

« L'EUROPE A PERDU TOUTE IMPORTANCE ECONOMIQUE ET POLITIQUE »

C'est le constat effectué par la publication norvégienne STEIGAN que l'on ne peut pas qualifier de pro-russe ou pro-chinoise. Le diagnostic est ainsi sans appel concernant le poids actuel et futur de l'Union Européenne dans les échanges commerciaux mondiaux. Nous reprenons ici les points les plus marquants de cette publication.

Lionel Tourtier, GENERATIONS E.R.I.C.

L'article que nous commentons ici a été rédigé par Paul Steigan et publié le 7 septembre 2025. On trouvera la référence ci-dessous¹

La question du déclin de l'Europe a été posée à de multiples reprises par le passé, et plus récemment dans divers rapports, en particulier celui de Mario Draghi qui, en novembre 2024, a largement analysé les causes du décrochage de l'économie européenne et sa perte de compétitivité. J'indiquerai aussi le rapport de McKinsey « *Donner un nouveau souffle au modèle de croissance inclusive et durable de l'Europe et de la France* », publié en juillet 2022. Or, aucune action concrète n'est sortie de ces analyses, si ce n'est une « boussole stratégique européenne » (*Strategic Compass*) en mars 2022 mais qui n'a pas réellement convaincu les différents acteurs européens du monde des affaires. Aussi, la désindustrialisation européenne se poursuit inexorablement, aboutissant à une diminution régulière de ses exportations. Parallèlement, notre capacité d'innovation périclité, face à des pays qui multiplient les travaux de R&D dont les résultats sont transformés en équipements et produits de plus en plus avancés et concurrentiels, à l'exemple de la Chine en particulier.

Par conséquent, certains commentateurs étrangers ne se sont pas privés de considérer que l'UE avait d'ores et déjà perdu sa « souveraineté » économique et technologique. D'autres experts ont été jusqu'à prévoir que son poids dans la mondialisation d'ici cinq ans se réduira encore. C'est d'ailleurs la crainte exprimée par McKinsey qui avait élaboré deux scénarios : manifestement, c'est le plus négatifs qui se réalise, malheureusement, alors que les préconisations du premier étaient à notre portée.

Quant au poids politique de l'UE dans le monde, personne ne peut raisonnablement juger de façon positive les dernières initiatives diplomatiques européennes, à la fois incohérentes entre les 26 Etats membres, inutilement agressives, notamment envers la Chine, trop soumise à l'Administration américaine, et décalées par rapport au mouvement structurel de multilatéralisme. A cet égard, rappelons que l'UE a été totalement absente du 25ème sommet de l'Organisation de coopération de Shanghai (OCS) à Tianjin. Pour ma part, c'est une grave erreur. Une simple présence comme observateur aurait été une façon d'échanger utilement (hors présence des médias) avec certains dirigeants de pays clefs.

En réalité, l'UE, et plus globalement l'Occident, poursuivent une politique imprévisible envers le reste du monde parce que ces deux ensembles perdent de façon continue leur position dominante. C'est l'opinion que souligne d'ailleurs un article de la publication allemande « Junge Welt » : « *L'imprévisibilité de la politique occidentale n'est pas seulement un signe de perte de domination, mais aussi une expression d'habitude impérialiste : les pays et les peuples aujourd'hui appelés le « Sud global » n'ont*

¹ <https://steigan.no/2025/09/europa-har-mistet-all-okonomisk-og-politisk-betydning/>

jamais été soumis au droit international émergeant dans l'Europe moderne, et encore moins aux droits de l'homme. »

D'aucuns diront que tout ceci est de la propagande ou de l'auto-flagellation et que l'Occident doit se féliciter d'être un paragon de vertus, ce qu'au vue de l'histoire, notamment coloniale de l'Occident, je doute fortement, exemples à l'appui ... En outre, j'ai eu l'occasion d'écrire et de dire devant des assemblées qu'en géopolitique, l'on ne fait pas de morale, ou si on veut en faire, alors, on ne fait pas de stratégie. C'est ainsi.

