamentaux (domaine ferroviaire, portuaire, autoroutier et systèmes de communications en particulier), de nombreux autres projets culturels, scientifiques, technologiques voient le jour, sans qu'il soit parfois aisé de faire un parallèle évident avec le projet initial des Nouvelles Routes de la Soie. Selon Richard-Clément Bagatine, qui a publié une étude[88] se basant exclusivement sur des données chiffrées pour mesurer l'avancée du projet BRI, nous pouvons observer entre octobre 2013 et septembre 2018 :

- la création de 25 centres culturels et 500 instituts Confucius dans 125 pays + 41 MoU de coopération culturelle (voir définition de MoU dans le Chapitre 2)
- l'organisation de 130 évènements de promotion du tourisme + un investissement de 300 milliards de dollars par le Ministère du Tourisme
- 56 MoU de coopération scientifique
- Bien d'autres sujets : des programmes d'échanges d'étudiants, des évènements de coopération entre Think Tanks, des échanges de pièces de musée, des évènements historiques pour recentraliser les mythiques routes de la soie dans le projet, …

Ce projet est également flou au sens où son expansion géographique est à la fois continuelle et non précisée. Si le nombre de pays ayant signé un accord avec la Chine dans le cadre de BRI dépasse la centaine selon certains (même si ce chiffre est invérifiable en l'absence d'une publication officielle du gouvernement chinois, qui joue sur la disparité des accords avec

[88] BAGATINE R. (2018), « Cinq ans après l'annonce des « Nouvelles Routes de la Soie » : situation et perspectives », *IRIS*, vol. N°85

d'autres Etats pour faire gonfler les chiffres), c'est surtout d'un point de vue géographique que le projet est à la fois exponentiel et incertain, en témoigne l'annonce d'une « Route Polaire de la Soie » en janvier 2018[89]. A l'heure actuelle, il n'existe toujours pas de liste complète et exacte des pays participants, des itinéraires choisis, ou encore des projets réalisés, en cours ou futurs. Or le nombre de projets qui dépassent le simple secteur du développement des infrastructures est croissant : cette phase d'expansion géographique se double donc d'une phase d'expansion sectorielle. Si en 2014-2016 nous évoquions le projet BRI comme un projet dont le cœur serait la connectivité Chine – Asie Centrale – Europe via un développement des réseaux de communication routiers, ferroviaires, maritimes et énergétiques, force est de constater que la dimension dite « immatérielle » du projet est en pleine expansion : finances, tourisme, justice, douane, police ou encore éducation sont en effet d'autres domaines qui peuvent aujourd'hui entrer dans le cadre des Nouvelles Routes de la Soie.

Prenons pour exemple l'organisation de conférences annuelles sur le thème de la Route de la Soie digital (Digital Belt and Road conferences), dont la dernière en date à eu lieu dans le Yunnan en décembre 2018, et dont la Chine se servirait pour rallier à elle des Etats désireux de former une route de la soie digitale, une toile numérique entre eux. La Chine tenterait même de « *s'imposer dans la formulation des règles internationales du commerce électronique transfrontalier* » selon Alice Ekman[90]. La volonté d'encourager l'utilisation plus intensive du yuan dans les échanges commerciaux avec ses voisins asiatiques, notamment dans le cadre du projet BRI, est également un exemple de la diffusion immatérielle du projet, qui dépasserait le simple développement des infrastructures de transport tel que le projet avait été mis en avant en 2013. Nous retrouvons cette diffusion immatérielle du projet dans les « 5 piliers » du projet BRI énoncés en 2015 : coordination en matière politique (policy coordination), interconnexion des infrastructures (facilities connectivity), libéralisaiton du commerce (unimpeded trade), intégration financière (financial integration), compréhension mutuelle des peuples (people-to-people bonds). Sur ces 5 piliers, 3 sont immatériels : la coordination des politiques, l'intégration financière et les relations entre citoyens des différents pays.

[89] (26 janvier 2018), « China's Arctic Policy », *Conseil des Affaires de l'Etat de la République Populaire de Chine*, White paper

[90] EKMAN A. (dir.) (2018), « La France face aux Nouvelles Routes de la Soie chinoises », *IFRI*, page 23

C'est dans ce contexte extrêmement flou que de nombreuses études académiques tendent à conseiller aux Etats souhaitant intégrer le projet BRI ou ayant été approchés par la Chine de faire très attention à la teneur des accords et de toujours demander de la part du gouvernement chinois des précisions quant au contenu d'une telle coopération.

Dans le long article publié par l'IFRI en octobre 2018, la dernière partie est totalement consacrée aux conseils prodigués par les chercheurs pour les gouvernements. Dans cette partie[91], nous pouvons lire que l'étude recommande notamment aux Etats de prendre en compte le caractère ambigu et évolutif du projet chinois, de sans cesse demander des précisions aux autorités chinoises, et surtout d'éviter de signer des MoU ou autres accords-cadres faisant référence à la BRI en des termes généraux. De façon générale, l'étude recommande de faire attention aux termes employés, et « *d'éviter d'utiliser les termes « Belt & Road » (ou « Belt & Road Initiative » ou « Une ceinture, une route », ou « Nouvelles routes de la soie ») dans les communications officielles tant que ces termes ne sont pas définis plus explicitement par les autorités chinoises* ».

III) Vers un Nouvel Ordre Mondial 2.0 ?

A) La néobipolarisation du Monde

Une volonté initiale de se placer en concurrent direct des Etats-Unis

« *Dans cette partie de bras de fer auxquels se livrent Chinois et Américains, deux visions du commerce international s'affrontent. Celle des Chinois se veut une alternative au modèle néolibéral du FMI par un interventionnisme fort de l'Etat tandis que les Américains défendent les principes du droit, de la finance et la libre compétition* »[92]. Dès 2015, alors même que le projet BRI (appelé OBOR à l'époque) n'était encore qu'une idée floue et très peu développée, dans les discours, ou dans les faits, Emmanuel Lincot a publié plusieurs articles sur le sujet. Il est très intéressant de comparer les articles parlant de la BRI telle qu'elle pouvait être vue au début du processus, c'est-à-dire il y a environ 4-5ans, car ils sont caractéristiques de ce que souhaitait déjà montrer la Chine au travers de son projet phare, à savoir l'idée selon laquelle la Belt and Road Initiative serait une alternative pour les Etats qui se sentiraient lésés, voire mis

[91] EKMAN A. (dir.) (2018), « La France face aux Nouvelles Routes de la Soie chinoises », *IFRI*, page 133
[92] LINCOT E. (2015), « Enjeux et perspectives des nouvelles routes de la soie », *Monde Chinois* 2015/4, vol. N°44, page 17

Valentin MARTIN
ENS de Lyon
Master 2 Asie Orientale Contemporaine

à l'écart de la mondialisation actuelle. Dans « *Enjeux et perspectives des nouvelles routes de la soie* », Emmanuel Lincot pointe déjà du doigt la volonté de Pékin de concurrencer ce qu'elle considère être aujourd'hui son concurrent le plus direct : les Etats-Unis. Selon lui, BRI est une stratégie globale qui s'inscrit pleinement dans le rêve impérialiste chinois[93]. Mais il est intéressant de relever que, comme beaucoup de ses contemporains en 2015, Emmanuel Lincot réfléchissait sur l'application et la finalité de la BRI en ramenant le projet à des évènements de court terme qui venaient d'avoir lieu. BRI aurait alors été la réponse apportée à la montée du radicalisme ouighour, au départ progressif des Américains d'Asie Centrale, et à la crise ukrainienne qui devrait rapprocher Moscou de Pékin. Or force est de constater, avec un regard aujourd'hui peut-être plus extérieur, du moins plus éloigné (même si seulement quatre années séparent la publication d'Emmanuel Lincot et la rédaction de mon Mémoire), que BRI est aujourd'hui un projet dont la vision à long terme n'est plus à prouver. L'officialisation de BRI en 2013 ne répondait pas à un calendrier circonstanciel, mais était l'œuvre du Président Xi Jinping dans sa vision qu'il a de la Chine dans la seconde moitié du XXIème siècle, au même titre que son discours sur la nécessité de hisser la Chine au premier rang du Monde en 2049. La « Stratégie 2049 » possède même ses caractéristiques propres, que Xi Jinping a énoncées en mars 2018 lors de la 13ème session de l'Assemblée Populaire Nationale : réaliser l'objectif consistant à faire de la Chine un grand pays socialiste moderne à la fois prospère, puissant, démocratique, hautement civilisé, harmonieux et beau au milieu du siècle[94]. « *Ce n'est pas une prévision ou une prophétie, c'est un programme. Tous les attributs officiels de la stratégie 2049 sont importants et leur enchaînement logique est décisif. La seule façon pour la Chine de rester socialiste, c'est de devenir moderne et pour être moderne, il faut que le pays soit puissant et prospère, le reste viendra de surcroît : voilà pourquoi les attributs "démocratique, civilisé, harmonieux et beau" sont relégués en queue de peloton* »[95].

Dans tous les cas, dès 2015 Emmanuel Lincot voit dans ce projet un moyen de se rapprocher de la Russie et de l'Asie Centrale, et de faire ainsi front commun contre le bloc Etats-Unis / Union Européenne. De plus, la collaboration avec la Russie permettrait à la Chine de se faciliter l'ouverture des pays limitrophes à la Russie, et ainsi de s'imposer plus efficacement en Europe orientale.

[93] LINCOT E. (2015), « Enjeux et perspectives des nouvelles routes de la soie », *Monde Chinois* 2015/4, vol. N°44, page 18
[94] (2018), Xi Jinping appelle à faire de la Chine un grand pays socialiste moderne », *FrenchXinhuaNet.com*
[95] HENRI-MOINET P. (2018), « Chine, 2049 », *LeNouvelEconomiste.fr*

Théorisée par Graham Allisson dans son best-seller publié aux Etats-Unis en 2017 (V*ers la guerre. L'Amérique et la Chine dans le piège de Thucydide ?*), l'expression « piège de Thucydide » est dès lors observée partout aujourd'hui, pour définir la montée en puissance de la Chine et son face-à-face contemporain avec les Etats-Unis. Cette expression, issue de l'observation de la Guerre du Péloponnèse qui opposa Spartes à Athènes en 431-404 av J.C. et qui nous est relatée par Thucydide dans son ouvrage du même nom, souhaite pointer du doigt une situation selon laquelle une puissance établie, qui a peur de perdre son leadership, s'oppose à une puissance montante, nouvelle, ce dont résulterait un risque de « guerre » sous toutes ses formes. Calquant son analyse sur celle faite pour la relation Athènes-Sparte, Allison tente d'étudier le combat entre la puissance établie qui possède le leadership – les Etats-Unis –, et la puissance montante – la Chine – qui apporte avec elle une scission du monde en deux blocs.

Sans pour autant nous écarter de notre sujet initial pour étudier la relation de puissance entre les Etats-Unis et la Chine, force est de constater que cette « guerre commerciale », débutée en janvier 2018, est peut être l'exemple le plus pertinent du combat mené pour exercer le leadership mondial, et donc a fortiori pour dicter ses propres règles dans l'Ordre Mondial.

L'expression « bipolarisation 2.0 » a été trouvée par Alice Ekman en 2018[96], pour définir une vision anticipée du monde dans laquelle l'émergence de deux pôles rivaux, l'un centré sur les Etats-Unis, l'autre sur la Chine, créerait un système dualiste où les deux pôles seraient hermétiques l'un l'autre. Dans chaque pôle chaque leader y aurait développé ses propres normes selon sa propre influence et ses propres objectifs. Il y aurait donc deux réseaux mondiaux d'infrastructures, deux modes de gestion de flux, deux systèmes de normes, deux systèmes d'institutions internationales.

Dans le système chinois, un pays labellisé « Belt and Road » « *disposerait d'un accès privilégié aux infrastructures et services gérés par la Chine – du stellite BeiDou au réseau de câbles sous-marins développé par Huawei* »[97].

Il peut nous sembler intéressant de faire ici un parallèle avec le contexte de Guerre Froide, durant laquelle la polarisation du Monde avait entrainé la création de deux blocs distincts et hermétiques l'un l'autre. Cependant, si la comparaison est aisée, je pense qu'elle doit s'arrêter ici : il ne peut être possible de comparer deux situations si distinctes, car le conflit qui sévissait entre les Etats-Unis et l'URSS dans la seconde moitié du XXème siècle était un

[96] EKMAN A. (dir.) (2018), « La France face aux Nouvelles Routes de la Soie chinoises », *IFRI*, page 6
[97] EKMAN A. (dir.) (2018), « La France face aux Nouvelles Routes de la Soie chinoises », *IFRI*, page 7

conflit entre deux puissances vainqueurs de la Seconde Guerre Mondiale, et donc à ce titre possédant théoriquement la même puissance et la même aura dans le Monde. Or le conflit actuel qui oppose la Chine aux Etats-Unis est un conflit entre une puissance établie et une puissance montante, la seconde ayant vocation à proposer une alternative à la fois idéologique et pragmatique à la vision du monde dirigée par la première. On en revient dès lors au piège de Thucydide mentionné plus tôt, et aux conséquences que cette idée apporte avec elle : l'imminence nécessaire d'un conflit (sous toutes formes possibles) pour départager les puissances, et pour permettre à un Etat d'établir son hyperpuissance, comme si la possibilité d'une cohabitation entre deux superpuissances si distinctes ne pouvait s'établir dans le futur.

L'utilisation des instances internationales comme instrument de promotion du projet chinois

Et cette bipolarisation en arrive à un point tel que la Chine tente aujourd'hui de faire entrer sa vision globale du Monde, notamment via le biais du Conseil de Sécurité des Nations Unies, dans les grandes décisions communes internationales.

En juin 2018, un groupe de travail sur les nouvelles routes de la Soie du Sénat français a publié un rapport d'information[98] au nom de la Commission des Affaires Etrangères, de la Défense et des Forces armées. Etonnant rapport de presque 200 pages, ce travail minutieux a duré plus de six mois, et a pour titre une question sans équivoque : « *Pour la France, les nouvelles routes de la soie : simple label économique ou nouvel ordre mondial ?* ». Pour que l'organe législatif français titre ainsi un rapport sur un tel sujet, cela démontre qu'il existe un questionnement fort sur l'importance accordée au projet BRI, et à ce que le projet apporterait avec lui. Le rapport se focalise surtout sur les visions très divergentes que peuvent avoir les différents acteurs politiques et économiques de ce projet d'envergure, et souligne que personne n'est d'accord sur une véritable définition à donner au projet (« *Le groupe de travail, au cours de son déplacement en Chine et de ses auditions, a entendu presque tout et son contraire, parfois à quelques minutes d'écart : les nouvelles routes de la soie ne seraient qu'un simple « label économique », sorte de marque apposée sur des projets économiques, et deviendraient par la magie de la franchise quelques instants plus tard la proposition chinoise*

[98] (30 mai 2018), « Pour la France, les nouvelles routes de la soie : simple label économique ou nouvel ordre mondial ? », *Sénat français*, rapport d'information N°520

Valentin MARTIN
ENS de Lyon
Master 2 Asie Orientale Contemporaine

d'un nouvel ordre mondial »[99]). Si, selon ce rapport, le projet BRI sert avant tout à assurer la stabilité de la Chine (en permettant un développement interne et un aménagement du territoire chinois, en résolvant les tentations séparatistes au Xinjiang et en offrant des débouchés économiques nouveaux à une économie chinoise surproductrice et en surcapacité), le projet BRI serait également un moyen de proposition une nouvelle mondialisation aux caractéristiques chinoises, c'est-à-dire dans laquelle la Chine, en néoleader mondial, serait le garant d'une mondialisation gagnante-gagnante, loin du multilatéralisme actuel qui voudrait que s'il y ait un gagnant, il y ait forcément un perdant. Le rapport se focalise notamment sur la remise en cause du système de Bretton - Woods (du nom des accords de 1944 portant création d'un système de contrôle des mouvements de capitaux internationaux par des institutions internationales – FMI et Banque Mondiale). Au sortir de la crise de 2008, la Chine avait tenté de profiter de la faiblesse occidentale pour tenter de renégocier ce statut de Bretton-Woods très défavorable aux Etats dits « non occidentaux » (rappelons que la Banque Mondiale a un Américain à sa tête, le FMI un Européen). En effet, « *la Chine ne dispose que de 3,8 % des voix, contre plus de 15 % aux États-Unis et 4,3 % au Royaume- Uni et à la France – alors que l'économie chinoise est devenue la plus importante du monde en parité de pouvoir d'achat, surpassant le poids économique des États-Unis depuis 2014 »*[100]. La création de la Banque Asiatique d'Investissement dans les Infrastructures (BAII), ainsi que la signature d'accords financiers avec des Etats exportateurs de pétrole (Russie, Venezuela, Iran, Qatar) permettant désormais d'acheter du pétrole en monnaie chinoise (yuan) sans passer par une convertibilité en dollars, sont ainsi des signes de volonté de s'émanciper d'un ordre mondial dominé par les Etats-Unis.

Le 17 mars 2017, après de longues négociations sur le maintien de la mission d'assistance des Nations Unies en Afghanistan (MANUA), le Conseil de Sécurité des Nations Unies a adopté à l'unanimité la Résolution 2344 sur la prorogation de cette mission jusqu'en mars 2018.
Si le cœur de cette résolution n'a aucun rapport avec nos recherches actuelles, un paragraphe pourrait attirer notre attention :

[99] (30 mai 2018), « Pour la France, les nouvelles routes de la soie : simple label économique ou nouvel ordre mondial ? », *Sénat français*, rapport d'information N°520, page 34
[100] (30 mai 2018), « Pour la France, les nouvelles routes de la soie : simple label économique ou nouvel ordre mondial ? », *Sénat français*, rapport d'information N°520, page 38

«*[Le Conseil de Sécurité] salue les efforts déployés pour renforcer la coopération économique régionale, notamment les mesures prises pour faciliter les liaisons, le commerce et le transit au niveau régional, en particulier dans le cadre d'initiatives régionales de développement comme celles baptisées « Ceinture économique de la Route de la soie et Route de la soie maritime du XXI e siècle », de projets régionaux de développement comme le projet de construction d'une conduite de gaz naturel dans la zone Turkménistan-Afghanistan-Pakistan-Inde* »[101].

C'est ainsi la première fois que le Conseil de Sécurité de l'ONU fait explicitement mention du Projet BRI dans un document officiel, montrant ainsi que la Chine cherche à appuyer ses grands projets dans le cadre des Organisations Internationales. Le rapport sénatorial de 2018 rapporte également que dans les considérations initiales de cette résolution, on y retrouve la phrase « *il est essentiel, afin de bâtir pour l'humanité un avenir commun, de favoriser la coopération régionale dans un esprit de coopération profitable à tous, vecteur efficace pour promouvoir la sécurité, la stabilité et le développement économique et social en Afghanistan et dans la région* », rédaction qui serait directement issue de la diplomatie chinoise à l'ONU, qui visait à ce que le concept chinois de « communauté de destin pour l'Humanité » soit intégré dans une résolution du Conseil de Sécurité des Nations Unies.

Selon l'ambassadeur de Chine auprès des Nations Unies, Liu Jieyi, cela reflète la *« reconnaissance mondiale des grandes contributions faites par la Chine à la gouvernance de la planète »*[102]. On retrouve également cette idée de reconnaissance du projet BRI dans la présentation de cette résolution par le porte-parole du Ministère des Affaires Etrangères chinois lors d'une conférence de presse trois jours après : « *Nous entendons travailler de concert avec les autres États membres des Nations Unies, agir à la lumière des résolutions du Conseil, prendre une part active à la construction de la « Ceinture et Route » et la promouvoir énergiquement, en vue de bâtir pour l'humanité un bel avenir commun qui soit ouvert, inclusif, propre et basé sur la paix durable, la sécurité partagée et la prospérité universelle »*[103].

[101] (17 mars 2017), « Résolution 2344 sur la situation en Afghanistan », *Nations Unies – Conseil de Sécurité*, page 10

[102] (30 mai 2018), « Pour la France, les nouvelles routes de la soie : simple label économique ou nouvel ordre mondial ? », *Sénat français*, rapport d'information N°520, page 42

[103] (20 mars 2017), « Conférence de presse tenue par la porte-parole du Ministère des Affaires Etrangères chinois Hua Chunying », *Ambassade de la République Populaire de Chine au Maroc*

A cela la Chine a répondu positivement à cette main tendue des Nations Unies, mettant désormais toujours en avant la cohérence de son projet BRI avec les valeurs onusiennes mais également avec l'agenda 2030 des Nations Unies pour un développement durable (UN 2030 Sustainable Development). Nous retrouvons cela dès le second paragraphe du Communiqué conjoint du Second Forum Belt and Road d'avril 2019 (« *reaffirming our commitment to the UN 2030 Agenda for Sustainable Development, we reiterate that promoting peace, development and human rights, mutually-beneficial cooperation, and honoring the purposes and principles of the UN Charter and international law are our common responsibilities* »[104]), ainsi que dans le communiqué conjoint du Sommet UE-Chine d'avril 2019 (« *respect for international law and for fundamental norms governing international relations, with the United Nations (UN) at its core. The two sides commit to uphold the UN Charter and international law, and all three pillars of the UN system, namely peace and security, development and human rights* »[105]

Depuis lors, chaque communiqué signé par la Chine reprend cette structure, avec une réaffirmation du respect des normes de gouvernance mondiales telles que considérées dans le système onusien.

G20 et BRI : une volonté de convergence des objectifs

Cette volonté d'affirmation du projet au sein des plus hautes instances internationales se retrouve également dans les discours des dirigeants chinois lors des grandes conférences économiques mondiales.

En septembre 2016, lors du sommet du G20 à Hangzhou, le Ministre des Affaires Etrangères chinois, Wang Yi, profite de l'occasion d'une réunion des vingt plus puissantes économies mondiales pour tenir un discours particulièrement ciblé sur les avantages du projet BRI (« *l'initiative la plus importante et la plus influente du monde contemporain* »[106]), discours identique à celui tenu six mois plus tôt (mai 2016), lors de la rencontre entre Ministres des Affaires Etrangères chinois et allemands. Nous retrouvons ici cette idée de convergence entre le projet BRI et les objectifs du G20. Au travers de ces discours, la Chine se positionne ainsi en ardent défenseur des principes économiques de libéralisme et d'interconnexion des

[104] (27 avril 2019), « Joint Communique of the Leaders' Roundtable of the 2nd Belt and Road Forum for International Cooperation », *Ministère chinois des Affaires Etrangères*
[105] (9 avril 2019), « EU-China Summit Joint Statement », *Union Européenne*
[106] FOURRIER J. (2017), « Sommet du G20 de Hambourg : une plateforme pour les Nouvelles routes de la soie », *French.china.org.cn*

économies mondiales, dans une période où les Etats-Unis se renferment dans un protectionnisme économique qui les empêche de conserver le leadership du projet de libéralisme économique mondial. Wang Yi réitérera d'ailleurs ces propos en mai 2017 lors de sa rencontre avec le Ministre des Affaires Etrangères Allemand Sigmar Gabriel, soulignant une nouvelle fois la convergence des objectifs du G20 et des Nouvelles routes de la Soie : « *Nous sommes certains que les progrès dans les Nouvelles routes de la soie fourniront aux avancées du G20 des perspectives plus larges et une impulsion plus forte au niveau mondial* », soulignant ainsi sa volonté de voir l'organisation internationale du G20 accepter une coordination groupée avec le projet BRI : « *Nous souhaitons que ces deux plateformes de coopération, qui se complètent et s'entraînent réciproquement, jouent ensemble un rôle directeur dans le développement sain de l'économie mondiale afin qu'ils effectuent chacun une contribution immense dans l'établissement d'une communauté de destin de l'humanité* »[107].

Six mois après, c'est au tour du Président chinois Xi Jinping de venir réaffirmer sur la scène du Sommet du G20 à Hambourg (juillet 2017) sa volonté de voir le projet BRI comme une nouvelle plateforme leader dans le domaine de l'ouverture économique entre les Etats. Dans un contexte de Sommet extrêmement tendu (confirmation de la sortie des Etats-Unis de l'Accord de Paris sur le Climat, contexte de menace nucléaire nord-coréenne[108]), Mr Xi a énoncé une nouvelle fois que les concepts défendus par l'initiative des Nouvelles Routes de la Soie – ouverture, coopération, résultats mutuellement profitables, consultations conjointes, projets d'infrastructures communs – étaient tout à fait « *compatibles avec l'esprit du G20* »[109].

Ajoutons à cela que la Direction française du Trésor a relevé en octobre dernier (2018), qu'il y avait un risque que les évènements officiels de Belt and Road (notamment les Forums BRI organisés en 2017 et en 2019) puissent, à long terme, faire concurrence aux principaux forums de discussions mondiaux que sont le G20 ou l'OMC. En effet, lors de ces rassemblements officiels liés à la BRI (comme les forums BRI ou encore la *China International Import Expo* de novembre 2018), les pays participants ont affiché un large soutien à l'initiative des Nouvelles Routes de la Soie, et ont contribué à promouvoir les éléments de langage chinois

[107] FOURRIER J. (2017), « Sommet du G20 de Hambourg : une plateforme pour les Nouvelles routes de la soie », *French.china.org.cn*
[108] (2017), « Ce qu'il faut retenir du sommet du G20 », *Libération.fr (avec AFP)*
[109] (2017), « La participation de Xi Jinping au sommet du G20 a fait progresser la coopération au sein du groupe », *French.Xinhuanet.com*

Valentin MARTIN
ENS de Lyon
Master 2 Asie Orientale Contemporaine

telle que la notion de « communauté de destin pour l'Humanité », qui selon le Trésor « *apparaissent en décalage avec les principes et valeurs portés par les Nations Unies* »[110].

Avec l'arrivée au pouvoir de Donald Trump aux Etats-Unis, et la crise européenne du Brexit, le libéralisme économique se heurtait à une vision protectionniste de plus en plus imposante. La Chine a alors réussi à se positionner en véritable défenseur de la continuité et de l'approfondissement du libéralisme économique au niveau mondial, et a réussi son pari de prouver au Monde que Pékin était aujourd'hui prêt à assumer le rôle de leader de la coopération économique internationale et de l'amélioration des performances de la gouvernance économique mondiale.

B) L'idée d'un leadership mondial « minimaliste »

La Chine a des intérêts profonds et non reconnus dans le maintien d'un ordre mondial dit « stable » en raison de son intégration dans l'économie mondiale depuis plus d'une quarantaine d'années maintenant. Une perturbation de cet ordre serait - par nécessité - une perturbation de ses propres intérêts économiques. En effet, la Chine a sans cesse négocié pour entrer à son tour dans le système économique global, et pour en être un acteur majeur (rappelons ici les débats houleux entre l'Union Européenne et la Chine qui ont précédé l'octroi du statut d' « Economie de marché » à la Chine par l'OMC en 2016).

Cette vulnérabilité dicte la manière dont la Chine se positionne dans l'ordre mondial. Ainsi donc, selon François Godement[111], la Chine cherche continuellement à trouver un compromis entre la résistance à la « vague de la mondialisation » et la résistance aux avancées d'un ordre mondial qui cherche à imposer des normes libérales. Selon lui, cela caractérise cette technique chinoise de l' « engagement prudent », un engagement pragmatique dans lequel la Chine avance pas à pas, en évaluant à chaque moment et pour chaque situation les coûts et avantages d'une telle démarche.
Sur la scène internationale, la Chine aurait alors – corollaire direct de cet engagement pragmatique – une tendance à exécuter des actions internationales « réactives » plutôt que

[110] (11 octobre 2018), « Les Nouvelles Routes de la Soie », *Direction générale du Trésor*, vol. N°229, page 5
[111] GODEMENT F. (2017), « Expanded ambitions, shrinking achievements : how China sees The Global Order », *European Council On Foreign Relations*, page 4

Valentin MARTIN
ENS de Lyon
Master 2 Asie Orientale Contemporaine

« proactives », c'est-à-dire réagissant à un phénomène extérieur plutôt que par elle-même proposer une avancée globale.

La Chine privilégierait donc un leadership par défaut dans des domaines clés d'intérêts pour [elle], comme le commerce international.

Selon François Godement, « *La Chine pourrait un jour gouverner le monde, mais seulement si l'Occident a perdu la capacité ou la volonté de le faire. Aujourd'hui, le défi est celui d'une Chine qui devient de plus en plus réactionnaire. Alors que l'État-parti applique le nationalisme et rassemble le pouvoir, il est réticent à s'engager dans un ordre mondial qui cherche à imposer des normes qui portent atteinte à son régime national. Au lieu de cela, il préfère s'occuper d'un ordre international minimaliste et peu coûteux qui laisse plus de marge de manœuvre aux États-nations pour qu'ils se conduisent comme bon leur semble. La Chine suggère que les États-nations s'efforcent de faire reculer un ordre mondial intrusif et trop ambitieux et de faire pression contre la demande croissante de l'Occident pour des droits individuels garantis. La manière dont l'Europe et l'Occident réagissent à cette attitude est d'une importance considérable pour la protection de ses propres valeurs* »[112].

Ce que François Godement cherche à démontrer ici, c'est que la Chine tente, de part sa vision dite « minimaliste » en l'espèce, de réduire la puissance des organes supranationaux en favorisant l'essor des diplomaties nationales et des relations bilatérales. Je pense donc ici, et mon analyse sur la vision des « sommets diplomatiques » mentionnée plus haut ainsi que l'analyse de la bipolarisation des relations mentionnée plus bas (page 89) viennent argumenter mon point de vue, que la Chine se sait dépositaire des relations actuelles avec les autres dans ce contexte libéral et dicté par les organismes internationaux (ONU, OMC, FMI, …), mais que plutôt que de critiquer et de dénoncer ce système, préfère à la fois continuer de s'engager tout en développant une diplomatie parallèle par l'intermédiaire de canaux différents (sommets, dialogues, partenariats spécifiques, coopérations dans des domaines choisis avec des acteurs choisis au préalable). En ceci, la Chine se pose en candidate originale au leadership mondial, car ne cherchant pas à imposer publiquement une vision nouvelle du Monde en y instaurant des organisations internationales nouvelles ou en venant modifier celles déjà existantes, mais en créant une toile nouvelle de relations plus personnelles dont la Chine en serait le centre.

[112] GODEMENT F. (2017), « Expanded ambitions, shrinking achievements : how China sees The Global Order », *European Council On Foreign Relations,* page 4

C) Les valeurs portées par une mondialisation à la chinoise

« *On peut résumer ainsi l'opposition entre le modèle de développement occidental et celui proposé par les Chinois, telle qu'elle est présentée dans le contexte de mise en œuvre des nouvelles routes de la soie.*
Le modèle occidental serait fondé sur la définition et la création de grands espaces abstraits de libre-échange garantis par des traités, avec des investissements favorisant, par le biais des conditions d'éligibilité des projets soutenus, le développement de la santé publique, la préservation de l'environnement, le soutien à la société civile, la connaissance ou la lutte contre la corruption, la promotion du droit des femmes, avec un rapport au temps court exigeant de rapides retours de rentabilité. À l'inverse, le modèle chinois s'appuierait sur une croissance fondée sur la construction d'infrastructures, potentiellement stabilisatrice des zones instables grâce au développement du commerce permis par les ports, routes, réseaux électriques, chemins de fer, zones économiques, etc. Ce modèle de développement se caractériserait par l'effectivité du développement et des résultats concrets pour les populations, avec une relation au temps long, laissant le temps aux investissements de devenir rentables et de permettre le développement économique »[113].

Ce paragraphe du rapport sénatorial est très intéressant au sens où il résume parfaitement les deux visions que peuvent avoir le modèle économique occidental (et a fortiori européen) et chinois. Tandis que le premier encadre juridiquement un espace, pour ensuite le laisser s'exprimer librement par des investissements privés dans les secteurs choisis, le second privilégie un choix sectoriel (les infrastructures) de façon pragmatique, arguant que c'est par l'infrastructure que le développement se maintient dans l'avenir. Nous retrouvons ici les deux principales caractéristiques du modèle chinois : le pragmatisme et la vision à long terme, deux principes totalement absents de la réflexion européenne.
Mais finalement, que serait une mondialisation « *aux caractéristiques chinoises* » ? Quelles en seraient les valeurs, hormis la nécessité d'une interconnexion forte intégrant un pragmatisme dans les résultats, et une vision à long terme des projets ?
Si la Chine aujourd'hui se fait le leader mondial et le protecteur d'un libéralisme économique fort, il n'en est pas de même pour ce qui est du libéralisme individuel et des libertés individuelles. Cette scission évidente entre libéralisme économique et contrôle des libertés a été exacerbée sous la présidence de Mr Xi ressort à la fois dans les écrits européens (« *Si la Chine est libérale en matière de commerce, c'est tout le contraire chez elle : elle contrôle toutes les informations en ligne et toutes les communications sociales, qu'elles soient publiques ou privées. Cette vision de plus en plus polarisée est de plus en plus profondément*

[113] (30 mai 2018), « Pour la France, les nouvelles routes de la soie : simple label économique ou nouvel ordre mondial ? », *Sénat français*, Rapport d'information N°520, page 48

ancrée sous Xi Jinping »[114]) et chinois (« *La liberté d'expression sans responsabilité mène au chaos. La Chine est un très grand pays. Les Chinois apprécient la stabilité et la prospérité économique. Prenez l'application WeChat. Elle produit 3000 milliards d'infos chaque jour. Si ça, ce n'est pas de la liberté d'expression!* »[115]).

De part les nombreuses lectures que j'ai pu réaliser, j'en conclus donc qu'un Ordre Mondial sous couleur chinoise serait donc, selon les écrits européens, un Ordre Mondial :

- fortement interconnecté, et dont les acteurs à la fois publics et privés de chaque Etat seraient activement mis à contribution pour parvenir à des résultats forts et tangibles pour que chaque Etat puisse profiter des bénéfices liés au projet. Une telle participation d'acteurs publics et privés suppose donc une diminution du principe de « libre concurrence » appliqué dans les Etats occidentaux aujourd'hui. Ce principe, qui permet à chacun de se proposer acteur d'un projet sans que des financements publics viennent fausser le jeu, serait donc amoindri au profit d'un élan national commun visant à mener à bien le projet pour le bien de tous.

- Ordonné dans le temps long : au contraire d'un projet dans lequel ce sont des acteurs privés qui investissent – et qui requiert dès lors une rentabilité dans le court terme –, les projets seraient réfléchis et ordonnés pour pouvoir se maintenir dans le temps long. C'est ce que Christian Vicenty définit comme « l'essence philosophique taôiste »[116] dans le projet BRI. Selon lui, la philosophie taôiste a mené la Chine à considérer, de par un point de vue millénaire, que le commerce et la spiritualité ordonnés soient des « *facteurs de prospérité, de paix, de civilisations accomplies* »

- Dans lequel le libéralisme personnel et les libertés individuelles ne seraient pas mises en avant, du moins ne feraient pas l'objet d'une protection aussi forte que le libéralisme économique, comme nous pouvons le voir à l'intérieur de la Chine. Certains analystes que j'ai rencontrés[117] pensent que le projet BRI n'est rien de moins que la volonté chinoise de diffuser les valeurs internes au nationalisme chinois dans le monde entier. Si le Laos, le Cambodge, le Pakistan ou encore l'Afghanistan sont déjà

[114] GODEMENT F. (2017), « Expanded ambitions, shrinking achievements : how China sees The Global Order », *European Council On Foreign Relations,* page 4
[115] BUSSARD S. (2019), « La confrontation entre la Chine et l'Occident se durcit », *LeTemps.ch*
[116] VICENTY C. (2017), « Les Nouvelles Routes de la Soie, taoisme économique ou nouvel impérialisme ? », *IRIS*, vol. N°45, page 14
[117] Référence personnelle, soumise au secret de la rencontre

tous « tombés dans un processus d'impérialisation chinoise », et devenus des Etats-vassaux, c'est parce que l'objectif de BRI n'est pas de directement diffuser les valeurs chinoises, mais de faire en sorte que le pays ne puisse plus publiquement critiquer la Chine et ne s'opposera pas aux volontés et projets chinois. En ceci, un Ordre Mondial dominé par la Chine doit également être un Ordre mondial dans lequel la Chine arrive à y imposer son regard et à un être un leader incontesté.

Conclusion

Maintenant que nous avons pu disséquer plus précisément ce que recouvrait cette notion de « Belt and Road », et ce qu'elle pouvait signifier pour le gouvernement chinois, il nous est dès lors possible de répondre à cette question : le projet BRI est-il une proposition de « Nouvel Ordre Mondial » ? L'utilisation de cette expression dans les analyses européennes du projet est-elle justifiée ?

Reprenons tout d'abord ce que nous avions dit en introduction concernant la définition d'un Nouvel Ordre Mondial. Un « Ordre Mondial » serait un système dans lequel il existerait une discipline, un agencement spécifique aux relations internationales dans lequel une superpuissance dicterait les règles et les principes à suivre pour permettre à cet ordre de perdurer, offrant ainsi un système supranational où les règles s'appliqueraient à la fois aux Etats et aux particuliers. Selon Manuel Lafont Rapnouil, trois facteurs traduisent cependant de la mutation d'un Ordre Mondial vers un autre : la redistribution de la puissance (notamment par l'émergence de nouveaux Etats dont la puissance concurrencerait les Etats leaders), la fragilisation des principes sur lesquels se repose la puissance actuelle (par l' « essor du reste »), et enfin l'existence de défis nouveaux qui menacent l'équilibre interne.

D'après notre analyse, nous pouvons ici en conclure que Belt and Road n'est ni un projet d'infrastructures, ni un projet d'interconnectivité, mais une proposition de réforme du système dans son ensemble, à la fois par ce qu'il apporte (des valeurs nouvelles), et par qui il l'apporte (la nouvelle puissance chinoise). En se faisant le concurrent direct des Etats-Unis dans tous les domaines possibles, et en utilisant les instances internationales en place pour légitimer le projet (mais également en en créant de nouvelles), la Chine se retrouve ainsi dans une volonté de montrer aux autres Etats qu'elle est, non pas une alternative, mais la seule alternative possible à une réforme d'un système occidental qui a trop longtemps délaissé les Etats tiers.

Cette volonté de réformer en profondeur et dans tous les domaines repose sur une adhésion totale du pays dans toutes les catégories du projet, et à toutes les échelles de la hiérarchie.
Nous répondons donc à la définition donnée ci-dessus de la mutation d'un Ordre Mondial :

- il y a redistribution de la puissance : la puissance économique et commerciale de la Chine, ainsi que son influence grandissante dans les Etats d'Asie Centrale et du Sud, d'Europe orientale (comme nous le verrons ci-après) et d'Afrique, ainsi que l'adhésion d'organisations internationales au projet (Nations Unies et G20) annoncent d'un basculement de cette puissance dans le bloc chinois, du moins un rééquilibrage des puissances entre un Etat-puissance émergé (Etats-Unis) et un Etat-puissance émergent (la Chine).
- Il y a une fragilisation des principes actuels : de par l'adhésion record de très nombreux Etats au projet, de par la signature d'Accords bilatéraux multiples entre les Etats et la Chine (voir chapitre suivant), l'Ordre Mondial actuel basé sur un multilatéralisme fort et des principes de démocratie-libérale se heurte aux valeurs nouvelles prônées par le gouvernement chinois.
- Il y a enfin l'existence de défis nouveaux qui menacent l'ordre interne : de la guerre commerciale USA-Chine à la diffusion de la 5G dans un monde ultraconnecté, en passant par les questions environnementales et les questions d'interventions militaires contre des groupes diffus, la Chine a su se positionner comme un potentiel leader capable de donner des réponses nouvelles à ces défis futurs.

En disséquant les lectures académiques européennes et les communiqués officiels chinois, nous comprenons donc mieux ce que beaucoup d'universitaires européens veulent dire en évoquant le projet BRI comme la proposition d'un Nouvel Ordre Mondial sinisé. D'après nos recherches et lectures, il semblerait en effet que le projet BRI ne soit pas un simple projet d'infrastructures, mais un projet systémique qui servirait de pièce maitresse à la diffusion d'un leadership chinois dans de très nombreux domaines autres que les infrastructures.

Valentin MARTIN
ENS de Lyon
Master 2 Asie Orientale Contemporaine

Je terminerais ma conclusion par cette notion de « Guerre asymétrique » très bien analysée par Valérie Niquet[118] dans la revue *Sciences Humaines*. Dans ce court article, Valérie Niquet utilise le concept d'asymétrie pour souligner le fait que celui-ci est un élément central dans la pensée stratégique chinoise ancienne et contemporaine. L'idée serait ici de remporter la victoire sans combattre, de mobiliser tous les moyens économiques, diplomatiques, politiques, culturels et humains pour parvenir à ses fins (et pour affaiblir l'ennemi) sans combattre. Selon elle on retrouve cette notion aussi bien dans les écrits de Sun Zi que de Mao Zedong : « *Remporter la victoire sans combattre, par l'interdiction ou la dissuasion, est au cœur de la réflexion stratégique en Chine* ». Selon elle, il s'agit pour les stratèges chinois de s'attaquer aux points forts de l'ennemi, qui constituent autant de vulnérabilités potentielles. Nous faisons aisément ici le rapprochement avec la volonté chinoise de créer de nouvelles instances financière mondiales qui s'éloigneraient des instances actuelles dominées par les Etats-Unis et leurs alliés, ou encore la volonté chinoise d'imposer un projet BRI dans les instances de coopération internationale comme l'ONU. Enfin, en développant l'interconnectivité dans une région centrasiatique qui a connu 30 ans de présence américaine, la Chine affirme ainsi être une alternative très favorable aux Etats-Unis. Tout ceci sans jamais souhaiter une opposition directe avec le rival américain, tout ceci en choisissant minutieusement les mots et les actions pour empêcher une escalade verbale et physique.

Encore une fois, cette analyse du projet Belt and Road se veut être le concentré de ce comment l'Europe (et plus particulièrement les chercheurs et universitaires européens) perçoit le projet, et non pas une définition personnelle et objective de ce qu'est effectivement le projet BRI. J'ai simplement souhaité dans ce premier chapitre disséquer des éléments que l'on retrouve dans de nombreux articles occidentaux (notions de « Nouvel Ordre Mondial », de « valeurs chinoises », de « diplomatie des sommets » notamment), pour permettre d'exprimer une vision européenne globale du projet, et chercher à comprendre ce que l'on peut cacher derrière le terme d' « Ordre Mondial chinois ».

[118] NIQUET V. (2019), « L a stratégie chinoise : penser l'asymétrie », La grande histoire de la Chine, *Les Grands Dossiers des Sciences Humaines*, hors-série N°7, page 33

CHAPITRE 2

BRI ET POLARISATION DU DIALOGUE EUROPÉEN ENTRE « PRO » ET « ANTI »

Valentin MARTIN
ENS de Lyon
Master 2 Asie Orientale Contemporaine

Introduction

Dans ce second chapitre, je vais tenter ici de faire le lien avec le chapitre précédent et montrer en quoi le fait de percevoir le projet BRI comme une proposition de « Nouvel ordre Mondial » a entrainé la scission de l'Europe entre ceux très intéressés par une telle proposition de gouvernance mondiale chinoise dans laquelle ils auraient des liens importants avec le leader chinois, et ceux très réticents à voir la Chine se positionner en seule alternative possible au modèle occidentalocentré.
En effet, avec une Europe qui se gouverne à 28, la Chine a donc rapidement compris que négocier avec un bloc communautaire serait difficile et très long, notamment dans la recherche d'une solution politique commune et cohérente acceptable pour tous les Etats européens. C'est donc pour cela qu'elle a choisi de privilégier la voie des relations bilatérales avec les différents pays européens, C'est de par ce choix stratégique et diplomatique que la Chine accentue, de façon volontaire ou non, les divergences déjà observées entre les Etats membres de l'UE[119].

Pour cela il convient tout d'abord de démontrer en quoi la diplomatie chinoise est avant tout une diplomatie bilatérale, dans laquelle la Chine se doit d'être le meneur et l'interlocuteur privilégié dans un projet qui pourtant se défini comme ouvert à toutes les initiatives et à toutes les coopérations, un projet avec et pour le Monde.

Ce ne sera qu'ensuite que nous pourrons analyser la fracture en Europe entre « pro » et « anti » projet BRI, ainsi que les réactions de l'Union Européenne à une telle division entre ses Etats membres. Je pourrai dès lors me focaliser plus attentivement sur cette scission européenne qui peut nous sembler flagrante à bien des égards, mais qui finalement se trouve être beaucoup plus diffuse, entre des Etats européens « leaders » qui portent une adhésion de façade à une voix européenne commune et des Etats européens plus volontiers ouverts à la présence chinoise mais dont les populations critiquent parfois ouvertement ladite présence.
Nous nous arrêterons enfin sur la multiplicité d'acteurs européens en jeu, qui ont chacun des avis divers et personnels sur un projet qui, de par sa grandeur, touche toutes les catégories de la population, des gouvernements centraux aux petites entreprises locales.

[119] MING-FEI G. (2018), « L'UE face aux nouvelles routes de la soie : contradictions et perspectives », *IRIS*, vol. N°94, page 5

Valentin MARTIN
ENS de Lyon
Master 2 Asie Orientale Contemporaine

I) La diplomatie chinoise, ou la recherche de la bipolarisation des relations

Le « Dalai Lama effect » de Fuchs et Klann

« *Rencontrer le dalaï-lama peut être semé d'embûches politiques - il suffit de demander aux dirigeants de l'UE, qui ont vu les pourparlers annuels Chine-UE interrompus pour la première fois en 11 ans après la rencontre du président français Nicolas Sarkozy* »[120].

En 2010 parait une étude publiée par le Social Science Research Network, dans laquelle les auteurs démontrent, en utilisant les données croisées des Nations Unies et de la Banque Mondiale, que rencontrer le Dalai Lama faisait baisser les exportations chinoises dans le pays d'environ 8.1%. En observant cela, les auteurs ont mis en valeur une donnée importante de la relation politique et économique avec la Chine : la bilatéralisation des relations. Détériorer les relations politiques avec la Chine conduirait à de considérables ponctions commerciales de la part de Pékin, ce qui signifie donc que Pékin utilise les sanctions économiques pour sanctionner des tensions politiques avec d'autres Etats. Les auteurs concluent enfin que les relations bilatérales sont le fondement même des relations commerciales avec la Chine, et que les relations commerciales bilatérales sont l'outil privilégié de la politique étrangère chinoise[121].

A) La signature d'un MoU (Memorandum of Understanding) comme instrument privilégié des relations bilatérales

Le MoU, un flou au profit de la Chine

Au-delà de la présentation du projet BRI via le biais de forums internationaux, la Chine cherche surtout à privilégier la voie de la relation bilatérale (c'est-à-dire d'Etat à Etat) avec les potentiels clients de son projet. Sous la forme d'un « Memorandum of Understanding » (MoU), comprenons ici un protocole d'accord entre un Etat et la Chine, la Chine tente ainsi de réaliser la diffusion de son projet tout en permettant aux Etats souhaitant participer à la BRI

[120] MIKS J. (2010), « The Dalai Lama effect », *TheDiplomat.com*
[121] MATURA T. (2019), « China–CEE Trade, Investment and Politics », *Europe-Asia Studies*, Vol. N°71(3), page 393

Valentin MARTIN
ENS de Lyon
Master 2 Asie Orientale Contemporaine

de négocier leurs propres modalités d'accord avec Pékin. En ceci, chaque Etat qui se situerait le long des Nouvelles Routes de la Soie et qui participerait au projet pourrait bénéficier d'une alliance plus ou moins forte avec la Chine. Ceci pourrait nous sembler contraire à l'idée de ce que nous nous faisons d'un projet multilatéral dans son essence – car visant à faire interagir de façon plus poussée tous les Etats souhaitant participer au projet --, mais la Chine se démarque ainsi de l'habituelle concertation commune et d'un accord global pour diffuser de façon pragmatique son projet, c'est-à-dire en n'obligeant pas les Etats à signer un accord multilatéral tout fait, déjà rédigé, mais plutôt en faisant activement participer l'Etat à l'élaboration de la coopération avec la Chine dans ce projet. L'inconvénient de cette voie-ci est bien entendu que deux Etats voisins, et participant tous deux au projet BRI, n'ont pas signé le même MoU avec la Chine, et ne seront donc pas sur un même pied d'égalité dans le projet. Ils ne pourront donc pas bénéficier d'une relation nouvelle entre eux au travers de la BRI, et devront toujours se tourner vers la Chine. Pékin se positionne donc ici, grâce à cette technique du bilatéralisme, en interlocuteur obligatoire entre tous les Etats ayant signé un MoU sur la BRI. Autrement dit, la BRI a beau être un projet multilatéral ouvert à tous, seule la Chine peut être en mesure de développer l'Accord, de le moderniser, de le réformer.

Ce protocole d'accord semble cependant non contraignant, « *voire sans effet juridique* »[122].
Or c'est justement ce flou juridique qui fait peur à l'UE et aux Etats Européens. Certains analystes entendent dénoncer ce fossé grandissant des définitions de gouvernance (« état de droit », « libre-échange », …) entre ce qu'elles désignent pour les Etats occidentaux, et la définition que leur donne la Chine[123].

Or c'est justement la signature de ce MoU avec Pékin qui est le premier élément de division entre les Etats européens. Si le noyau dur de l'Union Européenne (les leaders de l'Europe de l'Ouest – France, Allemagne, Espagne, Pays-Bas, Belgique, Royaume-Uni) n'est pour le moment pas près à signer de tels accords avec la Chine sans obtenir de contreparties importantes (inscription des règles et normes européennes dans le MoU, définition exacte de ce qui est qualifié de « libre-accès, « transparence, « financement public », « appel d'offre », « préservation de l'environnement », …), les 11 pays d'Europe Centrale et Orientale (les PECO – Hongrie, Pologne, Estonie, Lettonie, Slovénie, ARYM, Bosnie-Herzégovine,

[122] (30 mai 2018), « Pour la France, les nouvelles routes de la soie : simple label économique ou nouvel ordre mondial ? », *Sénat français*, rapport d'information N°520, page 45
[123] PEDROLETTI B., (2018), « Europe : « Le casse-tête chinois des " nouvelles routes de la soie " », *LeMonde.fr*

Kosovo, Monténégro, Serbie) ont tous déjà signé à MoU avec Pékin. Une ligne de partage semble donc se dessiner au sein de l'Union Européenne entre les pays d'Europe de l'Ouest et les PECO, même si la signature du Portugal, de la Grèce et de l'Italie ces derniers mois vient quelque peu modifier cette scission Est-Ouest.

Un secret qui entoure ces signatures

Faisant un parallèle avec notre partie ci-dessus intitulée « *Un projet aux limites volontairement floues* », nous nous devons d'évoquer ici ce secret qui circule autour des MoU proposés par la Chine. Il n'existe aucun chiffre officiel du gouvernement portant mention du nombre exact de MoU signés pour le moment entre la Chine et un Etat ou une organisation internationale. Le chiffre le plus récent que j'ai pu trouver nous provient de l'agence de presse Xinhua qui, en septembre 2018, évoquait le chiffre de 123 « documents de coopération sur le développement du projet Belt and Road » avec 105 pays, et ce sur tous les continents. L'article ajoute à cela 26 documents signés avec 29 organisations internationales[124].

