



**ENERGIE**  
INTERNATIONAL **7**

## **Newsletter n°30 – Novembre 2016**

**Energie 7 International, votre consultant pour la Chine,**  
vous propose une sélection d'informations sur la Chine :  
économie, société, international... et sur différents secteurs  
(vie des entreprises en Chine)

---

***À LA UNE***

---

**Une zone économique et industrielle, proche de Shanghai,  
dédiée aux entreprises françaises  
et leur offrant des talents « French Touch » ?  
Pour bientôt ?**

**Réponse dans notre prochaine Newsletter N°31**



**Venez nous rejoindre sur [www.energie7.com](http://www.energie7.com)**

---

**ENERGIE 7 International – 69 rue Édouard Colonne – F 92000 Nanterre**  
Siège social : 26 avenue Théophile Gautier – F 75016 Paris - 319 882 528 RCS Paris - APE 7022 Z  
Tél. +331 7712 1378 – Fax +331 4785 3715 - [contact@energie7.com](mailto:contact@energie7.com) - [www.energie7.com](http://www.energie7.com)  
Directeur de la publication : Pierre DHOMPS – Rédacteur : Patrick LÉGER

## ÉDITORIAL

### L'industrie automobile chinoise en pleine révolution.

#### L'exemple de Valeo

Comme l'a récemment expliqué avec justesse et pertinence Jacques Aschenbroich, Président de Valeo, lors d'une interview pour le Moniteur Automobile, le monde automobile est l'objet de 3 révolutions : le véhicule propre, le véhicule autonome et connecté, l'arrivée de nouveaux acteurs de la mobilité. Chacun de ces défis est à lui-même source d'innovation et bien entendu Valeo y est partout omniprésent.

Ce qui est vrai au niveau international l'est bien sûr aussi en Chine, premier marché mondial de l'automobile, avec un parc de voitures particulières évalué à 190 millions d'unités et à 280 millions si on prend en compte l'ensemble des véhicules.

#### La révolution de la motorisation avec une poussée vers l'électrique

L'obligation de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> est devenue une obligation pour tous les constructeurs, ouvrant de ce fait une voie royale aux nouvelles motorisations propres, c'est-à-dire hybrides, électriques ou encore à l'hydrogène. À telle enseigne que Volkswagen a indiqué que 25% des véhicules de sa marque seront électriques en 2020, soit à très court terme.

La Chine, sous l'impulsion des autorités gouvernementales du pays souhaitant diminuer de manière drastique la pollution des grandes villes, est devenue un laboratoire très actif et probablement très en pointe dans la recherche de nouvelles solutions. Il y a effectivement urgence car, selon le Bureau chinois du Contrôle du Trafic Routier, 47 villes auraient un parc de plus d'un million de voitures et 16 villes plus de 2 millions. Déjà certains véhicules urbains développés en Chine sont désignés sous le terme « 2 fois 100 », signifiant qu'ils ont 100 kilomètres d'autonomie et peuvent rouler à un maximum de 100 kilomètres par heure.

Il convient de savoir que l'Empire du Milieu a dépassé dans ce domaine les États-Unis avec plus de 330 000 unités vendues en 2015. Elle s'est ainsi propulsée au premier rang mondial des voitures à énergie propre, appelées par ailleurs NEV, comprenant les véhicules électriques, hybrides et pile à combustible selon l'Association chinoise des constructeurs automobiles. L'objectif 2025 est d'en vendre dix fois plus, c'est-à-dire 3 millions. Le tout assorti de 17 normes édictées par le Ministère de l'Industrie et des Technologies qui devront s'imposer à tous les constructeurs dans les 2 ans à venir, avec pour objectif proposer 40% de voitures électriques d'ici 2030 ! La course est maintenant lancée et les constructeurs « sortent leurs griffes » en offrant de multiples choix technologiques.

Ce fut d'abord et historiquement le cas de la société BYD, qui de constructeur de batteries, est devenue d'un seul coup constructeur de voitures électriques, suscitant au passage une participation de Warren Buffet à son capital. BYD, en coopération avec Daimler, vient d'annoncer la réalisation du modèle Denza 400, avec une autonomie de 400 kilomètres

grâce à une nouvelle batterie 62 kWh. C'est aussi et maintenant le cas d'une filiale de BAIC fabricant pour Hyundai Motor et Mercedes Bentz, dont la filiale Beijing Electric Vehicle, qui a décroché l'autorisation de construire à Pékin une usine avec une capacité annuelle de 70 000 voitures électriques. Dans les voitures très haut de gamme, on trouve bien entendu Tesla. Renault, qui avait jusque-là mis en avant la marque Nissan en Chine, aborde nouvellement le marché chinois avec son modèle Zoé (une version ZE 40 dotée de nouvelles batteries peut avoir une autonomie de 400 kilomètres correspondant en fait à 300 kilomètres en réel), avec en perspective une voiture électrique « low cost » qui serait vendue moins de 7 200 €. Compte tenu de l'extinction des subventions du gouvernement chinois pour ce type de motorisation, il convient, pour réussir dans l'électrique, d'être particulièrement compétitif et l'approche de Renault semble aller dans le bon sens. Volkswagen n'est pas en reste avec son projet de construire des voitures électriques sur une plateforme Jianghuai Automobile (JAC). En addition, d'autres projets à l'horizon 2020/2021 sont « dans les tuyaux » sur la plateforme EMB avec respectivement ses partenaires SAIC Motor et FAW Group.