Un exemple me vient à l'esprit : aborder le gouvernement Chinois sous l'angle des droits de l'homme prête à discussion, même si cela part de bonnes intentions. D'abord, parce que notre grille de valeurs est distincte de celle d'un pays dont la culture et la spiritualité ont été façonnées par le Taoïsme, le Confucianisme et le Bouddhisme. Ensuite, parce que tout est relatif : quand la diplomatie européenne admoneste Pékin sous l'angle de la « morale », elle oublie que la Chine a augmenté le pouvoir d'achat de centaines de millions de Chinois et a permis d'éviter ce qui a toujours été la source de guerres civiles dans le pays : la famine. Une étude de l'Académie Chinoise des Sciences a conclu qu'en 1989, au moins de 15 millions de Chinois étaient mortes de malnutrition ! Le World Food Programme en avril 2022 soulignait dans un rapport que « *La Chine a obtenu des résultats remarquables dans les domaines économiques et sociaux ces quarante dernières années !* ». En France, pays des droits de l'Homme, plus d'un enfant sur cinq (23%) ne mange pas trois repas par jour et 16 % déclarent éprouver des privations matérielles... Par conséquent, restons humbles.

J'en viens maintenant à des considérations économiques comme indiqué en introduction.

Comme juge de paix, examinons quelques faits saillants

Le magazine norvégien STEIGAN a recensé et examiné les chiffres à partir des questions suivantes : comment se porte le commerce mondial ? Quels sont les véritables centres d'échanges industriels dans le monde ? Voici les résultats de ce travail.

1. Shanghai, Chine

- Le port de Yangshan traite plus de 47 millions d'EVP² par an, ce qui en fait le port le plus actif au monde. C'est une plaque tournante majeure pour l'électronique, les machines et les produits automobiles, moteur des exportations industrielles chinoises.

2. Singapour

- Le port de Singapour traite environ 37 millions d'EVP. Il est essentiel pour le transbordement de marchandises industrielles telles que l'électronique, les produits chimiques et les composants de construction navale dans la région Asie-Pacifique.
-

² L'EVP est un conteneur standardisé mesurant 6 mètres de long, 2,4 mètres de large et 2,4 mètres de haut. Dans le transport maritime, ce terme est utilisé pour illustrer la capacité de chargement d'un navire. Un conteneur de 12 mètres est désigné par 2 EVP. L'EVP est une norme industrielle utilisée par tous les acteurs de la logistique et du transport de marchandises.

3. *Shenzhen, Chine*

- Manutention d'environ 28 millions d'EVP, élément central pour les exportations de produits électroniques (par exemple, smartphones, semi-conducteurs) et de machines en provenance de la base de fabrication chinoise du Guangdong.

4. *Ningbo-Zhoushan, Chine*

- Traite environ 1,2 milliard de tonnes, dont du minerai de fer, de l'acier et des produits chimiques. C'est un pôle clé pour la chaîne d'approvisionnement industrielle et la construction navale chinoises.

5. *Guangzhou, Chine*

- Traite environ 24 millions d'EVP via le port de Nansha. Spécialisé dans les produits automobiles, l'électronique et les machines, il exporte massivement vers l'Europe et l'Asie du Sud-Est.

6. *Busan, Corée du Sud*

- Avec une capacité de manutention d'environ 22 millions d'EVP, ce port est un pôle majeur pour l'électronique (par exemple, les semi-conducteurs), l'automobile et les composants de construction navale. Il est important pour les exportations industrielles de la Corée du Sud.

7. *Hong Kong, Chine*

- Traite environ 18 millions d'EVP, ce qui en fait un port central pour le transbordement de composants électroniques et industriels. Sa proximité avec Shenzhen renforce son rôle dans le commerce de haute technologie.

8. *Rotterdam, Pays-Bas*

- Le plus grand port d'Europe (environ 15 millions d'EVP) traite des produits chimiques, de l'acier et des machines. C'est une porte d'entrée essentielle pour les marchandises industrielles en provenance et à destination de l'Europe.

9. *Tianjin, Chine*

- Manutention d'environ 20 millions d'EVP, au service de la région industrielle de Pékin avec des exportations d'acier, de produits automobiles et de machines vers le Japon et la Corée du Sud.

10. *Qingdao, Chine*

- Traite environ 23 millions d'EVP, ce qui est important pour les produits industriels tels que les machines, les produits chimiques et l'électronique du nord de la Chine.