Il n'existe que très peu de MoU labellisés « Belt and Road » publiés en l'état sur internet. Lors de mon entretien avec le diplomate français Guy Christophe, ce dernier m'a fait savoir que la Chine cherchait à ne pas laisser les pays diffuser les documents signés avec Pékin, même si dans les faits les MoU signés et entérinés étaient souvent transférés de « main à la main » dans les capitales des pays qui s'intéressaient à une éventuelle signature de MoU. Cependant, il ne m'a pas été possible d'obtenir un document officiel de MoU, malgré mes demandes répétées auprès de certains diplomates français et européens. Seuls circulent sur internet des versions épurées, ou non officielles de tels accords.

Nous pouvons cependant observer, d'après les articles publiés par les agences de presse officielles du gouvernement chinois, que les MoU signés, malgré quelques différences superficielles, sont substantiellement les mêmes entre les pays et la Chine. Après avoir accepté une coopération plus forte de bénéfices mutuels, les pays signataires acceptent les « 5 priorités de coopération »[125] :

[124] (7 septembre 2018), « China signs MOU's with 37 African countries, African Union on BandR development », *Xinhuanet.com*
[125] IBOLD S. (2018), « Cooperation agreements and MoUs under the Belt and Road Initiative », *Beltroad-initiative.com*

- Coordination politique
- Connectivité facilitée
- Commerce ouvert
- Intégration financière
- Liens humains

Un traité bilatéral d'influence

Chris Devonshire-Ellis, directeur de la société « Dezan Shia and Associates », cabinet de conseil en investissements directs étrangers en Asie pour les entreprises et les gouvernements, a publié un intéressant billet[126] sur le site *SilkroadBriefing.com* (un site internet dédié à l'étude du projet BRI et géré par l'important cabinet de conseil *Dezan Shira and associates*, spécialisé dans l'investissement direct étranger en Asie) dans lequel il publie un exemple de MoU « épuré » -- un brouillon en somme – dépourvu de pays destinataire. Cette version épurée d'un MoU chinois semble, d'après l'article, se diffuser dans les milieux académiques, sans pour autant que ce dernier soit une publication officielle du gouvernement chinois. Dans cet exemple, les analystes ont tenté de regrouper les contenus de chaque MoU signés à ce jour, pour réaliser un MoU de référence.

Cet exemple de Memorandum of Understanding, épuré, est à retrouver en annexe de ce Mémoire.

Je me suis reposé sur cet article, ainsi que sur les très rares MoU officiels que nous pouvons trouver sur internet[127], pour rédiger cette analyse. Nous observons alors dans ces MoU certains éléments importants à relever ici (les citations entre parenthèses proviennent du MoU épuré) :

[126] DEVONSHIRE-ELLIS C. (2018), « Vassal States ? Understanding China's Belt and Road MoU », *SilkroadBriefing.com*

[127] Notamment les MoU signés entre la Chine et :
- l'Italie en mars 2019 (à retrouver sur le site officiel du gouvernement italien : http://www.governo.it/sites/governo.it/files/Memorandum_Italia-Cina_EN.pdf)
- l'Etat de Victoria (Australie) en octobre 2018 (à retrouver sur le site officiel du gouvernement de Victoria : https://www.vic.gov.au/victorias-china-strategy)
- la Banque Asiatique de Développement, la Banque Asiatique d'Investissement dans les Infrastructures, la Banque Européenne d'Investissement et la Nouvelle Banque de Développement en mai 2017 (à retrouver sur le site officiel de la Nouvelle Banque de Développement : https://www.ndb.int/wp-content/uploads/2018/09/MOU-on-BRI-signed.pdf

- Tout d'abord, le traité se joue de formules peu claires et très généralistes, faisant de ce flou juridique un avantage pour la Chine, qui y dispose alors dans son MoU des formules qu'elle souhaite promouvoir (« mutual benefice », « open and transparent market », « common prosperity », « peaceful development »)
- Deuxièmement, l'accord précise que le pays signataire devra encourager la Chine, la féliciter et s'aligner avec elle sur la scène internationale dans les stratégies de développement, tout comme la supporter lors de l'organisation d'évènements internationaux majeurs pour le projet BRI (Partie 1, paragraphe 4)
- Le pays signataire devra appuyer les demandes de la Chine à s'intégrer dans des marchés commerciaux régionaux (« trade blocs »), et faciliter l'accès de la Chine à ces espaces commerciaux fermés (A noter ici : la Chine, quant à elle, n'a pas d'obligation de faciliter l'insertion du pays signataire dans un quelconque bloc commercial) (Partie 2, paragraphe 7)
- Enfin, le traité encourage les deux pays signataires à s'intégrer et à coopérer dans les institutions financières mondiales, mais seule la BAII (Banque Asiatique d'Investissement dans les Infrastructures) est mentionnée en l'état.

Si les éléments de l'accord peuvent être quelque peu différents selon la partie à la signature, ces quatre éléments fondamentaux se retrouvent cependant dans les MoU que j'ai pu obtenir, et le diplomate français Guy Christophe[128] m'a confirmé la présence de ces éléments dans les MoU, qu'ils soient écrits explicitement ou implicitement.

Finalement, que cherche la Chine en signant de tels accords ? Certainement pas à se lier juridiquement avec un Etat tiers. Les termes sont en effet beaucoup trop généraux, et comme le rappelle la Partie 5 du Traité-exemple, le MoU ne constitue pas un accord liant juridiquement les deux Etats. Alors pourquoi déployer autant de forces diplomatiques pour arracher de telles signatures à des centaines de pays dans le Monde ? Selon moi, cette volonté chinoise tient en un mot : l'influence. Pékin sait que ce projet BRI est à double tranchant, et peut attirer toutes les convoitises comme déclencher des réactions très hostiles. Arriver avec un projet de traité juridique international liant un Etat et l'hyper puissance économique qu'est la Chine peut rebuter plus d'un pays. En choisissant la voie médiane d'un accord non liant mais qui affiche publiquement une relation nouvelle et proche entre la Chine et l'Etat

[128] (2018), Entretien avec Mr Guy Christophe, ancien conseiller Politique de l'Ambassade de France à Pékin entre janvier et novembre 2018

signataire, Pékin évite ainsi de se voir refuser publiquement un accord international, tout en se garantissant une avancée perceptible dans les relations avec le pays signataire. En effet, si l'accord est non liant, les éléments inclus à l'intérieur peuvent parfois jeter un flou juridique qui pourrait bénéficier à la Chine, notamment lorsque l'accord fait référence à des accords juridiques internationaux liants des Etats ou des organisations internationales (introduction, paragraphe 3). De plus, la Chine sait pertinemment que, malgré le caractère non liant du traité, un Etat aura des difficultés à jouer la carte de l'accord non contraignant juridiquement, tout simplement car il en va de son image et de la confiance qu'on lui accorde habituellement sur la scène internationale.

Finalement, je pense ici que la Chine souhaite simplement, au travers de ces accords MoU, diffuser son projet BRI tout en maintenant un contrôle accru sur la direction générale du projet, pour que celui-ci ne puisse pas tomber dans un enjeu multilatéral où chacun aurait son mot à dire sur l'avancée du projet. En privilégiant les accords bilatéraux, en privilégiant la négociation bilatérale en cas de désaccord plutôt que les instances de justice internationales (Partie 6, paragraphe 14), en privilégiant la voie diffuse de la généralité et de l'interprétation, la Chine s'assure ainsi que chaque remarque, chaque avancée, chaque élément du projet BRI devra nécessairement passer par Pékin pour obtenir un accord favorable, permettant ainsi à la Chine de diffuser un projet à vocation multilatérale, tout en se positionnant en nécessaire médiateur et leader du projet.

La création des tribunaux internationaux chinois : la faille des MoU dits « non contraignants »

Depuis 2015, le gouvernement chinois réfléchit à investir également le domaine juridique. En effet, un projet de telle ampleur aura nécessairement des répercussions innombrables en matière de droit des affaires, de droit international public et privé, en droit maritime ou en droit pénal par exemple. Ainsi, en 2015, une circulaire sur les services et garanties que doivent proposer les tribunaux chinois en soutien au projet BRI est publiée. La même année, la Cour Suprême annonce la création d'un centre de résolution des litiges dans le cadre du projet BRI[129].

[129] (30 mai 2018), « Pour la France, les nouvelles routes de la soie : simple label économique ou nouvel ordre mondial ? », *Sénat français*, rapport d'information N°520, page 69

En janvier 2018, la Cour Suprême chinoise a annoncé la création future de trois tribunaux internationaux de commerce sur son territoire : le tribunal de Xi'an se devait d'écouter les différends relatifs à la Route de la Soie continentale, celui de Shenzhen s'occuperait du volet maritime et celui de Pékin coordonnerait le tout[130]. La Cour Suprême reprend ici le plan général de la Cour de commerce publié en 2015, sur la mise en place de services et de protection juridiques lors de la construction de la BRI[131]. Dans ce plan-cadre, la Cour de commerce annonce que « *Les tribunaux chinois à tous les niveaux devraient étudier, participer activement à la construction de l'Initiative Ceintures et routes et appliquer les importantes déclarations du secrétaire général du Comité central du PCC, Xi Jinping, reconnaissant pleinement leur devoir et leur mission sacrés* ». Ce plan rappelle également que les cours chinoises doivent « *suivent le chemin de l'Etat de droit socialiste aux caractéristiques chinoises* », et ainsi permettre de consolider cet Etat de droit socialiste comme un des fondements du projet BRI[132].

Dans ce cas, si le gouvernement chinois annonce la création d'institutions juridiques spécialisées dans les litiges entre Etats et/ou acteurs privés dans le cadre des Nouvelles Routes de la Soie, cela signifie que la Chine souhaite avant toute chose pouvoir avoir son mot à dire sur les initiatives des projets en cours, et sur le règlement des litiges liés au projet, même lorsque aucune partie au litige n'est chinoise.

Or la signature de ces accords « MoU » qui jonglent entre accord de principe et cadre contraignant jette un flou juridique sur les questions de recevabilité de la demande juridique, ainsi que sur la compétence des tribunaux arbitraux créés par le gouvernement chinois. En effet, si les tribunaux chinois ont reçu ordre d'ajuster leur position pour ainsi se conformer aux instructions du gouvernement (notamment celle de « *participer activement à la construction du projet BRI* »), comment affirmer une réelle indépendance de la justice lorsque celle-ci se doit obligatoirement d'aller dans le sens du gouvernement chinois ? Quid d'un éventuel litige qui opposerait entreprise publique chinoise et Etat signataire d'un MoU pour une infrastructure déterminante sur le tracé des Nouvelles Routes de la Soie ? Quid d'un litige entre deux acteurs non chinois mais dont l'un s'oppose au projet BRI sur son sol du fait des

[130] EKMAN A. (dir.) (2018), « La France face aux Nouvelles Routes de la Soie chinoises », *IFRI*, page 23

[131] (16 juin 2015), « Opinions of the Supreme People's Court on people's courts providing judicial services and guarantees for the construction of the Belt and Road Initiative », *Cour chinoise de Commerce international*

[132] Traduction française d'Alice Ekman. Phrase originelle : « *Chinese courts should be based on the reality of our country. They must unswervingly take the path of socialist rule of law with Chinese characteristics, engage in international cooperation and exchanges with the countries along the "Belt and Road", and consolidate rule of law as the foundation of Belt and Road Initiative construction* ».

conditions de protection juridique / de questions environnementales / de questions de rentabilité économique ?

La question peut se poser ici, notamment de part l'existence même de ce flou juridique dans la signature de ces MoU. Nous retrouvons ici les mêmes questionnements que nous avons pu voir être soulevés lors des négociations sur le CETA (Accord de libre-échange entre l'UE et le Canada) ou sur le TAFTA (Accord de libre-échange entre l'UE et les Etats-Unis), qui sont des accords commerciaux d'envergure comme peuvent l'être les MoU chinois.

En effet lors des négociations sur le CETA, le chapitre juridictionnel des investissements instaurant un mécanisme d'arbitrage avait été au cœur de la polémique à l'automne 2017 entre l'UE et la Wallonie belge, cette dernière ayant bloqué pendant plusieurs semaines la signature définitive de l'accord car craignant un mécanisme d'arbitrage qui octroierait un pouvoir trop important aux multinationales sur les choix des Etats en matière de santé ou d'environnement. Si la Cour de Justice de l'Union Européenne a donné son feu vert en avril dernier (2019) sur ce chapitre controversé[133], la dénonciation d'un tel mécanisme de règlement des conflits est toujours au cœur de l'argumentaire de ceux se positionnant contre l'Accord.

La question était également au cœur des débats en 2015 concernant le TIPP, avant que cet Accord ne soit peu à peu mis de côté. L'ISDS (Investor-state dispute settlement), un mécanisme d'arbitrage privé contenu déjà dans plusieurs milliers de traités d'investissement bilatéraux et multilatéraux[134], avait été au cœur d'une polémique entre la Commission Européenne d'un côté et la France et l'Allemagne de l'autre, mais avait également été une véritable empoigne juridique entre les juristes européens et américains, chacun souhaitant privilégier dans ce Traité sa propre vision d'un tel mécanisme d'arbitrage.

Tout cela pour dire que le choix du mécanisme de règlement des conflits, ainsi que le droit applicable à un litige sont des éléments-clés des négociations d'un traité de commerce entre acteurs étatiques. Il y a en l'espèce une véritable question de domination, de tutelle juridique, d'influence du droit dans l'issue de ces négociations, et la Chine a parfaitement compris cela. En maximisant ses chances d'amener la résolution du conflit sur son territoire, et d'en être le juge privilégié, Pékin cherche ainsi à la fois à maintenir son système juridique loin d'un règlement tiers, mais également à permettre une influence de son propre système juridique et de ses propres normes dans les territoires participant à BRI.

[133] VAUDANO M. (2019), « CETA : accord de la justice européenne pour le mécanisme d'arbitrage », *LeMonde.fr*

[134] VAUDANO M. (2015), « Mythes et réalités sur les tribunaux d'arbitrage privés du traité transatlantique », *LeMonde.fr*

Le MoU, conséquence d'une scission européenne publiquement exposée

Voici ci-dessous un tableau publié dans une étude réalisée par la commission TRAN (commission « transport et tourisme ») du Parlement Européen en 2018[135]. Nous y retrouvons ici un résumé des différents protocoles d'accord bilatéraux (MoU) signés entre la Chine et les Etats européens :

[135] GLEAVE DAVIES S. (Janvier 2018), « La nouvelle route de la soie – débouchés et défis pour le transport européen », *Union Européenne – Parlement Européen*, Commission TRAN – département thématique des politiques structurelles et de cohésion, page 33

Valentin MARTIN
ENS de Lyon
Master 2 Asie Orientale Contemporaine

Tableau 4: Protocoles d'accord signés par des pays européens et la Chine

Catégorie	Pays	Cadre général de coopération dans le contexte de la BRI	Protocoles d'accord sur les transports, les infrastructures ou la coopération douanière	Protocoles d'accord sur d'autres thèmes
États membres de l'Union	Autriche			2017
	Belgique			
	Bulgarie	2015	2016	
	Croatie	2017	2016	
	Chypre			2017
	République tchèque	2015		2016, 2017
	Danemark			
	Estonie			2015, 2017
	Finlande			
	France			2017
	Allemagne		2016, 2017	
	Grèce	2017		2017
	Hongrie	2015	2014, 2015, 2017	2017
	Irlande			2017
	Italie			2017
	Lettonie	2016	2016	
	Lituanie		2016	
	Luxembourg			
	Malte			
	Pays-Bas		2017	
	Pologne	2015	2016, 2017	2015, 2016, 2017
	Portugal			
	Roumanie	2015		
	Slovaquie	2015		
	Slovénie			
	Espagne			
	Suède			2015
	Royaume-Uni			2016
Autres pays européens	Albanie	2017	2015	2017
	Biélorussie		2017	2016, 2017
	Bosnie-Herzégovine	2017		2017
	ARYM			2017
	Moldavie			2017
	Monténégro	2017	2015	2017
	Norvège			2017
	Serbie	2015	2014, 2015, 2017	2017
	Suisse		2017	2017
	Turquie	2015	2017	2017
	Ukraine			2017

Source: analyse de Steer Davies Gleave

Valentin MARTIN
ENS de Lyon
Master 2 Asie Orientale Contemporaine

Ces tableaux montrent ainsi qu'en tout 20 Etats membres de l'UE et 11 Etats dits « européens » ont signé un protocole d'accord relatif au projet BRI avec la Chine entre 2014 et 2017.
Il nous faut également ajouter à cette liste les Etats que sont le Luxembourg, le Portugal et l'Italie, tous trois signataires d'un MoU. Nous voyons dès lors qu'une scission flagrante apparait au sein de l'UE : 12 Etats européens sur 28 qui ont déjà signé un MoU, seulement 5 Etats n'ont signé AUCUN accord avec la Chine relatif au projet BRI. Ce qu'il faut constater, c'est que les Etats qui ne sont pas signataires d'un MoU ou d'un accord important dans le cadre de BRI sont presque tous des leaders de l'Union Européenne (France, Royaume-Uni, Allemagne, Espagne, Belgique notamment).

Bien que beaucoup d'acteurs académiques et politiques aient critiqué la signature de MoU par certains pays (de fortes critiques ont notamment été publiées après la signature de l'Italie en mars dernier), Guillaume Josso, diplomate français, rappelle toutefois que chaque Etat européen est souverain dans ses choix de signature d'accords internationaux, un domaine qui ne relève pas des compétences de l'UE. Cependant, en ce qui concerne la France, il nous explique que le Ministère français de la Justice maintient une pression constante sur l'Elysée pour empêcher que la France ne signe un MoU, qui est du droit souple, et qui selon lui ne peut s'accorder avec le droit continental français. Mais ce refus n'est pas seulement ciblé sur BRI, il vise tous les accords internationaux qui ne sont pas suffisamment précis ou suffisamment contraignants : « *On ne négocie pas sur la base d'hypothèse* »[136]. La signature d'accords internationaux reste cependant une fonction régalienne, et il nous rappelle que l'Italie a très peu apprécié que certains hauts-fonctionnaires aient publiquement critiqué son choix de signature de MoU.

Certains analystes[137] que j'ai rencontrés en Chine ont eu accès à de nombreux MoU signés par différents pays du Monde. Ils soulignent que si les MoU signés entre la Chine et certains pays d'Asie Centrale ont été très défavorables aux pays concernés (aucune mention des éléments fondamentaux de droit international ni des principes de l'ONU, simple instrument de la diffusion de BRI dans tous les domaines), les MoU signés sur le territoire européen ont bénéficié d'une aide conséquente de l'UE en matière juridique. Le Portugal, par exemple, a

[136] (2019), Entretien avec Mr Guillaume Josso, Chef de Cabinet, Conseiller Politique de l'Ambassade de France à Pékin
[137] Référence personnelle, soumise au secret de la rencontre

réussi à négocier un texte beaucoup plus avantageux qu'il ne l'était au départ, et ce après des mois de concertation et de négociation.

B) La BRI comme seule alternative à une croissance en berne

L'exemple du rachat du Pirée par COSCO : la BRI, plus d'avantages que d'inconvénients ?

L'exemple du rachat du port du Pirée par le géant chinois du transport maritime, COSCO, est extrêmement intéressant au sens où il nous montre concrètement ce que sont les avantages et les inconvénients de rachats d'infrastructures de transport en Europe par des entreprises chinoises, et en quoi le projet BRI peut être bénéfique dans certains domaines délaissés par les pouvoir publics des Etats européens. En effet le sud de l'Europe, et notamment le port grec du Pirée, avait été désigné dès le départ par le gouvernement chinois pour devenir un support d'entrée des Nouvelles Routes de la Soie en Europe.

Première victime de la crise financière qui a frappé l'Europe, la Grèce n'a guère hésité à faire appel aux entités chinoises pour investir. Le pays a même été encouragé à le faire par des prêteurs institutionnels tels que la Commission européenne, la Banque centrale européenne et le Fonds Monétaire International[138]. Si dès 2008 le géant COSCO avait déjà réussi à négocier avec le port du Pirée en Grèce une concession de 30 ans pour gérer deux terminaux en échange de 500 millions d'euros, et qu'en 2013 il avait investi plus de 200 millions d'euros dans des rénovations, c'est véritablement en avril 2016 que le Premier Ministre grec Alexis Tsipras signe le contrat de vente du port, détenu désormais à 67% par le groupe maritime chinois. Cette signature arrive après que COSCO ait réussi à prouver que sa présence avait fait du port du Pirée une plateforme maritime d'ampleur mondiale : entre 2006 et 2016, le Pirée s'était hissé du 11ème port méditerranéen au 3ème rang[139] en termes de trafic de conteneurs. Cependant, en 2016, le groupe chinois a été accueilli, quelques jours après son achat du port, par une grève des dockers qui a duré un mois et demi, et par des banderoles

[138] LE CORRE P. (2018), « Chapter 10 : Chinese Investments in European Countries: Experiences and Lessons for the "Belt and Road" Initiative », in *Rethinking the Silk Road* (MAYER M.), page 165
[139] RAFENBERG M. (2017), « Pour Pékin, la « nouvelle route de la soie » passe par Athènes », *LeMonde.fr*

Valentin MARTIN
ENS de Lyon
Master 2 Asie Orientale Contemporaine

marquées « COSCO Go Home »[140]. Des voix se sont fait entendre pour dénoncer les mauvaises conditions de travail du groupe COSCO dans le Pirée (heure de travail, interdiction de syndicats, …), et l'utilisation d'un dumping social pour limiter ces droits du travail.
Et pourtant les faits sont là : l'investissement se classe parmi les privatisations grecques les plus réussies de ces dernières années. En 2008, le Pirée ne transportait que 400.000 conteneurs, en 2014 ce nombre avait déjà septuplé pour atteindre 3.16 millions de conteneurs par an, dont 80% peuvent être attribués à COSCO[141]. Devenu 2ème port de Méditerranée dès 2018, le Pirée devrait atteindre la 1ère place en 2019. Chiffre encore plus bluffant : désormais 80% des échanges commerciaux entre la Chine et l'Europe empruntent ce chemin maritime et le développement du port aurait créé 2000 nouveaux emplois durables[142].
Les critiques demeurent cependant : Giorgos Gogos, un syndicaliste du Pirée interrogé par des journalistes de France 3, dénonce une baisse générale des salaires, un travail plus intensif et des emplois plus précaires[143].

Alors que faut-il en conclure ? Qu'il aurait été mieux de ne pas accepter l'offre chinoise ? Les critiques fusent en effet contre ce géant maritime qui, dès lors investi d'un quasi monopole sur ce port grec, a su maximiser les profits en désavouant selon certains les évolutions salariales et les protections juridiques des employés. Aujourd'hui encore certains organismes tentent de limiter l'implantation de l'entreprise chinoise dans la région – à l'image du comité national grec d'archéologie qui a bloqué en avril 2019 un investissement de plus de 600 millions d'euros en dénonçant un projet de développement du port qui devait se construire sur des vestiges historiques[144] –. Et pourtant les résultats sont tangibles. Mr Tsipras, Premier Ministre grec, était encore en Chine pour le Second Forum Belt and Road en mai dernier (2019), signe que pour le moment la Grèce ne souhaite pas tourner le dos au seul investisseur qui lui a permis de remettre sur pied son infrastructure portuaire tombée en désuétude ces dix dernières années.

Le même schéma s'est également observé au Portugal, où le clivage gauche-droite s'est notamment établi lors des élections sur la question du maintien des investissements chinois

[140] LE CORRE P. (2018), « Chapter 10 : Chinese Investments in European Countries: Experiences and Lessons for the "Belt and Road" Initiative », in *Rethinking the Silk Road* (MAYER M.), page 165
[141] LE CORRE P. (2018), « Chapter 10 : Chinese Investments in European Countries: Experiences and Lessons for the "Belt and Road" Initiative », in *Rethinking the Silk Road* (MAYER M.), page 165
[142] (2019), « Grèce : le port du Pirée en plein boom grâce à la Chine », *Journal de 20h de France 3*
[143] (2019), « Grèce : le port du Pirée en plein boom grâce à la Chine », *Journal de 20h de France 3*
[144] KONSTANDARAS N. (2019), « Who Is Playing Politics With the Port of Piraeus? », *NewYorkTimes.com*

Valentin MARTIN
ENS de Lyon
Master 2 Asie Orientale Contemporaine

dans le pays. Le Portugal est très fortement endetté dans la zone euro, et seuls les investisseurs chinois ont misé sur le rachat de la compagnie nationale d'électricité portugaise. Si un ministre portugais (qui ne donne pas son nom) « *s'est dit préoccupé par les questions de sécurité nationale liées aux privatisations orchestrées par le gouvernement précédent* »[145], force est de constater que pour le moment la Chine a su remédier à un secteur économique portugais très mal en point.

Si elle veut cependant pouvoir être perçue comme une option favorable à tous points de vue, la Chine doit cependant réussir à fusionner sa vision du projet BRI avec les réalités juridiques et humaines locales.

« *L'internationalisation de la Chine, et de ses entreprises en particulier, est l'un des phénomènes les plus importants du début du XXIe siècle. Après s'être intéressée à l'Afrique, à l'Océanie et à l'Amérique latine, la Chine a commencé à s'intéresser aux pays développés, où elle a réalisé des investissements de plus en plus importants. Chacun des pays européens possède un appareil juridique sophistiqué hérité de son histoire. La législation de l'Union européenne ajoute un autre niveau de complexité. Toutefois, s'ils veulent s'engager à long terme, les investisseurs chinois potentiels n'auront pas d'autre choix que de comprendre et d'accepter les risques* » nous indique Philippe Le Corre.

Le choix délibéré du camp chinois pour certains Etats européens

Nous avons déjà vu ci-dessus l'exemple de la Grèce et du Portugal, mais il nous faut cependant souligner le fait que ce sont principalement les pays d'Europe Centrale et Orientale (Pologne, République Tchèque et Slovaquie notamment, tous membres de l'UE) qui ont choisi d'accueillir largement les investissements chinois et le projet BRI sur leur sol. Je ne m'étendrai pas longtemps sur le sujet, car mon dernier chapitre est une étude de cas relative à cette zone géographique, dont je me suis efforcé d'en analyser de façon beaucoup plus poussée les tenants et aboutissants de la politique chinoise dans les PECO.

Mentionnons simplement ici le fait que depuis 2012 (soit un an avant l'annonce du projet BRI), la Chine a lancé un forum souvent dénommé « Groupe 16+1 » dans les PECO, réunissant 16 pays dont 11 sont également membres de l'UE. Lors du 5ème sommet à Riga en 2016, les 17 dirigeants ont notamment adopté la « Directive de Riga », « *dont la priorité est*

[145] LE CORRE P. (2018), « Chapter 10 : Chinese Investments in European Countries: Experiences and Lessons for the "Belt and Road" Initiative », in *Rethinking the Silk Road* (MAYER M.), page 170

de créer un corridor de transport intégré entre l'Asie et l'Europe afin de favoriser les développements des infrastructures portuaires, ferroviaires et fluviales, du trafic international de conteneurs et des plateformes logistiques et pôles de compétitivité »[146], financée à hauteur de 10 milliards de dollars par la Chine dans le cadre de la BAII.

C) Cohésion de l'UE ou participation au projet BRI : les leaders européens tiraillés

Il va être question dans cette sous-partie d'un fait qui m'a surpris dès mes premières lectures sur BRI en octobre 2017 : si les Etats « leaders » européens (entendons ici l'Allemagne, la France, la Belgique, l'Espagne, anciennement le Royaume-Uni) n'ont pas souhaité affirmer publiquement un attachement quelconque au projet BRI (notamment en refusant systématiquement de signer un MoU), leur attrait personnel pour ce projet qui promettait beaucoup en termes d'investissement et d'ouverture de marchés était contraire à l'idée que se fait l'UE d'une décision et d'une voie communes. Dès lors, dès 2015, les Etats européens ont trouvé une parade leur permettant d'entrer indirectement dans le projet sans pour autant le déclarer officiellement : la participation financière dans la BAII.

La création de la Banque Asiatique d'Investissement dans les Infrastructures (BAII)

Entrée officiellement en service en janvier 2016, mais inaugurée le 14 octobre 2014, la BAII, pour Banque Asiatique d'Investissement dans les Infrastructures (ou AIIB en anglais, plus couramment utilisé) n'a eu de cesse, pendant les deux premières années qui ont suivi sa création, de rechercher de potentiels investisseurs et actionnaires.

Avec un siège social situé à Pékin, cette banque se décrit comme « *une banque asiatique multilatérale de développement dont la mission est d'améliorer les développements sociaux et économiques en Asie et dans le Monde* »[147]. Comptabilisant aujourd'hui 86 pays membres, cette banque d'investissement se décrit comme une institution dotée de principes fondamentaux tels que « ouverture, transparence, indépendance et responsabilité » et son

[146] MING-FEI G. (2018), « L'UE face aux nouvelles routes de la soie : contradictions et perspectives », *IRIS*, vol. N°94, page 6

[147] Site officiel de la BAII (https://www.aiib.org), en anglais

slogan « *A mode of operation Lean, Clean and Green* » se veut parfaire cette organisation harmonieuse.

Mais malgré une totale absence du mot « Belt and Road » sur son site internet, ne nous méprenons pas : la BAII est bel et bien amenée à être une banque majoritairement dédiée au financement des gigantesques infrastructures et plateformes de transport du projet OBOR. De par son nom, tout d'abord, qui indique clairement le domaine d'investissement visé par la banque. De par ses partenaires ensuite qui sont, pour l'immense majorité, présents sur les tracés des routes du projet. De par sa communication enfin, le gouvernement chinois n'hésitant pas à évoquer à la fois OBOR et BAII dans les mêmes communiqués et discours officiels.

En octobre 2014[148], lors du lancement du projet, la Chine a tout d'abord réussi à obtenir le soutien, le financement et la signature de 19 pays asiatiques (Inde, Singapour, Kazakhstan, Qatar, Birmanie, Mongolie, Malaisie, Laos, Koweït, Cambodge, Brunei, Bangladesh, Népal, Oman, Pakistan, Philippines, Sri Lanka, Ouzbékistan, Vietnam).

« Un pied de nez à la Banque Asiatique de Développement, dominée par Washington et Tokyo et dont le siège est situé justement dans la capitale philippine. L'ambition de Pékin est de faire de la BAII un outil multilatéral à sa main pour rivaliser avec les institutions où l'Amérique est prépondérante, avec en arrière-plan le «match du siècle» entre les deux premières économies mondiales pour la suprématie en Asie Pacifique. Au sein de la BAII, le régime chinois est maître du jeu, grâce à sa contribution à hauteur de 50% du capital de 100 milliards de dollars » nous indique Sébastien Falletti[149].

C'est en juin 2015, après moins d'un an de recherche active de créanciers, que les statuts de la Banque ont été signés par les 57 Etats fondateurs. Sur les 100 milliards de dollars de capital autorisés lors de la création de la banque, 75% proviennent de pays asiatiques, 25% proviennent de régions extérieures. La Chine consacre à elle-seule 30% des fonds de la BAII, certes trop peu pour se permettre d'obtenir un droit de veto, mais suffisamment conséquent pour lui permettre de définir la gouvernance globale de l'institution[150].

Si pour certains la BAII est fortement critiquable – car contrairement aux institutions financières occidentalisées qui utilisent bureaucratie et études approfondies pour octroyer des

[148] (2014), « Pékin signe avec 20 pays pour établir une banque régionale en Asie », *LeMonde.fr*
[149] FALLETTI S., (2017), « La BAII, la banque chinoise qui finance les nouvelles routes de la soie », *LeFigaro.fr*
[150] MEYER C., (2015), « Le succès éclatant, mais ambigu, de la Banque asiatique d'investissement pour les infrastructures », *LeMonde.fr*

fonds, la pratique de la Chine se résume à « *des procédures simples et rapides ainsi qu'une extrême flexibilité* »[151] pouvant induire de forts risques de corruption et d'analyses défaillantes --, pour d'autres elle permettra à l'avenir de se désengager d'institutions dépendantes des Etats-Unis et d'inclure la Chine (qui, contrairement aux Etats-Unis, n'a aujourd'hui pas d'endettement massif la contraignant à limiter ses financements) dans un rôle de puissance financière mondiale [152] . A termes, l'affirmation d'une BAII puissante sur la scène internationale permettra de jouer le jeu de la concurrence avec les autres grandes institutions financières mondiales, et ainsi de favoriser un financement plus aisé dans les infrastructures.

Aujourd'hui forte de 86 Etats membres (après l'adhésion du Kenya et de la Papouasie-Nouvelle-Guinée le 2 mai 2018[153]), la BAII a su devenir une institution présente sur les cinq continents, et a su enrôler bon nombres d'Etats d'Europe occidentale.

L'Initiative isolée du Royaume-Uni

A la surprise générale, le Royaume-Uni a déclaré, en mars 2015, accepter de rejoindre la BAII, prenant de revers les Etats-Unis qui avaient ouvertement critiqué cette institution. Ce geste fait du Royaume outre-manche le premier Etat européen à investir dans la BAII (après le Luxembourg quelques semaines auparavant, mais le cas du Royaume-Uni a fait beaucoup plus de bruit). Les Etats-Unis avait pourtant été, avec le Japon, le seul Etat au Monde à avoir déclaré publiquement ne pas vouloir adhérer à l'institution, et avaient déployé tous les efforts diplomatiques pour que leur plus vieil allié européen fasse de même, mais en vain.

Malgré une opposition très forte, le gouvernement a décidé d'investir dans la BAII, sans faire part de sa décision ni aux instances européennes, ni à ses alliés, ni à l'opinion publique. Cet investissement rapide et expéditif n'a pas manqué de soulever les critiques parmi l'opposition, parti Labour en tête.
Lors de la visite officielle du Président chinois Xi Jinping à Londres entre le 19 et le 22 octobre 2015, ce dernier a rapidement fait son apparition au Parlement, et certains parlementaires ne se sont pas retenus de dire publiquement ce qu'ils pensaient de ce

[151] MEYER C., (2015), « Le succès éclatant, mais ambigu, de la Banque asiatique d'investissement pour les infrastructures », *LeMonde.fr*
[152] SHENG A. et GENG X., (2015), « Faut-il avoir peur de la Banque asiatique d'investissement ? », *LeMonde.fr*
[153] (2018), « Le nombre de membres de la BAII s'élève à 86 », *FrenchXinhuaNet.com*

rapprochement entre la Chine et le Royaume-Uni. Dénonçant l'hypocrisie du gouvernement britannique qui, à la fois dénonce les investissements chinois massifs en Europe, à la fois accueille Monsieur Xi Jinping avec tous les honneurs possibles ; Paul Flynn, député Labour, a comparé le Royaume-Uni à « *a supplicant fawning spaniel that licks the hand that beats it [un épagneul implorant qui lèche la main qui le bat]* »[154], rien de moins. Le président de la Chambre des Communes, John Bercow, a quant à lui exprimé son mécontentement par certaines phrases subtilement placées dans le débat[155] : « *The world will be watching* » (en évoquant le plan économique et social chinois), « *Aung San Suu Kyi was an international symbol of the innate human right of freedom* » (évoquant la récente visite de la leadeur birmane au Royaume-Uni, comme s'il comparait la dirigeante birmane avec le Président chinois).

Mais malgré cette opposition forte, le gouvernement britannique maintient son cap, signe des accords bilatéraux d'investissement avec la Chine : la « golden era » (comme l'aiment à l'appeler les diplomates anglais) peut commencer entre les deux pays. Ce n'est qu'à partir de janvier 2018 que Madame Theresa May, alors en visite à Pékin, annonce que son pays ne souhaite pas adhérer officiellement au projet OBOR[156]. L'ère dorée semble s'éloigner …

Quoi qu'il en soit, l'entrée de la Grande-Bretagne dans la BAII a pris de court tous les pays européens, et quelques semaines après, tous les pays d'Europe Occidentale ont décidé à leur tour d'investir dans cette banque, comme si chacun espérait cela depuis longtemps et que le choix du Royaume-Uni a été le levier qui a permis aux autres Etats d'investir à leur tour.

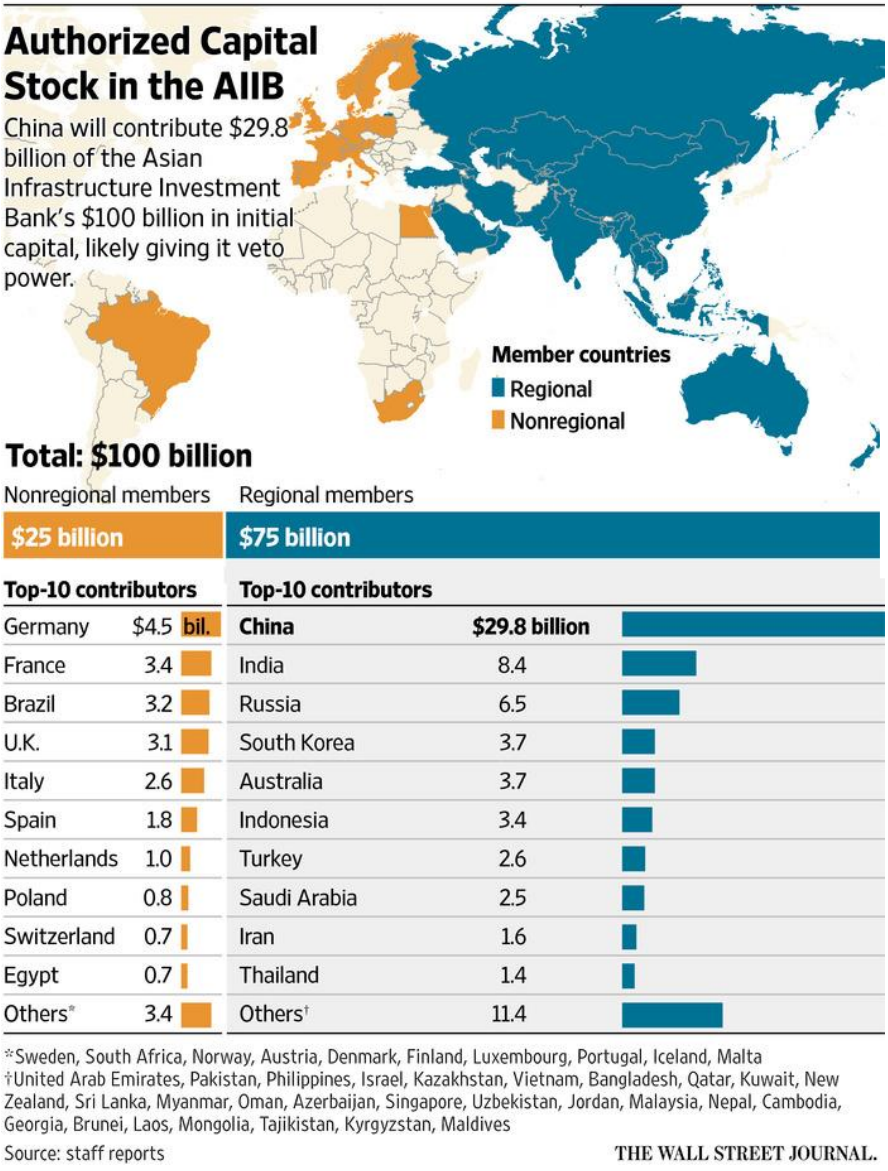
L'Europe Occidentale dans la BAII : une alternative osée à l'adhésion à OBOR

Quelques semaines après l'entrée du Royaume-Uni dans BAII, la France, l'Italie et l'Allemagne annoncent également leur adhésion à la BAII[157].

[154] PARKER G. et ANDERLINI J., (2015), « Awkward moments for Xi in 'mother of parliaments' », *FinancialTimes.com*
[155] PARKER G. et ANDERLINI J., (2015), « Awkward moments for Xi in 'mother of parliaments' », *FinancialTimes.com*
[156] HORNBY L., (2018), « 'Golden era' of UK-China trade links in peril », *FinancialTimes.com*
[157] ROLLAND N., (2015), « La nouvelle route de la soie. Les ambitions chinoise en Eurasie », *Politique Etrangère*, vol. N°2015/3

« *La France, l'Italie et l'Allemagne annoncent aujourd'hui leur intention de devenir membres fondateurs de la Banque asiatique d'investissement dans les infrastructures (AIIB) […]. La France, l'Italie et l'Allemagne, en étroite collaboration avec leurs partenaires internationaux et européens, sont désireuses de s'associer aux membres fondateurs de l'AIIB pour travailler à la création d'une institution respectueuse des meilleures pratiques en termes de gouvernance, de sécurité, de prêts et de marchés publics* » a ainsi déclaré le Ministère français de l'Europe et des Affaires Etrangères[158].

Les quatre Etats d'Europe Occidentale, de part l'apport financier conséquent de chacun, se retrouvent dès lors en position de force au sein de l'institution, comme l'atteste ce graphique du Wall Street Journal de 2015 :



Source :

MAGNIER M., (2015), « How China plans to run AIIB : Leaner, with veto », *TheWallStreetJournal.com*

[158] (3 mai 2015), « Banque asiatique d'investissement dans les infrastructures », *Déclaration conjointe de M. Laurent Fabius, ministre des affaires étrangères, et de M. Michel Sapin, ministre des finances*

Les quatre Etats investissent massivement donc, l'Allemagne et la France deviennent les deux plus importants contributeurs « non régionaux ». « *Nous assumons totalement cette position, car le Royaume-Uni a été un déclic* »[159]. Guillaume Josso nous énonce que la France ne pouvait pas laisser le Royaume-Uni faire cavalier seul dans cet investissement, et qu'avec l'Allemagne un commun accord a été établi pour entrer également dans le BAII.
Durant cette même année 2015, l'Autriche, le Danemark, l'Espagne, la Finlande, l'Islande, le Luxembourg, Malte, la Norvège, les Pays-Bas, la Pologne, le Portugal, la Suède et la Suisse suivent la politique britannique en annonçant leur adhésion à la BAII. Nous pouvons donc conclure deux choses :

- absolument tous les Etats d'Europe Occidentale ont adhéré à la BAII en prenant part au financement des 100 milliards d'euros initialement prévus.
- Aucun Etat d'Europe Centrale et Orientale n'a pour le moment décidé de financer cette banque (hormis Malte et la Pologne en 2016, la Hongrie en 2017 et la Roumanie en 2018[160])

Des Etats européens individuellement attirés par les perspectives d'évolution du projet

Tentons ici de répondre à notre hypothèse – qui serait de montrer que les leaders européens souhaitent pouvoir participer au projet BRI sans pour autant adhérer officiellement au projet pour ne pas froisser l'UE – en observant trois cas particuliers d'Etats européens leaders : la France, l'Allemagne et le Royaume-Uni (même si ce dernier ne devrait plus être membre de l'UE après l'effectivité du Brexit, sa relation avec la Chine dans le contexte européen est intéressant à souligner). Ces trois Etats sont les plus importants membres européens de la BAII, ayant financé à hauteur de plusieurs milliards d'euros leur place au sein de la nouvelle plateforme financière.

[159] (Juin 2019), Entretien avec Mr Guillaume Josso, Chef de Cabinet, Conseiller Politique de l'Ambassade de France à Pékin
[160] A retrouver sur le site officiel de la BAII : https://www.aiib.org/en/about-aiib/governance/members-of-bank/index.html

- **Le cas de la France**

Depuis le lancement du projet BRI, les représentants français ont exprimé de façon générale un accueil favorable au projet (« *Nous accueillons favorablement l'initiative des Nouvelles Routes de la Soie* » a dit Laurent Fabius dans un discours à Rouen en 2015[161]). Mais c'est véritablement avec l'arrivée d'Emmanuel Macron au pouvoir que le gouvernement français a depuis lors affiché un soutien impressionnant au projet chinois[162], notamment avec ce fameux discours du Président de la République française à Xi'an en janvier 2018, pour sa première visite officielle en Chine :

« C'est dans ce même esprit que je souhaite aussi que nous puissions avancer sur ces routes de la soie. En effet, ce « one belt, one road », c'est la perspective que la Chine s'est donnée et qu'elle a proposée au monde. […]Je pense également que l'initiative des nouvelles routes de la soie peut rejoindre nos intérêts, ceux de la France et de l'Europe, si nous nous donnons vraiment les moyens d'y travailler ensemble. ***Après tout, les routes de la soie n'ont jamais été purement chinoises si je suis pleinement honnête*** *»*[163].

La position officielle française est depuis ce jour celle du discours de Xi'an[164], tandis que la visite du Premier Ministre Edouard Philippe quelques mois après (en juin 2018) venait concrétiser une liste de projets franco-chinois envisageables dans le contexte du projet BRI, notamment dans les secteurs agroalimentaires, aéronautiques et énergétiques (notamment le nucléaire civil). Si ces projets « *gagnants-gagnants et respectueux des normes environnementales* » selon le souhait de Mr Macron n'ont pas été rendus publics[165], de nombreux accords concrets ont pu voir le jour, comme l'ouverture de la viande bovine française sur le marché chinois, ou la coopération entre EDF et son homologue chinois Datang.

Et pourtant, lors de réunions publiques entre diplomates français et européens, le gouvernement français montre un tout autre visage. Qualifiant le projet chinois de « *vision de la mondialisation* » à caractère « *hégémonique* » lors de la semaine des ambassadeurs à Paris

[161] (2015) Discours de Mr Laurent Fabius, ancien Ministre français des Affaires Etrangères, lors de l'ouverture du Forum Chine-Normandie à Rouen le 12 juin 2015, à retrouver sur : http://discours.vie-publique.fr/notices/153001563.html

[162] (Novembre 2018), Entretien avec Mr Guy Christophe, diplomate français, ancien Conseiller Politique de l'Ambassade de France à Pékin, actuellement en poste au Venezuela

[163] (8 janvier 2018), « Discours du Président de la République française à Xi'an », *Elysee.fr*

[164] (Juin 2019), Entretien avec Mr Guillaume Josso, Chef de Cabinet, Conseiller Politique de l'Ambassade de France à Pékin

[165] LEMAITRE F. (2018), « Edouard Philippe plaide la cause du multilatéralisme à Pékin », *LeMonde.fr*

en aout 2018[166], Paris n'a jusqu'à aujourd'hui ni signé de MoU avec le gouvernement chinois, ni formalisé par écrit son soutien au projet BRI.

Cependant, jusqu'à présent, peu de projets concrets ont été proposés et identifiés par le gouvernement chinois en France. Si la visite de Mr Macron en janvier 2018 avait permis la signature d'une cinquantaine de contrats, dont 12 avaient été développés du côté français puis envoyés au gouvernement chinois avec la venue de Mr Philippe quelques mois plus tard (notamment des projets BTP, d'hôtellerie ou de transport), cette première liste « *ne collait pas forcément aux attentes des Chinois qui nous ont fait parvenir une autre liste de 12 projets* »[167] selon un diplomate français. Finalement quatre projets de coopération vont avoir lieu, notamment sur des projets énergétiques (coopération entre EDF/Datang, et Engie/TUS Holdings).

- **Le cas de l'Allemagne**

En mai 2019, l'ambassadeur allemand en Chine a répondu aux questions du *South China Morning Post*[168], l'occasion de revenir ici sur la vision allemande du projet BRI.

Il nous énonce tout d'abord qu'étant un Etat particulièrement touché par la crise des réfugiés en Europe, l'Allemagne observe d'un très bon œil le projet BRI qui, selon elle, pourrait renforcer le développement économique et la stabilité politique de certains Etats situés le long des routes définies par le projet BRI : « *C'est l'une des raisons pour lesquelles l'Allemagne soutient pleinement l'initiative «Ceintures et routes», notamment son potentiel dans les domaines de la connectivité et du libre-échange* ». Cependant l'ambassadeur ne manque pas de dire de suite qu'avec ce projet la Chine étendra son influence géopolitique, et qu'en ceci nous pouvons craindre de devenir de plus en plus dépendants de la Chine. Le discours est donc clair et dénué d'ambigüité : Mr Clauss reprend ainsi le discours de son Ministre des Affaires Etrangères, Mr Sigmar Gabriel, véritable figure européenne de l'euroscepticisme vis-à-vis de la présence chinoise en Europe. Ainsi, l'ambassadeur allemand enjoint la Chine d'ouvrir davantage son marché et les investissements étrangers sur son territoire (dont les progrès sont au point mort selon lui depuis la venue de Xi Jinping à Davos en janvier 2019), mais également de mieux respecter le droit européen et les protections juridiques afférentes.

[166] EKMAN A. (dir.) (2018), « La France face aux Nouvelles Routes de la Soie chinoises », *IFRI,* page 46
[167] IZAMBARD A. (2019), « "Nouvelles routes de la soie": Paris et Pékin avancent lentement sur les projets d'investissement », *Challenges.fr*
[168] WU W. (2019), « Where the rubber meets the 'Belt and Road' – German ambassador answers the big questions », *SouthChinaMorningPost.com*

Valentin MARTIN
ENS de Lyon
Master 2 Asie Orientale Contemporaine

Si le discours officiel est encore réticent à une ouverture totale du projet BRI sur le territoire allemand (du moins sans garanties et contreparties suffisantes, et sans un consensus général européen), les faits montrent pourtant que l'Allemagne cherche à s'installer dans le paysage de BRI sans pour autant y participer activement.

Avant toute chose, il nous faut rappeler que la Chine est depuis trois ans le premier partenaire commercial de l'Allemagne, avec un volume total d'échanges de près de 200 milliards d'euros[169]. Or le modèle industriel allemand, fondé sur l'exportation de ses véhicules, est aujourd'hui critiqué au sein des instances de l'UE. « *Ainsi, l'Allemagne n'a pas soutenu l'économie européenne. Elle n'y a ni investi, ni consommé. Elle l'a affaiblie. Les Allemands ont joué leur partition en solo en orientant leur surplus d'épargne en dehors de la zone euro alors que les autres pays membres continuaient de plébisciter la production allemande en achetant massivement leurs voitures et leurs machines - outils. Or, aujourd'hui, le vent tourne. Les limites du modèle économique d'outre-Rhin apparaissent alors. L'Allemagne est vulnérable du fait de sa trop forte dépendance au commerce mondial* »[170], et notamment de sa dépendance à l'égard de la Chine et du marché chinois qui importe massivement d'Allemagne. Ce modèle allemand qui se basait sur l'avancée technologique et sur le marché chinois en croissance est donc aujourd'hui en péril, du simple fait que la Chine a su rattraper son retard technologique et que dès lors l'industrie allemande n'est plus aussi en avance. Dès lors, la Chine – forte de mannes financières importantes désormais – peut à son tour investir dans des domaines de haute technologie allemande, et donc entrer dans des secteurs sensibles de l'industrie outre-Rhin.

Or, pour tenter de contrecarrer cette immiscion chinoise dans les entreprises allemandes, notamment depuis l'affaire « Kuka » de 2016, l'Allemagne se retrouve leader d'un projet de filtrage des IDE au niveau européen qu'elle a su mettre en place sur son territoire national en décembre dernier (2018). En effet, le gouvernement allemand a adopté un amendement qui abaisse le seuil fixé depuis 2004 de 25% à 10%, permettant de bloquer la prise de participation de groupes étrangers dans les entreprises du pays. Cette mesure sera ensuite reprise au niveau européen, ce que nous verrons en détail dans notre Partie II.

L'Allemagne, en tant que leader européen (du moins vu comme telle par la Chine), a également fustigé la signature d'un MoU entre la Chine et l'Italie en mars 2019[171].

[169] RUIMY M. (2019), « La Chine est désormais le premier partenaire commercial de l'Allemagne et voilà ce que ça change pour l'Europe », *Atlantico.fr*

[170] RUIMY M. (2019), « La Chine est désormais le premier partenaire commercial de l'Allemagne et voilà ce que ça change pour l'Europe », *Atlantico.fr*

[171] (2019), « Germany criticizes Italy on decision to join China's Belt and Road Initiative », *DailySabah.com*

Or selon l'ancien ambassadeur d'Italie en Chine, ces objections de Berlin sont injustes[172] : « *Les pays de l'Europe du Nord, en particulier l'Allemagne et ses satellites, qui s'opposent aujourd'hui à la signature de ce MoU – peut-être par peur de subir les pressions américaines --font des affaires avec la Chine dans tous les domaines et de toutes les manières possibles, avec ou sans projet BRI* » s'écrit Alberto Bradanini. Il n'a pas tout à fait tort : en juillet 2018, l'Allemagne et la Chine ont signé 22 accords commerciaux pour une valeur de 30 milliards d'euros [173] . Les contrats, qui impliquent des géants industriels allemands (Siemens, Volkswagen, BASF, …), vont d'un meilleur accès aux marchés financiers de chaque camp à de meilleures garanties en matière de propriété intellectuelle [174] , c'est-à-dire donc de nombreux domaines touchant directement à BRI.

- **Le cas du Royaume-Uni**

Dans un entretien pour le Global Times [175] , Douglas Flint, envoyé spécial du Trésor britannique pour la Belt and Road Initiative, revient sur ce que la BRI pourrait apporter au Royaume-Uni. Selon lui, Londres est la place financière mondiale et à ce titre les Britanniques pourraient « *contribuer à renforcer les capacités de la BRI en mettant à profit leurs compétences pour mener à bien des projets de grande qualité bénéficiant d'une bonne gouvernance, de normes élevées et d'une capacité de financement* ». Dans un contexte post-Brexit dans lequel le RU ne jouerait d'ailleurs plus aucun rôle à Bruxelles, le projet BRI pourrait également être une excellente occasion pour le pays de continuer à projeter son influence en termes de contribution aux initiatives mondiales, « *car le BRI est l'un des initiatives mondiales les plus importantes qui se déroulent dans le monde aujourd'hui* ».
Douglas Flint revient sur ce rôle financier de Londres et en quoi la plateforme britannique pourrait servir au projet BRI et réciproquement. Il nous rappelle que dès 2018, la baronne Faihead, alors Ministre du Commerce et de la Promotion des Exportations, lors d'un Sommet Belt and Road à Hong Kong, avait expressément affirmé que Londres se devait d'être le premier centre mondial de financement et de facilitation des projets BRI (l'agence britannique de crédit à l'exportation « UK Export Finance », avait déjà mis à disposition des entreprises

[172] LAU S. (2019), « German opposition to Italy's belt and road deal with China 'unfair' says former diplomat », *SouthChinaMorningPost.com*
[173] THIBAULT P. (2018), « L'Allemagne et la Chine affichent leur bonne entente sur le plan commercial », *RFI.fr*
[174] ESCRITT T. (2018), « With raft of deals, China and Germany swear to keep trade free », *Reuters.com*
[175] WENTING X. et YUNYI B. (2019), « China, UK enjoy potential, promising prospects in initiative », *GlobalTimes.com*

britanniques une aide à l'exportation pouvant atteindre 25 milliards de livres sterling dans des domaines clés de la BRI[176]).

Enfin, mentionnons également que dans le cadre de sa « Stratégie Industrielle 2050 », le Royaume-Uni a établi un partenariat avec Pékin afin de renforcer les coopérations dans les secteurs stratégiques d'innovation technologique[177], confortant ainsi la relation intime qu'entretiennent les deux Etats depuis une dizaine d'années maintenant[178].

Si j'ai choisi d'observer les relations de ces trois pays avec le projet BRI, c'est donc pour montrer au lecteur que, finalement, malgré une volonté européenne de coordonner les réponses pour paraitre plus fort et pour peser plus efficacement dans les négociations avec la Chine, les intérêts personnels pour le moment l'emportent encore, et chaque Etat européen (étiqueté « leader européen » pourtant) tente de trouver dans le projet chinois un moyen de pallier à ses problèmes internes, ou au contraire un moyen d'exporter son avancée interne à l'étranger. Ainsi la France a su profiter de la venue en Chine de son dirigeant et de son discours pro-BRI pour négocier des accords commerciaux dans des domaines qui l'intéressaient en premier lieu (viande bovine et nucléaire français en premières lignes). L'Allemagne voit dans le projet BRI le moyen de pallier au problème migratoire tout en trouvant une solution alternative à son modèle économique en déroute. Tandis que le Royaume-Uni voit dans BRI le moyen de continuer à peser dans les relations financières mondiales alors même que l'Etat se détache cette année du groupe européen.

Dès lors, il faut faire attention à ne pas trop rapidement relier les deux faits que sont l'adhésion officielle au projet BRI (par un Etat ou par l'UE) et la réalité des faits. Si la France et l'Allemagne, quelques heures à peine après l'annonce italienne d'entrer officiellement dans le projet BRI, ont appelé à une unité européenne et à une coordination commune des 28[179], nous pouvons aisément observer que chaque Etat tente pourtant de conserver une place de choix dans les yeux du gouvernement chinois, et de pouvoir ainsi toucher les dividendes d'un tel projet et de tels financements de Pékin.

[176] (2018), « UK businesses urged to benefit from belt and road opportunities », *site officiel du gouvernement britannique (gov.uk)*

[177] MING-FEI G. (2018), « L'UE face aux nouvelles routes de la soie : contradictions et perspectives », *IRIS*, vol. N°94, page 6

[178] (Novembre 2018), Entretien avec Mr Guy Christophe, diplomate français, ancien Conseiller Politique de l'Ambassade de France à Pékin, actuellement en poste au Venezuela

[179] (2019), « Paris souhaite l'unité européenne sur les «nouvelles routes de la soie», *LeFigaro.fr*

II) Les instances de l'UE à la recherche du maintien de la cohésion européenne

A) Le silence initial de l'Union Européenne (2013-2017)

J'ai longuement tenté de trouver des articles, communiqués de presse ou autres archives de la Commission européenne, du Parlement européen ou du SEAE. Cependant, je n'ai pas réussi à trouver un grand nombre de traces écrites de débats liés au projet des Nouvelles Routes de la Soie entre 2013 et 2017. Ce silence de l'Union Européenne me force à émettre deux hypothèses :

- Soit l'UE n'avait absolument pas pris conscience de l'ampleur future du projet, et n'a dès lors pas pris les devants en n'organisant pas de véritables débats publics sur la position à adopter.
- Soit l'UE a, dès le départ, échoué à trouver une issue commune et a dès lors choisi la voie du silence plutôt que d'affirmer sur la scène internationale son incapacité à s'unir face au projet OBOR.

A peine peut-on citer deux lignes du communiqué de presse de la Commission Européenne après la visite de Xi Jinping à Bruxelles le 1er avril 2014 :

« In view of the great potential to improve their transport relations, both sides decided to develop synergies between EU policies and China's "Silk Road Economic Belt" initiative and jointly to explore common initiatives along these lines »[180].

Deux autres lignes évoquent également très rapidement ce projet, dans le communiqué de l'ASEM (Asia-Europe Meeting) des 16-17 octobre 2014 :

« Leaders will also discuss connectivity and call for improved transport, as well as digital, links between Europe and Asia. They should underline the importance of connectivity by discussing how to make it easier to move for goods, capital, services and persons along the so called "New Silk Road" »[181].

[180] (31 mars 2014), « Joint Statement: Deepening the EU-China Comprehensive Strategic Partnership for mutual benefit », *Union Européenne – Commission Européenne,* Communiqué de presse

[181] (10 octobre 2014), « Asia-Europe Meeting (ASEM) - Thursday 16 and Friday 17 October in Milan, Italy », *Union Européenne –Commission Européenne,* Communiqué de presse

Au sommet commercial UE-Chine de juin 2015, intitulé « The EU and China : a solid partnership », Jean-Claude Juncker fait pour la première fois une analyse du projet OBOR, qui reste cependant extrêmement succincte. Il y énonce que l'UE observe avec intérêts le projet, qui pourrait apporter des bénéfices pour les deux parties. Il considère OBOR comme « *an open hand* »[182], une main tendue qui pourrait développer le commerce, l'emploi et les relations entre les deux entités. C'est à la suite de ce discours que trois mois plus tard, la Chine annonça son intention d'investir dans le « Plan Juncker », faisant de Pékin le premier gouvernement externe à l'UE à investir dans ce vaste plan d'investissement européen[183].

Mais tout cela reste extrêmement flou. Les plus critiques d'entre nous pourront contrer ma vision en disant que les communiqués de presse sont toujours ainsi, écrits dans des lignes larges, rédigés pour plaire aux deux parties, et ne montrent pas le véritable débat sous-jacent qu'il y a eu derrière ces belles paroles. J'admets que je ne peux pleinement me fier à des communiqués de presse pour ainsi affirmer sans danger qu'il n'y a pas eu de véritables débats sur la présence européenne au sein de ce projet. Mais force est de constater que ces communiqués montrent bel et bien une absence de débat public, une retenue de l'UE, et finalement un manque cruel d'observation et d'entendement qui contraste avec le poids du projet chinois.

B) Le sommet OBOR des 14-15 mai 2017, et les premières réactions européennes

C'est finalement à partir de cette date que la réponse de l'Union Européenne fut véritablement attendue, et que l'UE commença à prendre conscience à la fois de l'ampleur du projet et de la nécessité de répondre.

Il nous faut tout d'abord analyser brièvement le communiqué de l'UE intitulé « *EU common messages* »[184] publié lors dudit Sommet, communiqué censé exprimer une voie unique pour les 28 Etats européens. Après avoir félicité la Chine pour l'initiative d'un tel projet, la

[182] (29 juin 2015), « The EU and China: A solid partnership - Speech by President Juncker at the EU-China Business Summit », *Union Européenne –Commission Européenne*, Communiqué de presse
[183] (28 septembre 2015), « Le plan d'investissement pour l'Europe se mondialise: la Chine annonce sa contribution au #investEU », *Union Européenne – Commission Européenne*, Communiqué de presse
[184] (14 mai 2017), « Belt and Road Forum – EU common messages », *Union Européenne – Service Européen pour l'Action Extérieure*

délégation européenne annonce soutenir la coopération avec la Chine dans le cadre de la BRI à condition que la Chine « *atteigne son objectif déclaré d'en faire une initiative ouverte qui respecte les règles du marché, les exigences et normes communautaires et internationales et complète les politiques et projets de l'UE, afin que toutes les parties concernées et tous les pays situés sur les routes prévues puissent en tirer profit* » (point n°4). Ceci étant, l'UE se focalise presque exclusivement à l'époque (en mai 2017) sur le caractère d'interconnectivité du projet, et sur les bénéfices mutuels pouvant en résulter. Tous les différents points ramènent au même problème de besoin de connectivité, notamment entre les projets européens en Europe orientale et dans le voisinage de l'Europe (point n°9) et le projet chinois. Cependant la délégation européenne n'hésite par à annoncer plusieurs fois son appréhension face à un projet qui pourrait bousculer ses normes juridiques (« *La transparence des plans et des activités de toutes les parties prenantes doit être la base de notre coopération, de même que les appels d'offres publics ouverts, fondés sur des règles et l'accès réciproque au marché Les liaisons d'infrastructure transfrontalières, les corridors intracontinentaux et intercontinentaux doivent être l'affaire de tous les pays concernés* », point n°10).

Et pourtant, le premier communiqué de presse de la Commission Européenne post-sommet, datée du 2 juin 2017, ne fait aucune mention dudit sommet. La seule référence à l'initiative « Belt and Road » parait dans ce paragraphe nommé « Investissements », qui énonce que le « Silk Road Fund » a décidé d'investir dans le plan Juncker à hauteur de 250 millions d'euros :

« Le Fonds européen d'investissement (FEI), qui fait partie du Groupe de la Banque européenne d'investissement, et le Fonds chinois de la route de la soie (Silk Road Fund, SRF) ont signé un protocole d'accord dans le but d'investir ensemble dans des fonds de capital-investissement et de capital-risque qui, à leur tour, investiront dans des petites et moyennes entreprises (PME) situées principalement dans l'UE. La Commission européenne et la commission nationale chinoise pour le développement et la réforme ont joué un rôle important en soutenant les négociations qui ont abouti à la signature du protocole d'accord. Le total des crédits engagés devrait atteindre 500 millions d'euros, dont 250 millions d'euros seraient financés par le FEI et 250 millions d'euros par le SRF. La signature du protocole d'accord fait suite à la volonté exprimée par la Chine, lors du dialogue économique et commercial de haut niveau en 2015, d'examiner les possibilités de contribuer au plan d'investissement pour l'Europe, également connu sous le nom de «plan Juncker», et de renforcer sa coopération avec l'UE sur les questions d'investissement en général. Cette initiative viendrait

compléter le volet PME du Fonds européen pour les investissements stratégiques (EFSI) du plan Juncker, qui devrait déjà faciliter l'accès au financement de quelque 416 000 petites entreprises dans toute l'Europe »[185].

En marge de ce communiqué résumant le 19ème sommet UE-Chine, un autre sommet, le « UE-China Business Summit », s'est tenu le même jour, durant lequel Monsieur Jean-Claude Juncker, président de la Commission Européenne, énonce alors :

« À elle seule, l'Asie devra faire face à un déficit d'infrastructures de 23 billions d'euros d'ici 2030. L'UE et la Chine ont toutes deux tout intérêt à ce que l'initiative "Belt and Road" soit lancée. Notre message est que nous pouvons vous aider à le construire - mais les règles doivent être les mêmes pour tous. Les entreprises européennes doivent avoir une chance équitable d'être en mesure de soumissionner et d'affronter la concurrence dans les mêmes conditions que leurs homologues chinoises. Nous devons garantir, là aussi, des conditions de concurrence équitables. Je suis très encouragé par les déclarations de la Chine visant à faire de "Belt and Road" une initiative ouverte, transparente et inclusive. Travaillons ensemble sur ces projets. Laissons nos entreprises les construire ensemble »[186].

Si je cite Monsieur Juncker ici, c'est pour pointer du doigt le fait que c'est la première fois qu'un dirigeant européen dépasse la simple déclaration enthousiaste pour freiner un peu l'immixtion d'OBOR en Europe. Les règles doivent être les mêmes pour tous, pour faire de ce projet une initiative ouverte, transparente et inclusive. Voit-on ici les prémisses d'une affirmation européenne contre l'invasion exacerbée et brutale de la présence chinoise en Europe ? Faut-il comprendre que l'Europe souhaite enfin mettre des barrières et des règles à respecter pour éviter cette mainmise chinoise ?

C) La vision contemporaine des Nouvelles Routes de la Soie par l'Union Européenne

La prise de conscience européenne de l'importance du bloc chinois

Cette sous-partie me tenait particulièrement à cœur, car elle recoupe ce que j'ai pu à la fois lire dans les journaux ces dernières années, mais également entendre de la part de personnes qui, aux premiers abords, ne portent pas d'intérêt particulier à l'égard de la Chine (famille et

[185] (2 juin 2017), « Sommet UE-Chine : faire progresser notre partenariat mondial », *Union Européenne – Commission Européenne*, Communiqué de presse
[186] (2 juin 2017), « Speech by President Jean-Claude Juncker at the 12th EU-China Business Summit », *Union Européenne – Commission Européenne*, Communiqué de presse

amis), ni même aux relations internationales : l'augmentation continue de la profusion d'articles, de débats, de colloques, de discussions sur la Chine, sur l'avenir d'un pays qui pourrait bien devenir leader mondial dans un futur proche. Il y a encore 5 ou 6 ans, à la sortie de mes études secondaires, la Chine restait, dans l'imaginaire collectif de mon entourage, un pays lointain – en plein boom économique certes – qui profitait de la dynamique du « Made in China » pour se poser en atelier du Monde capable de fournir à ses citoyens, de part l'entrée financière importante, la possibilité de se hisser en classe moyenne en quelques années à peine. Aujourd'hui cela n'est plus, il ne se passe pas un jour sans qu'un grand journal français ne titre un article sur la Chine ou les conséquences de la politique chinoise dans une partie du Monde.

Je souhaiterais évoquer ici un communiqué, publié le 12 mars dernier (2019) par la Commission Européenne et le SEAE, que nous allons retrouver très souvent dans la suite de notre développement. Guillaume Josso, diplomate français, nous explique que ce communiqué, pourtant fondamental car énonçant la position officielle de l'UE envers la Chine, notamment dans son projet BRI, a pourtant été rédigé et voté très rapidement, car la préparation du Sommet européen a été monopolisée par la problématique du Brexit[187]. Les discussions sur le rôle de l'UE envers la Chine ont donc été reportées au dernier jour, et dans la précipitation le texte surnommé « les 10 mesures » a été rapidement voté sans discussion véritable, et ce à l'unanimité, ce qui signifiait donc adoption.

Dans ce communiqué, qui propose 10 mesures qui seront soumises à discussion dans le contexte des relations futures avec la Chine (les dix mesures sont à retrouver en annexe de ce Mémoire), nous pouvons observer dans les remarques préliminaires un paragraphe qui a retenu l'attention de beaucoup d'auteurs. J'y mets ici sa traduction en français :

« *La Chine est à la fois, dans différents domaines politiques, un partenaire de coopération avec lequel l'UE a des objectifs étroitement liés, un partenaire de négociation avec lequel l'UE doit trouver un équilibre d'intérêts, un concurrent économique dans la recherche d'un leadership technologique et un rival systémique qui encourage des modèles alternatifs de gouvernance. Cela exige une approche souple et pragmatique de l'ensemble de l'UE permettant une défense des intérêts et des valeurs fondée sur des principes* »[188].

[187] (Juin 2019), Entretien avec Mr Guillaume Josso, Chef de Cabinet, Conseiller Politique de l'Ambassade de France à Pékin

[188] (12 mars 2019), « EU-China – A strategic outlook », *Union Européenne – Service Européen pour l'Action Extérieure*

En un paragraphe, les deux instances de l'UE ont mis sur un pied d'égalité l'Union Européenne et la Chine, tous deux immenses acteurs de la scène économique internationale, aux objectifs « étroitement » liés. Cependant, si la Chine est un partenaire de coopération, elle est également un concurrent économique. En ceci, l'UE montre ainsi qu'elle a pris conscience de l'importance de la puissance chinoise et de la nécessité d'avoir une approche pragmatique dans sa relation avec la Chine, c'est-à-dire d'une relation dans laquelle les deux parties sont pleinement conscientes des enjeux et des volontés de chacun.

Mais le mot qui a fait couler le plus d'encre a bien entendu été celui de « rival ». Les habitués des lectures des rapports et communiqués européens comprendront l'importance de la portée de ce mot, dans un rapport publié par une organisation internationale connue pour son discours diplomate et très peu encline à l'utilisation de tels mots pour caractériser un partenaire aussi stratégique. Un document dans lequel l'UE utilisait son « *langage le plus clair et le plus dur à l'égard de la Chine* » annonce même Fred Kempe[189], journaliste de renom et Président du groupe de réflexion *Atlantic Council*.

Tentant de comprendre et d'analyser ce mot « rival » qui a été porté publiquement par l'UE, et ce de façon tout à fait surprenante, deux auteurs chinois de l'Intellisia Institute (groupe de réflexion indépendant basé en Chine), Chen Dingding et Hu Junyang[190], tentent cependant de relativiser les propos tenus par l'UE.
Ils rappellent tout d'abord que ce rapport « *a tendance à refléter la pensée globale et profonde de l'UE en faveur d'un repositionnement des relations entre les deux parties. […] Cette réitération souligne, dans une certaine mesure, que la négociation est la pièce maîtresse du pivot de l'UE vers la Chine* », prenant ainsi exemple sur le fait que les mots « engager » ou « engagement » apparaissent 13 fois dans ce rapport, à une fréquence donc beaucoup plus élevée pour pourraient être les mots « concurrence » ou « rivalité » par exemple.
Ils nous énoncent également qu'avec l'intégration de la Chine dans l'ordre international, et partant du fait que certains pays européens (dont l'Italie dernièrement) aient choisi de s'intégrer officiellement au Projet Belt and Road, les deux parties auraient tout à gagner à se renforcer mutuellement dans le champ de la coopération économique et politique (ex : meilleures liaisons numériques dans les secteurs du tourisme, de la santé, …).

[189] KEMPE F. (2019), « Europe turns its concerns to China's growing clout as Xi visits », *Cnbc.com*
[190] CHEN D. et HU J. (2019), « Are the European Union and China Systemic Rivals? », *TheDiplomat.com*

Valentin MARTIN
ENS de Lyon
Master 2 Asie Orientale Contemporaine

Enfin, ce que l'article laisse sous-entendre, c'est l'idée même selon laquelle la Chine est aujourd'hui devenue un « Grand » dans l'ordre international actuel, au point que l'UE parle de rival systémique pour caractériser cet Etat qui peut proposer à ses alliés une gouvernance alternative à celle de l'ancien Ordre international établi par l'Occident et dominé par les Etats-Unis. Or, à ce niveau de compréhension et d'enjeu pour le futur de l'UE, cette dernière doit pouvoir être en mesure de choisir dorénavant entre une voie ferme prônée par les Etats-Unis envers la néo superpuissance chinoise, ou une voie douce et collaborative qui a toujours été son empreinte diplomatique envers un Etat qui, quelque soit le choix futur de l'UE, est désormais suffisamment puissant pour revendiquer un leadership mondial. Faut-il vraiment se mettre la Chine à dos ? Les conséquences en seraient-elles bénéfiques ? Ne vaut-il mieux pas prendre les devants et engager dès maintenant les discussions pour une meilleure collaboration ? Voici la réponse « pragmatique » donnée par l'Union Européenne : ce rival systémique chinois doit pouvoir devenir un allié fort.

« Belt and Road » dans les derniers écrits européens contemporains

Selon le Sénat français, « *Le rôle que l'Union européenne jouera dans les nouvelles routes de la soie, et son influence dans les modalités de connexion entre l'Europe et l'Asie, dépendront largement d'une volonté politique qui doit s'affirmer. […]Dans ce contexte, le recul du multilatéralisme risque de se traduire par l'apogée du droit du plus fort, rendant l'Union européenne plus attractive que jamais si elle sait affirmer sa volonté de contribuer à stabiliser les équilibres. En effet, elle représente sans doute une des rares options sans crainte d'une influence géopolitique dans la zone, d'une réduction de souveraineté ou d'une conditionnalité politique* »[191].

Ainsi, conformément à ce qu'il ressort de tous ces documents publiés par l'Union Européenne que nous avons vu précédemment, l'UE cherche avant toute chose à pouvoir intégrer un projet BRI ambitieux et qui pourrait lui apporter énormément de bénéfices à la fois sur le plan des infrastructures et des transports entre l'Europe de l'ouest, l'Europe de l'est, l'Asie Centrale et la Chine, mais qui lui permettrait également de développer de nouvelles opportunités commerciales avec la Chine mais également avec tous les Etats situés le long du tracé des Nouvelles Routes de la Soie. Cependant, comme l'UE le rappelle à la fois dans ses communiqués visant expressément BRI ou non (comme les « conclusions du Conseil sur la

[191] (30 mai 2018), « Pour la France, les nouvelles routes de la soie : simple label économique ou nouvel ordre mondial ? », *Sénat français*, rapport d'information N°520, page 112

stratégie de l'UE à l'égard de la Chine (2016) »), la Chine et l'UE doivent jouer sur un terrain commercial où règne le principe de réciprocité et une concurrence loyale dans tous les domaines, et notamment dans l'accès au marché sur le territoire chinois.

L'UE met également l'accent sur les principes juridiques de conformité aux normes internationales, et de garantie de protection des investissements dans un contexte de concurrence juste et équitable. Enfin, le projet BRI et l'intégration de l'UE à celui-ci se doit de permettre une meilleure diffusion de normes communes et de convergence règlementaire dans les domaines tels que la technologie, l'ingénierie, la construction ou l'interconnectivité[192].

Durant le dernier sommet UE-Chine du 9 avril 2019, l'UE semble enfin se tourner vers une véritable position commune. Les Etats membres de l'UE et la Chine ont convenu d'une feuille de route pour la négociation d'accords commerciaux bilatéraux spécifiques visant à réduire considérablement les pratiques commerciales déloyales et les subventions. Intégrant l'OMC aux négociations, les Européens espèrent enfin pouvoir obtenir un accès plus libre au marché protégé de la Chine pour ses exportations et ses investissements sur le territoire chinois[193].

« *Dans le monde d'aujourd'hui, notre partenariat est plus important que jamais. Nous partageons la conviction selon laquelle, en travaillant ensemble, nous faisons du monde un endroit plus fort, plus sûr et plus prospère. En tant que bons amis, nous nous devons aussi d'avoir l'honnêteté d'admettre qu'insuffisamment d'efforts ont été consentis pour tendre vers des relations économiques plus équilibrées et réciproques ou pour concrétiser les engagements contractés lors du sommet de Pékin de l'an dernier, notamment pour ce qui est du commerce et de l'investissement. L'Europe veut investir davantage en Chine et commercer davantage avec ce partenaire. Mais pour que cela puisse advenir, il nous faut des règles permettant de faire évoluer les échanges et les investissements. Nous aspirons à travailler avec la Chine, car nous croyons dans le potentiel de notre partenariat* »

Jean-Claude Junker, Sommet UE-Chine, 9 avril 2019

[192] GLEAVE DAVIES S. (Janvier 2018), « La nouvelle route de la soie – débouchés et défis pour le transport européen », *Union Européenne – Parlement Européen*, Commission TRAN – département thématique des politiques structurelles et de cohésion
[193] PELAGIDIS T. (2019), « China's backdoor to Europe », *Brookings.edu*

Valentin MARTIN
ENS de Lyon
Master 2 Asie Orientale Contemporaine

Dans un communiqué de presse intitulé « *Sommet UE-Chine : rééquilibrer le partenariat stratégique* »[194], la Commission Européenne revient sur ce dernier sommet, et notamment sur les quatre négociations qui ont abouti :

- un protocole d'accord sur un dialogue en ce qui concerne le contrôle des aides d'État et le système d'analyse de l'équité de la concurrence;
- un accord sur les termes du mandat pour le dialogue sur la politique de la concurrence entre l'UE et la Chine**;**
- une déclaration conjointe sur la mise en œuvre de la coopération UE-Chine en matière d'énergie**;**
- un accord sur les modalités d'une étude conjointe visant à définir des corridors de transport durables axés sur le transport ferroviaire entre l'Europe et la Chine.

Nous pouvons observer ici que ces quatre accords font tous directement partie de la stratégie BRI et du projet d'interconnectivité entre l'Europe et la Chine. D'ailleurs il est mentionné dans ce communiqué que « *Les dirigeants ont débattu de l'énorme potentiel que représente le renforcement des liens entre l'Europe et l'Asie de manière durable et selon les principes du marché* » et voient dès lors l'approche de l'UE en matière de connectivité et le projet Belt and Road comme les fondements d'une interconnectivité nouvelle en Eurasie.

III) Entreprises et pouvoirs publics locaux : les autres acteurs impactés par le projet chinois en Europe

A) Siemens – exemple d'une entreprise européenne qui a parfaitement embrassé le projet BRI

Le six février 2019, de très nombreux journaux européens ont publié exactement la même information : la Commission Européenne vient de refuser la fusion des industriels français et allemands Alstom et Siemens, pourtant espérée par les deux entreprises depuis un an et demie. En posant son veto, Margrethe Vestager, commissaire à la concurrence, a interdit aux deux géants européens du ferroviaire de fusionner pour ainsi donner naissance à une entité franco-allemande capable de faire front commun contre le géant chinois du secteur,

[194] (9 avril 2019), « Sommet UE-Chine: rééquilibrer le partenariat stratégique », *Union Européenne – Commission Européenne,* Communiqué de presse

l'entreprise CRRC « *Une erreur économique qui va servir les intérêts de la Chine* » fustige Bruno le Maire le jour même[195]. En appliquant un règlement de 1989, la Commission « *refuse de se projet dans l'avenir, alors qu'elle devrait prendre en compte l'évolution du contexte à long terme […].Le problème chinois n'est pas nouveau. Leurs entreprises sont dopées par les subventions, la manipulation monétaire, la protection de leur marché national, ce qui impose de se préparer à les affronter très en amont »*[196] explique Nicolas Petit, Professeur de Droit européen à l'Université de Liège.

Si l'annonce passe très mal auprès des gouvernements français et allemands, c'est que la question de la concurrence sur le marché ferroviaire s'apprête à prendre en compte un nouvel arrivant sur le marché européen : le géant chinois CRRC, présent sur tous les continents (Etats-Unis, Argentine, Egypte, Turquie, Angola, Brésil, Chili, Costa Rica, Mongolie, …) mais également dans certains pays d'Europe orientale (Serbie, Macédoine, République Tchèque). Avec un chiffre d'affaire annuel de 26 milliards d'euros, ce géant chinois numéro 1 mondial est plus imposant que Siemens, Alstom et le canadien Bombardier réunis[197].

Or une question sous-jacente vient se positionner ici : si Alstom a tout à perdre de cette non-fusion et de l'arrivée de CRRC sur le terrain européen, c'est moins le cas de Siemens. L'entreprise allemande, depuis plusieurs années, a parfaitement épousé les objectifs de BRI au point d'ouvrir à Pékin, en mars 2018, un département spécial dédié au projet BRI[198], censé épauler les clients chinois dans les projets d'infrastructures de transport et organiser les projets BRI auxquels participera Siemens. Cette initiative fait directement suite au forum de Davos de janvier 2018 et aux entretiens donnés en marge par des membres du conseil d'administration de Siemens qui ont défini le projet BRI comme « *le projet d'infrastructure le plus important de notre époque […] un projet inclusif ouvert à la participation* »[199].

Enfin, en juin 2018, après avoir organisé et financé un « Forum Belt and Road des entreprises », Siemens annonce avoir conclu plus de 10 accords commerciaux avec des partenaires chinois dans le cadre de BRI.

[195] QUATREMER J. (2019), « Alstom-Siemens : une Commission court-termiste et européocentrée », *Liberation.fr*
[196] QUATREMER J. (2019), « Alstom-Siemens : une Commission court-termiste et européocentrée », *Liberation.fr*
[197] LESAFFRE C. (2019), « Alstom-Siemens : une "non-fusion" lourde de conséquences », *Europe1.fr*
[198] « Un bureau de la BRI pour Siemens à Beijing », *OBOREurope.com*
[199] ZHOU X. (2018), « Belt and Road most relevant infrastructure project of our times: Siemens senior executive », *Xinhuanet.com*

Valentin MARTIN
ENS de Lyon
Master 2 Asie Orientale Contemporaine

« *BRI s'est déjà avéré un atout puissant pour accélérer le développement des infrastructures dans de nombreux pays participants. Siemens occupe une position privilégiée pour contribuer au succès durable de BRI grâce à son vaste portefeuille de technologies, sa connaissance approfondie des besoins du marché local une empreinte locale de longue date dans les économies respectives ainsi que la capacité de créer de la valeur locale pour ces sociétés* »[200].

Guillaume Josso, diplomate français, nous explique que la politique de Siemens est tout à fait symptomatique d'une entreprise privée dans ce projet BRI[201]. En observant que BRI rejoignait les domaines de recherche et de construction de l'entreprise, Siemens a dès lors tout fait pour pouvoir intégrer le projet BRI, pour ainsi bénéficier plus facilement de subventions chinoises ou de coopérations facilitées avec les entreprises publiques et privées chinoises. Et cela a fonctionné : en indiquant publiquement adhérer au projet, Siemens a largement bénéficié, en à peine un an, de nombreux droits d'accès à des projets d'infrastructures en Asie Centrale et en Asie du Sud, notamment en Turquie (usine de soude) et au Pakistan (centrale de gaz).
Siemens est ainsi l'exemple parfait d'une société qui n'a pas besoin de se soucier de problèmes d'ordre éthique ou politique, et qui par la simple promesse de bénéfices, adhère totalement au projet BRI, sans que l'UE ou l'Allemagne ne puisse dire grand-chose de ce choix commercial.

B) Les entreprises européennes, premier acteurs européens du projet BRI

« *Dans le cadre de ma mission de représentant spécial pour la Chine, je veux proposer au Président de la République et au ministre de l'Europe et des affaires étrangères que l'on sélectionne quelques projets, et que l'on se refuse aux réponses idéologiques. Ce n'est pas en faisant une conférence sur les règles que l'on pourra imposer quoi que ce soit, il faut être pragmatique et avancer nos projets, avec nos entreprises et nos règles* »[202]. C'est ainsi que Mr Jean-Pierre Raffarin, devant la Commission des Affaires Etrangères du Sénat, évoque les entreprises françaises et la nécessité qu'a le gouvernement français de les accompagner dans leurs relations futures avec la Chine. En effet selon lui, le risque serait finalement qu'une

[200] Communiqué officiel sur le site de Siemens : https://www.siemens.com/press/en/pressrelease/?press=/en/pressrelease/2018/corporate/pr2018060214coen.htm
[201] (Juin 2019), Entretien avec Mr Guillaume Josso, Chef de Cabinet, Conseiller Politique de l'Ambassade de France à Pékin
[202] (21 mars 2018), « Compte-rendu de la Commission des Affaires Etrangères, de la Défense et des Forces Armées – Audition de Mr Jean-Pierre Raffarin au sujet des Nouvelles Routes de la Soie», *Sénat français*

absence de soutien du gouvernement français à ses entreprises (publiques comme privées) engendrerait nécessairement la création de projets communs mais où les parties françaises ne seraient pas force de proposition. Il reprend alors l'exemple de Keolis, entreprise française de gestion de lignes de métro à Shanghai, qui a su trouver une place de choix dans le paysage de l'innovation ferroviaire, en engendrant des partenariats avec les entreprises chinoises. Ce genre d'initiative devrait être largement soutenu selon lui. Mr Raffarin souligne ainsi un fait très important qu'il va nécessairement falloir prendre en compte dans un avenir proche : les entreprises européennes sont le cœur / la cible du projet chinois BRI en Europe. Elles sont donc les premières concernées par un tel projet et par les réactions européennes afférentes. En laissant de côté les entreprises, en les laissant seules face aux géants publics et privés chinois, les Etats prennent le risque de se voir s'éloigner de leurs entreprises nationales. En effet, si les Etats ne cessent de mettre des réserves et de ne pas avancer sur le sujet d'une coopération dans le projet BRI, et que de leurs côtés les entreprises s'impliquent fortement dans le projet (car la rentabilité peut être forte), alors les pays européens vont faire face à un double problème :

- Une absence générale de protection des entreprises car il n'y aura pas eu de signatures d'accords globaux entre la Chine et les Etats
- Un manquement aux bénéfices ainsi résulté d'une telle coopération entre la Chine et les entreprises européennes

Selon lui, il faudrait donc pouvoir entrer activement dans BRI en y imposant nos propres règles, plutôt que de laisser la Chine décider du futur de nos géants économiques européens.

C'est également l'analyse que fait Alice Ekman[203]. Selon elle, si les entreprises françaises ne se sentaient pas vraiment concernées par le projet BRI lors de son inauguration (2013-2015), nous pouvons observer qu'à partir de 2015 leur intérêt s'est progressivement renforcé, notamment de par un activisme fort des autorités chinoises pour promouvoir le projet dans les entreprises européennes. Le comité France-Chine du MEDEF a notamment organisé plusieurs évènements entre 2015 et 2018 portant spécifiquement sur les Nouvelles Routes de la Soie, et dont l'objectif était d'identifier des projets concrets et de promouvoir le marché chinois[204]. Selon elle, les entreprises françaises voient dans BRI une opportunité formidable car :

[203] EKMAN A. (dir.) (2018), « La France face aux Nouvelles Routes de la Soie chinoises », *IFRI*, page 48
[204] Lire à ce titre la présentation dudit Comité sur son site internet : https://www.comitefrancechine.com/actions/nos-actions

- Elles ont l'impression que leur secteur entre parfaitement dans les objectifs du projet BRI, alors même que tous les domaines sont potentiellement touchés par BRI
- Le projet BRI pourrait ouvrir de nouveaux marchés dans des territoires encore trop peu visités par ces entreprises (notamment Asie du Sud et Asie Centrale)
- BRI pourrait accélérer les croissances des flux mondiaux, et donc a *fortiori* les marchés et leur accessibilité.

Alice Ekman, de par les nombreux entretiens qu'elle a pu réaliser sur le sujet avec des dirigeants d'entreprises[205], reconnait néanmoins que la plupart des grands groupes français ont déjà réfléchi sérieusement à une approche stratégique global avec la Chine sur ce sujet, et de nombreuses entreprises françaises implantées en Chine ont déjà commencé à utiliser le label « Belt and Road » pour faire avancer plus rapidement leur projet auprès des autorités locales chinoises (à l'image de Siemens, exemple développé précédemment).

J'ai eu l'occasion de participer à une conférence[206] en novembre 2018 à Lyon, organisée par TRAIL Europe-Chine, une société d'investissement entrepreneuriale qui a formé un partenariat avec deux acteurs financier majeurs en Chine, la Silk Road Fund et le CICC (banque d'affaire). A cette occasion étaient réunis des grands noms de la haute-fonction publique française (Gérard Collomb, Jean-Pierre Raffarin), chinoise (Yanzhi Wang (président du Silk Road Fund), et des présidents de grands groupes européens – Thierry de la Tour d'Artaise (président de SEB), Jurgen Gerke (CEO d'Allianz), Alain Mérieux (président de l'Institut Mérieux) notamment –.

Durant cette conférence, partant du présupposé que les entreprises françaises avaient un problème structurel (« *Nos entreprises françaises sont trop petites. Sur les 3 millions d'entreprises en France, 2 millions ont moins de 10 personnes* », Mr Raffarin), la conférence a rapidement tourné dans un sens : celui de la promotion du marché chinois, immense, et dont les entreprises françaises doivent avoir conscience pour ainsi souhaiter participer au développement des relations franco-chinoises au sein du monde de l'entreprise. Au terme de cette conférence – qui a plutôt semblé être une vitrine du marché chinois plutôt qu'un débat constructif – le président du *Silk Road Fund* a énoncé que le projet BRI est avant tout un projet censé développer les projets locaux en France, au travers de partenariats avec la Chine dans lesquels les PME françaises pourraient plus facilement exporter leur savoir-faire, leur

[205] EKMAN A. (dir.) (2018), « La France face aux Nouvelles Routes de la Soie chinoises », *IFRI*, page 51

[206] (2018), « Conférence organisée par TRAIL : « Europe-Chine : nouvelles opportunités, nouveaux partenariats pour l'entreprise », *Forum Culturel Franco-Chinois 2018* (notes personnelles)

technologie et leurs productions sur le marché chinois. S'il fallait retenir une chose de cette conférence, c'est que de nombreux grands groupes industriels européens, soutenus par certains politiques, sont largement favorables à une ouverture forte de la coopération euro-chinoise en matière de commerce et de relations entrepreneuriales.

En Allemagne, les milieux d'affaires et les grandes entreprises affichent de plus en plus un enthousiasme grandissant pour le projet BRI, à l'image de la création de la BVDSI (Federal Association of the German Silk Road Initiative) le 29 mars 2019, une association fédérale créée à Brême pour servir de plateforme à la mise en contact des projets liés aux économies et entreprises allemandes dans le contexte des Nouvelles Routes de la Soie.

C) Les pouvoirs publics locaux, intermédiaires fondamentaux sur le terrain

« *L'important me semble être de trouver la place des régions dans ce processus. Les autorités françaises doivent comprendre que l'action économique est territorialisée. J'ai ainsi proposé au Gouvernement que les régions soient invitées en tant que telles à la foire de Shanghai et qu'elles fédèrent les entreprises. La politique économique se fait aujourd'hui d'abord dans les régions, depuis la loi NOTRe. Les présidents de région disposent des moyens matériels nécessaires de mobiliser leurs territoires. Il faut un dialogue entre l'État et les régions sur ces questions* »[207].

En effet, comme le rappelle l'ancien sénateur Jean-Pierre Raffarin, la loi NOTRe de 2015 réorganise le territoire français et renforce la compétence des régions, qui ont dès lors reçu des aptitudes plus poussées en matière de questions économiques, commerciales, notamment en matière de schéma de développement économique des entreprises, d'aide publique aux entreprises, ou de mobilisation financière pour un projet. Or en Europe, le projet BRI se résume presque exclusivement à des rachats d'infrastructures, de participations dans des entreprises (par la voie d'IDE), et non pas par le développement de véritables « routes commerciales » comme c'est le cas en Asie Centrale ou en Asie du Sud. Dès lors une question peut être posée : comment la France et *a fortiori* l'UE peuvent-elles légiférer ou faire des choix politiques dans des domaines qui, et ce de façon très pragmatique, touchent au niveau local d'un pays (entreprise locale, puissance publique locale) ?

[207] (21 mars 2018), « Compte-rendu de la Commission des Affaires Etrangères, de la Défense et des Forces Armées – Audition de Mr Jean-Pierre Raffarin au sujet des Nouvelles Routes de la Soie», *Sénat français*

A l'heure actuelle, les grandes régions françaises, par exemple, se posent la question d'une possible intégration au projet BRI. A l'image de cette note publiée par l'Institut d'Aménagement et d'urbanisme d'Ile-de-France [208] en septembre dernier, les régions se questionnent sur la possibilité de pouvoir intégrer un tel projet et d'en obtenir des bénéfices. L'Ile-de-France se demande notamment comment, lors du développement futur du port du Havre, Paris pourrait intégrer le corridor ferroviaire reliant le Havre à la BRI (Ludwigshafen et Duisbourg en Allemagne).

Soulignons également comme autre exemple, celui de la création en 2014 du Nouvel Institut Franco-Chinois de Lyon, inauguré par Mr Xi Jinping lui-même quelques mois après l'annonce se son projet BRI. Ce Nouvel Institut se voit lui-même désormais comme un moyen de « *valoriser les relations entre la Métropole et la Chine* »[209], une sorte de plate-forme de discussion entre la région Rhône-Alpes et le gouvernement chinois en somme, qui a pris une importance considérable depuis l'arrivée en grandes pompes à Lyon le jeudi 21 avril 2016, du premier train de marchandises reliant Wuhan à la Métropole lyonnaise. Une arrivée accueillie par des membres de la SNCF ainsi que des représentants de la mairie de Lyon. « *On pourrait dire que c'est une goutte d'eau mais il s'agit d'un évènement essentiel dans nos relations* »[210] affirmait alors le vice-président de la Métropole de Lyon, Alain Galliano. Lyon est en effet un partenaire important de la Chine. 40 accords universitaires existent entre Lyon et le gouvernement chinois, et 80 entreprises chinoises sont implantées dans la région lyonnaise.

Dernier exemple, celui de la municipalité de Duisbourg, ville allemande considérée comme le plus grand port intérieur du Monde. La Chine a fait de cette ville une destination privilégiée de ses voies de communications terrestres et maritimes, et le gouvernement municipal a largement contribué à diffuser le projet BRI sur le territoire allemand : « *Nous sommes la ville chinoise d'Allemagne* »[211] a même déclaré le maire de la ville en 2018. Alors que la ville était un parfait exemple du déclin de l'industrie lourde allemande dans la Ruhr, la vision de Duisbourg comme d'un terminal du projet BRI a permis d'augmenter le nombre d'entreprises chinoises dans la ville de 50%. Elle a également permis à la municipalité de gagner des dividendes sur les marchandises importées, et de fortement moderniser le port.

[208] MYKOLENKO L. (2018), « Les nouvelles routes de la soie : quel accès pour l'Ile-de-France ? », *Note Rapide – Institut d'Aménagement et d'urbanisme d'Ile-de-France,* vol. N°784
[209] Citation à retrouver sur le site officiel de l'IFC de Lyon : http://www.ifc-lyon.com/fr/visites-officielles
[210] VEREYCKEN K. (2016), « Bienvenue à Lyon aux Nouvelles Routes de la Soie ! », *Eurasie.over-blog.com*
[211] OLTERMANN P. (2018), « Germany's 'China City': how Duisburg became Xi Jinping's gateway to Europe », *TheGuardian.com*

Valentin MARTIN
ENS de Lyon
Master 2 Asie Orientale Contemporaine

Conclusion

Si notre premier chapitre avait permis de conclure que le projet Belt and Road pouvait traduire la volonté du gouvernement chinois de proposer un modèle alternatif à l'Ordre Mondial établi, traduisant d'une mutation du système international et de l'affirmation d'un système nouveau reposant sur des valeurs qui lui sont propres, notre second chapitre a permis de nous intéresser plus en profondeur à la réaction qu'avaient pu avoir les différents acteurs européens (Etats, institutions européennes, acteurs privés) à cette proposition d'Ordre Mondial alternatif. Nous avons pu extraire de cette analyse une scission entre « pro » et « anti » projet BRI qui, si elle peut sembler évidente aux premiers abords – l'UE et ses Etats leaders sont plus réticents tandis que les Etats en difficultés économiques et les entreprises privées y voient une opportunité financière unique – rencontre en réalité une vérité plus diffuse, chaque acteur cherchant à satisfaire ses intérêts personnels avant ceux de la cohésion européenne. La diplomatie chinoise a parfaitement compris cela, et cherche dès lors à développer sur le territoire européen une diplomatie dite bilatérale, par le biais de la signature de MoU pouvant être perçus comme des traités d'influence.

Si les leaders européens sont tiraillés entre une participation active au projet BRI et une volonté de se faire les meneurs d'une diplomatie commune à 28 (à l'image de l'exemple présenté sur la participation à la BAII), certains Etats comme la Grèce, l'Italie ou le Portugal n'hésitent pas à accepter ces investissements chinois pour outrepasser une croissance en berne depuis plusieurs années.

L'Union Européenne de son côté a mis plusieurs années à prendre ce sujet au sérieux, tandis qu'elle observait une division de plus en plus percutante entre les acteurs européens. Si le Sommet Belt and Road de mai 2017 a été un tournant majeur dans la politique européenne commune, nous avons dû attendre mars 2019 avant que l'UE n'affiche enfin une ligne commune à suivre à l'égard de la Chine. Se montrant ouverte et prête au dialogue afin de s'accorder sur un engagement commercial réciproque durable, l'UE se débarrasse cependant de son ton diplomatique pour assumer un dialogue qui se voudra pragmatique avec la Chine, et qui se doit d'être gagnant-gagnant. Si l'UE montre à la Chine son intérêt pour un tel projet, elle assume cependant publiquement qu'il existe encore de nombreux désaccords qui devront être résolus avant que Pékin ne puisse voir les instances européennes accepter durablement un tel projet sur le territoire européen.

Valentin MARTIN
ENS de Lyon
Master 2 Asie Orientale Contemporaine

Ainsi donc, l'UE serait prête (à de nombreuses conditions) à entrer dans ce nouveau système mondialisé plus proche de la Chine que des Etats-Unis. Cependant, ses réticences publiques à certains égards témoignent du fait que l'UE cherche également à se protéger d'une présence chinoise exacerbée qui pourrait compromettre toute la construction européenne qui s'est formée autour d'un commerce de libre-échange entre Etats, autour de règles libérales qui forgent le cœur de l'Union politique.

C'est ainsi que dans notre seconde partie, nous tenterons d'analyser plus en profondeur ce que pourraient être les instruments de protection que l'Union Européenne va tenter de mettre en place afin de répondre à la proposition chinoise, sans entacher l'union à 27. Dans une organisation où le débat à 28 Etats peut parfois mener à des solutions de confort qui satisfassent chacun, l'UE va devoir cette fois-ci se montrer forte et unie pour faire face à ce qu'elle définie elle-même comme « *son rival systémique* ».

Valentin MARTIN
ENS de Lyon
Master 2 Asie Orientale Contemporaine

Valentin MARTIN
ENS de Lyon
Master 2 Asie Orientale Contemporaine

Valentin MARTIN
ENS de Lyon
Master 2 Asie Orientale Contemporaine

SECONDE PARTIE

L'UNION EUROPÉENNE EN QUÊTE D'UNE APPROCHE COMMUNE ALLIANT LIBÉRALISME COMMERCIAL ET PROTECTION DES INTÉRÊTS EUROPÉENS

Valentin MARTIN
ENS de Lyon
Master 2 Asie Orientale Contemporaine

Valentin MARTIN
ENS de Lyon
Master 2 Asie Orientale Contemporaine

CHAPITRE 1

L'ARSENAL JURIDIQUE EUROPÉEN : UNE PROTECTION EFFICACE CONTRE UNE IMMISCION CHINOISE EXACERBÉE ?

Valentin MARTIN
ENS de Lyon
Master 2 Asie Orientale Contemporaine

Introduction

Dans cette seconde partie de Mémoire, nous allons nous intéresser plus précisément à la façon dont l'Union Européenne va tenter de répondre à l'offre chinoise, en acceptant le projet BRI sur son sol tout en maintenant une certaine protection vis-à-vis d'un projet qui se veut bousculer de nombreux domaines autres que la simple coopération commerciale.

L'Europe est avant toute chose un terminal du projet. A ce titre, cela signifie donc qu'entre la Chine et l'Europe, il existe tout un continent dénommé « Eurasie » qui sert de plateforme de connectivité entre les deux blocs. Sans océan qui délimiterait aisément les zones de puissance entre la Chine et l'Union Européenne, le plateau d'Asie Centrale sert avant tout d'immense zone-tampon qui va devoir être apprivoisée par nos deux acteurs. La Chine et l'UE l'ont parfaitement compris, et ont dès 2015 débuté des rencontres et des négociations pour faire de cette zone géographique stratégique une plateforme de connectivité qui profiterait à tous : l'Asie Centrale ne serait plus un désert commercial que les grandes puissances contourneraient par la mer, la Chine voit dans cette connectivité le moyen de développer plus efficacement ses projets d'infrastructures de transport dans une région qui en est encore dépourvue, et l'UE peut ainsi remettre sur la table sa politique de connectivité eurasiatique initiée dans les années 1960, puis remise au gout du jour dans les années 1990, mais qui n'avait finalement jamais abouti à une véritable connectivité eurasiatique.