11. *Los Angeles, États-Unis*

- Avec une capacité de manutention d'environ 9,5 millions d'EVP, le principal port d'importation des États-Unis pour les produits industriels tels que l'électronique et les machines en provenance de Chine et d'Asie.

12. Houston, États-Unis

- Premier port américain pour les produits chimiques et pétrochimiques (plus de 100 milliards de dollars d'exportations). Important pour le commerce industriel avec le Mexique et le Canada.

13. Anvers, Belgique

- Manutention d'environ 12 millions d'EVP, spécialisé dans les produits chimiques, la pétrochimie et les machines. Plateforme centrale pour le commerce industriel européen.

14. Hambourg, Allemagne

- Traite environ 8,5 millions d'EVP, un important trafic pour les produits automobiles, les machines et les produits chimiques. Dessert l'Europe centrale et orientale.

15. Kaohsiung, Taïwan

- Avec une capacité de manutention d'environ 10 millions d'EVP, Taïwan est un pôle clé pour les semi-conducteurs, l'électronique et les machines. Son rôle dans les hautes technologies renforce sa position.

16. Dalian, Chine

- Traite environ 10 millions d'EVP, ce qui est important pour la construction navale, l'acier et les machines en Asie du Nord-Est, avec des échanges commerciaux importants avec le Japon et la Corée du Sud.

17. Mumbai, Inde

- Le port de Nhava Sheva, d'une capacité d'environ 5 millions d'EVP, est une plaque tournante pour les produits chimiques, les machines et les composants automobiles. Il s'agit du plus grand port à conteneurs de l'Inde pour les produits industriels.

18. Yokohama, Japon

- Traite environ 3 millions d'EVP, un port important pour les produits automobiles (par exemple Toyota) et l'électronique. Base d'exportation industrielle du Japon vers l'Asie et l'Amérique du Nord.

19. Bremerhaven, Allemagne

- Traite environ 5,5 millions d'EVP, spécialisé dans les produits et machines automobiles. Porte d'entrée essentielle pour l'industrie automobile allemande (par exemple, BMW et Volkswagen).

20. Valence, Espagne

- Manutention d'environ 5,5 millions d'EVP, un pôle européen majeur pour les machines, les produits automobiles et les produits chimiques, avec des échanges commerciaux importants vers la Méditerranée et l'Amérique latine.

Observons ici le poids largement prédominant des 8 ports chinois sur les 20 cités, sans oublier néanmoins que la Chine a également procédé largement à des investissements dans des ports européens : le Pirée (Grèce), Vado Ligure (Italie), Le Havre et Marseille (France), Anvers (Belgique) ou encore Rotterdam (Pays-Bas). La Chine conduit cette expansion à travers ses grands armateurs : Cosco Shipping Ports et China Communications Construction Company (CCCC). Cela lui permet de jouer ainsi un rôle stratégique majeur dans le commerce maritime mondial.

En résumé : 62 % des plus grands centres de commerce industriel sont situés en Chine

Force est de constater que la Chine a pris le dessus dans les flux internationaux. Certes, l'Europe est encore présente mais avec une réelle moindre importance. Pour étayer ce constat, STEIGAN s'est interrogé, mais sans produire de chiffres, sur la part de produits industriels européens exportés et celles concernant les importations de produits chinois. La publication n'a pas effectué ce travail. Le calcul mériterait cependant d'être fait. Toutefois, si l'on reprend l'aperçu ci-dessus, la grande majorité des centres importants d'échanges industriels se trouvent en Asie, laquelle représente plus de 84 % des flux internationaux.

La rêverie d'une vice-présidente solitaire »

Récemment Madame Kaja Kallas a volontairement plaidé pour que « l'UE batte la Chine », mais l'on se demande sur quelles bases économiques réalistes elle fonde ainsi cette ambition.

C'est probablement dans cette posture déconnectée du terrain et qui confine à l'absurde que l'UE s'enferme dans une spirale décliniste : le mal est dans les têtes... Ses responsables ignorent le principe de réalité et donc ne mesurent pas le chemin à parcourir dès aujourd'hui pour redresser le tir ...

A ce niveau de responsabilités dans la gouvernance européenne, ce n'est pas de l'ignorance : c'est de l'incompétence. Ce qui jette un certain discrédit sur l'UE.