Mais l'Europe est également, et avant toute chose, dominée par une organisation politique, l'Union Européenne, dont la puissance et le rayonnement reposent principalement sur le développement d'un cadre juridique commun instituant des normes et lois communes aux 28 Etats membres. En ceci, l'UE a également cherché à faire de sa puissance juridique une protection efficace contre des investissements chinois présents dans tous les domaines et à tous les niveaux européens. L'Accord sur le filtrage des IDE, adopté en dernière lecture par le Parlement européen en février 2019, est ainsi un exemple de ce que le droit européen peut réaliser pour protéger l'UE d'une présence chinoise forte sur son territoire.

Mais de tels accords ciblés (plateforme de connectivité eurasiatique, Accord sur le filtrage des IDE) ne peuvent durablement se poser en protecteurs de l'intégrité de l'UE sans que cette dernière ne parvienne, à termes, à initier une véritable politique commune à 28 pour répondre d'un seul bloc à la proposition chinoise. Mais obtenir de 28 Etats souverains une seule et

Valentin MARTIN
ENS de Lyon
Master 2 Asie Orientale Contemporaine

même politique diplomatique envers la Chine relève d'un défi immense que l'UE doit mener sur le long terme, à l'image d'un accord global sino-européen sur les investissements qui, s'il est un objectif affiché de longue date (on le retrouve déjà dans le programme de coopération UE-Chine de 2013), ne trouve pas pour le moment d'écho commun entre les 28. Et c'est à ce niveau que l'UE doit jouer à présent : obtenir de tous ses Etats-membres une solution commune qui satisferait chacun.

Au travers de ces trois exemples – plateforme de connectivité UE-Chine, accord sur le filtrage des IDE et négociations d'un accord global UE-Chine sur les investissements – nous allons pouvoir observer comment l'UE tente de partir d'accords spécifiques pour définir petit à petit une véritable politique commune à l'égard de Pékin.

I) « L'Eurasie connectée » ou l'impossibilité d'un refus catégorique du projet BRI

A) L'UE et la Chine, premiers partenaires économiques mondiaux

Une relation économique stable et forte

Il a fallu un certain temps avant que nous ne puissions observer des investissements chinois venir jusqu'en Europe. Au cours de ses trois décennies d' « open door policy » (1978-2008), la Chine a d'abord été un pays manufacturier qui a attiré des entreprises européennes et mondiales à investir dans ses industries et son marché. En Chine, les entreprises étrangères étaient tenues de s'engager dans des « joint-ventures » (coentreprises) avec des partenaires chinois. La Chine n'a réellement commencé à investir ses capitaux propres à l'extérieur de ses frontières qu'il y a une quinzaine d'années. L'Europe est devenue partie intégrante de la « Going Out policy » en 2008 et a, depuis lors, vu un nombre croissant d'entreprises publiques et d'entreprises privées investir dans l'UE. Plusieurs cas dans le secteur industriel ont marqué l'arrivée de la Chine en Europe (notamment le partenariat Geely-Volvo en Suède, Zoomlion-

Valentin MARTIN
ENS de Lyon
Master 2 Asie Orientale Contemporaine

Cifa en Italie, Sany-Putzmeister en Allemagne et DongfangPSA Peugeot-Citroën en France)[212].

Ces interactions commerciales ont donc connu un essor fulgurant depuis une vingtaine d'années (notamment du fait de la mondialisation du commerce chinois dans les années 1980, de la crise de 2008 et d'un taux de la monnaie euro moins fort entre 2008 et 2016, mais aussi du fait de la « chasse chinoise » aux entreprises et technologies de pointe, qui pour beaucoup se situent dans des pays de l'UE[213]). Selon le rapport MERICS de 2017[214], les investissements chinois en Europe avaient atteint 37 milliards d'euros en 2016, soit 77% de plus qu'en 2015 (23 milliards d'euros). Cela représente tout de même 4% des IDE (Investissements Directs Etrangers) mondiaux en Europe.

Des IDE chinois toujours très importants en Europe

Cette vague d'IDE chinois en Europe a réellement débuté après la crise européenne de la dette en 2008. A cette époque, la Chine se propose alors de racheter des Eurobonds (ou euro-obligation, un emprunt émis en commun par les pays de la zone euro sur les marchés) et d'investir massivement dans des projets européens d'infrastructures. Les relations bilatérales entre la Chine et l'UE se consolident alors, et la coopération atteint un niveau plus important lorsque le président chinois Xi Jinping propose de construire un « partenariat Chine-UE » en 2014[215]. De cela en sortira la mesure phare du projet : le financement à hauteur de 10 milliards d'euros du fond européen pour les investissements stratégiques par le gouvernement chinois, qui devient ainsi le plus gros contributeur non membre de l'UE.

Dans un important rapport sur les investissements chinois en Europe publié par l'IFRI[216], trois auteurs tentent de résumer la part des investissements chinois sur le marché européen. Il ressort de cette étude qu'en 2016, les IDE chinois en Union Européenne ont battu un nouveau record de 35 milliards d'euros, sachant qu'à peine six ans auparavant, en 2010, les IDE

[212] LE CORRE P. (2018), « Chapter 10 : Chinese Investments in European Countries: Experiences and Lessons for the "Belt and Road" Initiative », in *Rethinking the Silk Road* (MAYER M.), page 163
[213] LE CORRE P. (2018), « Chapter 10 : Chinese Investments in European Countries: Experiences and Lessons for the "Belt and Road" Initiative », in *Rethinking the Silk Road* (MAYER M.), page 162
[214] HANEMANN T. et HUOTARI M. (2017), « Record flows and growing imbalances : chinese invesment in Europe in 2016), *MERICS – Papers on China*, vol. N°3
[215] LE CORRE P. (2018), « Chapter 10 : Chinese Investments in European Countries: Experiences and Lessons for the "Belt and Road" Initiative », in *Rethinking the Silk Road* (MAYER M.), page 162
[216] SEAMAN J., HUOTARI M., et OTERO-IGLESIAS M. (2017), « Chinese Investment in Europe A Country-Level Approach », *European Think-tank Network on China (ETNC)*

chinois ne représentaient qu'1.6 milliards d'euros, soit 22 fois moins. Fait plus pertinent encore, pour la première fois les IDE chinois en Europe ont dépassé les IDE des Etats-membres de l'UE en Chine. Tout ceci est le résultat des 12 et 13ème Plans quinquennaux (2011-1015 et 2016-2020) qui ont largement encouragé les investissements à l'étranger dans des multinationales connues, ou dans des domaines de haute-technologie à forte valeur ajoutée.

« *Chinese investment serves to create and/or maintain jobs, to provide capital for research, development and innovation, generate wealth and tax revenue for cashstrapped governments, create new market opportunities for European firms both in China and in third markets, build and improve infrastructure and even introduce technology and innovative business models into Europe. Moreover, at a broader level, China and Europe face similar, pressing challenges, such as climate change, inequality and calls for protectionism, and there is an increasingly urgent need for joint solutions that cross-border investments can facilitate. For all of these reasons, Chinese investment is and should be encouraged* »[217].

Dans la seconde partie de ce chapitre (« *II) L'accord sur le filtrage des IDE : un premier pas vers une ouverture raisonnée du projet BRI* »), je reviendrai en détail sur les investissements chinois en Europe.

B) L'Asie Centrale, le challenge commun du pont commercial UE-Chine

L'Asie Centrale, une plateforme de communication au potentiel évident

Le cas de l'Asie Centrale, fondamental dans ce dispositif – car point de contact entre la Chine et l'Europe –, est également extrêmement intéressant car cette zone géographique a tout à gagner d'un tel projet BRI. Tout d'abord car les cinq Etats de la zone (Kazakhstan, Kirghizstan, Ouzbékistan, Tadjikistan, Turkménistan) n'ont su internationaliser leurs échanges après leurs indépendances respectives dans la décennie 1990. Mais également car le projet des Nouvelles Routes de la Soie est pour le moment la seule réponse apportée à leur situation enclavée et périphérique par rapport aux grandes routes d'échanges mondiaux. La Chine accroit dès lors fortement sa présence en développant plus fortement les anciens

[217] SEAMAN J., HUOTARI M., et OTERO-IGLESIAS M. (2017), « Chinese Investment in Europe A Country-Level Approach », *European Think-tank Network on China (ETNC),* page 11

corridors de transport construits dans la région à partir de la seconde moitié des années 1990. La région est alors placée par Pékin en situation d'interface entre les puissances asiatiques et européennes, tandis que de son côté, l'Union Européenne se tourne vers sa politique « centrasiatique » pour favoriser le développement économique de la région.

Mais Julien Thorez[218], géographe et chargé de recherches sur l'Asie Centrale au CNRS, évoque encore en 2016 un « mythe géographique » : le zone ne semble concentrer qu'un très faible flux de personnes et de marchandises, elle ne représente toujours que 0.5% des échanges mondiaux (200 milliards de dollars) en 2014 selon les dires de l'OMC, et finalement le peu d'infrastructures ferroviaires, ainsi que le coût du transport et la dangerosité de la route, induisent les commerçants à favoriser le transport de conteneurs maritimes.

N'oublions pas cependant de spécifier que le transport ferroviaire entre l'Asie et l'Europe, bien que subissant un coût extrêmement élevé (entre 6000 et 10.000 dollars un conteneur ferroviaire, contre 1000 dollars quand celui-ci est acheminé par voir maritime), connait cependant un avantage qui n'est pas des moindres : le temps de trajet. Un tel convoi ferroviaire prend aujourd'hui entre 12 et 15 jours pour être acheminé de la Chine vers l'Europe, tandis qu'un cargo marchand effectue le même trajet en un mois.
Le développement d'un tel mode de transport peut alors se questionner à l'avenir, dans un contexte économique de plus en plus marqué par la rapidité des moyens de transport. L'Asie Centrale se retrouverait donc au carrefour d'une plateforme multimodale nouvelle, rapide et ambitieuse.

La connectivité Eurasiatique, un projet historique

Pour débuter notre analyse historique du développement d'un réseau de transport en Asie Centrale, prémisse des Nouvelles Routes de la Soie, il nous faut remonter à l'année 1959[219] : cette année là, la Commission Economique et sociale des Nations Unies pour l'Asie-Pacifique évoque, pour la première fois, la volonté de créer et d'organiser un réseau ferroviaire et routier connecté entre l'Asie et la CEE (Communauté Economique Européenne), l'objectif étant de trouver une réponse à l'enclavement de l'Asie Centrale. Cependant, le contexte

[218] THOREZ J., (2016), « La nouvelle « Route de la soie » : une notion porteuse d'illusion », *Questions Internationales*, La Documentation Française, vol. N°82
[219] PERELMAN R., (2015), « Entre Asie et Europe, les Routes ferrées de la soie », *Asie21.fr*

économique et politique de la région ne permet pas d'aller plus loin que des déclarations publiques sans effets. Mentionnons cependant que durant les années 1960-1970, selon les dires de la Commission Economique et Sociale des Nations Unies pour l'Asie-Pacifique[220], des routes potentielles ont été identifiées et analysées, marquant ainsi le début d'une véritable réflexion sur le développement de corridors de transport eurasiatiques.

Il faut cependant attendre 1992 et la création du projet « ALTID » (Asian Land Transport Infrastructure Development) par ladite Commission pour observer la mise en place effective d'un tel projet, avec la signature de 32 pays asiatiques prêts à s'engager dans la création d'un réseau autoroutier ayant vocation d'interconnecter les routes régionales et de mieux desservir les grandes villes qui jonchent les itinéraires. Longue de plus de 140.000km, la route tracée, subdivisée en huit branches, se veut connecter les routes du Japon à la Turquie et à la Russie. Signé définitivement en 2002, ce projet est entré en vigueur en 2005, montrant qu'il a fallu ainsi attendre plus de vingt ans avant de pouvoir parvenir à un accord multilatéral.

Parallèlement à cela, la création du projet « Trans-Asian Railway Network » se développe durant la décennie 1990, avant d'être finalisé en 2001 avec la création de quatre corridors de transports ferroviaires. Si je mentionne ce projet ici, c'est qu'il est fondamental dans l'analyse de mon Mémoire. En effet, la différence entre les réseaux routiers et ferroviaires est que le développement du réseau ferroviaire, plus tardif, marque cependant l'entrée de l'Europe dans les négociations et la mise en œuvre de tels corridors de transport. En effet, l'un des corridors (Northern Corridor) a pour but de relier l'Europe et l'Asie via l'Allemagne, la Pologne, la Biélorussie, la Russie, le Kazakhstan, la Mongolie et la Chine. Les plus observateurs remarqueront un tracé semblable en tous points à celui évoqué par Pékin aujourd'hui dans son projet des Nouvelles Routes de la Soie. Signé en 2006, l'accord de coopération est mis en place en 2009. Aujourd'hui, l'accord a pour objectif de consacrer le développement d'un « *système international intégré, intermodal de transport et de logistique pour la région, ainsi que la Route d'Asie, les ports secs et les mesures de facilitation* »[221] selon les dires du site internet de la Commission.

[220] Rubrique « Asian Highway », site internet de l'ESCAP
[221] Trans-Asian Railway, *UNESCAP (Commission Economique et Sociale pour l'Asie et le Pacifique),*

Voici donc le continent asiatique, sous l'égide des Nations Unies, tenter de développer des corridors de transport dont l'objectif est de créer une coopération entre des territoires immenses, pour ainsi favoriser la création d'un réseau interconnecté. Or, parallèlement à cela, il nous faut évoquer le projet TRACECA[222] [223] (Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia), qui cette fois-ci est un projet né de l'Union Européenne, et impliquant les Etats membres de l'UE ainsi que 14 pays d'Europe orientale et d'Asie Centrale (Arménie, Azerbaïdjan, Bulgarie, Géorgie, Iran, Kazakhstan, Kirghizstan, Moldavie, Ouzbékistan, Roumanie, Tadjikistan, Turkménistan, Turquie et Ukraine). Créé en 1993 pour favoriser la création d'un réseau de transport moderne et rapide entre l'UE, le Caucase et l'Asie Centrale, le projet se veut plus inclusif que celui de la Commission Asie-Pacifique des Nations Unies : ayant pour objectif principal de « *stimuler l'économie régionale de la région Asie Centrale en assurant des liens fiables et efficaces entre l'Europe et l'Asie* »[224], le projet concerne cinq domaines : maritime, aérien, routes, voies ferrées, et sécurité des transports.

La politique ferroviaire européenne (1996) et le programme SPECA (Special Programme for the Economies of Central Asia, Nations Unies, 1998), coordonnant les actions de la CEE et de la Commission économique et sociale des Nations Unies pour l'Asie-Pacifique, sont un véritable tournant dans la politique internationale de désenclavement de l'Asie Centrale. L'objectif de ces deux programmes est clairement affiché : renforcer la coopération régionale entre les pays d'Asie Centrale et l'Europe[225], en introduisant des normes communes reprises des normes européennes. La conférence eurasiatique sur les transports (2000), réunissant une quarantaine de pays, termine le processus en définissant cinq grands corridors de développement : le couloir nord (Transsibérien, de l'Europe à la Chine), central (de l'Europe orientale à la Chine en passant par le Moyen-Orient), sud (de l'Europe du sud à l'Asie du Sud), TRACECA (de l'Europe orientale à l'Asie Centrale via la Mer Noire), et transversal (de l'Europe du Nord à l'Inde). L'ONU reprend à son compte le développement de ces cinq corridors en 2006 (« projet de création d'un réseau de chemin de fer transasiatique »).

[222] ASTARITA C. et DAMIANI I., (2016), « Géopolitique de la nouvelle route de la soie », *Géoéconomie*, vol. N°79, page 63
[223] THOREZ J., (2016), « La nouvelle « Route de la soie » : une notion porteuse d'illusion », *Questions Internationales*, La Documentation Française, vol. N°82, page 4
[224] PERELMAN R., (2015), « Entre Asie et Europe, les Routes ferrées de la soie », *Asie21.fr*
[225] PERELMAN R., (2015), « Entre Asie et Europe, les Routes ferrées de la soie », *Asie21.fr*

Valentin MARTIN
ENS de Lyon
Master 2 Asie Orientale Contemporaine

La course au renouveau de la Route de la Soie

C'est alors que débute cette « course aux Routes de la Soie ». Nous avons en effet observé qu'en premier lieu, dans la seconde moitié du XXème siècle et dans la première décennie du XXIème siècle, l'accent était mis sur le développement de l'Asie Centrale, sous l'égide des grandes puissances du Monde Occidental. En second lieu, à partir des années 2010 (année de la mise en place du premier plan d'action de la Route de la Soie par l'Organisation Internationale du Tourisme), nous allons observer un revirement de situation : les grandes puissances ne sont plus intéressées par le développement de l'Asie Centrale en soi, mais utilisent cette politique « humanitaire » à des fins de partenariat stratégique, cherchant notamment à acheminer plus aisément les ressources naturelles d'Asie Centrale vers l'Europe orientale. La Turquie développe sa « Silk Road Initiative » en 2008 pour simplifier les formalités douanières et se positionner en hub incontournable dans le commerce eurasiatique[226].

Les Etats-Unis développent à leur tour en 2011 une « stratégie de la Nouvelle Route de la Soie », pour ainsi tenter de justifier le maintien de leur présence en Afghanistan, mais également pour développer un réseau de transport régional dont ils seraient les gérants. Fait historique important, car c'est la première fois, selon moi, qu'un acteur international parle de la notion de « nouvelle » route de la soie (comme énoncé dans les archives du gouvernement américain[227]).

Et nous arrivons finalement à l'octobre 2013, et à la déclaration du Président Xi Jinping qui consacre officiellement la volonté de construire « One Belt, One Road ». Pourquoi ai-je choisi de développer ce long historique ci-dessus ? Pour montrer que le projet chinois ne « sort pas du chapeau ». Il n'est ni l'application concrète d'un projet farfelu et grotesque simplement soucieux de montrer la puissance chinoise en finançant massivement des structures de transport sans lendemain, ni la mise à jour 2.0 des routes mythiques de la soie et du renouveau d'un tracé légendaire qui a façonné l'histoire des relations entre sociétés du monde eurasiatique. Ce projet est la simple continuation d'un enjeu largement compris depuis des

[226] THOREZ J. (2016), « La renaissance de la « Route de la soie » : un mythe qui occulte les migrations internationales », *Revue européenne des migrations internationales*, vol. N°32(3), page 302
[227] (2011), « The United States' "New Silk Road" Strategy: What is it? Where is it Headed? », *US department of State (Archive) (2009-2017.state.gov)*

décennies : celui de désenclaver l'Asie Centrale pour bénéficier de corridors de transport rapides et efficaces, reliant deux extrémités d'un même continent.

« Les représentants du Gouvernement chinois, MM. Zhang Xiaojie et Sun Xianguin, ont informé le Groupe des faits récents dans leur pays. Le développement des liaisons [transasiatiques] sert l'intérêt du Gouvernement chinois, tout particulièrement en raison du renouveau des routes de la soie entre l'Asie et l'Europe, et ce malgré le fait que le transport maritime, en tant que principal mode de transport entre ces deux continents, représente plus de 65 % de la valeur des échanges. La Chine est ainsi favorable à l'établissement de liaisons de transport terrestres (surtout par voie ferrée) avec l'Europe, bien que le transport routier soit le principal mode de transport entre la Chine et l'Asie centrale. Elle attache une haute importance à l'élimination des goulets d'étranglement sur les axes LTEA (comme celui qui existe avec le Kirghizistan) ».[228]

Selon ce communiqué du groupe d'experts des liaisons de transport Europe-Asie pour la Commission européenne, lors de la session de février 2015, la Chine réaffirme ainsi son attachement au développement des axes terrestres Chine-Asie Centrale-Europe.

Rappelons qu'avant même la déclaration de Xi Jinping de 2013 visant à construire les Routes de la Soie du XXIème siècle, une ligne ferroviaire baptisée « Yuxinou », reliait déjà Chongqing (Chine) à Duisburg (Allemagne) depuis 2011.[229] Utilisée régulièrement par la société américaine Helwett-Packard (HP) qui a fait le pari d'utiliser le transport ferroviaire pour diminuer de plus de 70% ses couts de transports entre la Chine et l'Allemagne par rapport au transport maritime, cette ligne de plus de 11.000km n'a eu de cesse de se mécaniser progressivement pour atteindre aujourd'hui un temps de trajet d'environ 15 jours.

Dans les archives du site internet de l'opérateur de la ligne, « Tran Eurasia Logistics » (entreprise sino-allemande), nous pouvons y lire un communiqué daté du 5 avril 2011 qui énonce :

« Le transport des conteneurs vers un port maritime chinois prend à lui seul environ trois jours. D'ici là, le train pour Duisburg aura déjà parcouru la moitié de son trajet à travers la Chine en passant par le pont terrestre eurasiatique. Karl-Friedrich Rausch, membre de la direction de DB ML AG, responsable du transport et de la logistique, a commenté l'arrivée du train dans le port de Duisburg : "Plus important encore, le temps pris pour le voyage depuis l'intérieur de la Chine, l'arrivée du train au centre de l'Allemagne et la possibilité de livrer les conteneurs d'ici à leur destination rapidement et en toute sécurité, démontrent l'attrait de notre service. Nous espérons qu'à l'issue de ce voyage, nous aurons une fois de plus convaincu nos clients des avantages d'un tel train »[230].

---

[228] (11 mars 2015), « Rapport du Groupe d'experts des liaisons de transport Europe-Asie sur sa douzième session », *Nations Unies -- Commission Economique pour l'Europe*

[229] (2014), « Le train Duisbourg-Chongqing, "nouvelle route de la soie" », *LeParisien.fr*

[230] (2011), « New test train from Chongqing, with 16 days journey time, is the attractive forerunner for planned regular services from the Chinese hinterland », *trans-eurasia-logistics.com*

La ligne ferroviaire a rapidement été suivie d'une seconde Chongqing-Anvers (Belgique), qui a entrepris de passer par le sud de l'Europe plutôt que par le Nord. En mai 2013, une ligne directe Chengdu (Chine) – Lodz (Pologne) est inaugurée, reliant les deux pays en moins de 14 jours[231], suivie en juillet de la même année par la création d'une liaison Zhengzhou (Chine) – Hambourg (Allemagne), puis par une liaison Yiwu (Chine) – Madrid (Espagne) en décembre 2014, enfin par l'extension de la ligne Chengdu (Chine) – Lodz (Pologne) jusqu'à Thionville (France) en juin 2015[232].

Toutes ces lignes ont un point commun : elles se sont développées avant ou en parallèle de l'initiative OBOR, sans pourtant jamais être mises en relation directe avec le projet avant les années 2016-2017. Que pouvons-nous en conclure ? Finalement que le projet OBOR n'est pas le point de départ d'une grande et nouvelle politique d'infrastructures de transport, mais qu'il se contente de mettre en lumière un essor du transport ferroviaire sino-européen qui avait déjà vu le jour bien avant 2013.

C) La vision du projet BRI par l'UE : une opportunité de connectivité à saisir

La plateforme de connectivité UE-Chine : l'essor d'un programme commun

Revenons tout d'abord jusqu'en 2015. A l'époque la Chine se trouve être le premier Etat non membre de l'UE à annoncer sa volonté de contribuer au Plan d'investissement pour l'Europe (ou Plan Junker). C'est à la suite de cette annonce que l'Union Européenne et Chine ont décidé de mettre en place un groupe de travail commun permettant de mieux cerner les enjeux d'infrastructures de transport entre la Chine et l'Europe : la « Plateforme sur la connectivité UE-Chine » nait en septembre 2015[233]. Ce groupe se devait d'inciter l'Europe à laisser la Chine financer d'importants réseaux d'infrastructures permettant le développement de l'interconnectivité, tandis que la Chine devait pouvoir mettre en place les standards européens demandés par l'UE. Le Fond Européen d'Investissement et le Silk Road Fund ont d'ailleurs signé un Accord d'investissement commun de 500 millions d'euros dans ces projets : « *Ce*

[231] COGNASSE O., (2013), « L'express Chengdu – Lodz rapproche l'Asie de l'Europe », *UsineNouvelle.com*
[232] PERELMAN R., (2015), « Entre Asie et Europe, les Routes ferrées de la soie », *Asie21.fr*
[233] (30 mai 2018), « Pour la France, les nouvelles routes de la soie : simple label économique ou nouvel ordre mondial ? », *Sénat français*, rapport d'information N°520, page 108

fond a pour objectif de développer des liens entre l'initiative Belt and Road et le plan d'investissement pour l'Europe sur une base mutuellement bénéfique et réciproque » écrit le *China Daily* le même jour[234].

Dans ce MoU « UE-China Connectivity Platform Short-term Action Plan » de septembre 2015, trois domaines d'action principaux sont mentionnés :

- Approfondir les synergies de planification stratégique
- Développer la coopération dans les infrastructures
- Améliorer conjointement la qualité des infrastructures et des services afférents

Le Parlement Européen à l'époque, dans un article « *Implementation and review of the European Union – Central Asia Strategy : recommandations for EU action* » avait rappelé que l'Asie Centrale n'avait jamais été une priorité pour l'UE, comparé à ce que la zone avait pu être pour la Chine ou la Russie (« *It is an area that is not a geopolitical priority for Europe »*[235]*)*. Que ce soit pour l'UE ou la Russie, la priorité était alors en 2016 l'Europe orientale, l'Asie centrale restant en périphérie des altercations entre Bruxelles et Moscou.
Cependant l'article faisait mention du fait que si le montant de l'assistance financière européenne en Asie Centrale était évalué à 750 millions de dollars dans la période 2007-2013, elle avait étonnement augmenté dans la part du budget 2014-2020, dépassant le milliard de dollars d'aide[236] (+56% d'augmentation). Dès lors, nous pouvons conclure de cela que cette plateforme de connectivité UE-Chine, dans le cadre d'une intégration plus poussée dans les valeurs d'intermodalité prônées par le projet BRI, avait permis à l'UE de se tourner vers une région qu'elle avait longtemps délaissée. L'UE, comprenant enfin le potentiel immense d'une région qui serait bientôt un pont entre le marché chinois et européen, se doit maintenant à la fois de coopérer avec la Chine pour mettre en pratique la construction de telles voies de communication, mais se doit également d'augmenter son financement personnel dans la région, au risque de voir cette plateforme de connectivité totalement soumise aux financements exclusifs chinois.

[234] JIA C. (2018), « Silk Road Fund, European Investment Fund sign MOU », *ChinaDaily.com*
[235] (18 janvier 2016), « Implementation and review of the European Union – Central Asia Strategy : recommandations for EU action », *Union Européenne – Parlement Européen*, Direction générale de la politique extérieure, page 5
[236] (18 janvier 2016), « Implementation and review of the European Union – Central Asia Strategy : recommandations for EU action », *Union Européenne – Parlement Européen*, Direction générale de la politique extérieure, page 9

Mais la conclusion de cet article du Parlement Européen est bien la partie la plus intéressante du papier, car le Parlement n'hésite pas à indiquer les voies qui, selon lui, seraient le plus à même d'être développées pour impacter l'apport d'aide européen en Asie Centrale. Le document érige notamment le domaine de l'éducation comme chef de file des domaines de première importance. On retrouve cette idée dans un entretien accordé par l'universitaire Kazakh Janibek Aryn pour le site internet *Central Asian Analytical Network*, et traduit en français sur le site *Novastan.org*[237]. Dans cet entretien, Janibek Aryn nous énonce que le soft power européen en Asie Centrale, et tout particulièrement au Kazakhstan, a fonctionné, dans le sens où, si la sinophobie et la russophobie ont plutôt divisé la population, la modèle de développement économique et social européen est unanimement salué. De nombreux officiels et universitaires des pays d'Asie Centrale auraient affirmé une préférence pour l'approche européenne des relations internationales, basée sur des investissements rigoureux, formalisés et basés sur un cadre juridique clair[238].

Finalement, le dernier document en date qui fait force de proposition est celui intitulé « Connecting Europe and China – Building block for an EU strategy »,[239] publié en septembre 2018 par la Commission Européenne, et dans lequel Bruxelles établit ici un véritable programme en Eurasie qui toucherait quatre domaines principaux : le transport (routier, aérien, maritime), l'énergie, le digital et l'échange de personnes. Les organisations européennes de standardisation des normes se doivent d'être mises à contribution pour parvenir à trouver des accords avec les Etats eurasiatiques (page 9), tandis que les projets se doivent d'être viables (« sustainable », un mot qui revient plus de 40 fois dans ce texte de 14 pages). Il nous faut soulever ici l'absence équivoque de mention du projet Belt and Road, tandis que la Chine est cette fois-ci perçue comme un simple partenaire bilatéral parmi bien d'autres (page 7), tandis que dans la liste des partenaires financiers internationaux, la BAII (Banque Asiatique d'Investissement dans les Infrastructures), et BAD (Banque Asiatique de Développement) sont citées en dernier lieu, car pouvant donner lieu à un approfondissement des relations même si l'UE « *doit veiller à ce que ses priorités soient pleinement respectées dans ses relations* » avec ces deux banques (page 11).

[237] BALLAND DELRIEU A. (2017), « L'Union Européenne en Asie centrale : un (grand) jeu qui n'en vaut pas la chandelle ? », *Novastan.org*
[238] GHIASY R., ZHOU J. (2017), « The Silk Road Economic Belt, Considering security implications and EU-China cooperation prospects », *Stockholm International Peace Research Institute (SIPRI)*, page 48
[239] (19 septembre 2018), « Connecting Europe and Asia - Building blocks for an EU Strategy », *Union Européenne – Service Européen pour l'Action Extérieure*

Guillaume Josse, diplomate français, revient sur ce document censé devenir le document de référence pour les Etats membres de l'UE (en matière de droit de douane, d'appel d'offre, d'environnement, de transparence de financement notamment). Selon lui, par la diffusion de ce document, l'UE réaffirme sa place en Eurasie (notons notamment que les aides financières européennes en Asie Centrale sont très nettement supérieures à ce qu'apporte aujourd'hui le projet BRI). Pour lui, le projet BRI en Asie Centrale n'est que du « rebranding » de projets existants, notamment les projets européens d'interconnectivité eurasiatique initiés dès les années 1980. Dès lors selon lui, l'UE, de par cette position donnée dans ce document, n'a pas réagi à quelque chose de nouveau (à savoir BRI), mais était déjà ultraprésente avant cela. Cependant, son manque évident de communication extérieure a rendu la mission européenne en Asie Centrale totalement transparente, tandis que BRI peut se reposer sur une publicité d'envergure mondiale. C'est donc au travers de ce document qui ne fait ni mention de la Chine (hormis quelques brefs passages) ni du projet BRI (qui pourtant est au cœur de l'interconnectivité en Eurasie) que l'UE montre ainsi sa volonté de se repositionner en acteur avant-gardiste, en leader, en tête de ligne de nombreux pays pour initier véritablement cette connexion eurasiatique tant espérée depuis les années 1980 (« *the EU should expand the dialogue on sustainable connectivity with other partners including Afghanistan, India, Indonesia, Iran, Pakistan, Russia, Republic of Korea, Turkey, and countries of Central Asia, as well as Australia and the United States* », page 7).

La BRI, ou l'unique force de proposition d'une connectivité eurasiatique à ce jour

Finalement, ne pouvons-nous pas également voir dans ces problématiques – volonté européenne d'ouvrir le Plan Junker aux financements chinois, volonté européenne de créer un groupe de travail spécialement dédié à ces questions de connectivité – l'idée que la Chine trace le réseau eurasiatique que l'Europe n'aura finalement jamais réussi à développer ? ALTID, Trans-asian railway network, TRACECA, sont autant de projets visant à désenclaver l'Asie Centrale, mais qui n'ont jamais été véritablement remis à l'ordre du jour. La Chine aurait-elle battu l'UE sur ce terrain là ? En effet, depuis les années 1990, la connectivité en termes d'infrastructures entre l'UE et l'Asie Centrale n'a eu de cesse d'être remise en question et débattue. Le programme TRACECA (Transport Corridor Europe Caucasus Asia) de 1993 en est d'ailleurs l'aboutissement le plus évident. Pourtant l'UE n'a jamais su profiter de sa politique de voisinage pour assurer un développement régulier et important des

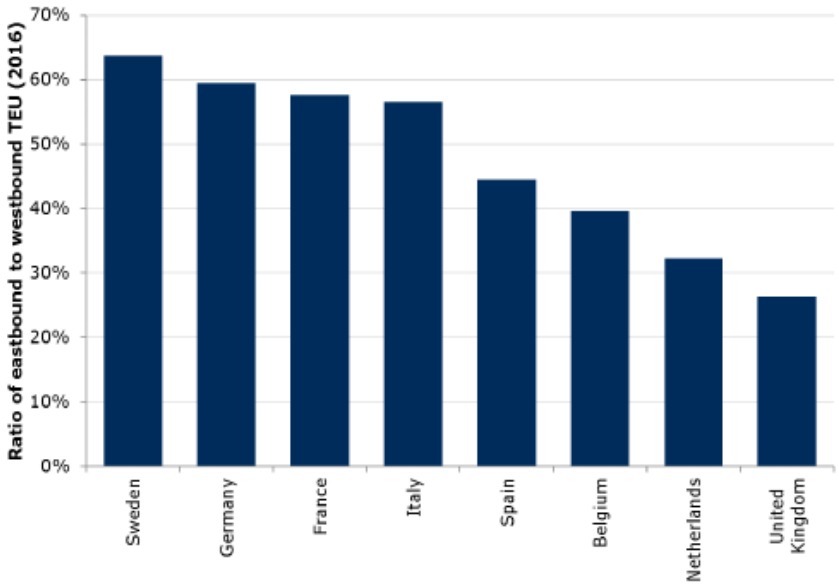
infrastructures de transport en Asie Centrale, contrairement à la Chine qui aujourd'hui déploie des sommes considérables pour pallier à cette absence de voies de communication.

« *D'après l'un des intervenants, les investissements chinois dans les infrastructures ferroviaires feraient du ferroviaire une solution viable de remplacement pour les transports maritime et aérien en vue du commerce entre l'Extrême-Orient et l'Europe* »[240]. La commission TRAN (transport et tourisme) du Parlement Européen revient longuement sur le fait que BRI offre une opportunité manifeste de pouvoir enfin développer le secteur ferroviaire entre l'Europe et la Chine, tout en en faisant profiter les pays qui longeraient ces routes, et qui pourraient accroitre leur développement de par la création de ces voies. Pour cela, le projet BRI propose notamment une uniformisation des normes de transport ferroviaires, notamment des tailles des trains-conteneurs et de l'écartement des voies, principaux problèmes et nécessitant un transbordement d'un train à un autre lors du passage de frontière (et augmentant de fait la durée du trajet). Pour la commission TRAN (qui se repose sur de nombreux témoignages d'experts et de représentants de grandes compagnies ferroviaires), si le développement du ferroviaire ne peut, dans un futur proche, exercer aucune pression sur les opérateurs maritimes, le simple fait de pouvoir décider entre un transport maritime et un transport ferroviaire efficace des marchandises permettrait à certains opérateurs de pouvoir choisir un mode de transport beaucoup plus rapide (entre 12 et 15 jours, alors qu'il faut compter environ 1 mois en porte-conteneur).

Enfin, la mise en place d'une véritable politique ferroviaire commune au travers du projet BRI permettrait aux Etats européens de rééquilibrer les flux de fret, aujourd'hui largement déséquilibrés au profit des frets Est → Ouest. L'illustration ci-dessous, tirée de l'étude de la commission TRAN, montre ce déséquilibre important entre l'arrivée de marchandises chinoises en Europe et le départ de marchandises européennes vers la Chine :

[240] GLEAVE DAVIES S. (Janvier 2018), « La nouvelle route de la soie – débouchés et défis pour le transport européen », *Union Européenne – Parlement Européen*, Commission TRAN – département thématique des politiques structurelles et de cohésion, page 71

Illustration 10: Équilibre des flux de conteneurs chargés pour les États membres de l'Union sélectionnés



Source: la WCD de MDST

Sur ce graphique, nous pouvons observer que tous les pays européens représentés ont un déficit important avec la Chine dans le domaine du transport de fret ferroviaire. Si la Suède arrive à exporter vers la Chine 60% du nombre de conteneurs qu'elle a reçu de sa part, d'autres comme les Pays-Bas ou le Royaume-Uni se retrouvent à peine à 30%. Dans tous les cas, les exportations d'Europe vers la Chine ne dépassent jamais les deux tiers des importations ferroviaires.

Or parallèlement à cela, certains chiffres nous sont arrivés selon lesquels le fret ferroviaire entre la Chine et l'Europe avait augmenté de 450% entre 2013 (annonce du projet BRI) et 2016, passant ainsi de 114 000 tonnes à 511 000 tonnes par an, tandis qu'en 2016 on comptait jusqu'à 11 services ferroviaires différents par semaine qui proposaient un acheminement ferroviaire entre la Chine et l'Europe (ou vice versa)[241].

L'étude de la commission TRAN a ainsi estimé que si la valeur des marchandises acheminées par la mer dépassait 85 000 euros par EVP (EVP = conteneur), le transport ferroviaire serait plus rentable. De même lorsque la valeur d'une marchandise acheminée par avion est

[241] GLEAVE DAVIES S. (Janvier 2018), « La nouvelle route de la soie – débouchés et défis pour le transport européen », *Union Européenne – Parlement Européen*, Commission TRAN – département thématique des politiques structurelles et de cohésion, page 60

Valentin MARTIN
ENS de Lyon
Master 2 Asie Orientale Contemporaine

inférieure à 550 euros par kilogramme. L'étude en conclut ainsi que 16% du fret maritime et 50% du fret aérien pourrait être transféré au fret ferroviaire à cout égal[242].

La hausse de la demande ainsi que la réduction du coût de transport pourraient donc, à terme, bénéficier à la fois au projet BRI et aux entreprises européennes qui verraient dans ce projet le moyen de développer une nouvelle forme d'acheminement des marchandises à un cout moins élevé, mais qui passeraient également par des zones nouvelles, signant ainsi une ouverture plus grande du marché eurasiatique.

II) L'accord sur le filtrage des IDE : un premier pas vers une ouverture raisonnée du projet BRI

A) Des investissements chinois présents dans tous les domaines

Il est bon de parfois le rappeler : l'UE est à la fois la première source et la première destination d'IDE dans le monde, du simple fait qu'elle possède l'un des régimes d'investissement les plus ouverts au monde. Ceci incite donc les très riches investisseurs étrangers à venir profiter de cette règlementation sur le marché européen. Dès lors, « *alors que seulement 0.4% des entreprises de l'UE sont contrôlées par des investisseurs non européens, ces entreprises sont en moyenne beaucoup plus grandes que les entreprises détenues par des investisseurs de l'UE. Elles représentent environ 13% du chiffre d'affaires total, 11% de la valeur ajoutée et 6% de l'emploi total dans l'UE* »[243]. Cela signifie donc que l'Union Européenne attire sur son territoire des investisseurs aux fonds d'investissement très importants, et qui peuvent dès lors aisément racheter tout ou partie d'un certain domaine commercial. Les investisseurs chinois font partie de cette catégorie de « gros portefeuille » à même de pouvoir racheter une entreprise entière, évitant dès lors de devoir gérer l'entreprise via un conseil d'administration détenu à plusieurs investisseurs de nationalités différentes.
Si en 2008-2011, les Etats européens, confrontés à la crise de la zone euro, voient dans les capitaux chinois une source importante de financement à la fois pour mettre en œuvre les

[242] GLEAVE DAVIES S. (Janvier 2018), « La nouvelle route de la soie – débouchés et défis pour le transport européen », *Union Européenne – Parlement Européen*, Commission TRAN – département thématique des politiques structurelles et de cohésion, page 61
[243] MARTIN E-A. (2019), « L'Union européenne va-t-elle se laisser acheter ? Le filtrage des investissements étrangers en Europe », *IFRI*, page 13

Valentin MARTIN
ENS de Lyon
Master 2 Asie Orientale Contemporaine

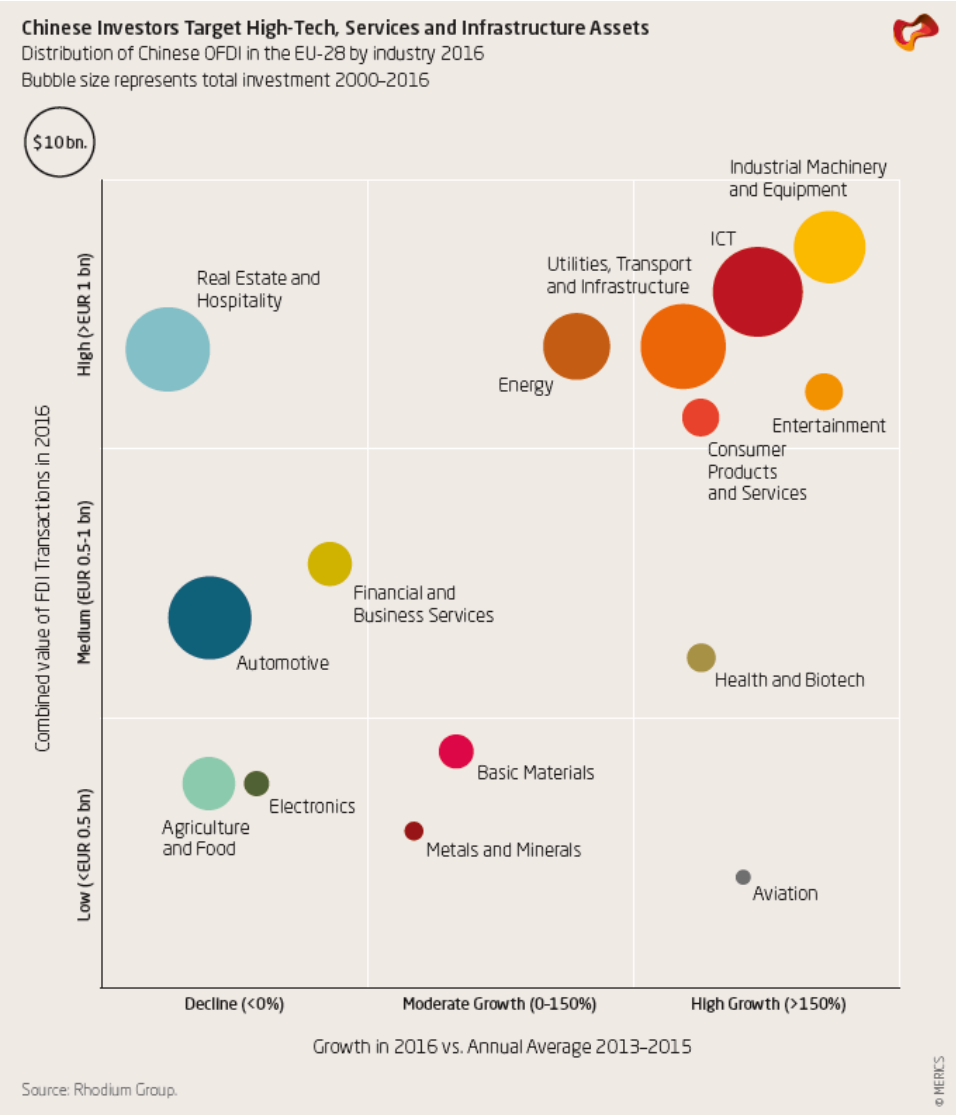
plans de privatisation imposés par Bruxelles, et pour injecter de l'argent dans les secteurs non attractifs ou en difficulté[244], la donne a changé à partir des années 2016, à une période où l'augmentation des IDE chinois en Europe était telle que les instances de l'UE ont commencé à tirer la sonnette d'alarme.

Entre 2010 et 2016, l'investissement direct à l'étranger (IDE) chinois en Europe est passé de 6 à 35 milliards de dollars, (soit une augmentation de 77% rien qu'entre 2015 et 2016)[245]. Sur les 200 milliards de dollars investis par la Chine dans le Monde, l'Europe représente donc environ 20% de l'investissement total, soit 1/5ème des IDE chinois à elle seule. Cet investissement est d'autant plus important qu'il est extrêmement inégal, les pays de l'UE n'ayant investi à eux tous que 8 milliards d'euros en Chine la même année[246], soit quatre fois moins que la Chine en Europe.

Le rapport de l'institut MERICS[247] montre également que ces investissements chinois visent des domaines particulièrement sensibles et/ou importants en Europe : industrie lourde (KraussMaffei Group, industrie allemande, rachetée pour 925 millions d'euros par le groupe public ChemChina en janvier 2016), industrie de communication et d'information (Global Switch, leader mondial du marché des datacenters, dont China Telecom Global en devient l'actionnaire majoritaire en décembre 2017), énergie (Meerwind, parc éolien allemand, racheté par China Three Gorges pour 2 milliards d'euros en 2016), infrastructures de transport (l'exemple le plus connu étant le rachat d'un terminal du port du Pirée par l'entreprise COSCO), divertissement (Odeon & UCI, la plus grande chaine de salles de cinéma en Europe, rachetée pour 1.09 milliards d'euros par l'entreprise chinoise Wanda en juillet 2016).
Ces exemples ne sont pas une liste exhaustive, je me suis contenté d'en énoncer les rachats les plus importants et les plus pertinents. De nombreux autres achats ont été réalisés, montrant ainsi la capacité de l'IDE chinois à se positionner dans tous les domaines, montrant également que l'UE pour le moment ouvre grand ses portes aux investissements chinois sur de nombreux marchés diversifiés.

[244] MARTIN E-A. (2019), « L'Union européenne va-t-elle se laisser acheter ? Le filtrage des investissements étrangers en Europe », *IFRI*, page 14
[245] LE CORRE P., (2017), « Europe's mixed views on China's Belt and Road », *Brookings.edu*
[246] HANEMANN T. et HUOTARI M. (2017), « Record flows and growing imbalances : chinese invesment in Europe in 2016), *MERICS – Papers on China*, vol. N°3
[247] HANEMANN T. et HUOTARI M. (2017), « Record flows and growing imbalances : chinese invesment in Europe in 2016), *MERICS – Papers on China*, vol. N°3

Finalement, ces acquisitions ont permis d'élever le débat concernant la sécurité nationale de pays européens qui verraient leurs industries de haute-technologie à forte valeur ajoutée ou liée aux enjeux de sécurité nationale être rachetées par la Chine. L'UE est alors prise de court entre ces investissements multiples, massifs, et son obligation de se conforter à son principe de libre-concurrence sans intervention des institutions nationales ou régionales.



Source :

HANEMANN T. et HUOTARI M. (2017), « Record flows and growing imbalances : chinese invesment in Europe in 2016), *MERICS – Papers on China*, vol.3

A l'image des débats publics observés dans les médias allemands et au sein même des plus hautes instances de Berlin, les critiques quant à un investissement chinois exacerbé dans des domaines sensibles se font de plus en plus fortes.

Valentin MARTIN
ENS de Lyon
Master 2 Asie Orientale Contemporaine

Bruxelles a alors amorcé en septembre dernier un projet de loi visant à proposer des moyens pour « filtrer » les IDE en Europe[248]. « *Si une entreprise publique étrangère veut acheter un port européen, une partie de notre infrastructure énergétique ou une entreprise de technologie de défense, cela doit se faire dans la transparence, moyennant contrôles et discussions. Il est de notre responsabilité politique de savoir ce qui se passe chez nous afin que nous puissions protéger notre sécurité collective si besoin est* » a dit Monsieur Juncker dans son discours d'ouverture. Un nouveau cadre législatif, toujours en négociation à l'heure actuelle, inclurait alors un principe d'obligation de transparence, la possibilité de recours appropriés si l'Etat pressent une mise en danger de sa sécurité nationale, un mécanisme de coopération entre les Etats membres et la Commission lorsqu'un IDE « *peut affecter la sécurité ou l'ordre public dans un autre Etat membre* », et un filtrage (devons-nous entendre ici une possibilité de refuser un investissement ?) par la Commission Européenne des IDE étrangers dans n'importe quel Etat membre. Pour l'heure, un groupe d'étude est toujours à l'œuvre, et certains députés européens (notamment des Français) pressent la Commission de rapidement prendre des mesures nécessaires à la protection de la sécurité des Etats et des industries européennes. Certains eurodéputés ont notamment proposé la mise en place d'un droit de veto qui permettrait de refuser un IDE si plus d'un tiers des Etats membres s'y oppose[249].

B) A la recherche d'un Accord européen généralisant le filtrage des IDE

L'idée de départ vient d'un constat simple : « *L'Union européenne ne dispose pas d'un mécanisme unique de filtrage des IDE comparable aux régimes qui ont fait leurs preuves en Australie, au Canada, en Chine, au Japon, en Nouvelle-Zélande, en Corée du Sud, et aux États-Unis. À l'heure actuelle, seule la moitié des États membres est doté de mécanismes de ce type leur permettant d'évaluer les IDE pour des motifs de sécurité et d'ordre public* »[250].

[248] (14 septembre 2017), « État de l'Union en 2017 — Paquet «commerce»: la Commission européenne propose un cadre pour le filtrage des investissements directs étrangers », *Union Européenne –Commission Européenne,* Communiqué de presse

[249] Proposition évoquée dans le Journal de 20H de France 2, publié le 27/02/2018

[250] (6 février 2019), « Cadre de l'UE pour le filtrage des IDE », *Union Européenne – Parlement Européen,* Communiqué de presse du Think Tank du Parlement Européen

Dès lors, le 13 septembre 2017, la Commission européenne adopte une proposition de Règlement européen établissant un cadre de l'Union européenne favorable à l'évaluation des IDE sur le territoire européen, pour ainsi parvenir, à termes, à trouver un équilibre entre le maintien de l'ouverture des IDE étrangers en UE, et la protection efficace des intérêts fondamentaux de l'UE et de ses Etats membres. La Commission apporte alors plusieurs éléments de réponses permettant un éventuel filtrage des IDE :

- La mise en place d'un Règlement européen (applicable donc directement au sein des Etats membres) permettant aux gouvernements des Etats membres de maintenir, bloquer ou modifier des investissements étrangers pour des motifs de sécurité ou d'ordre public, c'est-à-dire lorsque les IDE toucheront à des intérêts nationaux que le gouvernement ne pourrait laisser aux mains d'investissements étrangers.
- La mise en place d'une procédure permettant à la Commission européenne d'émettre un avis non contraignant « *lorsque les IDE envisagés dans un État membre sont susceptibles soit de porter atteinte à la sécurité ou à l'ordre public dans le contexte des projets ou programmes présentant un intérêt pour l'Union, soit d'avoir une incidence potentielle sur la sécurité et l'ordre public d'autres États membres* »[251]
- La mise en place d'une meilleure coopération entre instances de l'UE et Etats membres dans ces domaines
- Une exigence de transparence d'information entre les Etats membres dans les dossiers liés à des IDE en provenance d'Etats non membres de l'UE

Après quelques mois de débat et de concertation, la commission du commerce international du Parlement Européen émet un avis positif sur la question le 28 mai 2018, et y ajoute même dans son rapport final plusieurs facteurs à prendre en compte dans ce que l'on pourrait qualifier d' « ordre public » : un filtrage des IDE sur des domaines tels que les eaux, la santé, les médias, l'aérospatial, les structures électorales et les investissements directs étrangers contrôlés par les autorités publiques/militaires de pays tiers.

Le 13 juin 2018, COREPER (l'instance représentant les Etats membres et leurs avis au sein de l'UE) émet également un avis favorable. Débutent alors les négociations internes entre le Parlement, le Conseil et la Commission, qui conduisent à la publication d'un texte provisoire le 20 novembre 2018. Le rapporteur français Franck Proust énonce alors : « *Grâce à une*

[251] (6 février 2019), « Cadre de l'UE pour le filtrage des IDE », *Union Européenne – Parlement Européen,* Communiqué de presse du Think Tank du Parlement Européen

volonté politique forte, c'est un accord à la fois équilibré et ambitieux que nous avons trouvé aujourd'hui. Nous rattrapons le temps perdu: toutes les grandes économies mondiales ont déjà un mécanisme de filtrage! Chaque État membre devra faire preuve de vigilance, y compris ceux qui n'ont pas encore de filtrage national. Je me félicite particulièrement de l'inclusion d'un grand nombre de secteurs couverts: de l'aérospatial à la sécurité alimentaire en passant par les médias et les batteries électriques, l'UE pourra enfin protéger ses pépites industrielles. L'Europe est une vitrine, elle ne sera plus un supermarché »[252].

Il faut attendre le 14 février 2019 pour que le Parlement Européen adopte en dernière lecture le texte, et que le Conseil de l'UE fasse de même le 5 mars 2019, ouvrant ainsi la voie à sa ratification et à sa mise en application dans peu de temps maintenant. Officiellement, cet Accord sur le filtrage des IDE (« Règlement du Parlement Européen et du Conseil établissant un cadre pour le filtrage des investissements directs étrangers dans l'Union », son nom officiel) met en place 5 nouvelles actions au sein de l'UE[253] :

- Créer un mécanisme de coopération grâce auquel les États membres et la Commission seront en mesure d'échanger des informations et de faire état de leurs préoccupations concernant des investissements spécifiques;
- Permettre à la Commission d'émettre des avis lorsqu'un investissement constitue une menace pour la sécurité ou l'ordre public de plus d'un État membre, ou lorsqu'un investissement risque de porter atteinte à un projet ou un programme présentant un intérêt pour l'ensemble de l'Union, comme Horizon 2020 ou Galileo;
- Encourager la coopération internationale en matière de filtrage des investissements, y compris le partage d'expériences, de bonnes pratiques et d'informations sur des questions d'intérêt commun;
- Fixer certaines exigences pour les États membres qui souhaitent maintenir ou adopter un mécanisme de filtrage au niveau national. Ce sont les États membres qui décideront, au final, s'il convient d'autoriser ou non une opération d'investissement spécifique sur leur territoire;
- Prendre en compte la nécessité d'agir en respectant des délais courts répondant aux impératifs des entreprises ainsi que des conditions strictes de confidentialité.

[252] (20 novembre 2018), « Sécurité de l'UE: accord sur le filtrage des investissements directs étrangers », *Union Européenne – Parlement Européen*, Communiqué de presse

[253] (5 mars 2019), « Filtrage des investissements étrangers: un nouveau cadre européen va entrer en vigueur en avril 2019 », *Union Européenne – Commission Européenne*, Communiqué de presse

Valentin MARTIN
ENS de Lyon
Master 2 Asie Orientale Contemporaine

Concernant les domaines censés être protégés des IDE en provenance des pays tiers, on retrouve des domaines extrêmement divers comme l'énergie, le transport, les télécommunications, les données numériques, l'espace, la finance, la haute-technologie, l'intelligence artificielle, la robotique, l'arsenal militaire et paramilitaire, ainsi que les domaines rajoutés par les travaux du Parlement européen (eau, santé, défense nationale, médias, biotechnologie et sécurité alimentaire)[254].

C) La Chine, cible numéro N°1 de cet Accord de filtrage

Le 12 mars 2019, à l'issue d'une réunion réunissant la Commission Européenne et la Haute-représentante de l'UE pour la politique étrangère et de sécurité commune, un communiqué conjoint est publié sur le site de l'UE, dont le titre est équivoque de ce qu'a pu être le sujet principal du débat entre les deux instances : « EU-China – A strategic outlook »[255].
Il est intéressant de souligner ici que dans ce communiqué d'une quinzaine de pages, qui détaille les 10 mesures adoptées lors de cette réunion, le règlement sur le filtrage des IDE n'arrive qu'en dernière position :

« *Mesure 10: afin de détecter les risques que posent pour la sécurité les investissements étrangers dans des actifs, technologies et infrastructures critiques et sensibiliser à leur sujet, les États membres devraient garantir la mise en œuvre rapide, complète et effective du règlement sur le filtrage des investissements directs étrangers*»[256].

Faisons fi de ce langage diplomatique propre à Bruxelles pour ne retenir qu'une chose : l'Accord sur le filtrage des IDE est bien un des points majeurs qui doit être exercé dans les relations entre la Chine et l'UE à l'avenir. Le département des relations extérieures du Parlement européen avait déjà souligné ce fait dès juillet 2018, comparant ce Règlement européen de filtrage des IDE au mécanisme que possédaient déjà tous les grands partenaires économiques de la Chine : Australie, Canada, Etats-Unis, Inde et Japon[257].

[254] MARRAUD DES GROTTES G. (2019), « Filtrage des investissements : l'Europe avance rapidement », *ActualitéDuDroit.fr*
[255] (12 mars 2019), « EU-China – A strategic outlook », *Union Européenne – Service Européen pour l'Action Extérieure*
[256] (12 mars 2019), « EU-Chine – Une perspective stratégique », *Union Européenne – Commission Européenne,* Communiqué de presse
[257] SAARELA A. (Juillet 2018), « Les relations entre l'Union européenne et la Chine: une nouvelle ère de coopération stratégique plus étendue ? », *Union Européenne – Parlement Européen,* Département des relations extérieures du Parlement européen, page 10

Les universitaires et la presse sont unanimes sur ce point : si la Chine n'est pas citée dans les communiqués présentant la mise en place de cet Accord de filtrage des IDE, c'est pourtant bel et bien elle qui est visée par ce texte. La presse française lie directement l'adoption du Règlement sur le filtrage des IDE à la présence d'investisseurs chinois en Europe :

« *Une autre mesure appelle à l'entrée en application rapide de « l'instrument de filtrage des investissements directs étrangers pour des motifs de sécurité », voté au Parlement européen en février – avec, pour cible, sans la nommer, la Chine* »[258].

« *Surmonter les divisions en Europe sera d'ailleurs un enjeu face à la Chine. Le plan d'action de la Commission contient dix mesures qui nécessitent de la coordination. Il s'agit notamment d'appliquer au plus vite le système de filtrage des investissements étrangers dans l'UE, système qui vise la Chine de manière quasiment explicite* »[259].

« *La Commission invite les États membres à mettre en œuvre le plus rapidement possible, de manière « complète et effective », la récente législation sur le filtrage des investissements étrangers dans les domaines sensibles. Cette législation n'est pas contraignante pour les États, qui sont seulement tenus de s'informer les uns les autres. Cela n'empêcherait nullement, par exemple, l'Italie de poursuivre le partenariat qu'elle vient de signer avec Xi Jinping qui prévoit, dans le cadre du projet pharaonique des « nouvelles routes de la soie », des investissements chinois dans les ports stratégiques de Gênes et de Trieste* »[260].

Les universitaires en font de même, publiant dès mars 2019, peu de temps après l'adoption par le Conseil de l'Union de ce Règlement sur le filtrage des IDE, des articles faisant mention explicite de cette relation entre l'Accord de filtrage et le futur des relations UE-Chine. Mathieu Duchatel, Directeur du Programme Asie à l'Institut Montaigne, reprend même les mots de Liu Zuokui (expert des questions européennes à l'Académie chinoise des Sciences Sociales, que nous retrouverons longuement dans notre quatrième chapitre de Mémoire), qui a écrit, dans un article paru en décembre 2018, que « *la Chine doit également faire face à une Europe qui met désormais davantage l'accent sur "les différences idéologiques et les menaces culturelles". Cette situation affecte directement l'initiative Belt and Road, dans la mesure où au mécanisme de filtrage auquel la Chine est confrontée, s'ajoutent des mesures de protection commerciale* »[261].

[258] LEMAITRE F. (2019), « Le président chinois en tournée dans une Europe qui l'attend de pied ferme », *LeMonde.fr*
[259] DANCER M. (2019), « Les Européens cherchent à rééquilibrer leurs relations avec la Chine », *La-Croix.com*
[260] BERRETTA E. (2019), « Sommet UE-Chine : sortir du blabla ! », *LePoint.fr*
[261] DUCHATEL M. (2019), « China Trends #1 - Vers un accord d'investissement avec l'UE : un optimisme surjoué ? », *China-trends – Institut Montaigne*, N° mars 2019 (uniquement en ligne)

Dans une étude publiée quelques semaines après le vote au Parlement européen, Eric-André Martin signe pour l'IFRI[262] sa vision dudit Accord de filtrage : un accord trouvé avant tout pour contrer les IDE chinois en Europe, IDE qui visent de plus en plus le marché des technologies de pointe et de l'industrie lourde.

Selon lui, l'évènement déclencheur est le rachat symbolique de l'entreprise allemande de haute technologie Kuka (fabricant de robots) par le géant Midea en juin 2016, pour un montant de 4.5 milliards d'euros. Ce rachat avait soulevé des questionnements en Europe, et notamment au sein de la société allemande. Pour la première fois, les Européens prenaient conscience du fait qu'une entreprise chinoise pouvait racheter une entreprise sensible sur le territoire européen, sans qu'aucune mesure de droit européen ne puisse s'y opposer. Mr Sigmar Gabriel, à l'époque Ministre de l'Economie, avait publiquement tout tenté pour empêcher cette vente – essayant même de monter une contre-proposition européenne – en vain. Ce périlleux questionnement s'était d'ailleurs rouvert en décembre dernier (2018), lorsque fut annoncée l'éviction du patron de Kuka, l'Allemand Till Reuter.

« On constate que les Chinois sont des investisseurs comme les autres. Trois ans après la grande vague de reprises d'entreprises allemandes par des Chinois, nous sommes sortis de la phase de réserve. Les nouveaux propriétaires prennent moins de précautions sur les questions de sites industriels ou de sensibilité local », explique Mikko Huotari, directeur de l'institut Merics, cabinet d'études spécialiste de la Chine. *« Le cas Kuka montre que les marges de manœuvre des entreprises européennes sous direction chinoise se sont réduites »*[263].

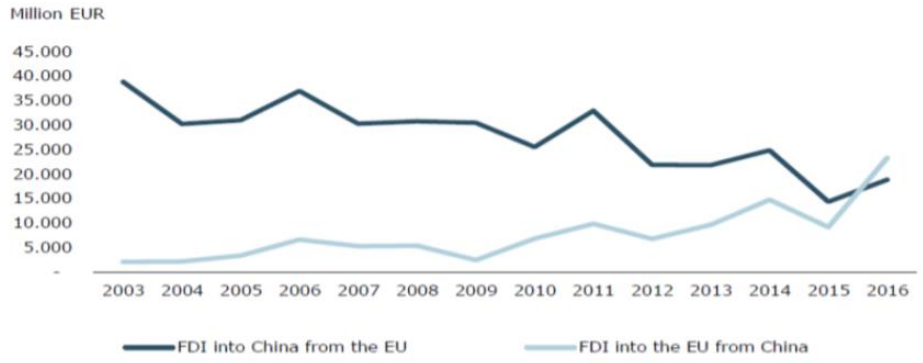
Ce rachat des 95% des parts de Kuka avait peu après été suivi d'une prise de participation de 10% dans l'entreprise de voiture Daimler. Une deuxième déroute pour le gouvernement allemand qui entreprit de bloquer dès 2018 les rachats de plusieurs groupes métallurgiques allemands (Yantai Tahai et Leifield Metal Spinning).

2016 est également une année symbolique au sens où pour la première fois les IDE chinois en Europe dépassaient les IDE européens en Chine.

[262] MARTIN E-A. (2019), « L'Union européenne va-t-elle se laisser acheter ? Le filtrage des investissements étrangers en Europe », *IFRI*
[263] BOUTELET C. (2018), « En Allemagne, la méfiance grandit vis-à-vis des investisseurs chinois », *LeMonde.fr*

Valentin MARTIN
ENS de Lyon
Master 2 Asie Orientale Contemporaine

Évolution croisée des flux d'IDE entre l'Union européenne et la Chine (2003-2016)



La valeur des IDE est calculée en valeur 2015. Les données ont été extraites en 2017 et portent sur les transactions confirmées.

Source : Copenhagen Economics, « Screening of FDI towards the EU », Danish Business Authority, janvier 2018.

Enfin, après cette année 2016 qui a vu de nombreux rachats d'entreprises européennes par des entreprises chinoises, l'heure est à l'analyse, et de nombreuses études sont publiées en 2017, compilant et mettant en relief les domaines rachetés par les entreprises chinoises, ainsi que les pays destinataires. Une étude publiée par le think tank européen Bruegel et l'Université de Hong Kong a par exemple permis de pointer du doigt le fait que plus des deux tiers des acquisitions chinoises dans l'UE avaient été conduites par des entreprises d'Etat chinoises[264], ce qui pouvait dès lors entrainer de nombreux soupçons relatifs aux conditions de financement, au manque de transparence ou aux intérêts géostratégiques des entreprises rachetées.

C'est à la suite de tout cela qu'en février 2017, les Ministres de l'Economie des trois pays les plus touchés par ces rachats d'entreprises stratégiques (France, Allemagne, Italie) décident d'envoyer un courrier conjoint à la Commission européenne, pour ainsi proposer la création d'un cadre commun européen de filtrage général des IDE étrangers, à l'image de ce que nous pouvions déjà trouver dans certains pays européens. Ainsi débutent alors les débats sur la création de cet Accord de filtrage que nous avons vue précédemment.

[264] MARTIN E-A. (2019), « L'Union européenne va-t-elle se laisser acheter ? Le filtrage des investissements étrangers en Europe », *IFRI*, page 20

Si l'Accord de filtrage « *a servi de catalyseur au débat européen sur le filtrage des IDE, il ne s'agit pas pour autant d'un dispositif limité à la Chine et encore moins d'un instrument de discrimination envers les investissements chinois* »[265] rappelle E-A. Martin. En effet, tout d'abord cet accord ne vise aucun pays en particulier, mais permet plutôt d'harmoniser les législations nationales pour créer une protection au niveau régional. De plus la Chine n'a jamais été mentionnée explicitement dans les publications des instances de l'UE. Si la Chine est en effet visée, et même la première visée car le déclenchement de ce débat européen a été permis du fait de l'immiscion forte des IDE chinois en Europe, elle ne doit pas se voir comme le seul pays à être empêché d'investir sur le territoire européen, mais plutôt comme le pays qui a permis aux Européen d'ouvrir les yeux sur le fait que l'UE ne pouvait à la fois rester la première destination des IDE mondiaux, et ne pas mettre en place de protection adéquate pour protéger ses secteurs les plus sensibles.

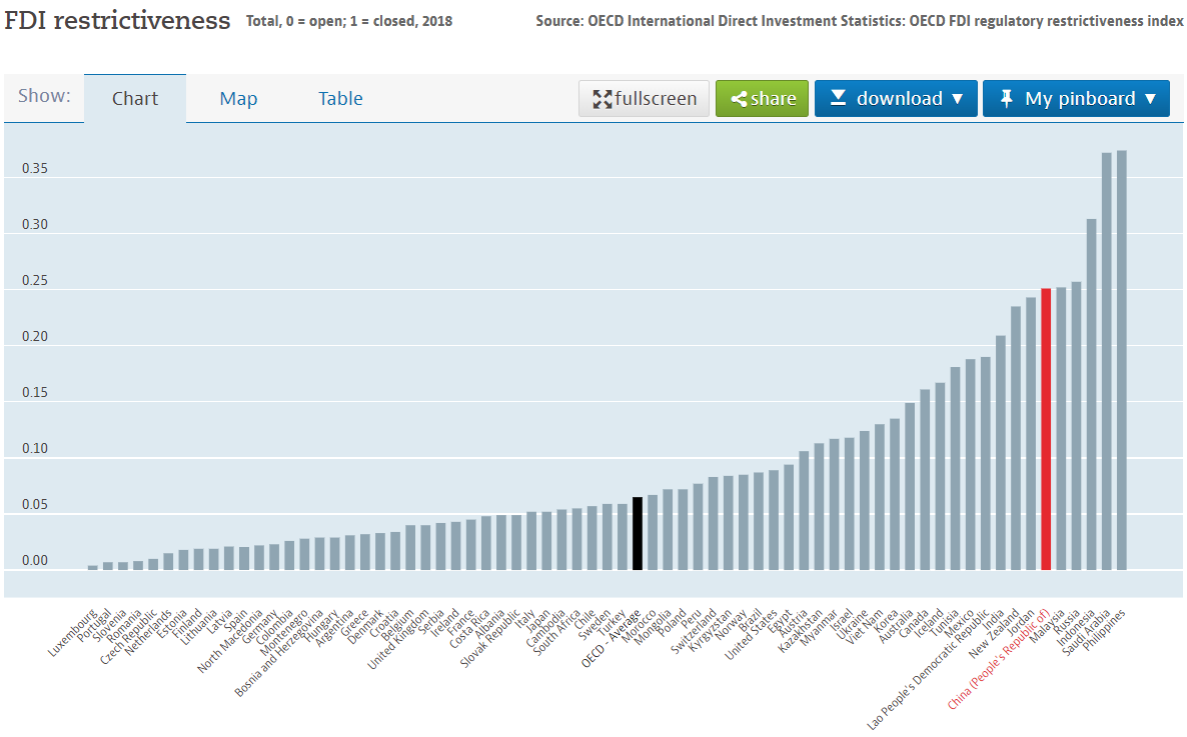
III) L'UE à la recherche d'une réponse commune et unique

A) l'Accord sur le filtrage des IDE, un moyen de peser dans l'ouverture du marché chinois

Un marché chinois encore trop verrouillé

Chaque année, l'OCDE publie un classement des Etats en fonction de leur ouverture en matière d'investissement direct étranger (IDE). Appelée « FDI Regulatory Restrictiveness index », cette base de données est mise à jour chaque année. Sur son site officiel, l'OCDE explique mesurer quatre types de restrictions : les restrictions sur les actions étrangères ; les mécanismes discriminatoires de sélection ou d'approbation ; les restrictions sur le personnel étranger clé et les restrictions opérationnelles. Une note est ensuite donnée au pays, de 0 (totalement ouvert) à 1 (totalement fermé). La Chine a toujours été, pour le moment, cantonnée aux derniers de la liste, placée dans le dernier classement de 2018 en 6ème place des pays les plus fermés aux IDE dans le Monde[266].

[265] MARTIN E-A. (2019), « L'Union européenne va-t-elle se laisser acheter ? Le filtrage des investissements étrangers en Europe », *IFRI*, page 23
[266] Chiffres à retrouver à l'adresse : https://data.oecd.org/fdi/fdi-restrictiveness.htm



Pourtant 2ème économie au Monde, la Chine est donc également un des marchés parmi les plus restrictifs de la planète. La Chine a mis en œuvre un dispositif assez opaque permettant aux autorités locales et nationales d'interdire ou de limiter tout investissement étranger qui pourrait potentiellement affecter la sécurité, l'économie, ou un secteur stratégique de la Chine[267]. Le gouvernement a même publié un long catalogue en 2017 intitulé « Catalogue of Industries for guiding Foreign Investment »[268], dans lequel il énonce tous les domaines interdits aux IDE. A cela s'ajoute l'obligation pour les entreprises étrangères positionnées en Chine de créer des partenariats minoritaires (joint-ventures) dans lesquels le partenaire local chinois détiendrait au moins 51% des voix ; ainsi que les partenariats parfois opaques entre des entreprises chinoises et le gouvernement chinois, dont certains dénoncent un lien qui détruirait le principe même de concurrence – les entreprises chinoises publiques ou *de facto* publiques bénéficiant de mannes financières que ne pourraient obtenir les entreprises étrangères.

[267] MARTIN E-A. (2019), « L'Union européenne va-t-elle se laisser acheter ? Le filtrage des investissements étrangers en Europe », *IFRI*, page 36
[268] A retrouver à cette adresse : http://www.fdi.gov.cn/1800000121_39_4851_0_7.html

Valentin MARTIN
ENS de Lyon
Master 2 Asie Orientale Contemporaine

L'Accord sur le filtrage des IDE comme affirmation de la puissance économique européenne sur la scène internationale

Clairement, que signifie la promulgation d'un tel accord sur le filtrage des IDE en Europe ? Tout simplement que l'UE ne souhaite plus aujourd'hui se faire uniquement terre d'accueil des investissements étrangers. L'UE veut ainsi montrer qu'au-delà du simple territoire ouvert aux investissements du monde entier, elle peut également se proclamer leader dans certains domaines stratégiques, et ce grâce à des entreprises qui appartiennent à ses Etats membres.

Car finalement, la véritable question est de se demander pourquoi l'Union Européenne, finalement, tient tant à protéger ses entreprises phares des investissements étrangers et spécialement chinois ? Pourquoi ne pas laisser des entreprises chinoises racheter des entreprises européennes souffrant d'un manque de fonds financiers évidents ?
En effet, que les IDE soient chinois, américains, russes, qataris, les résultats sont les mêmes : ces investissements provenant de l'étranger permettent ainsi à des entreprises nationales de se donner un second souffle, de pouvoir conserver les postes, de pouvoir continuer leurs activités.

Je considère ici que cette protection naturelle mise en place par l'UE nous montre une chose : l'Union Européenne n'est plus une simple union économique prônant le libéralisme, mais bel et bien une entité politique unique qui défend ses valeurs et ses couleurs sur son territoire comme à l'étranger. A l'image d'un sursaut patriotique français pour une France qui avait peur de vendre ses entreprises aux investisseurs étrangers, l'Union Européenne a aujourd'hui peur de perdre ce qui fait sa force, son entité unique : ses grandes entreprises, sa haute technologie, son développement avancé. Dès lors, il n'est plus question pour l'UE de se voir comme une union d'Etats censée permettre une meilleure cohésion commerciale et économique, mais bel et bien de se voir comme une entité distincte des Etats qui la composent, une entité aujourd'hui capable de se défendre seule et de se positionner en force sur la scène internationale, entre à l'Ouest des Etats-Unis en période de fermeture sur eux-mêmes et à l'Est un gouvernement chinois prêt à s'affirmer comme première puissance mondiale.
Cet Accord de filtrage des IDE, que nous pourrions tout à fait définir comme une sorte de « patriotisme européen » en somme, est donc pour moi l'affirmation nouvelle d'une Europe qui ne veut plus seulement se définir par rapport aux échanges commerciaux qu'elle pourrait

Valentin MARTIN
ENS de Lyon
Master 2 Asie Orientale Contemporaine

avoir avec les grandes puissances du globe, mais comme un acteur nouveau qui sait protéger ses entreprises en privilégiant la priorité nationale au libéralisme commercial.
Bien entendu, la volonté de développer un tel Accord de filtrage peut également être perçu comme la conséquence d'un manque de réciprocité entre une UE ouverte à tous les investissements internationaux sur son territoire, et une Chine qui maintient un haut niveau de fermeture sur son sol. Dans tous les cas, la présence effective de BRI sur le sol européen et l'augmentation des investissements chinois liés à ce projet ont engendré une accélération considérable de la mise en place d'un Accord européen sur le filtrage des IDE.

A ce titre, l'UE adresse un message fort à la Chine : la néoprotection de son patrimoine industriel induit dès lors que l'UE ne veut plus être perçue comme une simple plateforme économique au libéralisme exacerbé. Si la Chine veut désormais traiter avec l'UE, elle doit le faire d'égal à égal, et voir l'UE comme un partenaire économique unique qui attend des contreparties fortes de la part du gouvernement chinois.

B) L'initiative française pour un Accord global sino-européen sur les investissements

Terminant cette visite de 3 jours du Président Jinping Xi en France, la déclaration conjointe du 26 mars 2019 entre la France et la Chine sur la préservation du multilatéralisme et l'amélioration de la gouvernance mondiale annonce notamment :

« Les deux pays soulignent l'interdépendance croissante de l'UE et de la Chine et, dans ce contexte, la nécessité de développer le partenariat global stratégique entre l'UE et la Chine. Le partenariat UE-Chine renforcé contribuera à la réforme de la gouvernance mondiale afin de parvenir à un système multilatéral plus efficace qui reflète mieux les principes de l'équité et de la justice et qui soit plus adapté aux enjeux du XXIème siècle.

Les deux pays soutiennent la conclusion rapide d'un ***ambitieux accord global sur les investissements entre l'UE et la Chine incluant l'accès au marché et la protection des investissements****, dans un esprit de bénéfice mutuel et réciproque. […]*

La France et la Chine soutiennent les travaux en cours entre l'UE et la Chine pour le développement de synergies entre les initiatives de connectivité, notamment la stratégie de l'UE sur la connectivité eurasiatique et l'initiative chinoise « La ceinture, la Route ». Elles souhaitent accélérer les échanges dans le cadre de la Plateforme UE-Chine de connectivité »[269].

[269] (26 mars 2019), « Déclaration conjointe entre la République française et la République populaire de Chine sur la préservation du multilatéralisme et l'amélioration de la gouvernance mondiale », *Elysee.fr*

Soulignons en premier lieu qu'il est expressément mentionné ici, dans ces paragraphes relatifs aux relations entre l'UE et la Chine, que la France et l'UE soutiennent le projet « La ceinture, la Route ». Cela est peut être dit de façon déguisée, ou masquée, mais c'est pourtant ce qu'il se dégage de se dernier paragraphe lorsque nous le lisons et que nous identifions la structure grammaticale. Je souhaitais simplement souligner cela car il est très rare, si ce n'est quasiment impossible, d'observer dans les rapports et discours officiels de tels engagements pour le projet BRI. Cela témoigne également d'une vision nouvelle du gouvernement français pour le projet chinois des Nouvelles Routes de la Soie.

Ce qu'il ressort cependant de ces paragraphes est la déclaration selon laquelle un ambitieux accord global d'investissement serait en ce moment négocié entre Bruxelles et Pékin. Ce projet d'accord a été annoncé à l'issue d'une réunion qui réunissait la France, la Chine mais aussi la chancelière allemande Angela Merkel ainsi que le président de la Commission européenne, Jean-Claude Junker. Selon *Le Monde*, « *La présence à Paris de M^me^ Merkel et de M. Juncker a apporté une dimension historique à la visite de M. Xi ; il faut en accorder le crédit au président Macron, qui en a pris l'initiative. En élargissant à ces deux partenaires européens de premier plan ce qui était conçu au départ comme un simple sommet bilatéral franco-chinois, M. Macron a prouvé la sincérité de sa démarche européenne et donné corps à la nouvelle stratégie de Bruxelles à l'égard de la Chine »*[270]

Cette volonté de trouver un arrangement pour un projet d'Accord global sur les investissements a même été réitérée lors du Sommet UE-Chine en avril 2019, à l'issue duquel la déclaration conjointe de Messieurs Donald Tusk (Président du Conseil Européen), Jean-Claude Junker (Président de la Commission Européenne), et Li Keqiang (Premier Ministre chinois) déclare notamment, en son alinéa N°4, que les deux côtés feront tout pour mettre en œuvre, en 2020, un « ambitieux Accord global d'investissement » qui éliminerait les obstructions à l'accès aux marchés des deux camps, à la discrimination des investissements étrangers, et qui développerait les échanges commerciaux de façon significative. [271] N'oublions cependant pas que cet Accord global sur les Investissements est un objectif établi

[270] (2019), « Union Européenne – Chine : le bon virage de Paris », *LeMonde.fr*
[271] (2019), EU-China Summit Joint statement, *Union Européenne*

Valentin MARTIN
ENS de Lyon
Master 2 Asie Orientale Contemporaine

de longue date (les négociations ont débuté en novembre 2013), et que cet accord est un axe fondamental du programme stratégique de coopération UE-Chine 2020 signé en 2013[272].

Un accord d'investissement serait-il le meilleur moyen de juguler ces investissements chinois en Europe ? Peut-être pas, et c'est bien pour ça que l'Union Européenne a préféré mettre en place cette procédure de filtrage des IDE (vu plus haut) avant de commencer à négocier cet Accord d'investissement. Cependant, la volonté de mettre en place rapidement cette mesure (avant la fin de l'année 2020) montre bien que l'UE souhaite avant toute chose pouvoir conserver ses relations commerciales avec la Chine, mais également ne pas effrayer les investisseurs chinois avec ce règlement de filtrage. En affirmant pouvoir tenir le calendrier à un an et demi, l'UE montre ainsi à la Chine sa volonté de continuer à commercer, mais sur des bases nouvelles et mieux respectueuses de la réciprocité des affaires. Rappelons à cet effet que si la Chine est le principal partenaire commercial de l'UE après les Etats-Unis, la relation économique entre l'UE et la Chine enregistrait en 2018 un déficit de 126 milliards d'euros en défaveur de l'UE[273].

C) La BRI : une opportunité pour l'Europe

BRI, une voie royale pour connecter les marchés eurasiatiques

« En contribuant, même partiellement, au financement d'infrastructures dans des zones aujourd'hui déficitaires, les nouvelles routes de la soie pourraient contribuer à améliorer l'interconnexion des marchés, notamment asiatiques et européens mais aussi les conditions de concurrence, dynamisée par l'arrivée de nouveaux acteurs. La stratégie chinoise pourrait ainsi concourir, à terme, à une augmentation du niveau de croissance potentielle des pays hôtes des projets et, partant, de la croissance mondiale »[274].

En effet, l'initiative chinoise ne peut que permettre l'ouverture de nouveaux marchés pour l'Europe et pour les entreprises européennes. L'Union Européenne est un espace régional où les universités et les entreprises sont connues dans le monde entier pour leur conception, leur innovation, leur savoir-faire. Les instances européennes sont également extrêmement réputées

[272] GLEAVE DAVIES S. (Janvier 2018), « La nouvelle route de la soie – débouchés et défis pour le transport européen », *Union Européenne – Parlement Européen*, Commission TRAN – département thématique des politiques structurelles et de cohésion, page 47
[273] SCIMIA E. (2019), « EU, China try to smooth over trade and investment differences », *AsiaTimes.com*
[274] (11 octobre 2018), « Les Nouvelles Routes de la Soie », *Direction générale du Trésor*, vol. N°229, page 7

Valentin MARTIN
ENS de Lyon
Master 2 Asie Orientale Contemporaine

pour leurs expertises juridiques, financières et techniques, et pour un droit communautaire extrêmement développé.

La possibilité de diffuser les normes européennes hors du cadre régional stricto sensu

La norme sans la force titrait Zaiki Laidi en 2008, dans un ouvrage salué unanimement par la critique européenne. L'Union Européenne, en tant que faiseuse de normes, est dotée aujourd'hui d'un rayonnement international certain, et contribue au développement du droit et des normes dans de nombreux domaines au sein des Etats membres et dans son cercle de voisinage. Et si les Nouvelles Routes de la Soie permettaient à l'UE de se poser en créatrice internationale de normes économiques et commerciales ?

Certes nous avons largement évoqué précédemment les critiques -- légitimes -- qui peuvent être faites à l'égard de ce projet OBOR qui brave le droit européen et remet en cause la pertinence de la libre concurrence européenne. Mais certains analystes préfèrent observer le verre à moitié plein. C'est le cas de Thomas Wagner, juriste suisse et spécialiste de la Chine, qui pense que ce « *projet du siècle* » possède plus d'avantages que d'inconvénients pour l'Union Européenne :

« *Au-delà de la distance qui nous sépare de la Chine et qui semble importante à première vue, l'initiative des Nouvelles Routes de la Soie offre de grandes opportunités de coopération aux pays d'Europe. Les possibilités pour le marché européen sont immenses, puisque nous disposons en Europe d'une industrie hautement perfectionnée et qualifiée, par exemple dans le domaine du transport ferroviaire, de la construction d'infrastructures et de l'ingénierie, sans compter l'aéronautique. De même, le secteur de la protection de l'environnement est chez nous riche d'expérience et nous pouvons donc influencer les projets de façon à ce que le progrès économique ne soit pas en contradiction avec le progrès écologique, mais qu'au contraire ils se complètent. Je crois que nous disposons en Europe d'une excellence à faire valoir, une culture et un savoir-faire économique, par exemple par nos zones urbaines ou rurales écologiquement protégées* », considère-t-il[275].

L'Union Européenne, forte de son industrie de transport, de haute-technologie et de sa règlementation poussée, pourrait donc devenir un acteur puissant au sein d'OBOR. Sa position de « terminus » des Nouvelles Routes de la Soie pourrait être un levier à soulever si l'UE choisit de s'intégrer au projet, moyennant des engagements juridiques de la part de

[275] MENZEL V., (2017), « Initiative des Nouvelles Routes de la Soie : des opportunités pour l'Europe ! », *China-info.com*

Pékin, et donc par ricochet des accords internationaux de règlementations juridiques avec les soixante-dix acteurs du projet OBOR.

Vers une coopération plus étroite entre droits européens et chinois ?

Il faut nous rappeler que le projet BRI est avant tout un projet chinois, réfléchi à l'origine par le gouvernement chinois pour répondre à divers problèmes internes et externes. En ce sens, le projet BRI est également un projet qui doit permettre à la Chine de diffuser ses valeurs et ses normes, notamment juridiques. Si la Chine a, depuis plusieurs dizaines d'années maintenant, accepté de s'ancrer à son tour dans un système international normé, dans lequel elle prenait en compte les normes internationales pour pouvoir aisément développer l'internationalisation de ses entreprises, il est intéressant d'observer ici que dans le cadre du projet BRI, la Chine cherche également désormais à diffuser ses propres standards dans certains domaines. Plusieurs succès notables sont à souligner ici, notamment dans le domaine des trains à grande vitesse. Le système fondé sur des normes chinoises a en effet ensuite pu être diffusé de par la vente de TGV par la Chine à de nombreux Etats voisins. En cela, « *plus la Chine réussit à exporter ses trains, plus elle sera en mesure d'exporter ses normes et standards* »[276]. C'est également le cas dans les domaines de l'énergie, le développement des réseaux électriques transnationaux[277], ou encore les télécommunications (avec le futur développement de la 5G notamment).

La Chine a également mis en place la stratégie « China Standards 2035 ». En effet en janvier 2018, la Standardization Administration of China (SAC – organe chargé de la coordination des normes chinoises et de leur diffusion à l'étranger) a publié un communiqué énonçant qu'elle s'apprêtait à mettre en place des groupes de travail dont la mission serait de promouvoir les normes et standards chinois au-delà du simple territoire national[278].

S'il nous faut saluer l'initiative chinoise d'internationalisation des normes pour une meilleure compréhension et une meilleure coopération en matière juridique, il faut également que l'Union Européenne prenne conscience du fait qu'elle se doit de prouver ici sa force juridique

[276] EKMAN A. (dir.) (2018), « La France face aux Nouvelles Routes de la Soie chinoises », *IFRI,* page 33
[277] KYNGE J. et HORNBY L. (2018), « China eyes role as world's power supplier », *FinancialTimes.com*
[278] (2018), « Chinese Standards 2035, the standardization strategy research is kicked off », *Seconded European Standardization Expert in China (sesec.eu)*

qui fait sa puissance et sa renommée mondiale. Dans une tribune[279] au journal *Le Monde* en juin 2018, Zaki Laidi revenait sur ce devoir européen de se renforcer en un bloc compact pour défendre les normes et valeurs juridiques européennes. Selon lui, « *l'Europe n'existe dans le jeu mondial qu'à travers la mise en place de règles multilatérales qui sont sa force et sa protection. […]Le premier fragment de la puissance européenne, c'est ce qu'on appelle la puissance normative, c'est-à-dire la capacité à émettre des normes et des standards qui finissent par s'imposer au plan mondial. La meilleure illustration en est la GDPR (de l'anglais General Data Protection Regulation, ou RGPD) qui fait, depuis le 25 mai, de l'Europe la première puissance du monde à protéger les données personnelles* ». Or d'après Zaki Laidi, la Chine a prioritairement besoin de la technologie industrielle de l'Europe pour pouvoir se hisser encore plus haut. Dès lors, elle ne peut continuer à emprunter à l'industrie européenne sans y chercher une coopération en matière de normes et de protections juridiques. Les deux blocs ont tout à perdre d'une absence de coopération dans ces domaines techniques mais pourtant fondamentaux.

C'est exactement ce que la Chine annonce dans son « *Standard Connectivity Action Plan on Jointly Building the « Belt and Road (2018-2020) »*. Dans ce plan signé de la Standardization Administration of China, la Chine montre pleinement en quoi le projet BRI ne pourra réellement se diffuser qu'avec la coopération des Etats en matière de normes et de coopération juridique. Le document est en chinois, et n'a pas été traduit en anglais. Je suis donc obligé ici de me tourner vers l'analyse faite par Alice Ekman[280]. Elle nous énonce que dans ce plan, la SAC distingue deux types de zones : les zones avec lesquelles il faut renforcer la coopération en matière de standards (Europe, ASEAN, BRICS, Amérique du Nord, Afrique et Océanie) et celles avec lesquelles il faut étendre la coopération régionale existante (PECO, Asie Centrale, Asie de l'Ouest, Etats arabes). Alice Ekman nous explique ensuite que la France et la Grande-Bretagne sont explicitement mentionnées dans ce communiqué. Le document appelle notamment à un renforcement de la coopération « *dans les domaines tels que les chemins de fer, l'agroalimentaire, les soins médicaux, le développement urbain, la compatibilité des standards entre les pays* ». Par ailleurs, la visite d'Emmanuel Macron en janvier 2018 en Chine a permis la signature d'un accord de coopération entre l'Afnor (association française de normalisation) et la SAC.

[279] LAIDI Z. (2018), « L'Union européenne doit acquérir " l'instinct de puissance" », *LeMonde.fr*
[280] EKMAN A. (dir.) (2018), « La France face aux Nouvelles Routes de la Soie chinoises », *IFRI*, page 35

Valentin MARTIN
ENS de Lyon
Master 2 Asie Orientale Contemporaine

Dès lors, les deux blocs ont parfaitement pris conscience du fait que la question des normes et de la standardisation en matière de coopération entre les pays était absolument nécessaire pour pouvoir mettre véritablement en place un projet tel que BRI, qui a pour objectif de relier de très nombreux Etats avec la construction d'infrastructures de transports, de réseaux de communications, de réseaux énergétiques (matières premières, électricité, …). Sans une harmonisation des normes dans ces très nombreux domaines, il sera quasiment impossible au projet BRI de voir le jour d'une façon ultradéveloppée, tout comme il sera impossible pour les relations commerciale UE-Chine d'utiliser les parcours et chemins BRI pour booster la coopération en Eurasie.

Ainsi donc, l'UE et la Chine ont commencé à négocier et à signer des accords de coopération dans de très nombreux domaines normatifs. Citons ici pour exemple :

- le Plan d'Action à court terme de la plateforme de connectivité UE-Chine[281],
- le plan d'Action chinois concernant la coopération douanière entre l'UE et la Chine dans le domaine des droits de propriété intellectuelle (2018-2020)
- l'Accord UE-Chine de coopération et d'assistance administrative mutuelle en matière douanière
- l'accord de coopération UE-Chine pour la lutte contre la fraude douanière
- la future déclaration commune sur la mise en œuvre de la coopération UE-Chine dans le domaine de l'énergie

C'est en privilégiant la coopération en matière normative que les deux parties pourront trouver un arrangement idéal : la Chine aura la possibilité de développer son projet BRI jusqu'en Europe, tandis que l'UE aura obtenu des garanties juridiques lui permettant de s'allier au projet BRI tout en y apportant ses conditions juridiques et sa puissance normative.

[281] (2018), « EU-China Connectivity Platform Short-Term Action Plan », *Union Européenne*

Valentin MARTIN
ENS de Lyon
Master 2 Asie Orientale Contemporaine

Conclusion

A première vue, nous pouvons aisément déduire de l'analyse de ces différents accords et coopérations le fait qu'une coopération commune à 27 et la mise en place d'une solution qui satisfasse chacun n'est pas chose aisée, et que l'UE (comme pour toute réponse commune depuis sa création) ne peut qu'établir sur le temps long de tels partenariats, tant la disparité des acteurs qui la composent et leurs objectifs divergents freinent le développement d'une réponse commune rapide.

Cependant, en observant la profusion d'idées de coopération et la vitesse avec laquelle certains accords ont été signés ou développés dernièrement, nous pouvons en conclure que l'UE a pris, ces derniers mois, la pleine mesure de l'importance du projet BRI et de son poids grandissant dans les affaires internes du continent européen.
En effet, si « l'Eurasie connectée » est un programme cinquantenaire, l'offre relative au projet BRI est perçue par l'UE comme la possibilité d'enfin mettre en place un projet international sur le plus grand espace terrestre mondial. A l'évidence, les premiers partenaires économiques mondiaux que sont l'UE et la Chine ne peuvent continuer de développer leurs relations économiques et commerciales en se détournant de la plateforme qu'est l'Asie Centrale, véritable challenge commun que chaque acteur a intérêt à voir se développer à l'avenir. Or le projet BRI est, à ce jour, le seul capable de soutenir durablement l'essor d'une connectivité eurasiatique recherchée depuis les années 1960, et qui, si elle est réalisée totalement, permettrait à la fois d'acheminer des produits à moindre coût et plus rapidement, mais permettrait également l'ouverture de nouveaux marchés au potentiel évident.

Mais la diplomatie européenne ne peut à l'évidence se cantonner à une coopération avec la Chine à l'extérieur de ses frontières. La proposition du projet BRI par la Chine à l'Europe a permis à cette dernière de réaliser son retard dans le domaine de la protection européenne face à des investissements étrangers massifs sur son propre sol. Si le Japon, la Chine, le Canada ou les Etats-Unis ont déjà développé de longue date une protection similaire, il était temps pour l'UE de faire de même, et l'arrivée du projet BRI a été l'occasion pour les instances de l'UE de se décider à légiférer sur ce cadre. En effet, si l'Accord sur le filtrage des IDE ne vise pas spécifiquement Pékin, il est sans conteste établi que l'avancée du projet BRI a été un élément moteur de la prise de conscience européenne sur la nécessité de se protéger de cela.

Valentin MARTIN
ENS de Lyon
Master 2 Asie Orientale Contemporaine

Cependant, la mise en place d'une plateforme de connectivité eurasiatique et l'accord sur le filtrage des IDE n'ont été élaboré qu'en réaction au projet BRI, et à ce titre l'UE avait un temps de retard sur son partenaire chinois, ce dernier lui dictant la politique à adopter de par la présence même du projet BRI. Or très récemment, l'UE et ses Etats-membres ont décidé de prendre les devants et de s'organiser en un bloc commun fort pour ne plus avoir à réagir face à la proposition chinoise, mais au contraire en étant proactif et force de proposition dans les négociations. C'est en cela que le projet d'Accord global UE-Chine sur les investissements a été remis au goût du jour, alors même que le projet avait sans cesse perdu de son intérêt entre 2013 et 2019. Il faudra dès lors observer avec attention la suite des évènements pour savoir si cet Accord, au-delà de voir le jour avant fin 2020 (comme espéré par les Européens) pourra être perçu comme le fer de lance du développement d'une véritable politique commune à 27 à l'égard du gouvernement chinois.

Valentin MARTIN
ENS de Lyon
Master 2 Asie Orientale Contemporaine

CHAPITRE 2

CHINE ET PECO
–
ETUDE ANALYTIQUE DU POSITIONNEMENT DE L'EUROPE ORIENTALE

Valentin MARTIN
ENS de Lyon
Master 2 Asie Orientale Contemporaine

Nota Bene : Dans ce chapitre, il sera fait mention du « Groupe 16+1 », c'est-à-dire d'un groupe composé de 16 Etats d'Europe Centrale et Orientale (dont 11 sont membres de l'UE), et de la Chine. Or en avril 2019, la Grèce, qui avait candidaté à l'adhésion de cette plateforme en 2018, a été acceptée en tant que 17ème membre, faisant désormais de ce groupe le « Groupe 17+1 ». Cependant, il est bien évidemment beaucoup trop tôt pour analyser la présence de ce nouvel Etat qui n'a que peu de similitudes avec les anciennes républiques soviétiques d'Europe de l'Est – et qui est également le seul membre du « Groupe 17+1 » à être à la fois un membre de l'UE, de la zone Euro et de l'OTAN.

Ceci étant, j'ai choisi dans ce chapitre d'évoquer le « Groupe 16+1 », -- c'est-à-dire l'ancien nom dudit groupe – tout d'abord car l'arrivée de la Grèce dans ce groupe n'intervient que très tardivement alors même que je suis en train de rédiger mon Mémoire de Recherche, mais également car l'immense majorité des documents sur lesquels je m'appuie ont été publiés avant avril 2019 et ne font donc pas mention de ce nouvel arrivant.

Cependant, je mentionnerai ce fait à la fin de mon chapitre, en tentant d'analyser ce que nous pouvons déduire de l'adhésion de ce nouvel Etat au sein d'un groupe qui, aux yeux de Bruxelles, ne serait autre qu'un « Cheval de Troie » en Europe.

Valentin MARTIN
ENS de Lyon
Master 2 Asie Orientale Contemporaine

« Si on ne parvient pas, non plus, à élaborer une stratégie commune vis-à-vis de la Chine, la Chine arrivera à diviser les Européens. Il y a une histoire que j'aime bien raconter parce qu'elle est très parlante. Il existe un groupe de seize Etats d'Europe Centrale et Orientale qui ont lancé une instance de coopération avec la Chine. Ils parlent des « 16 +1 ». La Chine, elle, parle du groupe des « 1+16 ». Et bien à mon avis, la réalité, c'est plutôt « 1+16 », « 16+1 », c'est un vœu pieux.

La Chine ne nous prendra au sérieux que s'il existe une stratégie européenne. Evidemment cette stratégie doit être orientée sur le partenariat avec la Chine. En exagérant un peu, je dirais qu'on ne doit pas laisser la Chine nous autoriser à faire une politique européenne vis-à-vis de la Chine, mais on doit attendre de la Chine qu'elle considère l'Europe dans son ensemble. »

Discours de Monsieur Sigmar Gabriel, Ministre allemand des Affaires Etrangères,
Semaine des Ambassadeurs à Paris, 30 aout 2017,
Traduction officielle du Ministère français de l'Europe et des Affaires Etrangères.

A retrouver sur le site officiel du Ministère français de l'Europe et des Affaires Etrangères :
https://www.diplomatie.gouv.fr/fr/le-ministere-et-son-reseau/evenements-et-actualites-du-ministere/semaines-des-ambassadeurs/semaine-des-ambassadeurs-2017-28-31-aout-2017/article/revoir-les-emissions-de-la-semaine-des-ambassadeurs-2017

Valentin MARTIN
ENS de Lyon
Master 2 Asie Orientale Contemporaine

Introduction

Dans son rapport de début d'année 2018, le think tank « officiel » du groupe CEEC (pour « Cooperation between China and Central and Eastern European Countries »)[282], plus connu sous le nom de « Groupe 16+1 ») revient sur ces cinq années qui ont marqué les relations entre la Chine et les PECO, ou Pays d'Europe Centrale et Orientale. Célébrant en effet les cinq ans de cette coopération, le Forum de Budapest du 27 novembre 2017 a été l'occasion pour de nombreux chercheurs de réaliser une mise au point de ce qu'est, en substance, ce groupe « 16+1 », groupe politique formé au sein même de l'Union Européenne, et pourtant sans son accord.

Si aux premiers abords il peut nous sembler peu évident de nous questionner sur la relation entre ce groupement politique et le projet des Nouvelles Routes de la Soie – la Chine ayant mis en place ce forum d'échange dès 2011, c'est-à-dire deux ans avant la proclamation du projet BRI – le lien entre ces deux projets nous vient immédiatement lorsque l'on observe les renvois incessants du projet BRI dans les discours politiques chinois et est-européen au cours de ces forums, ou dans les écrits universitaires. En effet, dès le premier chapitre de ce rapport mentionné ci-dessus, Liu Zuokui, directeur dudit think-tank, nous rappelle que si ce groupe 16+1 était à l'origine une opportunité manifeste de promouvoir 16 relations bilatérales entre la Chine et les pays d'Europe orientale, ce forum de discussion est devenu un lien important, voire fondamental, dans l'intégration de la Belt and Road Initiative dans le marché européen, « *l'essai pilote de la coopération sous-régionale dans le cadre de la coopération sino-européenne et du pôle de croissance des relations sino-européennes, qui a obtenu de nombreuses réalisations à un stade précoce dans les domaines de la politique, de l'économie et du commerce, des investissements, des finances, des infrastructures, des capacités de production, des échanges entre peuples, etc.* »[283].

Dès 2012, l'initiative est claire : il s'agit pour la Chine d'intensifier ses relations avec une région du monde qui est longtemps restée au ban du développement économique chinois dans le Monde. En effet, les PECO (Pays d'Europe Centrale et Orientale), qui avaient pu avoir certaines relations privilégiées avec la Chine avant la fin de la Guerre Froide, se sont ensuite

[282] Site officiel en anglais : http://www.china-ceec.org/eng/
[283] HUANG P., LIU Z. and others (2018), « The cooperation between China and Central / Eastern European Countries (16+1) : 2012-2017 », *China-CEEC Think Tanks Network,* page 7

Valentin MARTIN
ENS de Lyon
Master 2 Asie Orientale Contemporaine

tournés dans les années 1990 vers l'Ouest, plus intéressés par les bénéfices économiques et politiques de l'UE que par le maintien d'un régime communiste, ce qui a engendré le rejet de la vision d'une Chine pouvant être un partenaire de long-terme[284].

Si, en 2012, la présence chinoise en Europe orientale se voulait pallier au manque de dynamisme financier de l'UE touchée de plein fouet par la crise économique de 2010, il peut nous sembler évident qu'aujourd'hui ce « Groupe 16+1 / CEEC » est devenu un acteur clé pour la diplomatie chinoise, et un « laboratoire pour la Belt and Road » comme nous le décrit Anastas Vangelli dans l'introduction d'un important rapport de 166 pages rédigés par des chercheurs chinois et est-européens sur la promotion de BRI par le groupe 16+1, publié en 2017 :

« *La connexion entre le Groupe 16+1 et la BRI va de soi. Les chercheurs chinois ont écrit à maintes reprises sur le l'importance stratégique des PECO pour la BRI. Une grande partie de la coopération 16+1 s'inscrit dans le cadre de la coopération "sous BRI". Un nombre croissant des pays d'Europe Centrale et Orientale deviennent membres de BRI en signant des Mémorandums d'Accord. Au Forum de BRI sur la coopération internationale tenu en 2017 à Pékin, le groupe le plus important de chefs de gouvernement était en particulier celui des pays membres des PECO (Serbie, Hongrie, République tchèque, Pologne). La Chine a déjà trois partenariats stratégiques dans la région, et l'un d'eux suivra bientôt* »[285].

Cependant, au sein de ces 16 participants, 11 Etats sont membres de l'UE, et dès 2014 cette fameuse expression tombe : « 16+1 » est présent pour « divide and rule « (diviser pour mieux régner). « 16+1 » serait un format mis en place par Pékin dans l'unique but de faire tomber une Union Européenne qui se remet mal de la récession des années 2008-2010. L'expression est donnée, reprise, amplifiée, au point qu'elle se retrouve désormais dans tous les écrits liés à l'analyse du groupe « 16+1 », qu'ils soient politiques, journalistiques ou académiques. C'est donc pour cela que j'ai décidé de consacrer une sous-partie de mon analyse à la description de ce terme, et que je vais essayer d'observer s'il faut véritablement parler d'une tentative claire de la part de la Chine de diviser l'Europe, ou si la conséquence de la création de ce groupement régional n'est autre que l'exacerbation d'une division européenne qui était déjà présente bien avant l'arrivée de la Chine en Europe orientale.

[284] SONG W. (2017), « China's Relations with Central and Eastern Europe: From "Old Comrades" to New Partners », *Journal of International and Global Studies*, vol. N°9 (2)
[285] HUANG P., LIU Z. (2017), « How the 16+1 Cooperation promotes the Belt and Road Initiative », *China-CEEC Think Tank Book Series*, China Social Sciences Press, page 2

Si j'ai choisi de réaliser mon dernier chapitre sur cette étude de cas du « Groupe 16+1 », c'est parce que, d'après mes lectures, j'ai eu l'impression que cette étude pouvait cristallier tous les questionnements que j'avais pu observer dans la rédaction de mon Mémoire, et que cette étude de cas était transversale de tous les éléments de réponses donnés dans mes chapitres précédents.
Nous retrouvons en effet ici une relation à analyser entre l'Union Européenne et la Chine, un projet concret et des mannes financières importantes pouvant amener à la construction d'infrastructures dans le cadre du projet Belt and Road. Le groupe 16+1 s'intègre aujourd'hui parfaitement aux intentions chinoises de s'insérer sur le marché européen par le biais de corridors de transport gérés par la Chine (ou du moins financés par elle).

Dans une Europe déjà très fragilisée par une scission Est/Ouest évidente dans tous les domaines et présente bien avant l'arrivée de la Chine sur le marché ; la présence du géant économique chinois est devenue un symbole de l'échec de la politique européenne en Europe orientale envers des pays qui, désormais, déçus par un rêve européen qui n'est jamais arrivé, cherchent d'autres moyens de financer leur accession au cercle des pays développés.

Valentin MARTIN
ENS de Lyon
Master 2 Asie Orientale Contemporaine

Carte des Etats européens et des Etats membres du « Groupe 16+1 »,
STANZEL A. (dir) (2016), « China's investment in influence : the future of 16+1 cooperation », *European Council on Foreign Relations*
NB : sur cette carte la Grèce n'est pas encore incluse, elle aurait dû être de couleur rouge foncé

Valentin MARTIN
ENS de Lyon
Master 2 Asie Orientale Contemporaine

I) Montée du nationalisme et de l'euroscepticisme : la Chine, une alternative à l'UE ?

A) Un déséquilibre fort entre Est et Ouest

Un déchirement dans tous les domaines

« *Si L'Union Européenne ne peut payer, nous nous tournerons vers la Chine* »[286]. C'est cette phrase, prononcée à Berlin le 10 janvier 2018 lors d'un Salon économique, que la journaliste Marie de Vergès retiendra du discours de Viktor Orban. C'est ainsi que le Premier Ministre hongrois évoque les différences dans le domaine des infrastructures entre l'Europe de l'Ouest et de l'Est.

La fissure n'est bien sûr pas seulement relative aux infrastructures : depuis plusieurs années, les leaders européens de l'ouest et les pays de l'ex-bloc soviétique se déchirent dans de très nombreux domaines (dumping fiscal lié au débat sur la directive européenne des travailleurs détachés de 1996, crise migratoire, …). Si l'Ouest – Paris en tête – fustige cette différence de salaire minimum comme pouvant conduire à un démantèlement de l'Union, les Etats d'Europe orientale dénoncent quant à eux des promesses de rattrapage économique qui n'arrivent pas, et le fait d'être incessamment observés comme des « Européens de seconde zone »[287].

Mais cette différence de niveau de vie peut être perçue dès la politique d'élargissement de 2004-2007, et continue depuis lors, malgré qu'il se soit écoulé plus d'une décennie. Aujourd'hui encore, malgré un rattrapage rapide, le retard de développement vis-à-vis des pays d'Europe Occidentale peut encore être considéré comme un fossé. Pour exemple, des Etats comme la Hongrie ou la Pologne parvenaient à peine à respectivement 30 et 20% du PIB français[288] en 2017.

[286] DE VERGES M. (2018), « L'offensive de charme de Pékin en Europe centrale et orientale », *LeMonde.fr*
[287] DUCOURTIEUX C. et GAUQUELIN B. (2018), « Entre l'Europe de l'Est et de l'Ouest, le fossé se creuse », *LeMonde.fr*
[288] LEFEBVRE M. (2017), « L'Europe : entre désir et nécessité », *Questions Internationales*, vol. N°88, p.68-74

Valentin MARTIN
ENS de Lyon
Master 2 Asie Orientale Contemporaine

Contrer la vision d' « Européens de seconde zone », quémandant les fonds européens

A cela s'ajoute un débat qui permet de mieux comprendre l'immiscion de la Chine dans l'économie de l'Europe orientale : la volonté de ne pas être perçu comme quémandant des aides financières à l'UE. En effet, depuis quelques années la France et l'Allemagne disent vouloir mieux attribuer les fonds européens en fonction de critères sociaux ou du respect de l'Etat de Droit. Ce chantage, véritablement tourné vers les PECO, a bien entendu été très mal accueilli par les leaders d'Europe orientale : « *Dans les traités, il y a deux procédures clairement séparées », selon Viktor Orban, le premier ministre hongrois. « L'une concerne les budgets, l'autre l'Etat de droit. Il n'y a aucun lien entre les deux*. […] *Pour Yves Bertoncini, président du Mouvement européen, l'idée du chantage est dangereuse. « Le versement des fonds structurels faisait partie d'un deal initial : vous participez au marché intérieur en respectant ses quatre libertés de circulation [personnes, biens, capitaux, services] malgré des marchés des services moins développés et, en retour, on vous envoie de l'argent* »[289].

Maxime Lefebvre fait remonter cette réticence supranationale et cette volonté est-européenne de ne pas être dirigée par Bruxelles au fait que ces pays sont des démocraties récentes, voire très récentes pour certaines, et que leur passé de régions soumises aux empires renforce cette volonté d'indépendance[290]. Selon lui, cela expliquerait que les « gros » pays d'Europe orientale (Pologne, Hongrie, République Tchèque) refusent de changer leur monnaie nationale en euro, car ayant peur à la fois des conséquences économiques et de la perte de leur autonomie financière au bénéfice de l'UE.

« *C'est que les clivages entre les pays d'Europe centrale et orientale avec l'Ouest ne sont pas seulement économiques mais aussi politiques. Ces pays avaient, avant la chute du communisme, une tradition démocratique inexistante ou faible. Longtemps dominés par des empires (ottoman, autrichien, russe), ils n'ont existé comme États libres et indépendants que peu de temps. La Slovaquie et les pays issus de la décomposition de la Yougoslavie – à l'exception de la Serbie – n'avaient même jamais existé comme États à l'époque moderne. Il n'est donc pas surprenant qu'ils soient enclins à dénoncer les empiétements supranationaux de « Bruxelles » sur leur souveraineté fraîchement conquise ou reconquise, d'autant que leur influence sur le « système » européen demeure faible(9). Cette revendication nationale, voire souverainiste, constitue sans doute un*

[289] Cités dans : DUCOURTIEUX C. et GAUQUELIN B. (2018), « Entre l'Europe de l'Est et de l'Ouest, le fossé se creuse », *LeMonde.fr*
[290] LEFEBVRE M. (2017), « L'Europe : entre désir et nécessité », *Questions Internationales*, vol. N°88, p.68-74

important facteur d'explication de la réticence des plus grands des pays d'Europe centrale et orientale – qui ont une tradition d'acteurs régionaux – à rejoindre le projet de la monnaie unique, alors que des pays plus petits (États baltes, Slovaquie, Slovénie), plus fragiles, plus dépendants, se sont résolus à y entrer ».

Une montée du nationalisme qui conforte l'éloignement à l'UE

Il faut également mettre dans la balance, pour comprendre parfaitement cette analyse de la présence chinoise en Europe orientale, le fait que la gauche sociale-démocratique a largement perdu de l'espace sur la scène politique est-européenne, au bénéfice de l'extrême droite populiste et nationaliste. Je ne m'étendrai pas sur ces questions cependant, qui dépassent de très loin le cadre de mon Mémoire, d'autant plus que de très nombreux facteurs économiques et sociétaux expliquent cette montée en puissance de l'extrême droite, certes partout en Europe, mais plus encore dans certains pays d'Europe orientale.

Relevons simplement que le premier élément a sûrement été la crise financière de 2009-2010, et l'abaissement des aides de l'UE à partir de cette période à l'encontre des PECO.
Un second élément a également été par la suite la crise des réfugiés de 2015-2016 qui a permis de montrer une unité toute nouvelle d'un groupe informel prénommé « Groupe de Višegrad », et réunissant la Hongrie, la Pologne, la République Tchèque et la Slovaquie, dans leur combat commun pour que l'UE adopte une ligne dure sur l'immigration. Ce groupe informel a même pris suffisamment d'importance et de confiance pour assumer ouvertement une politique contre les décisions européennes (boycott d'un minisommet européen organisé en juin 2018 sur le thème de l'immigration, attaque en justice devant la CJUE de la décision du Conseil de l'UE sur le plan de relocalisation des réfugiés[291]).
Un troisième élément, enfin, vient de l'attache actuelle de certains avec le monde russophone et la Russie (Bulgarie, Slovénie, Slovaquie notamment).

B) La Chine, un prêteur financier concurrent de l'UE

Une phrase de Tamas Matura, fondateur du Centre d'Etudes Asiatiques pour l'Europe Centrale et Orientale, résume parfaitement ma pensée : « *A première vue, les perspectives économiques de la coopération sont claires : Les PECO ont besoin de liquidités et*

[291] Arrêt du 6 septembre 2017 de la CJUE, République Slovaque et Hongrie c. Conseil de l'UE

d'investissements, la Chine a besoin d'opportunités d'investissement et de nouveaux marchés, et les deux parties sont désireuses de renforcer leurs relations commerciales »[292]. En ceci, de ce que j'ai pu entendre, lire et observer, la Chine ne cherche pas à prendre la place de l'UE dans son programme de financement en Europe orientale, mais serait simplement et pragmatiquement intéressée par de nouvelles opportunités de marché. Pour comprendre cela, il nous faut effectuer un background historique qui nous conduit à la fin de la décennie 2000. Alors qu'entre 1990 et 2010 les relations entre les PECO et la Chine étaient très faibles voire inexistants, la crise financière qui toucha l'UE de plein fouet en 2010 a engendré un virage important des politiques étrangères des pays est-européens, qui se sont tournés vers la Chine, l'UE et ses Etats-membres ne pouvant plus soutenir des investissements directs étrangers dans les PECO. Dans le même temps, la Chine se trouve alors en abondance financière et en situation de surproduction, du fait de sa politique d'industrie bon marché *Made In China*[293]. Dirigé par la Hongrie, un vaste plan de propositions d'investissements en Europe orientale est alors proposé à la Chine, ce qui conduira à la création du « Groupe 16+1 » dont je parlerai dans ma prochaine sous-partie.

Quoiqu'il en soit, l'objectif principal dudit « Groupe 16+1 » au commencement, est bel et bien un objectif économique : d'après les données statistiques mondiales d'UNCTAD (Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement), publiées en 2015, le commerce entre la Chine et les PECO pesait en 2014 75 milliards d'euros, soit 12% du commerce total entre la Chine et l'UE. Sachant que la dépendance des PECO au marché européen se situait entre 60 et 90% selon les pays, nous pouvons peut-être comprendre la réaction des pays d'Europe orientale de trouver des routes commerciales alternatives du fait de la crise financière et économique européenne[294].

Le problème vient surtout des divergences des intérêts en jeu ici : si les PECO souhaitent pouvoir attirer des investissements sur le long terme mettant en avant des financements pour la création d'entreprises ou d'infrastructures nationales – boostant ainsi l'emploi et les mannes financières des entreprises locales –, la Chine quant à elle est plus intéressée par des marchés de fusion-acquisition où elle peut prendre le contrôle d'entités privées sur le territoire

[292] MATURA T. (2019), « China–CEE Trade, Investment and Politics », *Europe-Asia Studies*, Vol. N°71(3)
[293] MCNALLY C. (2013), « Refurbishing State Capitalism: A Policy Analysis of Efforts to Rebalance China's Political Economy », Journal of Current Chinese Affairs, Vol. N°42, page 51
[294] MATURA T. (2019), « China–CEE Trade, Investment and Politics », *Europe-Asia Studies*, Vol. N°71(3), page 391

des PECO, et de marchés de construction d'infrastructures où elle peut à la fois apporter sa technologie de pointe en la matière, mais également ses propres ressources matérielles et ses propres hommes.

C) Des investissements chinois à relativiser

Si, lors du Forum « 16+1 » à Budapest en novembre 2017, la Chine a assuré octroyer 3 milliards d'euros destinés au financement de projets d'infrastructures, et a également annoncé la création d'un fond d'investissement d'un milliard d'euros pour la région, il ne faut cependant pas oublier que ce chiffre représente « *une fraction minime des investissements chinois dans l'ensemble de l'UE (35 milliards d'euros en 2016)* »[295].

En 2019, cela fait maintenant 15 ans que l'Union Européenne est le principal partenaire commercial de la Chine. Pourtant les PECO représentaient dans cet échange commercial à peine 9% du commerce chinois en Europe en 2009, 10% en 2014[296], preuve que la création du « Groupe 16+1 » n'a pas engendré une concentration des investissements chinois en Europe orientale.

BRI, une initiative plus qu'un programme cohérent en Europe orientale

Le projet BRI est une initiative, et non un programme fixe planifié à l'avance et mis en place progressivement. En ce sens, de nombreux observateurs en Europe orientale constatent un manque d'orientation stratégique réelle derrière les actions chinoises. Ces observateurs notent souvent de fréquents changements d'intention de la part des entreprises chinoises et du gouvernement chinois : « *Les Chinois sont chaotiques et changent tous les jours, très peu d'itinéraires sont en fait cruciaux pour eux* »[297]. Les résultats concrets sur le terrain peuvent donc rapidement varier des projets initialement prévus, et ce du fait de variables nombreuses : scandale de corruption (avec le projet de chemin de fer reliant la Grèce à la Hongrie via la

[295] DE VERGES M. (2018), « L'offensive de charme de Pékin en Europe centrale et orientale », *LeMonde.fr*
[296] STANZEL A. (2016), « China's investment in influence : the future of 16+1 cooperation », *European Council on Foreign Relations*, page 6
[297] Selon un haut représentant du groupe CEEC à Budapest, interview de l'ECFR (avril 2017), à retrouver dans l'article : GODEMENT F. et VASSELIER A. (2017), « China at the gates : A new power audit of EU-China relations », *European Council on Foreign Relations*, page 67

Serbie), conflits dans la région (en Crimée et au Donbass par exemple, ce qui a rendu impossible le développement d'une ligne de chemin de fer Chine-Budapest).

Une contribution chinoise dérisoire au regard de la politique structurelle communautaire

Le Sénat français, dans son rapport déjà cité dans mon Mémoire, revient sur cette contribution chinoise en Europe de l'Est. Selon l'étude, le Centre pour les Etudes Stratégiques et Internationales de Washington estimait qu'entre 2012 et 2018, la Chine avait dépensé 15 milliards de dollars dans les PECO. A titre de comparaison, la Pologne à elle seule – première bénéficiaire de la politique structurelle communautaire – aurait bénéficié de 86 milliards d'euros de fonds européens, la Hongrie 25 milliards. Citant François Godement, l'étude indique que « *les pays de l'Europe centrale et orientale n'ont pas reçu [de la part de la Chine] en proportion de ce qu'ils attendaient, ils ont en fait reçu des promesses d'infrastructures assorties de prêts à rembourser avec intérêt* »[298]. En effet l'Europe de l'Ouest aurait largement plus bénéficié d'investissements chinois que l'Europe orientale (ex : entre 2008 et 2014, parmi les 20 investissements chinois dans des entreprises européennes, un seul a été réalisé en Europe centrale (une usine chimique en Hongrie). Les investissements les plus importants ont concerné des entreprises au Royaume-Uni, en Italie, au Portugal, en France et en Allemagne).

Des investissements concentrés sur quelques pays

Il peut sembler intéressant de souligner ici que selon certains analystes[299], citant notamment une étude publiée par le CSIS (Center for Strategic and International Studies, Washington), l'analyse des investissements chinois dans le PECO montrerait une concentration massive dans les Etats des Balkans non-membres de l'UE. En effet, sur les 9.4 Milliards de dollars investis par les Chinois entre 2016-2017, plus de la moitié (4.9 milliards) serait concentrée entre les 5 Etats non membre de l'UE mais membre de 16+1 (Albanie, Bosnie Herzégovine

[298] (30 mai 2018), « Pour la France, les nouvelles routes de la soie : simple label économique ou nouvel ordre mondial ? », *Sénat français*, rapport d'information N°520, page 59

[299] Notamment : PEEL M., KYNGE J. et HORNBY L. (2018), « China's Balkan investment pledges stoke EU concern », *FinancialTimes.com*

Macédoine, Monténégro et Serbie). A cela deux réponses peuvent être apportées pour sûrement comprendre un tel choix :

- Tous d'abord ces Etats représentent les plus faibles économies d'Europe, et à ce titre les gouvernements nationaux sont très ouverts à des investissements étrangers pour relancer une économie en berne, dans une région qui souffre à la fois du contexte post-crise 2008 et d'une décroissance démographique fulgurante.
- De plus, se focaliser sur les Etats non-membres de l'UE permet ainsi aux investisseurs chinois de ne pas avoir à faire avec l'extraordinairement dense Droit Européen. Négocier avec un Etat non-membre permet ainsi de ne pas devoir subir un droit européen à la fois très complexe et très protecteur à de nombreux égards.

  « *Les règles de l'UE stipulent en particulier que les contrats d'infrastructure doivent être ouverts à la concurrence, alors que les banques de développement chinoises, la Banque de développement chinoise et la Banque d'import-export de Chine, lient leurs prêts à des entrepreneurs chinois qui ont obtenu le contrat* »[300].

Nous pouvons dès lors observer une approche très nette des IDE chinois qui privilégient largement les Etats non-membres de l'UE :

[300] PEEL M., KYNGE J. et HORNBY L. (2018), « China's Balkan investment pledges stoke EU concern », *FinancialTimes.com*

Valentin MARTIN
ENS de Lyon
Master 2 Asie Orientale Contemporaine

II) Le groupe des 16+1 : la Chine au cœur de l'Europe politique

A) Création et développement du « Groupe 16+1 »

Pour comprendre la création de ce « groupe 16+1 » qui fait couler tant d'encre aujourd'hui en Europe, il faut remonter au Forum d'affaires de Budapest de juin 2011. A cette époque la Chine et la Hongrie s'accordent sur des partenariats commerciaux importants, et quelque mois après la Chine réitère ce processus avec la Pologne. Cette période coïncide avec la crise de l'euro et la réticence de la Chine à s'engager juridiquement avec l'Union Européenne dans un accord économique global[301].

La Chine réussit ensuite en 2012 à fédérer tous les Etats d'Europe orientale dans un grand rassemblement annuel, sans pour autant réussir à leur faire accepter la création d'une institution internationale avec un secrétariat permanent. Cependant, dès novembre 2013, soit deux mois seulement après l'annonce de la création du projet des Nouvelles Routes de la Soie, le gouvernement chinois annonce la création d'un secrétariat chinois à la coopération entre la Chine et les PECO, une institution chinoise relevant du Ministère des Affaires Etrangères chinois, et composée de 24 unités membres, dont le Ministère des Affaires Etrangères (et son département « Europe »), le département international du Comité Central du Parti communiste chinois, la Commission nationale pour le développement et la réforme (NDRC), différents ministères (éducation, science, finances, transport, culture, …), différentes banques d'Etat (Industrial and Commercial Bank, Export-Import Bank), et une entreprise d'Etat (China Railway Corporation)[302].

Si la Chine se focalise si soudainement sur cette région est-européenne, c'est que plusieurs objectifs sont alors en jeu.

Tout d'abord, la Chine cherche à pallier au manque évident de relations qu'il y a pu avoir entre les PECO ces vingt dernières années, surtout lorsque l'on compare cela à la coopération entre la Chine et l'Europe de l'Ouest, qui atteint chaque année des niveaux de plus en plus hauts.

[301] GODEMENT F. et VASSELIER A. (2017), « China at the gates : A new power audit of EU-China relations », *European Council on Foreign Relations,* page 64

[302] (2013), « Introduction of the Secretariat for Cooperation between China and Central and Eastern European Countries », *China-ceec.org* (site officiel du « Groupe 16+1 »)

Valentin MARTIN
ENS de Lyon
Master 2 Asie Orientale Contemporaine

Ensuite, la Chine voit dans cette région une ouverture géographique évidente du fait de la localisation stratégique des PECO, adjacents à la Russie, à l'Asie Centrale, à la Turquie, à la Méditerranée, et surtout pont évident entre les grandes plaines eurasiatiques et le marché unique européen.

Enfin, le « Groupe 16+1 » se devait d'être un laboratoire, un « testing ground »[303] selon les dires des chercheurs chinois, avant la mise en place effective d'un projet « One Belt One Road » qui se devait, à termes, de venir créer de nouvelles liaisons entre la Chine et l'Europe. En effet, il peut sembler difficile d'imagine qu'un tel projet BRI ait été réfléchi, organisé, travaillé en seulement quelques mois. De plus, à la vue des nombreux projets chinois qui ont vu le jour avant la création du projet OBOR puis qui ont été incorporés *a posteriori* dans le projet, nous pouvons conclure qu'il est fortement possible que la Chine ait ardemment travaillé sur ce projet BRI dès les années 2011-2012, et ait utilisé dès lors sa présence nouvelle en Europe de l'Est comme d'un « diplomatic test » pour observer les réactions en Europe, avant la publication effective du projet mondial des Nouvelles Routes de la Soie.

En 2012, un an avant l'annonce de la création du projet « One Belt, One Road », la Chine a cherché à intensifier son influence en Europe de l'Est via la création d'un groupe de travail interétatique dénommé « Initiative de coopération entre la Chine et les pays d'Europe Centrale et Orientale (CEEC) », mais qu'aujourd'hui tout le monde connait sous le nom de « Groupe 16+1 ». Des sommets annuels sont organisés, et le débat se tourne rapidement vers la recherche de financement dans les infrastructures. Rapidement, Bruxelles et les capitales d'Europe de l'Ouest commencent à fustiger cette initiative qui empiète sur le rôle financier de l'Union Européenne, accusant ainsi la Chine de chercher à « diviser pour mieux régner »[304], une expression que nous retrouvons très souvent aujourd'hui dans les écrits universitaires sur le sujet du groupe « 16+1 ». Dès 2013 cependant, ce cadre interétatique fusionne avec le projet des Nouvelles Routes de la Soie, la plateforme « 16+1 » se devant d'être le fer de lance du corridor de transport eurasiatique (le corridor le plus important des six corridors développés par le projet BRI) en Europe orientale. Dès lors, les projets d'infrastructures augmentent de façon spectaculaire, les prêts financiers chinois apparaissent et les premières constructions sortent de terre.

[303] HUANG P., LIU Z. (2017), « How the 16+1 Cooperation promotes the Belt and Road Initiative », *China-CEEC Think Tank Book Series*, China Social Sciences Press, page 3

[304] GODEMENT F. et VASSELIER A. (2017), « China at the gates : A new power audit of EU-China relations », *European Council on Foreign Relations,* page 64

Le Sommet de Riga de 2016 vient confirmer l'attention accordée aux initiatives du projet BRI. Après avoir déclaré lors du Sommet de Suzhou en 2015 leur intention commune de renforcer un réseau sûr et efficace entre la Chine et l'Europe par voies terrestre/aérienne/maritime, de permettre une meilleure coopération dans les stratégies d'investissement dans les infrastructures, et de renforcer la mise en commun dans le domaine de la fabrication d'équipements, le Sommet de Riga permet aux participants de s'accorder sur un déploiement commun entre la synergie BRI et les initiatives de l'UE (comme le RTE-T), et sur une meilleure coopération en matière douanière et dans les chaines d'approvisionnement (notamment dans le cadre juridique des plateformes multimodales)[305].

B) Le « Groupe 16+1 », une pratique de *Divide et Impera* ?

Récit de la vision européenne : un choix diplomatique pour éloigner l'UE de sa périphérie

Je reviens dans cette sous-partie sur l'expression « *divide et impera* », « *Diviser pour mieux régner* », « *Divide and rule* », expression que l'on retrouve dans quasiment tous les articles académiques consacrés à la présence de la Chine en Europe orientale. Pour certains chercheurs, il ne fait absolument aucun doute que la Chine est consciente et joue de ce forum d'échange pour fragiliser l'Union Européenne en deux blocs distincts. Selon François Godement, « *Il ne fait aucun doute que le régime 16+1 fait partie d'une vaste pratique de « diviser pour mieux régner »* »[306]. Selon Christina Muller-Markus (qui reprend les dires de Sophie Meunier), cette stratégie peut être représentée comme un cheval de Troie qui introduirait les valeurs et les politiques chinoises au cœur de l'Europe[307]. Pour Angela Stanzel, qui a beaucoup travaillé sur ce format du « Groupe 16+1 », la coopération des PECO non membres de l'UE avec la Chine peut entrainer, à terme, une diminution de l'intérêt de ces pays à entrer au sein de l'Union Européenne[308]. Mais quels sont les arguments apportés par le

[305] GLEAVE DAVIES S. (Janvier 2018), « La nouvelle route de la soie – débouchés et défis pour le transport européen », *Union Européenne – Parlement Européen*, Commission TRAN – département thématique des politiques structurelles et de cohésion, page 33
[306] GODEMENT F. et VASSELIER A. (2017), « China at the gates : A new power audit of EU-China relations », *European Council on Foreign Relations*, page 65
[307] MULLER-MARKUS C., (2016), « One Belt One Road : the Chinese Dream and its impact on Europe », CIDOB – *Notes Internacionals*, vol. N°148, page 4
[308] STANZEL A. (2016), « China's investment in influence : the future of 16+1 cooperation », *European Council on Foreign Relations*, page 2

monde académique pour affirmer, sans détour, qu'une telle expression peut être appliquée en l'espèce ?

Selon François Godement, l'objectif principal du « Groupe 16+1 » a été celui d'engendrer la création de réunions régulières bilatérales entre la Chine et différents Etats membres dudit groupe[309]. C'est ensuite au travers de ces réunions bilatérales que la Chine a pu négocier le développement d'infrastructures nationales qui soutiendraient le projet des Nouvelles Routes de la Soie. Ces réunions bilatérales permettraient de renforcer l'emprise de la Chine sur ces petits pays d'Europe de l'Est, et de faire ainsi contrepoids à d'autres organisations régionales qui pourraient lui faire de l'ombre (Groupe de Visegrad et Union Européenne). Pour l'anecdote, François Godement raconte que durant les entretiens qu'il a fait en avril 2017 pour le compte de la rédaction de cet article, un haut fonctionnaire lui aurait signifié que l'UE elle-même n'avait pas été présente au premier Sommet 16+1 de Varsovie du fait de la pression chinoise sur ces PECO, la version officielle ayant dit qu'elle avait été invitée trop tard.

« *Le sous-texte de tout cela est clair : bien que les commentaires chinois se donnent la peine de ne pas présenter le régime 16+1 comme un concurrent de l'UE, il ne fait aucun doute qu'il constitue une forme de concurrence aux financements et projets provenant de l'UE* » [310].

D'autres chercheurs perçoivent plutôt cette initiative CEEC comme un moyen pour la Chine d'affirmer une présence politique plus forte dans une aire géographique où le commerce a longtemps été l'interaction élémentaire. La Chine chercherait donc à créer une alternative au marché unique européen et à la politique européenne commune en disposant de son propre vivier juridique dans les différents Etats membres du groupe « 16+1 »[311].

Pire encore, les Etats européens seraient incapables de se démarquer de cette tentative de division, empêtrés dans une pure logique économique sans vision stratégique de long terme, qui les empêcherait donc de s'unir lors des plateformes de dialogues communes avec la Chine. Chaque Etat européen poursuivrait en vérité ses propres intérêts nationaux, accentuant *de facto* la stratégie chinoise[312], comme nous avions pu le remarquer avec les mesures anti-dumping sur le photovoltaïque chinois, avec la décision unilatérale du Royaume-Uni de

[309] GODEMENT F. et VASSELIER A. (2017), « China at the gates : A new power audit of EU-China relations », *European Council on Foreign Relations,* page 67

[310] GODEMENT F. et VASSELIER A. (2017), « China at the gates : A new power audit of EU-China relations », *European Council on Foreign Relations,* page 68

[311] RICCI E. (2019), « The 16+1 Initiative », *Centre de recherche CEMAS (Cooperazione con l'Eurasia, il Mediterraneo e l'Africa Sub-sahariana),* Université Sapienza de Rome

[312] MULLER-MARKUS C., (2016), « One Belt One Road : the Chinese Dream and its impact on Europe », CIDOB – *Notes Internacionals,* vol. N°148, page 4

rejoindre la Banque Asiatique d'Investissement dans les Infrastructures, ou le débat en interne au sein de l'UE sur l'accès, pour la Chine, à un statut d'économie de marché.

D'un côté la création de ce groupe CEEC répondrait à la technique diplomatique chinoise de bilatéraliser les relations avec les Etats négociants ; de l'autre la création de ce groupe serait la mise en pratique de la diffusion d'une présence politique nouvelle de la Chine à l'extérieur. Dans tous les cas, l'idée même de la création d'un groupement politique au sein de l'UE, et ce sans autoriser l'UE à participer aux échanges, est nécessairement pour la Chine un moyen d'éloigner les instances de l'UE de ses affaires en Europe de l'Est.

Le Parlement européen, quant à lui, voit dans ce système 16+1 un moyen pour la Chine d'obtenir plus aisément un soutien de la part de l'UE. En effet, l'UE étant une organisation régionale de 27 Etats, les décisions se prennent à la majorité, voire à l'unanimité. Or obtenir de la part des pays d'Europe orientale un soutien pour la politique chinoise revient à obtenir plus de voix lors des concertations européennes sur la décision à prendre envers une politique extérieure chinoise.

« *Depuis que la BRI suscite de grandes attentes auprès des PECO en ce qui concerne les futurs investissements et financements chinois, le format 16+1 permet à la Chine de faire des PECO des alliés politiques désireux de soutenir les intérêts fondamentaux chinois au niveau européen. Ces dernières années, certains PECO ont, dans certains cas, donné la priorité aux intérêts politiques chinois par rapport aux intérêts européens. En défendant des positions dissidentes sur la question de la mer de Chine méridionale, la situation des droits de l'homme (notamment des avocats) en Chine, l'adhésion à la BRI, la question du statut en économie de marché et un éventuel mécanisme européen de filtrage des IDE, certains PECO ont utilisé le format 16+1 comme monnaie d'échange dans l'UE et pourraient avoir amélioré leur visibilité en compétition avec les autres PECO, afin de faire accepter cette solution à la Chine* »[313].

Il est intéressant ici de souligner la différence de vision entre des chercheurs nationaux, qui s'inquiètent de l'immixtion de la politique chinoise sur les territoires nationaux de l'UE, et des chercheurs affiliés directement aux instances de l'UE, et qui préfèrent mettre en avant l'utilisation par la Chine dudit « Groupe 16+1 » pour court-circuiter les décisions européennes.

[313] GRIEGER G. (2018), « China, the 16+1 format and the EU », *European Parliamentary Research Service (EPRS),* Parlement Européen

Récit de la vision chinoise : un concentré de ce que la BRI peut apporter au Monde

Pour cette sous-partie sur l'étude de la vision chinoise, j'ai choisi de me concentrer sur les écrits de Liu Zuokui, actuellement enseignant-chercheur et directeur du Département des Etudes sur l'Europe centrale et orientale à l'Académie chinoise des Sciences Sociales (CASS), mais également directeur du groupe de réflexion officiel sur le « Groupe 16+1 » (« China--CEEC Think Tanks Exchange and Cooperation Network Office »[314].

Si j'ai choisi d'étudier cet auteur pour résumer le récit de la vision chinoise, c'est qu'au-delà du fait que Liu Zuokui soit l'un des rares chercheurs chinois à travailler sur ce sujet en anglais, Liu Zuokui est également la voix de référence pour toutes les personnes travaillant sur ces questions de présence chinoise en Europe de l'Est, et plus particulièrement de ce « Groupe 16+1 » qu'il connait parfaitement depuis plusieurs années maintenant, et dont il en a même fait son domaine académique de prédilection.

Je vais dès lors baser mon paragraphe principalement sur deux très longues études que Mr Liu Zuokui a dirigé avec le think-tank CEEC, et qu'il a cosigné avec de nombreux auteurs chinois et est-européens, à savoir :

- « The Cooperation between China and Central & Eastern European Countries (16+1): 2012-2017 », publié en 2018 (58 pages)
- « How the 16+1 Cooperation promotes the Belt and Road Initiative », publié en 2017 (166 pages)

Selon ces deux études, l'initiative de coopération 16+1 apparaitrait comme l'intensification du phénomène mondial BRI dans une zone géographique donnée, et avec un plan de gouvernance établi et cohérent[315]. Nous retrouverions dans le 16+1 tous les éléments caractéristiques du développement de la BRI : l'établissement de stratégies économiques, commerciales, culturelles communes autour d'un axe de transport tracé qui relierait le continent eurasiatique. Ce serait également au sein de 16+1 que l'on pourrait observer les résultats en matière de « people-to-people bond » (que l'on peut traduire ici en « Connexion des peuples » ou « compréhension mutuelle des peuples »), l'un des objectifs les plus flous et

[314] http://16plus1-thinktank.com/ (dont il est par ailleurs très difficile de se connecter à l'extérieur de la Chine)
[315] HUANG P., LIU Z. (2017), « How the 16+1 Cooperation promotes the Belt and Road Initiative », *China-CEEC Think Tank Book Series*, China Social Sciences Press, page 16

les plus critiqués de la BRI car le gouvernement chinois y fait entrer de très nombreux et divers domaines (recherche, coopération universitaire, culture, sport, …). Le groupe 16+1 permettrait dès lors de mettre en lumière les applications concrètes d'un « financement BRI » : financement des unités locales hospitalières, coopération entre musées nationaux pour des expositions par exemple.

Selon Alice Ekman, « *la Chine a non seulement renforcé ses échanges avec les gouvernements, mais aussi avec les entreprises, les centres de recherche ou les collectivités locales de cette région. Parallèlement, elle a tissé des liens tant avec les responsables politiques au pouvoir qu'avec les partis d'opposition et les figures montantes afin de préparer un terreau qui lui soit favorable en toutes circonstances* »[316].

L'étude souligne cependant que pour attirer l'Europe et les Européens dans son projet, et pour que ce « Groupe 16+1 » cesse d'être perçu comme un cheval de Troie en Europe, BRI doit réévaluer l'image publique qu'elle renvoie des investissements chinois vis-à-vis de leur impact sur l'environnement, sur la création de nouveaux contrats de travail, sur les bienfaits que pourraient apporter à la région des investissements chinois[317]. Pour exemple, très récemment, en mars 2019, le Figaro titrait encore « *Groupe 16+1 » : la stratégie chinoise pour peser sur l'économie européenne* », revenant une nouvelle fois sur la fracture Est/Ouest ou sur les critiques des gouvernements nationaux allemands envers ce groupe, signe que la vision de 16+1 n'a pas encore évolué vers un mieux ces dernières années.

Cependant, Liu Zuokui souligne que la création de ce « Groupe 16+1 », bien qu'il soit un test pour mieux appréhender le marché européen dans le cadre des Nouvelles Routes de la Soie, a également été un moyen de promouvoir 16 relations bilatérales avec 16 Etats qui, de part leur taille géographique ou leur poids diplomatique sur la scène internationale, auraient eu sans cela de grandes difficultés à dialoguer avec la première économie mondiale[318]. C'est ce qui ressort d'un tableau publié par le ministère chinois du commerce en février 2017, sur le commerce entre la Chine et chaque pays européen : Liu Zuokui nous indique ici que depuis 2008 et la crise économique, les relations commerciales entre la Chine et l'UE ont baissé (notamment de 3.1% entre 2015 et 2016), alors même que le commerce avec les Balkans est

[316] PLUYETTE C. (2019), « Groupe « 16+1 » : la stratégie chinoise pour peser sur l'économie européenne », *LeFigaro.fr*

[317] HUANG P., LIU Z. (2017), « How the 16+1 Cooperation promotes the Belt and Road Initiative », *China-CEEC Think Tank Book Series*, China Social Sciences Press, page 22

[318] HUANG P., LIU Z. and others (2018), « The cooperation between China and Central / Eastern European Countries (16+1) : 2012-2017 », *China-CEEC Think Tank Book Series*, China Social Sciences Press, page 1

en nette et constante progression, montrant ainsi que la création du « Groupe 16+1 » a été un moyen pour ces petites économies nationales de pallier à une crise économique qui a surtout touché les « riches » Etats européens dans leurs échanges commerciaux avec la Chine.

Table 2 Trade volume between China and the EU and its member countries in 2016*

(unit: 10,000 dollars)

Countries/ Regions	Total Trade Value	Export	Import	Compared with last year ±%		
				Total	Export	Import
EU (28)	54,701,794	33,904,794	20,797,000	-3.1	-4.7	-0.4
Germany	15,128,664	6,521,389	8,607,275	-3.5	-5.7	-1.8
UK	7,434,198	5,568,931	1,865,267	-5.3	-6.5	-1.5
Netherland	6,724,004	5,744,970	979,034	-1.5	-3.4	11.5
France	4,713,496	2,465,744	2,247,752	-8.2	-7.8	-8.7
Italy	4,306,496	2,636,095	1,670,401	-3.6	-5.3	-0.7
Belgium	2,161,390	1,473,270	688,120	-6.9	-9.1	-1.8
Spain	2,744,412	2,131,205	613,207	0.0	-2.5	9.8
Slovakia	527,114	286,125	240,990	4.8	2.4	7.7
Slovenia	270,554	226,900	43,654	13.6	8.5	50.8
Latvia	119,448	106,232	13,216	2.3	3.9	-8.6
Lithuania	145,412	129,054	16,358	7.7	6.6	17.9
Estonia	117,525	96,357	21,168	-1.1	1.1	-9.9
Poland	1,762,568	1,509,171	253,396	3.2	5.2	-7.6
Czech	1,100,692	805,865	294,828	0.0	-2.0	6.0
Hungary	888,481	542,256	346,225	10.1	4.3	20.4
Romania	489,927	344,743	145,184	9.9	9.0	12.1
Bulgaria	164,371	105,546	58,825	-8.3	1.2	-21.4
Croatia	117,808	101,666	16,141	7.4	3.2	44.4

* http://ozs.mofcom.gov.cn/article/zojmgx/date/201702/20170202520524.shtml.

Tableau traduit par Liu Zuokui dans son article[319] (original en chinois sur le site du Ministère chinoise du commerce)

Je pense cependant qu'il faut nuancer ce propos, car dans ce tableau nous pouvons observer que les relations commerciales entre la Chine et seulement 5 pays (Allemagne, Royaume-Uni, Pays-Bas, France et Italie) représentent environ 380 milliards de dollars, soit plus de 70% du total des échanges.

De plus, l'auteur chinois considère que cette coopération 16+1 permet de promouvoir activement le développement des relations entre la Chine et l'Union Européenne, du simple fait que 11 Etats dudit groupe sont membres de l'UE (12 maintenant avec la Grèce), et que la

[319] HUANG P., LIU Z. and others (2018), « The cooperation between China and Central / Eastern European Countries (16+1) : 2012-2017 », *China-CEEC Think Tank Book Series*, China Social Sciences Press, page 15

Chine se doit de respecter le droit européen si elle veut pouvoir s'intégrer aux offres publiques de construction d'infrastructures.

Selon lui, on observe dans les différents communiqués des Sommets 16+1 cette volonté chinoise d'utiliser le « groupe 16+1 » pour développer plus efficacement les relations avec Bruxelles. Si l'on observe le dernier communiqué / guideline publié après le Sommet du 12 avril 2019 à Dubrovnik, nous observons en effet que dès l'introduction, les participants énoncent ceci :

« *Les participants soulignent que la coopération 16+1 constitue un élément important des relations Europe-Chine et complète le partenariat stratégique global UE-Chine et le programme stratégique de coopération UE-Chine pour 2020. Ils réaffirment leur volonté d'approfondir leur partenariat pour la paix, la croissance, la réforme et la civilisation. À cet égard, les participants sont favorables à la conclusion rapide d'un accord global UE-Chine ambitieux sur les investissements. Les participants reconnaissent l'importance de l'initiative Belt and Road et de la stratégie de l'UE visant à relier l'Europe et l'Asie et se félicitent de la création de synergies entre elles. Les participants expriment leur volonté de coopérer en tirant parti des possibilités offertes par l'initiative et la stratégie, qui, pour les États membres de l'UE, compléteraient également les initiatives communautaires pertinentes* »[320].

Enoncer de telles dispositions dès l'introduction montre bien que les participants ont pris conscience de la réserve de Bruxelles quant à l'existence de ce groupe, et qu'ils comptent bien utiliser les résultats de ce Groupe pour favoriser l'amélioration des relations entre l'UE et la Chine. Il faut également ajouter à cela que le Sommet de Dubrovnik est le premier Sommet 16+1 à avoir été organisé après le Sommet sino-européen annuel. Ceci avait en effet été une critique très forte de la part de Bruxelles, notamment l'année dernière après le Sommet 16+1 de Sofia, qui avait dès lors enjoint la Chine à ne plus organiser de Sommet 16+1 avant le Sommet UE-Chine.

Enfin, ce « Groupe 16+1 » serait un excellent moyen de promouvoir la diminution de la « balance régionale » entre une Europe de l'ouest riche et une Europe orientale qui n'a pas atteint le même niveau de développement. Selon Liu Zuokui, ces dernières années l'économie de l'UE aurait été trop faible pour investir suffisamment dans le développement des infrastructures dans le Balkans. La mise en place d'une réelle connectivité UE-Balkans nécessiterait un financement d'environ 8 milliards d'euros selon le communiqué du Sommet

[320] (2019), « Dubrovnik Guidelines for Cooperation between China and Central and Eastern European Countries », *Xinhua.net*

de Vienne de 2015 réunissant les Etats Balkan de l'Ouest[321], alors même que les fonds européens alloués à la construction de réseaux d'interconnections ne dépasseraient pas 1.2 milliards d'euros en 2016[322]. La Chine au contraire, avec la création du « Sino-CEEF Holding Company Limited », fond chinois de 10 milliards d'euros créé en novembre 2017 pour la région, pourrait venir pallier à cette absence de financement européen dans le développement de la région des Balkans.

Des résultats concrets sont déjà visibles. De nouvelles infrastructures de transport ont déjà été inaugurées (notamment une liaison ferroviaire entre Riga et Yiwu en novembre 2016, ou encore une connexion intermodale terre-mer reliant Ningbo à Budapest via le Pirée en 26 jours).

C) le « Groupe 16+1 », une alternative à une adhésion européenne qui s'éloigne ?

L'enlisement du Processus de Berlin

Jean-Claude Junker l'avait déclaré en 2014, lors de sa nomination à la tête de la Commission Européenne : aucun nouveau pays ne rejoindrait l'Union Européenne au cours des cinq ans de son mandat. « *L'UE a besoin de faire une pause dans son processus d'élargissement afin de consolider ce qui a été fait à 28", a-t-il ajouté, en rappelant que 13 Etats l'avaient rejoint en dix ans. "Sous ma présidence de la Commission, les négociations en cours continueront, notamment avec les Balkans occidentaux qui ont besoin d'une perspective européenne* »[323].

Parallèlement à cette fermeture européenne, les Etats leaders européens, Allemagne en tête, ont lancé dès 2014 le Processus dit « de Berlin », ayant pour objectif d'améliorer la connexion entre Est et Ouest, la coopération économique régionale sur diverses questions, et à termes aider les Etats candidats à l'UE à accélérer le processus d'adhésion – une contre-mesure, en somme, venue balancer la déclaration de Mr Junker la même année, pour ainsi montrer aux Etats candidats que la « porte européenne » n'était pas définitivement fermée.

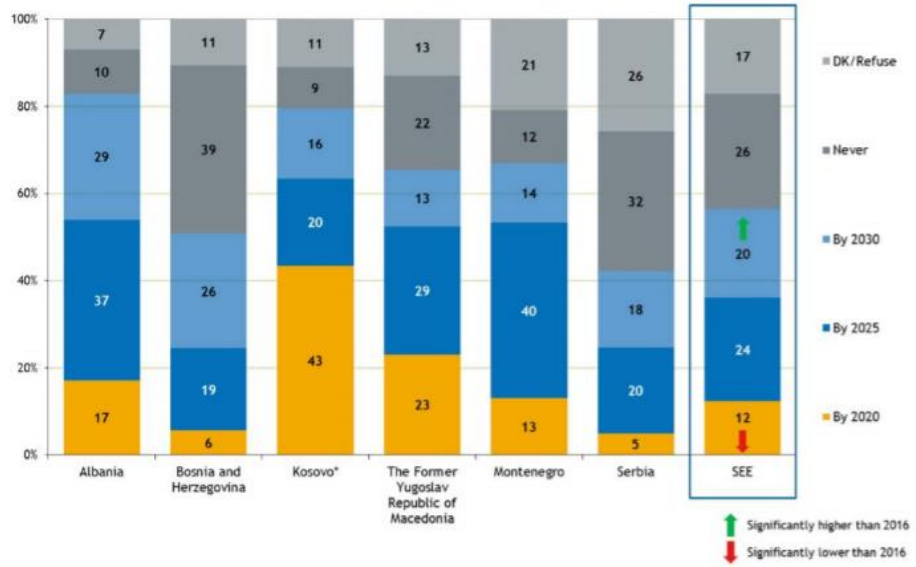
[321] (2015), « Final Declaration by the Chair of the Vienna Western Balkans Summit », page 4
[322] HUANG P., LIU Z. and others (2018), « The cooperation between China and Central / Eastern European Countries (16+1) : 2012-2017 », *China-CEEC Think Tank Book Series*, China Social Sciences Press, page 21
[323] (2014), « Junker / UE : pas d'élargissement sous 5 ans », *LeFigaro.fr*

Valentin MARTIN
ENS de Lyon
Master 2 Asie Orientale Contemporaine

Chaque année depuis lors, se tient un Sommet avec un agenda fixé à l'avance par l'Etat hôte, pour permettre ainsi à ces pays, année après année, « *d'avancer sur la voie de l'Union de manière « irréversible »* »[324]. Si les résultats sont réels (maintien de l'intérêt porté à l'UE par les populations, financement européen de 11 milliards d'euros dans les infrastructures, Accord UE-Balkans de 2017 sur une coopération en matière de transport, …), les échecs sont également présents (Déclaration sur les contentieux bilatéraux lors du Sommet de Vienne en 2016, finalement non contraignante), et la perspective d'une adhésion européenne semble continuellement s'éloigner : selon le dernier rapport officiel de sondage européen dans les Balkans [325], 26% des personnes interrogées en 2017 (soit la plus grande proportion) considèrent que leur pays n'entrera jamais dans l'UE, et seulement 24% pensent qu'il entrera avant 2025.

Figure 21: In general, when do you expect the accession of your economy to the EU to happen?

(All respondents - N=6025, share of total, %)



[324] MARCIACQ F. (2017), « Balkans occidentaux : quel bilan et quelles perspectives pour le processus d'intégration européenne ? », *LaDocumentationFrancaise.fr*

[325] (2018), « Balkans barometer 2018 : public opinion survey », *Regional Cooperation Council*, European Union

There is growing pessimism, as well as realism, in regard to the region's economies' accession prospects. Compared to 27% in 2014, only 12% of respondents today foresee their economy joining the EU as early as 2020. At the same time, there is a marked increase in the number of respondents who anticipate accession by 2030 (up to 20% from 14% in 2016). The highest proportion of respondents still feel that their economy will never integrate into the EU (26%), with said pessimists especially numerous in Bosnia and Herzegovina (39%) and Serbia (32%). The population of Kosovo* (43%) are the most optimistic as they forecast EU accession as early as 2020 to a considerably greater extent than any other.

People who rate their social status as below average are particularly likely to be pessimistic and convinced that their economy will never join the EU (35%). On the other hand, those who rate their social status as above average are the most optimistic about EU accession as early as 2020 (21%).

Résultats de l'étude « Balkans barometer 2018 »

La Chine en contrepoids d'une non-adhésion européenne

Dès lors, sachant la porte de l'UE fermée, les pays candidats (PC, Turquie, Macédoine, Monténégro, Serbie, Albanie), et potentiellement candidats (PPC, Bosnie-Herzégovine et Kosovo) se sont naturellement tournés vers la Chine, qui leur proposait à la fois du financement et des infrastructures.
De plus, cet affront, selon les instances de l'UE, qu'est la création du « Groupe 16+1 » peut également être perçu comme un moyen pour ces Etats candidats d'attirer l'attention de l'Union Européenne. En effet, ces Etats géographiquement petits et politiquement très peu influents sur la scène régionale et internationale, peuvent aujourd'hui s'asseoir à la même table que leurs voisins plus puissants et membres de l'UE (Pologne, Hongrie, Croatie), mais également avec la première puissance économique mondiale qui les considère.

Cependant, la Chine privilégiant la relation bilatérale au multilatéralisme, ces Etats ni membres de l'UE ni puissants se retrouvent rapidement sans protection juridique face à l'influence chinoise. Les entreprises chinoises évitent généralement les appels d'offres publics, qu'elles ont tendance à perdre dans les Balkans, et préfèrent les arrangements ad hoc. Des sources à Bruxelles décrivent en fait cela comme une caractéristique non négociable des projets de la BRI, ce qui les rend incompatibles avec le financement de l'UE. Pour exemple, la presse site souvent un taux d'intérêt à 2.5% pour le financement du projet ferroviaire Belgrade-Budapest côté serbe (hors UE donc), alors qu'en réalité l'accord repose sur un taux

Valentin MARTIN
ENS de Lyon
Master 2 Asie Orientale Contemporaine

d'intérêt de 4.6% réduit à 3% si plus de 50% des équipements sont chinois[326]. Malgré les inconvénients de ce genre de contrat, des pays comme la Serbie, qui pour le moment ne connaissent toujours pas de décollage de leur développement économique, seront toujours plus sensibles à ces prêts avantageux et non regardants en matière de droits sociaux plutôt qu'à des prêts de l'UE qui, au delà du fait que la procédure de demande est de plusieurs années, contiennent d'importantes contreparties dans les domaines sociaux.

Cependant la déception semble grandir peu à peu au sein de ces PECO qui, depuis l'annonce de la Banque Centrale Européenne d'abaisser ses taux à 0% en mars 2016, demandent à la Chine de s'intéresser plus véritablement à la région qu'est l'Europe orientale, de la voir comme un nouveau marché d'innovation et de consommation, plutôt que de seulement l'observer comme une région transitoire entre l'Asie et le riche marché d'Europe de l'Ouest. « *Nous n'avons pas besoin de prêts, nous avons besoin d'investissements dans les secteurs productifs, et d'investissements dans de nouvelles installations, pas d'acquisitions chinoises* »[327] aurait dit un haut fonctionnaire dans un entretien pour le rapport de Mr Godement. En effet, développer l'octroi de prêts financiers plutôt que d'investir dans les infrastructures témoigne de l'idée selon laquelle la Chine ne cherche pas à s'implanter durablement dans la région, du moins à voir la région comme une future zone prospère. Au contraire, l'appropriation par la Chine de nombreuses infrastructures via la mise en place d'achats ou de baux de longue durée contribue à montrer que l'Europe orientale est simplement une plaque tournante sur les Nouvelles Routes de la Soie.

C'est à ce titre que les pays membres de 16+1 ont adopté la « Déclaration de Riga » à l'issue du Sommet 16+1 du 5 novembre 2016, dans laquelle ils réaffirmaient publiquement leur attachement aux valeurs et aux normes européennes : « *Tous les États membres de l'UE participants réaffirment que la mise en œuvre des actions envisagées dans le présent document doit se faire sans préjudice des compétences de l'Union européenne et dans le respect des obligations découlant de leur adhésion à l'Union européenne* »[328].

[326] GODEMENT F. et VASSELIER A. (2017), « China at the gates : A new power audit of EU-China relations », *European Council on Foreign Relations,* page 70

[327] GODEMENT F. et VASSELIER A. (2017), « China at the gates : A new power audit of EU-China relations », *European Council on Foreign Relations,* page 72

[328] (6 novembre 2016), « Full text of Riga declaration », *Conseil des affaires de l'Etat de la République Populaire de Chine,*

III) Le droit européen : un facteur de cohésion en Europe orientale

A) La ligne de chemin de fer Belgrade-Budapest : un exemple concret de l'intervention du droit européen pour limiter l'avancée chinoise

Initiatives du projet et critiques externes

L'un des projets les plus conséquents de la Belt and Road Initiative en Europe de l'Est est cette ligne de chemin de fer censée connecter, à terme, le port du Pirée, Athènes (Grèce), Skopje (Macédoine), Belgrade (Serbie) et Budapest (Hongrie). Parcourant pourtant à peine plus de 300km, ce chemin de fer qui devrait voir le jour d'ici quelques années (2023-2024) cristallise toutes les tensions entre l'UE et la Chine dans la région.

Initialement prévue en 2015, la construction de ce projet début en novembre 2017, lors de la déclaration officielle du lancement du projet durant le Sommet du « Groupe 16+1 » à Budapest[329]. Selon la plupart des analyses, cette nouvelle ligne de train à grande vitesse pourrait devenir la voie principale de transport pour les marchandises chinoises arrivant par voie maritime au port grec du Pirée – propriété de la Chine – pour ensuite se diriger vers le cœur de l'Europe et du marché européen. En construisant une ligne à grande vitesse (200km/h), ramenant ainsi le temps de trajet entre Belgrade et Budapest à 2h30 au lieu de 8h, la Chine se positionne ainsi en force de proposition pour désenclaver un marché est-européen trop peu intégré au marché unique européen[330]. Sa possibilité de financer le projet à hauteur de 85% (pour une somme totale de 3.7 milliards de dollars), est donc à la fois un avantage pour les pays d'Europe orientale qui y trouvent un partenaire financier plus souple que l'UE, et pour la Chine qui peut ainsi privilégier ses entreprises de construction sur ce projet, au détriment des entreprises locales. En effet, il a souvent été rapporté que le taux d'intérêt octroyé par la Chine fluctuait en fonction de l'implication des entreprises chinoises dans le projet. Plus le pays d'accueil autorise la construction par des entreprises chinoises, plus son taux d'intérêt est faible.

[329] (2017), « 6ème Sommet Chine, Europe centrale et orientale », *OBOReurope.com*
[330] VOROS Z. (2018), « Who Benefits From the Chinese-Built Hungary-Serbia Railway?, *TheDiplomat.com*

Valentin MARTIN
ENS de Lyon
Master 2 Asie Orientale Contemporaine

Or, de nombreux analystes s'insurgent contre un projet qui, selon eux, ne serait absolument pas rentables pour la Serbie et la Hongrie (certains évoquent même l'idée selon laquelle il faudrait entre 130 et 2400 ans pour rentabiliser le projet en Hongrie[331]). « *Ainsi, résumant le projet, la Hongrie va moderniser un chemin de fer de 152 km pour environ 3 milliards de dollars, majoré d'intérêts compris entre 500 et 800 millions de dollars, afin de réaliser la vision économique de la Chine, avec l'aide de prêts chinois, la majeure partie du travail étant effectué par Entreprises chinoises* »[332].

La banque espagnole BBVA, dans un rapport de 2009, rapportait qu'il fallait transporter par moins de 6 millions de passagers par an pour qu'une ligne ferroviaire atteigne l'équilibre (un chiffre très souvent repris depuis lors). Or Agatha Kratz, économiste et travaillant sur les investissements chinois à l'étranger, souligne que ce projet relierait deux villes dont les populations combinées n'atteignent que 3.1 millions de personnes, et moins de 100.000 allers-retours de fret annuels[333].

La Chine, cependant, fait fi de ces critiques, et s'emploie à montrer ce projet comme l'aboutissement du projet Belt and Road dans la région. Ce projet, aussi vieux que le forum 16+1 lui-même (la Chine avait proposé la construction de cette ligne dès 2013), en dit long sur l'engagement politico-économique de la Chine en Europe Centrale et Orientale.

Un projet qui sert les objectifs serbes

La Serbie est un excellent élève du « Groupe 16+1 », si ce n'est le meilleur. Bénéficiant en effet d'une aide chinoise importante tout en n'étant pas contrainte par le Droit européen, la Serbie s'est pleinement intégrée au Projet BRI et au « Groupe 16+1 ».

« *La Serbie est le pays qui a acquis de nombreuses réalisations en matière de coopération entre 16 pays d'Europe centrale et orientale dans le cadre de la "Coopération 16+1". De nombreuses réalisations obtenues par la Chine en Europe atterrissent en Serbie. Par exemple, le premier pont construit par la Chine en Europe est*

[331] Des chiffres à retrouver notamment dans les deux articles qui font mention d'une étude économique ayant estimé le cout de construction du projet et de son fonctionnement :
- VOROS Z. (2018), « Who Benefits From the Chinese-Built Hungary-Serbia Railway?, *TheDiplomat.com*
- SARNYAI G. (2019), « Who Will Rebuild Central Europe's Railroads: China or the EU ? », *HungaryToday.hu*

[332] VOROS Z. (2018), « Who Benefits From the Chinese-Built Hungary-Serbia Railway?, *TheDiplomat.com*
[333] KRATZ A. et PAVLIEVIC D. (2016), « Belgrade-Budapest via Beijing: A case study of Chinese investment in Europe », *European Council on Foreign Relations*

le pont Zemun-Borca en Serbie, la Serbie est le premier pays d'Europe à offrir une exemption de visa à la Chine, la première centrale thermique répondant aux normes de l'Union européenne est la centrale thermique de Kostolac en Serbie construite par une entreprise chinoise, le premier projet de coopération sur la capacité de production a été investi par HBIS Group qui a atteint la rentabilité de la première centrale de Smederevo et le premier train rapide devant être construit en Europe est Hungary-Serbia Railway »[334].

Ajoutons à cela que la Serbie est aujourd'hui le pays le plus eurosceptique des Balkans, avec seulement 29% des sondés qui considèrent que l'adhésion européenne serait « une bonne chose » (contre 49% en moyenne dans l'ensemble des Balkans), et 22% qui pensent que ce serait une « mauvaise chose » (contre 15% dans l'ensemble de la région)[335].

Dans son article cité précédemment, Agatha Kratz nous rappelle qu'en 2016, la Serbie se classait en 19ème position du classement de la Banque Mondiale en termes de PIB (« *derrière même le Zimbabwe* » nous dit-elle). Candidate depuis 2009 pour adhérer à l'Union Européenne, la Serbie souhaite depuis longtemps moderniser son infrastructure de transport afin de soutenir sa candidature.

Comme nous l'avons vu précédemment, la Serbie est également attirée par un tel projet, dans une période où le pays est en récession continue, et où les investissements étrangers se font rares. C'est pour cela que la Serbie a exigé dans le contrat de construction qu'au moins 46% des biens et services concernés par le projet de rail soient achetés sur le marché intérieur. Cela stimulera la croissance de ce petit pays enclavé dans les Balkans. De plus, il faut souligner qu'à terme, le transport des marchandises sur ces rails fera l'objet d'un droit de contribution douanier qui pourra apporter une manne financière importante à l'Etat serbe[336].

Enfin, n'omettons pas de mentionner les relations particulièrement privilégiées entre la Serbie et la Chine : accord pour la mise en place d'un régime d'exemption de visa de 30 jours, création d'une ligne aérienne directe entre la Chine et la Serbie, investissement de 46 millions

[334] HUANG P., LIU Z. and others (2018), « The cooperation between China and Central / Eastern European Countries (16+1) : 2012-2017 », *China-CEEC Think Tank Book Series*, China Social Sciences Press, page 4
[335] (6 juillet 2018), « Balkans barometer 2018: public opinion survey », *Regional Cooperation Council*
[336] KRATZ A. et PAVLIEVIC D. (2016), « Belgrade-Budapest via Beijing: A case study of Chinese investment in Europe », *European Council on Foreign Relations*

d'euros par l'entreprise chinoise Hebei Iron dans l'aciérie serbe Smederevo, permettant ainsi le renouveau d'un secteur économique totalement abandonné en Serbie[337].

L'UE en contrepoids d'un projet ferroviaire qui s'éloigne du domaine juridique européen

Dans ce contexte de relations privilégiées entre la Serbie et la Chine, le projet de liaison ferroviaire Belgrade-Budapest a posé quelques questions en matière d'allocation de fonds publics et de transparence vis-à-vis du droit européen de la concurrence. Comme le révèle le *Financial Times* en 2017[338], les services juridiques de la Commission européenne avait ouvert une enquête pour évaluer à la fois la viabilité financière du projet de 3 milliards d'euros, mais également pour déterminer si la Chine avait violé les lois de l'UE sur les appels d'offre publics.

D'après l'enquête parallèle des journalistes du Financial Times (qui avait fait grand bruit lors de sa publication), l'accent de la Commission Européenne est mis sur la Hongrie, car Etat-membre de l'UE et donc à ce titre soumis à une plus grande rigueur du droit européen des marchés, contrairement à son homologue serbe. « *S'il s'avère que les Hongrois ont attribué un marché de travaux publics d'une dimension particulière sans appel d'offres, ils auront bien sûr enfreint la législation de l'UE* » aurait déclaré un haut-responsable de l'UE aux journalistes. En effet, aucun contrat concernant la section hongroise de la voie ferrée ne semble avoir été rendu public. De plus, ce sont bien deux sociétés chinoises publiques (reliées directement à l'Etat chinois), qui ont été choisies pour la construction du projet : China Railway International Corporation et la Banque d'import-export de Chine, qui devaient jouer le rôle de contractant et de bailleur de fond pour le projet, tandis que la mise en œuvre effective devait être dirigée par la compagnie des chemins de fer hongrois. Si le gouvernement hongrois n'a pas nié l'ouverture d'une enquête pas la Commission Européenne, mais se défend derrière la signature de plusieurs accords avec la Chine qui rendrait ce chantier conforme à la législation européenne, la Chine quant à elle énonce qu'un contrat a bien été signé pour cette ligne TGV lors de la réunion du groupe « 16+1 » en novembre 2016 en Lettonie. Cette mauvaise publicité pour le projet BRI en Europe a été un véritable coup dur pour le gouvernement chinois, car « *ce chemin de fer est une partie importante du projet BRI.*

[337] (30 mai 2018), « Pour la France, les nouvelles routes de la soie : simple label économique ou nouvel ordre mondial ? », *Sénat français*, rapport d'information N°520, page 60

[338] KYNGE J. et BEESLEY A. (2017), « EU sets collision course with China over 'Silk Road' rail project », *FinancialTimes.com*

La section hongroise est censée servir de chef d'œuvre pour montrer que les Chinois peuvent construire conformément aux normes de l'UE » a déclaré aux journalistes Tamas Matura, professeur à l'Université Corvinus de Budapest.

Aujourd'hui le projet ferroviaire est toujours à l'arrêt côté hongrois, tandis qu'il avance très rapidement côté serbe (la section Belgrade-Novi Sad étant pratiquement achevée [339]). Cependant, très récemment (juin 2019), un accord a été signé entre le consortium chinois de sociétés de chemin de fer, le ministère hongrois des Finances et la banque Eximbank, préteur financier du projet. Cette signature permet de comprendre que l'UE a finalement donné son feu vert audit projet, après les vérifications qu'elle a pu faire dans les domaines de règlementations tels que les appels d'offre, les marchés publics, la lutte contre la corruption.
Il nous faut dès lors souligner le fait que la Hongrie a accepté de suspendre son projet ferroviaire durant deux ans, avant finalement de signer le contrat, ce qui signifie que l'UE a su mettre une pression véritable sur le gouvernement hongrois pour ne pas accepter de signer ce projet avant les conclusions de l'enquête interne à l'UE. Cependant, l'absence de publicité sur cette enquête par l'Union Européenne nous montre deux choses : que l'UE ne souhaite pas que cette affaire s'ébruite, mais également qu'elle ne souhaite pas faire de ce blocage du projet une démonstration de force publique face à la Chine. Certains chercheurs soulignent également le fait que quelque soit le prêt proposé par la banque chinoise pour ce projet, il ne sera jamais compétitif par rapport aux financements d'infrastructures à taux 0% proposées par l'UE[340].

B) L'UE : une force normative avec laquelle la Chine doit nécessairement dialoguer

Comme nous le rappelle Ardian Hackaj – enseignant-chercheur à l'Institut de Coopération et de Développement d'Albanie, et membre du Think-tank officiel du « Groupe 16+1 » – sur les 16 Etats membres dudit groupe, 11 sont des Etats-membres de l'UE, et les 5 autres sont suffisamment intégré au processus de l' « acquis communautaire » pour que le droit européen

[339] GORVETT J. (2019), « Hungary ponders pitfalls of Chinese rail line », *AsiaTimes.com*
[340] FERCHEN M. (2018), « Hungary-Serbia Railway Case Study and International Comparisons », in « Assessing China's Influence in Europe through Investments in Technology and Infrastructure », *Leiden Asia Center*

soit diffusé dans l'ensemble des domaines de leurs normes nationales[341]. En ceci, les politiques commerciales et économiques sont les premiers domaines concernés par l'intégration au droit européen, et ce avant même une quelconque adhésion à l'UE.

Dès lors, et ce de façon paradoxale, la meilleure façon de réussir à intégrer le « Groupe 16+1 » à la BRI serait que le gouvernement chinois participe activement au développement du droit européen dans les 5 Etats non-membres, en coopérant de façon efficace avec l'UE. En effet, les domaines tels que les réseaux de transport, les réseaux énergétiques, les réseaux de communications sont aujourd'hui des domaines règlementés par le droit européen au sein de l'UE, ou par des accords-cadres avec les Etats candidats à l'UE. Dans tous les cas, ces domaines de réseaux, qui se situent au cœur de la stratégie chinoise de BRI, sont totalement sous la direction de Bruxelles. Pour ainsi espérer pouvoir développer une Initiative Belt and Road au cœur de l'Europe orientale, il faudra nécessairement passer par un dialogue et des accords avec les instances de l'Union Européenne, au risque de voir le projet refoulé, du moins limité dans sa conception.

En effet, pour les grands projets d'envergure transnationale, l'Union Européenne est désormais présente à tous les niveaux, que ce soit au niveau des lois sur la protection des travailleurs, sur les techniques spécifiques requises, les standards environnementaux, ou encore l'obligation de consulter les communautés locales

« *Ce choc entre approche juridique de l'UE et approche chinoise centrée sur le projet de BRI pour mettre en œuvre des projets concrets doit être appréhendée à l'échelle de l'UE. Tout accord au niveau national qui enfreint les règles de l'UE sera contesté devant les tribunaux et aura une incidence sur le coût et l'efficacité du projet* »[342].

[341] HUANG P., LIU Z. (2017), « How the 16+1 Cooperation promotes the Belt and Road Initiative », *China-CEEC Think Tank Book Series*, China Social Sciences Press, page 19
[342] HUANG P., LIU Z. (2017), « How the 16+1 Cooperation promotes the Belt and Road Initiative », *China-CEEC Think Tank Book Series*, China Social Sciences Press, page 22

Valentin MARTIN
ENS de Lyon
Master 2 Asie Orientale Contemporaine

C) L'essoufflement du « miracle » chinois en Europe orientale

Des critiques de moins en moins voilées

Depuis le Sommet 16+1 de Sofia en 2018, de nombreux auteurs ont pu souligner un essoufflement de ce « miracle chinois » en Europe orientale[343], notamment de la part de pays pour lesquels la Chine avait fait de très nombreuses promesses – notamment financières –. Certains projets d'infrastructures sont en *stand by*, voire à l'abandon, et la critique de Bruxelles à l'égard de ce groupe politique sur son territoire ne s'est pas tarie.

« *La majeure partie du financement d'infrastructure promis ne s'est pas encore concrétisée. Et pour de nombreux projets qui ont démarré, l'argent chinois se présente sous la forme d'énormes prêts qui pourraient submerger les petites économies cibles* »[344].

Si certains Etats fustigent la présence de travailleurs chinois dans les projets d'infrastructures[345] (représentant souvent plus de 50% des effectifs, ce qui ne contribue aucunement à créer de la main d'œuvre locale), d'autres se concentrent sur le maintien d'un droit précaire bien inférieur aux normes européennes que les Etats candidats à l'UE doivent pourtant tenter de suivre au maximum. Enfin, l'absence de conséquences concrètes et de projets terminés rend une très mauvaise publicité à la présence chinoise dans les PECO.
Prenons pour exemple le projet chinois de construction de trois centrales nucléaires en Roumanie, un projet au cœur même de ce que peut apporter le projet BRI aux Etats participants selon la Chine[346]. A l'issue d'un appel public d'offres que certains ont dénoncé comme contraire au droit européen, un tumulte politique s'est produit en Roumanie, entrainant la succession de cinq premiers ministres[347] et un blocage du projet par les institutions européennes. L'autre grand exemple est celui déjà mentionné ci-dessus, à savoir la ligne de TGV Belgrade-Budapest, qui se devait être le fleuron de l'initiative BRI en Europe de l'Est, et qui s'est transformée en véritable désastre économique et publicitaire pour la

[343] (Novembre 2018), Entretien avec Mr Guy Christophe, diplomate français, ancien Conseiller Politique de l'Ambassade de France à Pékin, actuellement en poste au Venezuela
[344] EDER T. et MARDELL J. (2019), « Belt and Road reality check: How to assess China's investment in Eastern Europe » *Merics.org*, MERICS blog
[345] BRINZA A. (2019), « How China Blew Its Chance in Eastern Europe », *ForeignPolicy.com*
[346] (2019), « Romanian, Chinese companies sign deal on continuation of nuclear power plant project », *XinhuaNet.com*
[347] BRINZA A. (2019), « How China Blew Its Chance in Eastern Europe », *ForeignPolicy.com*

Chine. Un dernier exemple significatif : l'autoroute Banja Luka – Mliniste en Bosnie, dont un accord financier de 1.4 milliards d'euros a été signé en 2014, n'est toujours pas sorti de terre[348].

La critique des Etats européens est d'ailleurs de moins en moins voilée : à l'issue du Sommet 16+1 de Sofia en juillet 2018, la Pologne n'a pas hésité à faire part publiquement de sa volonté de voir rapidement apparaitre des résultats concrets à son ouverture aux IDE chinois, ainsi qu'une meilleure transparence et une meilleure prise en compte des valeurs et des législations européennes. Varsovie ne souhaite pas « *des sommets juste pour avoir des photos* »[349].
Enfin, une étude de l'institut MERICS tente de rappeler que la plupart des investissements chinois dans la région font référence à des prêts concessionnels des banques publiques chinoises. Prêts avantageux parfois certes, mais qui doivent quand même être remboursés avec intérêts : « *Il n'a pas de sens de mesurer ces prêts avec les fonds de l'UE, qui prennent souvent la forme de subventions, ni de les comparer à des investissements privés fondés sur des calculs de bénéfices* »[350]. Les pays les plus faibles financièrement sont dès lors les plus vulnérables, car porteurs d'un risque d'instabilité financière et d'une éventuelle obligation de céder la totale propriété du projet aux investisseurs chinois pour pouvoir rembourser l'endettement.

« *L'autoroute Bar-Boljare au Monténégro illustre ce point. Elle est en cours de construction par la Société des routes et des ponts de Chine (CRBC) avec un prêt de 809 millions EUR d'Exim Bank . Le FMI affirme que, sans la construction de l'autoroute, la dette du Monténégro aurait été ramenée à 59% du PIB plutôt qu'à 78% en 2019. Il a averti que la poursuite de la construction de l'autoroute «mettrait à nouveau en péril la viabilité de la dette* » ».

Si l'exemple de l'autoroute est aisé, c'est qu'il concentre toutes les problématiques d'un projet investi par des dividendes chinois : une construction par une société d'Etat chinoise, utilisant principalement du personnel et des matériaux chinois, où les entrepreneurs chinois sont exonérés de TVA et de droits de douane sur les matériaux importés, et ce avec un prêt remboursable par l'Etat avec intérêts à une banque chinoise.

[348] EDER T. et MARDELL J. (2019), « Belt and Road reality check: How to assess China's investment in Eastern Europe » *MERICS* (MERICS blog)
[349] Propos d'un diplomate français en poste en Pologne (impossibilité de divulgation du nom)
[350] EDER T. et MARDELL J. (2019), « Belt and Road reality check: How to assess China's investment in Eastern Europe » *MERICS (*MERICS blog)

Valentin MARTIN
ENS de Lyon
Master 2 Asie Orientale Contemporaine

La BRI : un moyen de retenir l'attention européenne à son égard ?

Vladimir Krulj, conseiller spécial auprès du gouvernement serbe, président de Komercijalna l'une des plus grandes banques des Balkans) et chercheur à l'Institute of Economic Affairs, a signé un billet dans le Financial Times en novembre 2017[351] dans lequel il tentait de montrer que la Serbie se déchirait entre son attraction européenne et les ambitions chinoises en Europe orientale et particulièrement dans ce pays.

Selon lui, si la Serbie est au cœur du projet BRI en Europe orientale, car plaque tournante du corridor de transport reliant la Chine à l'Allemagne via les ports grecs et les Balkans, si la Chine a été un accélérateur fabuleux du développement de la Serbie ces dernières années, la question de savoir si la Chine en tant qu'influenceur externe de la région offrait une vision alternative à l'Union Européenne trouve rapidement une réponse : non. Cette négation a été réitérée lors du Forum sur la Sécurité à Belgrade (Belgrade Security Forum (BSF), un forum annuel connu de discussions sur les politiques de sécurité dans les Balkans). « *L'Europe reste le principal partenaire commercial de la Serbie pour le commerce extérieur et elle est résolue à faire tout ce qui est nécessaire pour atteindre notre objectif stratégique d'intégration à l'UE. Les progrès accomplis par la Serbie se traduisent par l'annonce de cette semaine que cinq autres chapitres des négociations d'adhésion avec l'UE pourraient être ouverts d'ici la fin de l'année* ». Au contraire, selon lui, les investissements chinois auraient même eu un impact significatif sur la Serbie, l'aidant à devenir une force politique et économique dans la région, et lui permettant dès lors de se rapprocher plus facilement de l'UE et de ses attentes.

En prenant du recul sur cet exemple précis, ce dernier pourrait-il expliquer, ces derniers mois, le sursaut de Bruxelles à vouloir ouvrir les négociations d'adhésion avec la Macédoine et l'Albanie[352] ? Rappelons en effet à cet égard que la Macédoine a déposé sa candidature d'adhésion il y a de cela plus de 15 ans (22 mars 2004), tandis que l'Albanie l'a fait le 28 avril 2009. Si Jean-Claude Junker avait expressément exprimé son souhait de ne pas voir l'UE s'élargir sous son mandat, la fin de celui-ci annonce également de nouvelles négociations d'adhésion, ce dont la Commission Européenne n'a pas attendu pour recommander l'ouverture de ces deux Etats. Or il y a de cela encore très récemment – l'année dernière --,

[351] KRUJL V. (2017), « Serbia torn between EU attraction and China ambitions », *FinancialTimes.com*
[352] (2019), « L'UE recommande l'adhésion de la Macédoine du Nord et de l'Albanie », *LeFigaro.fr* (avec Reuters)

Valentin MARTIN
ENS de Lyon
Master 2 Asie Orientale Contemporaine

l'UE européenne, par la voie de Bruxelles tout comme de ses Etats leaders (la France en tête), avait « *presque totalement étouffé l'idée d'un nouvel élargissement* »[353].
Peut-on y voir ici une volonté européenne de reprendre la main sur une région beaucoup trop longtemps délaissée dans le paysage européen ? Serait-ce une réaction précipitée du fait de la présence chinoise et de la volonté européenne de chercher à minimiser la présence chinoise dans des Etats non-membre de l'UE, ou est-ce que l'UE a-t-elle véritablement considéré le fait que ces Etats avaient atteint un niveau de développement suffisant pour pouvoir entrer sans encombre dans le groupe européen ?

Que ce soit fait de manière souhaitée ou totalement fortuite, la Chine, semble donc – de part le développement qu'elle apporte à ces PECO, mais également du fait qu'elle a engendré plusieurs crises de panique dans les instances européennes quant à sa présence en Europe de l'Est – a *a priori* permis un regain à la fois de l'UE et de son voisinage pour la politique d'adhésion à l'Union Européenne.

Prenons cependant cette idée d'adhésion avec précaution. En effet, même si Bruxelles a souhaité redémarrer les négociations d'adhésion avec l'Albanie et la Macédoine, le Conseil européen des 19-21 juin a changé la donne, Paris, Berlin et la Haye ayant voté contre l'ouverture de négociations d'adhésion pour ces deux pays (une procédure qui requière l'unanimité des Etats membres de l'UE). Nous retrouvons ici une incompréhension et deux visions différentes de l'intégration européenne, entre des capitales européennes qui voient dans ces Etats est-européens un risque de déséquilibre économique et commercial et l'Union, et une Commission Européenne qui « *évoque le risque d'un basculement de la région dans le giron de la Russie ou de la Turquie, voire de la Chine ou de l'Arabie saoudite* »[354].

L'adhésion de la Grèce au « Groupe 16+1 », symbole de la difficile harmonie européenne sur ce dossier

Le 12 avril 2019, à l'issue du Sommet du « Groupe 16+1 » à Dubrovnik (Croatie), le nom du format a changé : « *Le 16+1 est mort, vive le 17+1* »[355] titre *The Diplomat*. La Grèce a en

[353] MUJANOVIS J. (2019), « How the European Union is betraying the Western Balkans », *WashingtonPost.com* (traduit de l'anglais)
[354] STROOBANTS J-P. (2019), « L'élargissement de l'UE aux Balkans bloqué par Paris, Berlin et La Haye », *LeMonde.fr*
[355] KAVALSKI E. (2019), « China's "16+1" Is Dead? Long Live the "17+1." », *TheDiplomat.com*

Valentin MARTIN
ENS de Lyon
Master 2 Asie Orientale Contemporaine

effet adhéré officiellement à cette plateforme, après avoir été un membre observateur invité depuis plusieurs années aux différents Sommets.

Au contraire des 16 Etats qui appartiennent déjà à ce groupe, la Grèce n'est pas un Etat postcommuniste, et en ce sens l'ajout de la Grèce va probablement affaiblir certaines des dimensions régionales de la coopération Chine-PECO et réaffirmer la nature bilatérale des relations entre la Chine avec les pays d'Europe orientale. « *Il s'agit d'une mesure stratégique qui plairait à la fois à Beijing et aux capitales des pays d'Europe centrale et orientale, et vise également à dissiper les craintes de l'UE que la Chine tente de scinder le continent* »[356] selon Emilian Kavalski.

Cette annonce n'est donc pas une surprise. La Grèce connait avec la Chine une relation sans précédent depuis 2014 et le début du projet BRI. Entre son programme de « visas d'or » accordés surtout à des acheteurs de biens immobiliers chinois, la reprise du port du Pirée par le géant chinois COSCO (qui détient 67% des partis jusqu'en 2052), et les investissements chinois dans de nombreuses entreprises grecques (bijoux de luxe Folli Follie, marina de luxe à la place de l'ancien aéroport, hôtellerie, textile), la Chine représente aujourd'hui 25% des IDE en Grèce[357]. L'adhésion de cet Etat à un groupe – forum régional en Europe dans lequel est étroitement inséré la Chine n'est donc ni un hasard ni une volonté purement diplomatique de faire plaisir au voisin chinois.

La Grèce est en effet perçue par Pékin comme la porte d'entrée en Europe. Le port du Pirée puis la ligne de chemin de fer Athènes-Budapest se doivent d'être les projets « fer de lance » d'une interconnectivité croissante entre la Chine, l'Asie Centrale, l'Europe de l'Est puis l'Europe de l'Ouest.

Cependant, même si cette adhésion n'est pas une surprise, elle démontre d'une incapacité européenne à s'accorder sur de telles questions. En effet, si les fonctionnaires européens de Bruxelles fustigent régulièrement la pénétration chinoise en Europe et la création de ce Forum 16+1 au cœur même de l'Europe politique, l'adhésion de la Grèce montre pourtant que les Etats adhérents y trouvent de nombreux bénéfices à entrer dans ce système 16+1. Cela démontre donc d'une incompréhension encore manifestement entre les Etats Européennes sur une ligne commune à suivre pour répondre au défi chinois.

[356] KAVALSKI E. (2019), « China's "16+1" Is Dead? Long Live the "17+1." », *TheDiplomat.com*
[357] PERRIER F. (2019), « En Grèce, la Chine joue achat », *Libération.fr*

Conclusion

Cette étude de cas qui conclue mon Mémoire de recherche a permis de mettre en évidence – et d'observer en pratique par un cas concret – quelles pouvaient être les réactions de l'UE et de ses Etats-membres à l'immiscion du projet BRI sur son territoire. En effet cette étude de cas se focalisant sur les Etats d'Europe orientale a permis de montrer que cette zone cristallisait tous les questionnements abordés jusqu'à présent dans ce Mémoire – la relation entre l'UE et la Chine, les réactions face à une présence chinoise qui se détourne des règles diplomatiques envers l'UE pour développer directement des relations avec ses Etats-membres de façon bilatérale, les diverses réactions européennes face à un projet d'infrastructures et de connectivité qui pourrait pallier à un retard de développement et/ou à une croissance économique en berne, et enfin une réponse européenne qui tente de se faire commune pour répondre aux questions que posent le projet BRI sur le territoire européen.

Si l'arrivée du projet BRI dans l'Est de l'Europe a permis de remettre sous le feu des projecteurs ce déséquilibre fort entre Europe occidentale et orientale, elle a également permis de montrer que la Chine pouvait utiliser son projet BRI pour répondre à des questions nationales relatives à un affaiblissement économique, et que de nombreux acteurs étatiques pouvaient être aisément en faveur d'un tel projet.

Le projet BRI en Europe de l'Est est cependant plus une initiative fluctuante qu'une politique gouvernementale structurée, et même si la Chine a su se concentrer sur quelques pays pour faire d'eux une vitrine de ce que le projet BRI pouvait apporter au Monde, les fonds financiers envoyés étaient encore dérisoires face à l'aide européenne dans les Etats-membres de l'UE en Europe orientale, mais également parmi les Etats candidats à une intégration européenne.

Mais le cœur du problème a bel et bien été celui des réactions très divergentes du projet 16+1, entre des instances européennes qui dénoncent une tournure diplomatique chinoise destinée à diviser l'Europe et un gouvernement chinois qui se dédouane de toute volonté de nuire à la cohésion européenne. La virulence des propos dans les écrits universitaires européens et chinois prouve cette incompréhension évidente qu'il y a eu entre UE et Chine sur la création de ce groupe de coopération en Europe orientale.

Si la présence de BRI en Europe de l'Est n'a pas véritablement trouvé le soutien de l'UE, elle a cependant permis aux instances européennes de se saisir à nouveau d'un problème qu'elle avait peut être mis de côté depuis trop longtemps : celui de la difficile intégration des Etats est-européens à l'Union Européenne, qu'ils soient déjà membres de l'UE ou encore enlisés dans un processus d'adhésion dont la finalité peine à arriver.

Cependant, l'UE a ainsi pu utiliser la présence chinoise en Europe orientale pour réaffirmer que l'Union Européenne était une union de 27 Etats (et non pas seulement d'une petite dizaine d'Etats ouest-européens leaders), et qu'à ce titre son droit communautaire s'exerçait sur tout le territoire européen, qu'il ne pouvait y avoir d'ambigüité ou de zones sur lesquelles le droit européen ne pouvait s'exercer pleinement. Cette prise de conscience a su trouver un écho favorable en Europe orientale, les acteurs publics et privés est-européens ayant prononcé ces derniers mois des critiques de plus en plus fortes contre cette présence chinoise qui ne serait finalement pas si bénéfique selon eux.

CONCLUSION GÉNÉRALE

Ce Mémoire de recherche est à présent terminé. Je souhaiterais dès lors repartir de la problématique énoncée en introduction générale pour à la fois résumer et synthétiser ma pensée qui s'est écoulée sur ces quatre chapitres.

Comme énoncé dans l'introduction générale, ma problématique a été le fruit d'une réflexion basée sur le constat général qu'il y avait une importante prolifération d'articles (académiques et journalistes) sur ce sujet, et qu'il fallait à la fois trouver un sujet novateur et suffisamment transcendant pour recroiser les très nombreuses sources que je pouvais avoir sur ce sujet.
C'est alors qu'à l'automne 2018, lors de ma réflexion sur l'intitulé exact et la tournure que pouvait prendre mon Mémoire, je me suis beaucoup documenté sur le débat qui avait lieu au même moment au sein des instances de l'UE et parmi les Etats-membres sur la mise en place éventuelle d'un Accord sur le filtrage des IDE qui, selon de très nombreux spécialistes comme nous avons pu l'observer lors de mon analyse de l'Accord (sous-partie « L'accord sur le filtrage des IDE : un premier pas vers une ouverture raisonnée du projet BRI », Partie II, Chapitre I), viserait en tout premier lieu la Chine et notamment les investissements chinois en Europe dans le cadre du projet BRI.
C'est à partir de cela que j'ai eu l'idée de réaliser un Mémoire de recherche qui allierait à la fois les réactions européennes et ce qu'il s'en est suivi après cela, à savoir les mesures mises en place (ou qui seront mises en place) au sein de l'UE pour répondre à cette proposition de projet BRI sur le territoire européen.

Ma problématique avait donc été la suivante : **En quoi la perception du projet Belt and Road en Europe a-t-elle influencé la réponse commune apportée par l'Union Européenne à la Chine ?**

Valentin MARTIN
ENS de Lyon
Master 2 Asie Orientale Contemporaine

En observant ma problématique, et l'angle qu'a finalement pris mon projet de recherche, j'espère avoir été novateur en tentant d'exposer un relief temporel de ce qu'avait pu être la trajectoire prise par l'Union Européenne et ses Etats-membres entre 2013 et 2019 au regard du projet BRI. A ma connaissance, je n'ai trouvé aucune trace d'un article sur le sujet BRI ayant fait mention à la fois des réactions européennes et des différents projets mis en place au sein de l'UE pour répondre à l'enjeu chinois (développement de la plateforme de connectivité UE-Chine, Accord sur le filtrage des IDE, projet d'accord sino-européen sur les investissements, communiqués européens sur le rôle nouveau de la relation entre les deux blocs). Si ce Mémoire se veut novateur – je l'espère du moins –, ce n'est donc pas de par la théorisation nouvelle ou l'analyse originale qu'il contient, mais plutôt de par un croisement très large de sources qui nous aura permis de balayer six ans de relations sino-européennes au regard du projet BRI, et d'en apprécier à la fois les effets (réactions et division européenne sur la réponse à apporter) et les conséquences (tentatives des instances de l'UE de mettre en place une véritable politique commune vis-à-vis de la Chine).

En me basant très largement sur les publications officielles (de l'UE, des instances nationales des Etats-membres, et du gouvernement chinois) et sur la littérature académique européenne (dont j'essaye d'en extraire le point de vue), j'ai donc essayé de relater l'historiographie de la vision européenne du projet BRI. Si de très nombreux articles académiques ne m'ont finalement pas été si utiles (tout simplement car ils résumaient simplement ce qu'étaient le projet BRI, les chiffres, les participants, sans pour autant proposer une analyse sur le moyen-terme de ce qu'avaient pu être réactions et propositions européennes face au projet), j'ai souligné certaines études dans mon Mémoire qui m'ont particulièrement aidé, notamment celles très poussées (souvent entre 120 et 200 pages) qui se concentraient sur un domaine privilégié : le domaine sécuritaire (les analyses du SIPRI), économique (ECFR), commercial (MERICS), logistique (commission européenne TRAN), politique (rapports nationaux notamment, par exemple les études françaises du Sénat ou de la Direction Générale du Trésor), diplomatique (IRIS). Toutes ces études sont à retrouver en bibliographie. En effet, une petite quinzaine de très grosses études (plus de 100 pages) issues de ces instituts a permis de faire le cœur de mon sujet, même si pour la partie consacrée à la mise en place d'une politique européenne commune (connectivité UE-Chine, Accord sur le filtrage des IDE et Accord d'investissement notamment) je me suis beaucoup aidé des publications et communiqués de presse des instances de l'UE. Mes deux entretiens réalisés ont également été une aide précieuse.

Je souhaiterais revenir rapidement sur chaque chapitre qui dicte le déroulé de mon Mémoire. Mes conclusions pour chacun seront cependant brèves. Ayant déjà rédigé à la fin de chaque chapitre une conclusion reprenant les faits les plus pertinents, je ne voudrais pas sembler redondant dans mes remarques.

Je ne pouvais débuter mon Mémoire en présentant directement les réactions et visions de chacun. En effet, le projet BRI apportait avec lui des questionnements politiques forts qui supposaient l'analyse préalable d'un projet international dont – et les acteurs européens n'ont jamais manqué de le rappeler – les caractéristiques chinoises intrinsèques proposaient à l'Europe une alternative à l'Ordre Mondial établi, ce qui rendait donc les réactions européennes si antagonistes entre elles. Mon premier chapitre a donc été l'occasion de revenir sur cette définition de ce que beaucoup dénomment « Nouvel Ordre Mondial ». Nous avons pu en conclure que le projet BRI s'insérait parfaitement dans la définition de mutation de l'Ordre Mondial, de par le fait que BRI n'était ni un projet d'infrastructures, ni un projet d'interconnectivité, mais une proposition de réforme du système dans son ensemble, à la fois par ce qu'il apporte (des valeurs nouvelles), et par qui il l'apporte (la nouvelle puissance chinoise). En se faisant le concurrent direct des Etats-Unis dans tous les domaines possibles, et en utilisant les instances internationales en place pour légitimer le projet (mais également en en créant de nouvelles), la Chine se retrouve ainsi dans une volonté de montrer aux autres Etats qu'elle est, non pas une alternative, mais la seule alternative possible à une réforme d'un système occidental qui a trop longtemps délaissé les Etats tiers.

Ce n'est qu'à partir de cette analyse que nous avons pu observer, dans un deuxième chapitre, quelle avait été la scission en Europe entre les acteurs favorables ou défavorables à un tel changement dans le système international. Si cette scission européenne pouvait sembler évidente aux premiers abords – l'UE et ses Etats leaders sont plus réticents tandis que les Etats en difficultés économiques et les entreprises privées y voient une opportunité financière unique – elle rencontre en réalité une vérité plus diffuse, chaque acteur cherchant à satisfaire ses intérêts personnels avant ceux de la cohésion européenne. L'UE a, de son côté, mis plusieurs années à prendre ce sujet au sérieux, tandis qu'elle observait une division de plus en plus percutante entre les acteurs européens. Si le Sommet Belt and Road de mai 2017 a été un tournant majeur dans la politique européenne commune, nous avons dû attendre mars 2019 avant que l'UE n'affiche enfin une ligne commune à suivre à l'égard de la Chine. Se montrant ouverte et prête au dialogue afin de s'accorder sur un engagement commercial réciproque

durable, l'UE se débarrasse cependant de son ton diplomatique pour assumer un dialogue qui se voudra pragmatique avec « *son rival systémique* », et qui se doit d'être gagnant-gagnant.

La seconde partie de notre analyse a permis de mettre plus efficacement en lumière l'approche européenne pour tenter de répondre au défi chinois. Si le constat premier a été celui d'observer que l'Eurasie n'était finalement qu'un grand continent dont il fallait exploiter le territoire pour y développer la connectivité et, à termes, assurer une cohérence dans l'interconnexion des marchés entre l'Europe et la Chine (et le projet BRI est à ce jour le seul capable d'assurer cela), l'Union Européenne a également fait du projet BRI une opportunité formidable de développement économique et commercial dont il fallait cependant dès à présent en mesurer les effets, et répondre fermement et d'un bloc uni au gouvernement chinois. Accord sur le filtrage des IDE et projet d'Accord global sur les investissements sont donc deux conséquences directes d'une politique européenne qui s'ouvre à la proposition chinoise tout en assurant ses arrières. L'augmentation récente des publications officielles sur une ligne commune à suivre avec la Chine ainsi que la volonté chinoise d'instaurer une coopération plus étroite avec l'UE dans de nombreux domaines (juridique et normé notamment) montre finalement que l'UE et la Chine s'observent aujourd'hui sur un parfait pied d'égalité et espèrent avancer de façon pragmatique sur une relation « gagnante-gagnante ».

Notre dernier chapitre a enfin pu mettre en pratique tout ce que nous avons dit précédemment, en se focalisant sur une zone géographique qui cristallisait tous les débats relatifs au projet BRI en Europe : l'Europe orientale, et plus particulièrement le « Groupe 16+1 ». Opinions divergentes et volonté européenne de s'unir à 28 sur une conduite commune à tenir ; ces questions se retrouvent ici en cas d'étude et prouvent l'importance accordée au projet BRI à toutes les échelles européennes.

J'espère ainsi donc avoir brossé un constat efficace et clair de ce qu'avaient pu être les conséquences du projet Belt en Road en Europe. Il aurait peut-être pu être très intéressant de comparer les réactions européennes avec celles qui avaient pu être publiées en Chine, mais mon niveau en langue chinoise ne m'a pas permis de développer cela. Je pense notamment à une question dont je n'ai malheureusement pas pu trouver la réponse : comment les journalistes et universitaires chinois ont-ils réagi à certains articles de presse ou académiques européens qui fustigeaient totalement le projet BRI, avec des expressions fortes et des

formulations sans équivoques qui témoignaient d'une hostilité marquée à ce projet, que la Chine présente pourtant comme ouverte à tous et qu'elle se veut offrir au Monde ?

Il aurait également pu être très intéressant de développer un peu plus la partie consacrée au domaine « juridique » du projet BRI, notamment à la diffusion de *Memorandum of Understanding* (MoU) ou à la mise en place de tribunaux arbitraux destinés à juger des litiges propres au projet. Ayant suivi une Licence et une Maitrise en Droit International, j'étais particulièrement attiré par ces faits qui engendraient un questionnement nouveau sur la place que la Chine accordait au droit international et à la résolution de conflits (questionnements sur le droit applicable ou la compétence du juge qui sont des débats extrêmement sensibles et politisés à l'échelle internationale aujourd'hui). Mais le manque de temps et la volonté de ne pas me concentrer uniquement sur une rédaction juridique m'ont poussé à ne pas choisir uniquement cet angle là dans l'analyse du projet BRI.

Finalement, je pense que ce qui m'a le plus plu dans la rédaction de ce Mémoire de recherche a été le fait de choisir un sujet extrêmement contemporain. Si les inconvénients sont nombreux (évolution rapide du projet, prolifération des sources journalistiques, risque de rédiger un Mémoire qui pourrait être parfaitement faux quelques mois plus tard), les avantages que j'ai pu tirer de cette aventure l'ont été tout autant. J'ai en effet débuté mon analyse du sujet en Master 1 (en octobre 2017 donc), et j'ai pu en observer personnellement l'évolution et la complexification. Des réactions des institutions européennes ou des Etats-membres étaient publiées toutes les semaines, il y avait toujours un élément nouveau qui apparaissait, on pouvait avoir l'impression de vivre totalement son sujet, de faire évoluer son analyse avec lui. Ajoutons à cela un autre avantage des sujets ultra contemporains : beaucoup de gens voient de quoi on parle. Cela peut sembler être un détail aux premiers abords, mais pouvoir évoquer son sujet de Mémoire avec ses professeurs, des chercheurs, ses amis, sa famille permet également de rester constamment alerte et productif quant à la rédaction du Mémoire.

En espérant que mes propos aient pu convaincre le Lecteur, et que ce Mémoire pourra trouver une place dans l'importante analyse relative au projet chinois Belt and Road, je remercie sincèrement le Lecteur pour le temps qu'il a consacré à lire mon travail.

Valentin MARTIN

Valentin MARTIN
ENS de Lyon
Master 2 Asie Orientale Contemporaine

BIBLIOGRAPHIE

Sources brutes, sites internet d'institutions, textes et discours officiels

Sites internet

Site officiel de l'UNESCO (UNESCO.org) :
« Renaissance des Routes de la Soie historiques : l'UNESCO lance la nouvelle plateforme en ligne »

Archive du gouvernement américain (2009-2017.state.org) :
« The United States' "New Silk Road" Strategy: What is it? Where is it Headed? », US department of State

Commission Economique et Sociale des Nations Unies pour l'Asie-Pacifique (UNESCAP.org) :

- Rubrique « Asian Highway »
- Rubrique « Trans-Asian Highway »

Archives du site internet de l'opérateur de la première ligne ferroviaire Chine-Allemagne (trans-eurasia-logistics.com) :

- (2011), « New test train from Chongqing, with 16 days journey time, is the attractive forerunner for planned regular services from the Chinese hinterland »

Site officiel de la Banque Asiatique d'Investissement dans les Infrastructures (aiib.org)

Site officiel du cabinet de conseil Cooperans relatif à la promotion des Nouvelles Routes de la Soie en Europe (OBOReurope.com)

Discours officiels, communiqués officiels et rapports institutionnels

(14 février 2006), « Does the PRC have a Grand Strategy of hegemony ? », *US House of Representatives* (par Steven W. Mosher)

(6 septembre 2011), « La Chine et son développement pacifique », *Ministère chinois des Affaires étrangères,* White Paper
https://www.fmprc.gov.cn/fra/zxxx/t862178.htm

(20 novembre 2013), « Introduction of the Secretariat for Cooperation between China and Central and Eastern European Countries », *China-ceec.org* (site officiel chinois du « Groupe 16+1 »)
http://www.china-ceec.org/eng/msc_1/mscjj/t1411097.htm

(7 septembre 2013), « Discours officiel du Président chinois Xi Jinping à l'Université Nazarbayev au Kazakhstan », *Gouvernement central de la République Populaire de Chine*
https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/topics_665678/xjpfwzysiesgjtfhshzzfh_665686/t1076334.shtml

(31 mars 2014), « Joint Statement: Deepening the EU-China Comprehensive Strategic Partnership for mutual benefit », *Union Européenne – Commission Européenne*, Communiqué de presse
http://europa.eu/rapid/press-release_STATEMENT-14-89_en.htm

(10 octobre 2014), « Asia-Europe Meeting (ASEM) - Thursday 16 and Friday 17 October in Milan, Italy », *Union Européenne –Commission Européenne*, Communiqué de presse
http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-14-582_en.htm

(11 mars 2015), « Rapport du Groupe d'experts des liaisons de transport Europe-Asie sur sa douzième session », *Nations Unies -- Commission Economique pour l'Europe*
http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2015/wp5-eatl/ECE-TRANS-WP5-GE2-24f.pdf

(28 mars 2015), *«* Construire ensemble la Ceinture économique de la Route de la Soie et la Route de la Soie maritime du XXIe siècle – Perspectives et actions *», Ministère chinoise des Affaires Etrangères – Commission nationale du Développement et de la Réforme*
https://www.fmprc.gov.cn/fra/zxxx/t1251984.shtml

(3 mai 2015), « Banque asiatique d'investissement dans les infrastructures », *Déclaration conjointe de M. Laurent Fabius, ministre des affaires étrangères, et de M. Michel Sapin, ministre des finances*
http://basedoc.diplomatie.gouv.fr/exlphp/util/documents/accede_document.php?1527420884281

(16 juin 2015), « Opinions of the Supreme People's Court on people's courts providing judicial services and guarantees for the construction of the Belt and Road Initiative », *Cour chinoise de Commerce international*
http://enccmt.court.gov.cn/ChinaForeignRelatedCommercialTrial/2017-02/20/c_59482.htm

(29 juin 2015), « The EU and China: A solid partnership - Speech by President Juncker at the EU-China Business Summit », *Union Européenne –Commission Européenne*, Communiqué de presse
http://europa.eu/rapid/press-release_SPEECH-15-5278_en.htm

(27 août 2015), « Final Declaration by the Chair of the Vienna Western Balkans Summit », *Sommet des Balkans de l'Ouest à Vienne*
https://ec.europa.eu/neighbourhood-enlargement/sites/near/files/pdf/policy-highlights/regional-cooperation/20150828_chairmans_conclusions_western_balkans_summit.pdf

(28 septembre 2015), « Le plan d'investissement pour l'Europe se mondialise: la Chine annonce sa contribution au #investEU », *Union Européenne – Commission Européenne*, Communiqué de presse
http://europa.eu/rapid/press-release_IP-15-5723_fr.htm

(18 janvier 2016), « Implementation and review of the European Union – Central Asia Strategy : recommandations for EU action », *Union Européenne – Parlement Européen*, Direction générale de la politique extérieure
http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/IDAN/2016/535019/EXPO_IDA(2016)535019_EN.pdf

(2 juillet 2016), « Education Action Plan for the Belt and Road Initiative », *Ministère de l'Education de la République Populaire de Chine*
https://eng.yidaiyilu.gov.cn/zchj/qwfb/30277.htm

(6 novembre 2016), « Full text of Riga declaration », *Conseil des affaires de l'Etat de la République Populaire de Chine,*
http://english.gov.cn/news/international_exchanges/2016/11/06/content_281475484335120.htm

(28 juin 2016), « Vision partagée, action commune : Une Europe plus forte », *Union Européenne -- Service Européen pour l'Action Extérieure*
https://europa.eu/globalstrategy/sites/globalstrategy/files/eugs_fr_version.pdf

(17 mars 2017), « Résolution 2344 sur la situation en Afghanistan », *Nations Unies – Conseil de Sécurité*
https://undocs.org/fr/S/RES/2344(2017)

(20 mars 2017), « Conférence de presse tenue par la porte-parole du Ministère des Affaires Etrangères chinois Hua Chunying », *Ambassade de la République Populaire de Chine au Maroc*
http://ma.china-embassy.org/fra/fyrth/t1450039.htm

(14 mai 2017), « Belt and Road Forum – EU common messages », *Union Européenne – Service Européen pour l'Action Extérieure*
https://eeas.europa.eu/delegations/china/26051/belt-and-road-forum-eu-common-messages_en

(16 mai 2017), « Joint Communique of the Leaders Roundtable of the Belt and Road Forum for International Cooperation », *Ministère chinois des Affaires Etrangères*
https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/wjdt_665385/2649_665393/t1462012.shtml

(1er juin 2017), « La Chine et l'Allemagne d'accord pour accélérer les négociations pour un accord d'investissement sino-européen », *French.XinhuaNet.com*
http://french.xinhuanet.com/2017-06/01/c_136332160.htm

(2 juin 2017), « Sommet UE-Chine : faire progresser notre partenariat mondial », *Union Européenne – Commission Européenne,* Communiqué de presse
http://europa.eu/rapid/press-release_IP-17-1524_fr.htm

(2 juin 2017), « Speech by President Jean-Claude Juncker at the 12th EU-China Business Summit », *Union Européenne – Commission Européenne*, Communiqué de presse
http://europa.eu/rapid/press-release_SPEECH-17-1526_en.htm

(10 juillet 2017), « La participation de Xi Jinping au sommet du G20 a fait progresser la coopération au sein du groupe », *French.Xinhuanet.com*
http://french.xinhuanet.com/2017-07/10/c_136430455.htm

(14 septembre 2017), « État de l'Union en 2017 — Paquet «commerce»: la Commission européenne propose un cadre pour le filtrage des investissements directs étrangers », *Union Européenne –Commission Européenne,* Communiqué de presse
http://europa.eu/rapid/press-release_IP-17-3183_fr.htm

GLEAVE DAVIES S. (Janvier 2018), « La nouvelle route de la soie – débouchés et défis pour le transport européen », *Union Européenne – Parlement Européen*, Commission TRAN – département thématique des politiques structurelles et de cohésion
http://www.europarl.europa.eu/thinktank/fr/document.html?reference=IPOL_STU%282018%29585907

(8 janvier 2018), « Discours du Président de la République française à Xi'an », *Elysee.fr*
https://www.elysee.fr/emmanuel-macron/2018/01/09/transcription-du-discours-du-president-de-la-republique-au-palais-de-daminggong

(26 janvier 2018), « China's Arctic Policy », *Conseil des Affaires de l'Etat de la République Populaire de Chine*, White paper
http://english.gov.cn/archive/white_paper/2018/01/26/content_281476026660336.htm

(20 mars 2018), Xi Jinping appelle à faire de la Chine un grand pays socialiste moderne », *FrenchXinhuaNet.com*
http://french.xinhuanet.com/2018-03/20/c_137052427.htm

(21 mars 2018), « Compte-rendu de la Commission des Affaires Etrangères, de la Défense et des Forces Armées – Audition de Mr Jean-Pierre Raffarin au sujet des Nouvelles Routes de la Soie», *Sénat français*
http://www.senat.fr/compte-rendu-commissions/20180319/etr.html

(30 mai 2018), « Pour la France, les nouvelles routes de la soie : simple label économique ou nouvel ordre mondial ? », *Sénat français*, rapport d'information N°520
https://www.senat.fr/notice-rapport/2017/r17-520-notice.html

(10 juin 2018), « Qingdao Declaration of the Council of Heads of State of Shanghai Cooperation Organisation », *Organisation de Coopération de Shanghai*
http://www.jukkarannila.fi/docs/SCO_Qingdao_Declaration_2018.pdf

(28 juin 2018), « UK businesses urged to benefit from belt and road opportunities », *site officiel du gouvernement britannique (gov.uk)*
https://www.gov.uk/government/news/uk-businesses-urged-to-benefit-from-belt-and-road-opportunities

SAARELA A. (Juillet 2018), « Les relations entre l'Union européenne et la Chine: une nouvelle ère de coopération stratégique plus étendue ? », *Union Européenne – Parlement Européen,* Département des relations extérieures du Parlement européen
http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/570493/EXPO_STU(2018)570493_FR.pdf

(17 juillet 2018), « EU-China Connectivity Platform Short-Term Action Plan », *Union Européenne*
https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2018-07-13-eu-china-connectivity-platform-action-plan.pdf

(6 juillet 2018), « Balkans barometer 2018: public opinion survey », *Regional Cooperation Council*
https://www.rcc.int/pubs/66/balkan-barometer-2018-public-opinion-survey

(7 septembre 2018), « China signs MOU's with 37 African countries, AU on BandR development », *Xinhuanet.com*
http://www.xinhuanet.com/english/2018-09/07/c_137452482.htm

(19 septembre 2018), « Connecting Europe and Asia - Building blocks for an EU Strategy », *Union Européenne – Service Européen pour l'Action Extérieure*
https://eeas.europa.eu/sites/eeas/files/joint_communication_-_connecting_europe_and_asia_-_building_blocks_for_an_eu_strategy_2018-09-19.pdf

(septembre 2018), « China, the 16+1 format and the EU », *Union Européenne – Parlement Européen*, Service de recherche du Parlement Européen
http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2018/625173/EPRS_BRI(2018)625173_EN.pdf

(Octobre 2018), « Europe-Chine : nouvelles opportunités, nouveaux partenariats pour l'entreprise », *Forum Culturel Franco-Chinois 2018,* Conférence TRAIL (notes personnelles)

Valentin MARTIN
ENS de Lyon
Master 2 Asie Orientale Contemporaine

(11 octobre 2018), « Les Nouvelles Routes de la Soie », *Direction générale du Trésor*, vol. N°229
https://www.tresor.economie.gouv.fr/Articles/2018/12/13/tresor-economics-no-229-the-new-silk-road

(20 novembre 2018), « Sécurité de l'UE: accord sur le filtrage des investissements directs étrangers », *Union Européenne – Parlement Européen*, Communiqué de presse
http://www.europarl.europa.eu/news/fr/press-room/20181120IPR19506/securite-de-l-ue-accord-sur-le-filtrage-des-investissements-directs-etrangers

(6 février 2019), « Cadre de l'UE pour le filtrage des IDE », *Union Européenne – Parlement Européen*, Communiqué de presse du Think Tank du Parlement Européen
http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/ATAG/2019/633165/EPRS_ATA(2019)633165_FR.pdf

(5 mars 2019), « Filtrage des investissements étrangers: un nouveau cadre européen va entrer en vigueur en avril 2019 », *Union Européenne – Commission Européenne*, Communiqué de presse
http://europa.eu/rapid/press-release_IP-19-1532_fr.htm

(12 mars 2019), « EU-China – A strategic outlook », *Union Européenne – Service Européen pour l'Action Extérieure*
https://ec.europa.eu/commission/sites/beta-political/files/communication-eu-china-a-strategic-outlook.pdf

(12 mars 2019), « EU-Chine – Une perspective stratégique », *Union Européenne – Commission Européenne*, Communiqué de presse
https://ec.europa.eu/commission/news/eu-china-strategic-outlook-2019-mar-12_fr

(26 mars 2019), « Déclaration conjointe entre la République française et la République populaire de Chine sur la préservation du multilatéralisme et l'amélioration de la gouvernance mondiale », *Elysee.fr*
https://www.elysee.fr/emmanuel-macron/2019/03/26/declaration-conjointe-entre-la-republique-francaise-et-la-republique-populaire-de-chine-sur-la-preservation-du-multilateralisme-et-lamelioration-de-la-gouvernance-mondiale

(9 avril 2019), « EU-China Summit Joint statement », *Union Européenne*
https://www.consilium.europa.eu/media/39020/euchina-joint-statement-9april2019.pdf

(9 avril 2019), « Sommet UE-Chine: rééquilibrer le partenariat stratégique », *Union Européenne – Commission Européenne*, Communiqué de presse
http://europa.eu/rapid/press-release_IP-19-2055_fr.htm

(13 avril 2019), « Dubrovnik Guidelines for Cooperation between China and Central and Eastern European Countries », *XinhuaNet.com*
http://www.xinhuanet.com/english/2019-04/13/c_137973910.htm

(27 avril 2019), « Joint Communique of the Leaders' Roundtable of the 2nd Belt and Road Forum for International Cooperation », *Ministère chinois des Affaires Etrangères*
https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/wjdt_665385/2649_665393/t1658766.shtml

Valentin MARTIN
ENS de Lyon
Master 2 Asie Orientale Contemporaine

Sources dérivées, analytiques

Ouvrages

BIARNES P., (2014), *La route de la soie, une histoire géopolitique*, Paris, Ellipses

ENCEL F. (2011), *Comprendre la géopolitique*, Paris, Editions du Seuil

GAZIBO M. et ROROMME C. (2011), « Chapitre 1 : l'ordre mondial bousculé », in *Un nouvel ordre mondial made in China ?*, Montréal, Presses de l'Université de Montréal

GIBLIN B., LACOSTE Y., et autres (2013), « Regards géopolitiques sur la Chine », *Hérodote*, N°150 (3), Paris, La Découverte

HELLENDORFF, B., 2017. « Le dialogue Asie-Europe (ASEM) depuis les années 1990 : plus pertinent, moins intelligible », *Le Dialogue Asie-Europe (XIX-XXIème Siècles)*, Paris, Relations Internationales 2016/3 (n°167)

LE CORRE P. (2018), « Chapter 10 : Chinese Investments in European Countries: Experiences and Lessons for the "Belt and Road" Initiative », in MAYER M., *Rethinking the Silk Road*, Singapour, Palgrave Macmillan

THERY E. (1901), *Le Péril Jaune*, Paris, Juven

Articles de revues

ALEXEEVA O. et LASSERRE E., (2018), « l'Asie centrale au cœur des rivalités impériales russes et chinoises », *Diplomatie*, vol. N°90

ASTARITA C. et DAMIANI I., (2016), « Géopolitique de la nouvelle route de la soie », *Géoéconomie*, vol. N°79

BAGATINE R. (2018), « Cinq ans après l'annonce des « Nouvelles Routes de la Soie » : situation et perspectives », *IRIS*, vol. N°85

BERTRAND G. (2004), « Ordre international, Ordre mondial, Ordre global », *Revue Internationale et Stratégique*, vol. N°54

COURMONT B. et SEITI A., (2017), « Belgrade-Pékin : quand la Chine se positionne au cœur de l'Europe », *IRIS*, vol. N°18

COURMONT B., SEITI A. (2018), « L'Europe de l'Est et les « nouvelles routes de la soie », dynamique sans retour ? », *Diplomatie*, vol. N°90

DUCHATEL M. (2019), « China Trends #1 - Vers un accord d'investissement avec l'UE : un optimisme surjoué ? », *China-trends – Institut Montaigne*, N° mars 2019 (uniquement en ligne)
https://www.institutmontaigne.org/documents/china-trends/190311-china-trends-webversion-FR.pdf

Valentin MARTIN
ENS de Lyon
Master 2 Asie Orientale Contemporaine

EDER T. et MARDELL J. (2019), « Belt and Road reality check: How to assess China's investment in Eastern Europe » *Institut MERICS,* MERICS blog (uniquement en ligne)
https://www.merics.org/en/blog/belt-and-road-reality-check-how-assess-chinas-investment-eastern-europe

EKMAN A. (dir.) (2018), « La France face aux Nouvelles Routes de la Soie chinoises », *IFRI*

ESTOURNELLES DE CONSTANT P. H. (1896), « Le Péril prochain, l'Europe et ses rivaux », *Revue des Deux Mondes*

FERCHEN M. (2018), « Hungary-Serbia Railway Case Study and International Comparisons », in « Assessing China's Influence in Europe through Investments in Technology and Infrastructure », *Leiden Asia Center*

GASPARD M. (mai 2015), « Péril chinois et déclin de l'Europe », Presse *de Sciences Po – Revue Economique*, vol. N°66

GHIASY R., ZHOU J. (2017), « The Silk Road Economic Belt, Considering security implications and EU-China cooperation prospects », *Stockholm International Peace Research Institute (SIPRI)*

GODEMENT F. (2017), « Expanded ambitions, shrinking achievements : how China sees The Global Order », *European Council On Foreign Relations*

GODEMENT F. et VASSELIER A. (2017), « China at the gates : A new power audit of EU-China relations », *European Council on Foreign Relations*

GRIEGER G. (2018), « China, the 16+1 format and the EU », *European Parliamentary Research Service (EPRS)*

HANEMANN T. et HUOTARI M. (2017), « Record flows and growing imbalances : chinese invesment in Europe in 2016), *MERICS – Papers on China*, vol. N°3

HUANG P., LIU Z. and others (2018), « The cooperation between China and Central / Eastern European Countries (16+1) : 2012-2017 », *China-CEEC Think Tank Book Series*, China Social Sciences Press

HUANG P., LIU Z. (2017), « How the 16+1 Cooperation promotes the Belt and Road Initiative », *China-CEEC Think Tank Book Series*, China Social Sciences Press

KRATZ A. et PAVLIEVIC D. (2016), « Belgrade-Budapest via Beijing: A case study of Chinese investment in Europe », *European Council on Foreign Relations*

LAFONT RAPNOUIL M. (2017), « La chute de l'Ordre International libéral ? », *Editions Esprit*, vol. N°6

LEFEBVRE M. (2017), « L'Europe : entre désir et nécessité », *Questions Internationales*, vol.88, p.68-74

LI A. (2018), « « One Belt One Road » and Central Asia : a new trend in internationalization of Higher education ? », *Boston Center for International Higher Education*, vol. N°92

LINCOT E., (2015), « Enjeux et perspectives des nouvelles routes de la soie », *Monde Chinois*, vol. N°44

(Entretien) LINCOT E. (2018), « Les enjeux stratégiques des routes de la soie », *IRIS*, vol. N°71

MCNALLY C. (2013), « Refurbishing State Capitalism: A Policy Analysis of Efforts to Rebalance China's Political Economy », *Journal of Current Chinese Affairs*, Vol. N°42

MARTIN E-A. (2019), « L'Union européenne va-t-elle se laisser acheter ? Le filtrage des investissements étrangers en Europe », *IFRI*

MATURA T. (2019), « China–CEE Trade, Investment and Politics », *Europe-Asia Studies*, Vol. N°71(3)

MULLER-MARKUS C., (2016), « One Belt One Road : the Chinese Dream and its impact on Europe », *CIDOB – Notes Internacionals*, vol. N°148

MING-FEI G. (2018), « L'UE face aux nouvelles routes de la soie : contradictions et perspectives », *IRIS*, volume N°94

MYKOLENKO L. (2018), « Les nouvelles routes de la soie : quel accès pour l'Ile-de-France ? », *Note Rapide – Institut d'Aménagement et d'urbanisme d'Ile-de-France*, vol N°784

NIQUET V. (2019), « La stratégie chinoise : penser l'asymétrie », La grande histoire de la Chine, *Les Grands Dossiers des Sciences Humaines*, hors-série N°7

RAGOT X., (2017), « Nous sommes entrés dans la post-mondialisation », *Alternatives Economiques*, vol. N°111/2

ROLLAND N., (2015), « La nouvelle route de la soie. Les ambitions chinoises en Eurasie », *Politique étrangère*, vol. N°2015/3

ROUIAI N. (2018), « Sur les routes de l'influence : forces et faiblesses du soft power chinois », *Géoconfluences*

SEAMAN J., HUOTARI M., et OTERO-IGLESIAS M. (2017), « Chinese Investment in Europe A Country-Level Approach », *European Think-tank Network on China (ETNC)*

STANZEL A. (dir) (2016), « China's investment in influence : the future of 16+1 cooperation », *European Council on Foreign Relations*

SONG W. (2017), « China's Relations with Central and Eastern Europe: From "Old Comrades" to New Partners », *Journal of International and Global Studies*, vol. N°9

THOREZ J. (2016), « La nouvelle « Route de la soie » : une notion porteuse d'illusion », *Questions Internationales – La Documentation Française*, vol. N°82, p.33-41

Thorez J. (2016), « La renaissance de la « Route de la soie » : un mythe qui occulte les migrations internationales », *Revue européenne des migrations internationales*, vol. N°32

VAN DER PUTTEN F-P. et others, (2016), « Europe and China's New Silk Roads », *European Think-tank Network on China (ETNC)*

VICENTY C., (2016), « Les nouvelles routes de la soie : ambitions chinoises et réalités géopolitiques », *Géoéconomie*, vol. N°81, p. 133-158

VICENTY C. (2017), « Les nouvelles routes de la soie, taôisme économique ou nouvel impérialisme ? », *IRIS*, vol. N°45

Valentin MARTIN
ENS de Lyon
Master 2 Asie Orientale Contemporaine

Sources électroniques

(Entretien) BALLAND DELRIEU A. (2017), « L'Union Européenne en Asie centrale : un (grand) jeu qui n'en vaut pas la chandelle ? », *Novastan.org*
https://www.novastan.org/fr/kirghizstan/lunion-europeenne-en-asie-centrale-un-grand-jeu-qui-nen-vaut-pas-la-chandelle/

BERRETTA E. (2019), « Sommet UE-Chine : sortir du blabla ! », *LePoint.fr*
https://www.lepoint.fr/politique/emmanuel-berretta/les-10-preconisations-de-bruxelles-face-a-la-chine-25-03-2019-2303657_1897.php

BOUGON F. (2019), « Démographie, économie, géopolitique : les cinquante nuances de l'expression « péril jaune », *LeMonde.fr*
https://www.lemonde.fr/idees/article/2019/03/06/demographie-economie-geopolitique-les-cinquante-nuances-de-l-expression-peril-jaune_5431882_3232.html

BOUTELET C. (2018), « En Allemagne, la méfiance grandit vis-à-vis des investisseurs chinois », *LeMonde.fr*
https://www.lemonde.fr/economie/article/2018/12/04/en-allemagne-la-mefiance-grandit-vis-a-vis-des-investisseurs-chinois_5392449_3234.html

BRINZA A. (2019), « How China Blew Its Chance in Eastern Europe », *ForeignPolicy.com*
https://foreignpolicy.com/2019/04/11/how-china-blew-its-chance-in-eastern-europe/

BUSSARD S. (2019), « La confrontation entre la Chine et l'Occident se durcit », *LeTemps.ch*
https://www.letemps.ch/monde/confrontation-entre-chine-loccident-se-durcit

CHARREL M., (2017), « La Chine se renforce dans les Balkans pour déployer sa nouvelle route de la soie », *LeMonde.fr*
https://abonnes.lemonde.fr/economie/article/2017/04/01/la-chine-se-renforce-dans-les-balkans-pour-deployer-sa-nouvelle-route-de-la-soie_5104292_3234.html

CHEN D. et HU J. (2019), « Are the European Union and China Systemic Rivals? », *TheDiplomat.com*
https://thediplomat.com/2019/04/are-the-european-union-and-china-systemic-rivals/

COGNASSE O., (2013), « L'express Chengdu – Lodz rapproche l'Asie de l'Europe », *UsineNouvelle.com*
https://www.usinenouvelle.com/article/l-express-chengdu-lodz-rapproche-l-asie-de-l-europe.N197193

CORRE P., (2017), « Europe's mixed views on China's Belt and Road », *Brookings.edu*
https://www.brookings.edu/blog/order-from-chaos/2017/05/23/europes-mixed-views-on-chinas-one-belt-one-road-initiative/

COURMONT B., (2016), « Quand la Chine marque sa présence en Serbie », *IRIS-France.org*
http://www.iris-france.org/69299-quand-la-chine-marque-sa-presence-en-serbie/

CZERNY A. (2017), « Lessons from Europe for Belt and Road: Private involvement can't be taken for granted », *South China Morning Post*
https://www.scmp.com/business/companies/article/2103489/lessons-europe-belt-and-road-private-involvement-cant-be-taken

DANCER M. (2019), « Les Européens cherchent à rééquilibrer leurs relations avec la Chine », *La-Croix.com*
https://www.la-croix.com/Economie/Monde/Europeens-cherchent-reequilibrer-relations-Chine-2019-03-21-1201010335

DE VERGES M. (2018), « L'offensive de charme de Pékin en Europe centrale et orientale », *LeMonde.fr*
https://www.lemonde.fr/economie/article/2018/01/18/l-offensive-de-charme-de-pekin-en-europe-centrale-et-orientale_5243492_3234.html

DEVONSHIRE-ELLIS C. (2018), « Vassal States ? Understanding China's Belt and Road MoU », *SilkroadBriefing.com*
https://www.silkroadbriefing.com/news/2018/02/08/vassal-states-understanding-chinas-belt-road-mou/

DUCOURTIEUX C. et GAUQUELIN B. (2018), « Entre l'Europe de l'Est et de l'Ouest, le fossé se creuse », *LeMonde.fr*
https://www.lemonde.fr/economie/article/2018/01/18/entre-l-europe-de-l-est-et-de-l-ouest-le-fosse-se-creuse_5243487_3234.html

ESCRITT T. (2018), « With raft of deals, China and Germany swear to keep trade free », *Reuters.com*
https://www.reuters.com/article/us-germany-china/with-raft-of-deals-china-and-germany-swear-to-keep-trade-free-idUSKBN1JZ0VM

FALLETTI S., (2017), « La BAII, la banque chinoise qui finance les nouvelles routes de la soie », *LeFigaro.fr*
http://www.lefigaro.fr/conjoncture/2017/01/18/20002-20170118ARTFIG00021-la-baii-la-banque-chinoise-qui-finance-les-nouvelles-routes-de-la-soie.php

FIORINA J-F., (2014), « Du chameau au « pipeline », la route de la soie : une histoire géopolitique », *CLES : notes-geopolitiques.com*
http://notes-geopolitiques.com/wp-content/uploads/2014/06/CLES137.pdf

FOURRIER J. (2017), « Sommet du G20 de Hambourg : une plateforme pour les Nouvelles routes de la soie », *French.china.org.cn*
http://french.china.org.cn/foreign/txt/2017-07/07/content_41169719.htm

GARCIN T., (2018), « Le chantier – très géopolitique – des Routes de la soie », *Diploweb.com*
https://www.diploweb.com/Le-chantier-tres-geopolitique-des-Routes-de-la-soie.html

GODEN S. (2017), « A « China model » for the « New Era », *Cidob.org*
https://www.cidob.org/en/publications/publication_series/opinion/asia/a_china_model_for_the_new_era

HAOHUI T., (2015), « Chronology of China's Belt and Road Initiative », *Xinhuanet.com*
http://www.xinhuanet.com/english/2015-03/28/c_134105435.htm

IBOLD S. (2018), « Cooperation agreements and MoUs under the Belt and Road Initiative », *Beltroad-initiative.com*
https://www.beltroad-initiative.com/memorundum-of-understanding-belt-and-road-initiative/#more-1881

IZAMBARD A. (2019), « "Nouvelles routes de la soie": Paris et Pékin avancent lentement sur les projets d'investissement », *Challenges.fr*
https://www.challenges.fr/monde/asie-pacifique/nouvelles-routes-de-la-soie-quels-projets-franco-chinois_636678

JIA C. (2018), « Silk Road Fund, European Investment Fund sign MOU », *ChinaDaily.com*
http://europe.chinadaily.com.cn/a/201807/16/WS5b4c7b2ea310796df4df6ba6.html

KEMPE F. (2019), « Europe turns its concerns to China's growing clout as Xi visits », *Cnbc.com*
https://www.cnbc.com/2019/03/15/europe-turns-its-concerns-to-chinas-growing-clout-as-xi-visits.html

KONSTANDARAS N. (2019), « Who Is Playing Politics With the Port of Piraeus? », *NewYorkTimes.com*
https://www.nytimes.com/2019/05/23/opinion/piraeus-greece-china.html

KRUJL V. (2017), « Serbia torn between EU attraction and China ambitions », *FinancialTimes.com*
https://www.ft.com/content/f1570558-bffb-11e7-b8a3-38a6e068f464

LAIDI Z. (2018), « L'Union européenne doit acquérir " l'instinct de puissance" », *LeMonde.fr*
https://www.lemonde.fr/idees/article/2018/06/07/zaki-laidi-l-union-europeenne-doit-acquerir-l-instinct-de-puissance_5310893_3232.html?xtmc=zaki_laidi&xtcr=1

LAU S. (2019), « German opposition to Italy's belt and road deal with China 'unfair' says former diplomat », *SouthChinaMorningPost.com*
https://www.scmp.com/news/china/diplomacy/article/3001374/german-opposition-italys-belt-and-road-deal-china-unfair-says

LEMAITRE F. (2018), « Edouard Philippe plaide la cause du multilatéralisme à Pékin », *LeMonde.fr*
https://www.lemonde.fr/international/article/2018/06/26/edouard-philippe-plaide-la-cause-du-multilateralisme-a-pekin_5321314_3210.html

LEMAITRE F. (2019), « Le président chinois en tournée dans une Europe qui l'attend de pied ferme », *LeMonde.fr*
https://www.lemonde.fr/international/article/2019/03/20/l-ue-durcit-le-ton-face-a-la-chine_5438687_3210.html

LESAFFRE C. (2019), « Alstom-Siemens : une "non-fusion" lourde de conséquences », *Europe1.fr*
https://www.europe1.fr/economie/alstom-siemens-une-non-fusion-qui-va-laisser-des-traces-3852950

LI D. et Han M. (2019), « Xi Jinping's Second Belt and Road Forum: Three Key Takeaways », *Bloomberg.com*
https://www.bloomberg.com/news/articles/2019-04-28/xi-jinping-s-wins-and-losses-at-his-second-belt-and-road-forum

MARRAUD DES GROTTES G. (2019), « Filtrage des investissements : l'Europe avance rapidement », *ActualitéDuDroit.fr*
https://www.actualitesdudroit.fr/browse/tech-droit/start-up/19747/filtrage-des-investissements-l-europe-avance-rapidement

MARCIACQ F. (2017), « Balkans occidentaux : quel bilan et quelles perspectives pour le processus d'intégration européenne ? », *LaDocumentationFrancaise.fr*
https://www.ladocumentationfrancaise.fr/pages-europe/pe000076-balkans-occidentaux-quel-bilan-et-quelles-perspectives-pour-le-processus

MENGQI P. (2018), « Renmin University of China opens Silk Road School », *ChinaDaily.com*
http://www.chinadaily.com.cn/a/201805/17/WS5afd10c0a3103f6866ee8fd3.html

MENZEL V., (2017), « Initiative des Nouvelles Routes de la Soie : des opportunités pour l'Europe ! », *China-info.com*
http://www.chine-info.com/french/look/20170726/267890.html

MEYER C., (2015), « Le succès éclatant, mais ambigu, de la Banque asiatique d'investissement pour les infrastructures », *LeMonde.fr*
https://abonnes.lemonde.fr/idees/article/2015/07/01/le-succes-eclatant-mais-ambigu-de-la-banque-asiatique-d-investissement-pour-les-infrastructures_4665869_3232.html

MILLWARD J. (2018), « Is China a colonial Power ? », *NYTimes.com*
https://www.nytimes.com/2018/05/04/opinion/sunday/china-colonial-power-jinping.html

MIOU S., (2015), « Spotlight: AIIB to be run with highest standards of 21st century governance », *Xinhuanet.com*
http://www.xinhuanet.com/english/2015-10/22/c_134740305.htm

MUJANOVIS J. (2019), « How the European Union is betraying the Western Balkans », *WashingtonPost.com*
https://www.washingtonpost.com/opinions/2019/05/21/how-european-union-is-betraying-western-balkans/?noredirect=on&utm_term=.8d53cacb894a

NICOLAS F. (2019), (entretien réalisé par Antoine Reverchon), « « La Chine affirme l'évidence de sa place au centre du monde », *LeMonde.fr*
https://www.lemonde.fr/idees/article/2019/01/25/francoise-nicolas-la-chine-affirme-l-evidence-de-sa-place-au-centre-du-monde_5414746_3232.html?xtmc=belt_and_road_nouvelles_routes_de_la_soie&xtcr=3

OLTERMANN P. (2018), « Germany's 'China City': how Duisburg became Xi Jinping's gateway to Europe », *TheGuardian.com*
https://www.theguardian.com/cities/2018/aug/01/germanys-china-city-duisburg-became-xi-jinping-gateway-europe

PARKER G. et ANDERLINI J., (2015), « Awkward moments for Xi in 'mother of parliaments' », *FinancialTimes.com*
https://www.ft.com/content/addbdcec-772b-11e5-933d-efcdc3c11c89

PEDROLETTI B., (2018), « Europe : « Le casse-tête chinois des " nouvelles routes de la soie " », *LeMonde.fr*
http://abonnes.lemonde.fr/idees/article/2018/04/11/europe-le-casse-tete-chinois-des-nouvelles-routes-de-la-soie_5283831_3232.html

PEEL M., KYNGE J. et HORNBY L. (2018), « China's Balkan investment pledges stoke EU concern », *FinancialTimes.com*
https://www.ft.com/content/6c646a3e-7d29-11e8-bc55-50daf11b720d

PELAGIDIS T. (2019), « China's backdoor to Europe », *Brookings.edu*
https://www.brookings.edu/blog/up-front/2019/04/15/chinas-backdoor-to-europe/

PERELMAN R., (2015), « Entre Asie et Europe, les Routes ferrées de la soie », *Asie21.fr*
http://www.asie21.com/archives/index.php/europe/869-entre-asie-et-europe-les-routes-ferrees-de-la-soie-elements-documentaires-remi-perelman-asie21-septembre-2015

PLUYETTE C. (2019), « Groupe « 16+1 » : la stratégie chinoise pour peser sur l'économie européenne », *LeFigaro.fr*
http://www.lefigaro.fr/conjoncture/2019/03/19/20002-20190319ARTFIG00138-groupe-161-la-strategie-chinoise-pour-peser-sur-l-economie-europeenne.php

QUATREMER J. (2019), « Alstom-Siemens : une Commission court-termiste et européocentrée », *Liberation.fr*
https://www.liberation.fr/planete/2019/02/06/alstom-siemens-une-commission-court-termiste-et-europeocentree_1707844

RAFENBERG M. (2017), « Pour Pékin, la « nouvelle route de la soie » passe par Athènes », *LeMonde.fr*
https://www.lemonde.fr/europe/article/2017/07/31/pour-pekin-la-nouvelle-route-de-la-soie-passe-par-athenes_5166787_3214.html

RICCI E. (2019), « The 16+1 Initiative », *Centre de recherche CEMAS (Cooperazione con l'Eurasia, il Mediterraneo e l'Africa Sub-sahariana », Universisté Sapienza de Rome*
https://www.geopolitica.info/the-161-initiative/

RUIMY M. (2019), « La Chine est désormais le premier partenaire commercial de l'Allemagne et voilà ce que ça change pour l'Europe », *Atlantico.fr*
https://www.atlantico.fr/decryptage/3572702/la-chine-est-desormais-le-premier-partenaire-commercial-de-l-allemagne-et-voila-ce-que-ca-change-pour-l-europe

SCHAEFFER F., (2017), « Xi Jinping veut « hisser la Chine au premier rang du monde », *lesEchos.fr*
https://www.lesechos.fr/18/10/2017/lesechos.fr/030740355949_xi-jinping-veut---hisser-la-chine-au-premier-rang-du-monde--.htm

SCIMIA E. (2019), « EU, China try to smooth over trade and investment differences », *AsiaTimes.com*
https://www.asiatimes.com/2019/04/article/eu-china-try-to-smooth-over-trade-and-investment-differences/

SHENG A. et GENG X., (2015), « Faut-il avoir peur de la Banque asiatique d'investissement ? », *LeMonde.fr*
https://abonnes.lemonde.fr/idees/article/2015/05/13/faut-il-avoir-peur-de-la-banque-asiatique-dinvestissement_4633071_3232.html?xtmc=si_les_dirigeants_occidentaux_croient_reellement_a_la_concurrence&xtcr=1

SHEPARD W., (2017), « Beijing To The World: Don't Call The Belt And Road Initiative OBOR », *Forbes.com*
https://www.forbes.com/sites/wadeshepard/2017/08/01/beijing-to-the-world-please-stop-saying-obor/#192778f417d4

TIEZZI S. (2017), « What did China accomplish at the Belt and Road Forum ? », *TheDiplomat.com*
https://thediplomat.com/2017/05/what-did-china-accomplish-at-the-belt-and-road-forum/

TURCSANYI R., (2017), « Growing tensions between China and the EU over 16+1 platform », *TheDiplomat.com*
https://thediplomat.com/2017/11/growing-tensions-between-china-and-the-eu-over-161-platform/

VAUDANO M. (2015), « Mythes et réalités sur les tribunaux d'arbitrage privés du traité transatlantique », *LeMonde.fr*
https://www.lemonde.fr/accord-commercial-europe-canada-ceta/article/2015/04/18/mythes-et-realites-sur-les-tribunaux-d-arbitrage-prives-du-traite-transatlantique_6005102_4998347.html

VAUDANO M. (2019), « CETA : accord de la justice européenne pour le mécanisme d'arbitrage », *LeMonde.fr*
https://www.lemonde.fr/accord-commercial-europe-canada-ceta/article/2019/04/30/ceta-accord-de-la-justice-europeenne-pour-le-mecanisme-d-arbitrage_6005131_4998347.html

VERON E. (2018), « Vers un impérialisme chinoise en Afrique ? », *NouvelObs.com*
https://www.nouvelobs.com/monde/afrique/20180906.OBS1926/vers-un-imperialisme-chinois-en-afrique.html

VEREYCKEN K. (2016), « Bienvenue à Lyon aux Nouvelles Routes de la Soie ! », *Eurasie.over-blog.com*
http://eurasie.over-blog.com/archives/1343

VOROS Z. (2018), « Who Benefits From the Chinese-Built Hungary-Serbia Railway?, *TheDiplomat.com*
https://thediplomat.com/2018/01/who-benefits-from-the-chinese-built-hungary-serbia-railway/

YIWEI W., (2017), « La participation américaine aux nouvelles routes de la soie est inévitable », *French.China.org*
http://french.china.org.cn/china/txt/2017-11/14/content_50060099.htm

WENTING X. et YUNYI B. (2019), « China, UK enjoy potential, promising prospects in initiative », *GlobalTimes.com*
http://www.globaltimes.cn/content/1149062.shtml

WOLF M. (2008), « The future : China changes the whole world », *FinancialTimes.com*
https://www.ft.com/content/442ec948-c7c1-11dc-a0b4-0000779fd2ac

WU W. (2019), « Where the rubber meets the 'Belt and Road' – German ambassador answers the big questions », *SouthChinaMorningPost.com*
https://www.scmp.com/news/china/diplomacy-defence/article/2093707/german-ambassador-answers-belt-and-road-questions

ZHANG P. (2019), « Les fausses promesses des « nouvelles routes de la soie » de Pékin », *EpochTimes.fr*
https://www.epochtimes.fr/fausses-promesses-nouvelles-routes-de-soie-de-pekin-723118.html

ZHOU X. (2018), « Belt and Road most relevant infrastructure project of our times: Siemens senior executive », *Xinhuanet.com*
http://www.xinhuanet.com/english/2018-01/30/c_136936598.htm

(2013), « Xi's speech on China-Central Asia ties catches global attention », *Globaltimes.cn*
http://www.globaltimes.cn/content/809392.shtml

(2014), « Pékin signe avec 20 pays pour établir une banque régionale en Asie », *LeMonde.fr*
https://www.lemonde.fr/asie-pacifique/article/2014/10/24/pekin-signe-avec-20-pays-pour-etablir-une-banque-regionale-en-asie_4511772_3216.html

(2014), « Le train Duisbourg-Chongqing, "nouvelle route de la soie" », *LeParisien.fr*
http://www.leparisien.fr/flash-actualite-economie/le-train-duisbourg-chongqing-nouvelle-route-de-la-soie-29-03-2014-3721101.php

(2017), « Bank of China officially opens branch in Serbia », *ChinaDaily.com*
http://www.chinadaily.com.cn/business/2017-01/22/content_28022545.html

(2017), « China, CEEC cooperation a model to advance Belt and Road Initiative », *ChinaDaily.com*
http://www.chinadaily.com.cn/a/201711/28/WS5a276f84a3107865316d4355.html

(2017), « 6ème Sommet Chine, Europe centrale et orientale », *OBOREurope.com*
https://www.oboreurope.com/fr/6e-chine-europe-est/

(2017), « Ce qu'il fait retenir du sommet du G20 », *Libération.fr (avec AFP)*
https://www.liberation.fr/planete/2017/07/08/ce-qu-il-faut-retenir-du-sommet-du-g20_1582560

(2018), « Chinese Standards 2035, the standardization strategy research is kicked off », *Seconded European Standardization Expert in China (sesec.eu)*
http://www.sesec.eu/24-05-2018-chinese-standards-2035-the-standardization-strategy-research-is-kicked-off/

Valentin MARTIN
ENS de Lyon
Master 2 Asie Orientale Contemporaine

(2018), « Face à la Chine et ses « nouvelles routes de la soie », l'Europe se divise », *LeFigaro.fr*
http://www.lefigaro.fr/conjoncture/2018/11/27/20002-20181127ARTFIG00297-face-a-la-chine-et-ses-nouvelles-routes-de-la-soie-l-europe-se-divise.php

(2019), « Union Européenne – Chine : le bon virage de Paris », *LeMonde.fr*
https://www.lemonde.fr/idees/article/2019/03/27/ue-chine-le-bon-virage-de-paris_5441971_3232.html

(2019) ; « Paris souhaite l'unité européenne sur les «nouvelles routes de la soie», *LeFigaro.fr*
http://www.lefigaro.fr/flash-actu/paris-souhaite-l-unite-europeenne-sur-les-nouvelles-routes-de-la-soie-20190321

Productions auditives et vidéographiques

GABRIEL S. (2017), « Discours de Monsieur Sigmar Gabriel, Ministre allemand des Affaires Etrangères, Semaine des Ambassadeurs à Paris », *Ministère français de l'Europe et des Affaires Etrangères,* Traduction officielle du Ministère français de l'Europe et des Affaires Etrangères.
https://www.diplomatie.gouv.fr/fr/le-ministere-et-son-reseau/evenements-et-actualites-du-ministere/semaines-des-ambassadeurs/semaine-des-ambassadeurs-2017-28-31-aout-2017/article/revoir-les-emissions-de-la-semaine-des-ambassadeurs-2017

JEANNECEY J-N. (2015), « Le « péril jaune » : une angoisse dépassée ? », émission *Concordance des Temps – France Culture*, 59min
https://www.franceculture.fr/emissions/concordance-des-temps/le-peril-jaune-une-angoisse-depassee

LAIDI A. (2017), « Investissement chinois : l'Allemagne sort ses griffes », entretien avec Bernd Oliver Bühler, *France24.com*
http://www.france24.com/fr/20170524-olivier-buhler-chine-allemagne-investissements-concurrence-strategie-union-europeenne

VICTOR J.C., (2015), « Vers une nouvelle Route de la Soie ? », *Arte – Le dessous des cartes*
https://www.youtube.com/watch?v=e-mVZ6k7Q68&t=3s

(2019), « Grèce : le port du Pirée en plein boom grâce à la Chine », *Journal de 20h de France 3*
https://www.francetvinfo.fr/monde/grece/grece-le-port-du-piree-en-plein-boom-grace-a-la-chine_3243477.html

Entretiens réalisés

(Juin 2019), Entretien avec Mr Guillaume Josso, diplomate français, Chef de Cabinet, Conseiller Politique de l'Ambassade de France à Pékin

(Novembre 2018), Entretien avec Mr Guy Christophe, diplomate français, ancien Conseiller Politique de l'Ambassade de France à Pékin, actuellement en poste au Venezuela

Annexe N°1 : brouillon d'un Mémorandum of Understanding épuré, sans participants

Blank Draft

Edited/Amended in Red

Not to be Used or Interpreted as an Official Document

MEMORANDUM OF UNDERSTANDING BETWEEN

THE GOVERNMENT OF (Country)

AND

THE GOVERNMENT OF THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA

ON COOPERATION WITHIN THE FRAMEWORK OF THE SILK ROAD ECONOMIC BELT

AND THE 218 CENTURY MARITIME SILK ROAD INITIATIVE

The Government of (blank) and the Government of the People's Republic of China (hereinafter referred to as the "two Participants");

Based on the traditional friendship between the peoples of China and (blank), the friendly cooperation between the two governments and the aspiration to enhance cooperation on the Silk Road Initiative (hereinafter referred to as the Belt and Road Initiative);

(1) Considering that China's Belt and Road Initiative is committed to upholding the Silk Road Spirit of peace, cooperation, openness, inclusiveness, mutual learning and win-win cooperation as well as to promote the exchange of goods, technology, capital and people-to-people exchange through cooperation and mutual learning among countries along the Belt and Road Initiative, promoting common development and progress of the two countries in economy, society, the environment and encouraging dialogue and integration among different civilizations;

(2) In view that (country) proposes to enhance practical cooperation on (here are inserted specifics related to previously agreed areas of co-operation) projects of (country) and the Belt and Road Initiative thereby creating business opportunities, open and transparent markets, promoting employment, growth and development as well as enhancing cultural and people-to- people exchanges on both sides.

(3) Recognizing the political consensus between the leaders of China and (**country**) to enhance cooperation on the Belt and Road Initiative, the two Participants hope to work together to develop synergies between the Belt and Road Initiative and their respective national development strategies, enhance policy coordination and deepen mutually beneficial cooperation so as to realize peaceful development and common prosperity of the two Participants and promote cooperation with China and (may also include references to other trade blocs such as ASEAN, CEEC, EU, EAEU, GCC etc as appropriate)

Through friendly consultations, the two Participants have reached the following understanding:

Part I Objectives and Guiding Principles of Cooperation

Valentin MARTIN
ENS de Lyon
Master 2 Asie Orientale Contemporaine

(4) The two Participants will work together within the Belt and Road Initiative to realize the goal of common development, and translate their strengths in political dialogue, economic complementarities and people-to-people exchange into advantages for practical cooperation and sustainable growth. This will enable the two Participants to enhance their political relations, economic ties and people-to-people exchange. In the meantime, the two Participants expect that countries along the Belt and Road will set up cooperation, develop and strengthen connectivity in the region, jointly build international economic corridors, deepen all-round cooperation, jointly establish an open, inclusive and balanced framework of economic cooperation that benefits all, and promote peace and development of the region. The two Participants support stronger synergy between the Belt and Road Initiative and priorities identified in the (may quote investment plans drawn up by existing bodies such as ASEAN, EU etc.) region and welcome the establishment of the (appropriate Trade Bloc)-China Connectivity Platform. (Country) congratulates China for successfully hosting the Belt and Road Forum for international cooperation and promote alignment between their respective development strategies. (Country) is willing to support China to host relevant major Belt and Road Forum events and will actively participate the Belt and Road Initiative.

(5) The two Participants will promote the bilateral cooperation based on the following principles:

(i) Guided by the principles of extensive consultation, joint contribution and shared benefits, the two Participants will respect each other's' core interests and major concerns and deepen political mutual trust;

(ii) In accordance with the vision of cooperation, development and win-win progress under the Belt and Road Initiative, the two Participants will make full use of existing bilateral cooperation mechanisms, multilateral mechanisms that they have both joined, and existing effective regional cooperation platforms to form synergy, give each other support and share experience so as to complement and fully display each other's strengths.

Part II Areas of Cooperation

The two Participants will cooperate in the following areas of shared interest:

(6) Transport, logistics and infrastructure. The two Participants aim to strengthen China (trade bloc) cargo transport cooperation, and support the development of multimodal distribution, digital networks and logistics platforms. They will support the cooperation in infrastructure, such as ports, port terminals, highways, railroads, logistics centers and industrial parks in ports. China encourages (country) participation in the (names either seas and oceans or specific regional highways and inland ports as pertinent to the region) Port Initiative.

(7) Trade and investment promotion. The two Participants will encourage two-way investment and mutually beneficial cooperation between their companies, improve the business climate and promote a level playing field for investment and trade. They will endeavor to expand two-way trade. They will enhance cooperation on e-commerce and foster the new growth engines in bilateral economic and trade cooperation. The two Participants will promote cooperation on customs, border entry and exit management, inspection and quarantine and quality standards, especially international standardization.

The two Participants will explore possibility to carry our investment and trade cooperation with third countries, and facilitate easier access of Chinese exports to the (trade bloc) market.

(8) Cooperation in science and technology. The two Participants will strengthen cooperation in the fields of science and technological innovation including through the promotion of "Innovation Parks"

(9) Financial Cooperation. The two Participants will encourage their financial institutions to provide financing support and services for trade and investment cooperation, and will expand cooperation between their state-owned and commercial financial institutions. They will also encourage strategic cooperation between (country) and the Asia Infrastructure and Investment Bank (AIIB).

Valentin MARTIN
ENS de Lyon
Master 2 Asie Orientale Contemporaine

(10) Cultural and people-to-people exchange. The two Participants will promote people-to-people exchange, further develop the sister-city network, and encourage the discussions under existing cooperation mechanisms between their competent authorities in education, culture, arts, and other areas. They will strengthen exchange and cooperation between local governments, media, think tanks, students and the youths, and will promote the development of their tourism industries through cooperation between their governments and businesses.

(11) The two Participants stand ready to actively expand cooperation and exchange in other areas through new cooperation mechanisms.

Part III Modes of Cooperation

Models of cooperation may include but are not limited to:

(12) Through exchange of high-level visits and existing governmental and non-governmental exchange mechanisms, the two Participants will build a multi-tiered information-sharing platform in diverse fields and with multiple channels to share information resources, increase transparency and encourage participation of people in all sectors of society.

(13) Based on the common needs for cooperation, the two Participants will carry out pilot programs, joint research, personnel exchange and training in key areas as well as information sharing and capacity building in international, market-oriented and professional approaches.

(14) The two Participants will explore mutually beneficial models of cooperation to encourage the development and implementation of major projects under the Belt and Road Initiative, and strengthen exchange and cooperation to ensure project safety.

(15) The two Participants may conclude agreements or other cooperation documents for cooperation in a specific field.

(16) The two Participants will formulate bilateral cooperation plan as appropriate.

Part IV Mechanism of Cooperation

(17) "The Parties agree that the Joint Commission on Trade and Economic Cooperation between China and (country) will be responsible for coordinating and advancing the cooperation under this Memorandum."

Part V Legal Status

(13) This MOU does not constitute legally binding obligations for the two Participants. It is only an expression of their common will to jointly advance the Belt and Road Initiative.

Part VI Settlement of Differences and Amendment

(14) The two Participants will settle differences in the interpretation and implementation of this MOU through friendly consultations.

Valentin MARTIN
ENS de Lyon
Master 2 Asie Orientale Contemporaine

(15) This MOU may be amended with written consent of the two Participants.

Part VII Coming into Effect and Termination

(16) This MOU will come into effect from the date of signing and will remain in effect for five years.

(17) This MOU will be automatically extended for the subsequent five-year period unless terminated by either party by giving the other party written notice through diplomatic channels three months before the expiration of the relevant five-year period.

(18) The termination of this MOU will not affect any other programs already completed or programs being implemented under this MOU at the time of termination.

Signed in (location) on (date) in duplicate (country specific language), Chinese and English languages, all texts being equally authentic. In case of divergence of interpretation, the English text will prevail.

Representative of the Government of

Representative of the Government of the People's Republic of China

Valentin MARTIN
ENS de Lyon
Master 2 Asie Orientale Contemporaine

Annexe N°2 : Les dix mesures proposées le 12 mars 2019 par la Commission Européenne et le Service Européen Pour l'Action Extérieure dans le cadre des relations futures avec la Chine

Mesure 1: l'UE renforcera sa coopération avec la Chine afin d'assumer les responsabilités communes sur l'ensemble des trois piliers des Nations unies, à savoir les droits de l'homme, la paix et la sécurité, et le développement.

Mesure 2: afin de lutter plus efficacement contre le changement climatique, l'UE appelle la Chine à plafonner ses émissions avant 2030, conformément aux objectifs de l'accord de Paris.

Mesure 3: l'UE approfondira le dialogue sur les questions de la paix et de la sécurité, en s'appuyant sur la coopération positive en faveur du plan d'action global commun pour l'Iran.

Mesure 4: afin de préserver son intérêt en matière de stabilité, de développement économique durable et de bonne gouvernance dans les pays partenaires, l'UE appliquera plus vigoureusement les accords bilatéraux et les instruments financiers existants, et collaborera avec la Chine pour suivre les mêmes principes dans le cadre de la mise en œuvre de la stratégie de l'UE visant à relier l'Europe à l'Asie.

Mesure 5: afin de parvenir à une relation économique plus équilibrée et réciproque, l'UE invite la Chine à tenir les engagements conjoints UE-Chine pris. Figurent parmi ces engagements la réforme de l'Organisation mondiale du commerce, en particulier pour ce qui est des subventions et des transferts de technologie forcés, ainsi que la conclusion d'accords bilatéraux sur les investissements d'ici 2020, sur les indications géographiques rapidement, et sur la sécurité aérienne dans les semaines à venir.

Mesure 6: afin de promouvoir la réciprocité et de créer des possibilités de passation de marchés en Chine, le Parlement européen et le Conseil devraient adopter l'instrument international sur les marchés publics avant la fin de 2019.

Mesure 7: afin de garantir la prise en compte non seulement des prix, mais également de la sévérité des normes en matière de travail et d'environnement, la Commission publiera des orientations d'ici la mi-2019 au sujet de la participation de soumissionnaires et de biens étrangers dans le domaine des marchés publics de l'UE. La Commission passera en revue, conjointement avec les États membres, la mise en œuvre du cadre actuel afin de recenser les lacunes avant la fin de 2019.

Mesure 8: afin de remédier pleinement aux effets de distorsion que produisent les prises de participation par des pays tiers et les financements publics étrangers sur le marché intérieur, la Commission déterminera, avant la fin de 2019, la manière de combler les lacunes constatées dans la législation de l'UE.

Mesure 9: afin de prévenir les éventuelles sérieuses implications pour la sécurité des infrastructures numériques critiques, une approche commune de l'UE s'impose dans le domaine de la sécurité des réseaux 5G. La Commission européenne publiera une recommandation à l'issue du Conseil européen en vue de donner le coup d'envoi à cette mesure.

Mesure 10: afin de détecter les risques que posent pour la sécurité les investissements étrangers dans des actifs, technologies et infrastructures critiques et sensibiliser à leur sujet, les États membres devraient garantir la mise en œuvre rapide, complète et effective du règlement sur le filtrage des investissements directs étrangers.

Valentin MARTIN
ENS de Lyon
Master 2 Asie Orientale Contemporaine