Pour ce qui est des voitures hybrides, Toyota avec sa Prius, a incontestablement pris de l'avance sur ses concurrents.

### ENERGIE 7 International en bref...

#### Ce que nous sommes en Chine :

- Plus de 30 ans de présence permanente
- Implantations à Pékin et Shanghai
- Business Center à Shanghai
- Agents-Relais dans les villes principales
- Experts par grands secteurs d'activité
- Représentant officiel en Chine de la Fédération des Industries Mécaniques (FIM) et des alliances avec certaines régions économiques françaises.

#### Ce que nous vous offrons :

- La validation de votre projet et des conseils stratégiques,
- L'organisation de votre mission individuelle,
- Notre appui aux négociations,
- Le suivi personnalisé de votre projet,
- Notre assistance à votre implantation,
- Notre aide au recrutement et au coaching interculturel,
- Notre expérience en sourcing,
- L'organisation de séminaires, de cycles de formation et de conférences

**...une solution personnalisée pour votre développement en Chine !**

D'autres types de motorisation sont également en expérimentation. C'est le cas de la municipalité de Wuhan qui, en coopération avec deux grandes universités chinoises, a lancé un fonds de 30 millions d'USD pour créer une grande base automobile à même de développer des véhicules à hydrogène. L'espoir est d'expérimenter dès cette année des bus et des véhicules de logistique fonctionnant selon ce système de motorisation. Pour rappel, la Chine a utilisé en 2015 des piles à combustible fonctionnant à l'hydrogène afin d'alimenter ses trams. Comme on peut le constater, l'innovation en termes de motorisation est loin d'être terminée et la concurrence est rude, légitimant ainsi les mutations à venir.

**La réussite programmée des entreprises françaises en produits d'accompagnement des voitures électriques**

Qui dit véhicule électrique sous-entend bornes de recharge et chargeurs rapides. Pour mieux réussir, les deux fabricants français Borne Recharge Service (BRS) pour les bornes de recharge et DBT, leader européen des chargeurs rapides, se sont alliés dans leurs actions et notamment pour aborder le marché chinois.

C'est ainsi que BRS a inauguré en octobre sa toute nouvelle usine à Zhongshan faite en coopération avec son partenaire chinois, JustWE, afin de mettre en commun moyens et savoir-faire pour développer la mobilité électrique en Europe et en Chine. À lui seul le marché chinois est considérable puisque le gouvernement s'est fixé pour but l'installation de 5 millions de bornes d'ici 2020.

Dans cette même vision de coopération, DBT vient de livrer 3 chargeurs rapides qui seront présentés dans le showroom de BRS en Chine. Le but recherché est de faire des tests afin de répondre aux normes chinoises, dont les protocoles de charge et les connecteurs diffèrent de ceux en vigueur en Europe.

**Les véhicules autonomes et connectés s'invitent sur le marché chinois**

Là encore les propositions sont diverses et variées. Un des premiers acteurs dans ce domaine fut le constructeur américain Tesla qui, malheureusement pour lui, a connu quelques déboires en Chine en provoquant un accident et qui, de ce fait, est ralenti dans son accès au marché chinois. De son côté, Volvo, qui appartient au constructeur chinois Geely qui souhaite produire des voitures de qualité allemande, a pour projet de faire des tests sur une centaine de voitures autonomes. Renault n'est pas en reste avec des Zoé autonomes. Les tests se dérouleront à Wuhan avec son partenaire Dongfeng, dans le district de Caidian, lieu réputé pour ses embouteillages particulièrement significatifs. Cette expérimentation se fera très bientôt sur un tronçon d'environ 2,5 kilomètres.

**L'arrivée de nouveaux acteurs**

À l'exemple de ce qui se produit aux États-Unis avec les grandes sociétés leaders de la « Silicon Valley » dans l'environnement global d'Internet, le géant Baidu, connu aussi sous le vocable « Google chinois », vient d'être autorisé à faire des tests sur des voitures autonomes aux États-Unis !... Sur un même principe d'organisation que son équipe en Chine,

Baidu US va créer sur le sol américain un département spécialisé sur ce projet. La voiture, aux couleurs de sa marque, sera réalisée sur la base du modèle électrique eQ du fabricant chinois Cherry avec une possible commercialisation en 2020. Son logiciel, AutoBrain, a été créé par l'Institut de Deep Learning du Baidu Research qui vient d'être inauguré en avril 2016. En un mot « du cousu main chinois » pour l'Amérique !

La marque Audi, quant à elle, s'appuie sur les 3 géants de l'Internet chinois que sont Alibaba, Baidu et Tencent qui sont tous les 3 fortement innovateurs. Avec Baidu, moteur de recherche, Audi veut améliorer les applications de Smartphones dans les voitures ; avec Tencent celles de l'usage de WeChat ; et avec Alibaba celles de l'usage des services de trafic en temps réel et des cartes routières en 3D.

Quant à l'américain GM, son choix a consisté à investir dans l'autopartage en Chine avec Yi Wei Xing Technology, développeur de Feezu qui est une application de location de voitures et de covoiturage. GM a également investi dans son le capital du fournisseur américain de voitures avec chauffeur, Lyft, de même que Volkswagen nouait un partenariat avec l'israélien Gett et Toyota s'alliait avec Uber China, racheté depuis peu par le chinois Didi.

**Les conclusions**

Comme nous l'avons vu, le marché de l'innovation automobile en Chine est particulièrement actif et les cartes sont progressivement redistribuées entre les différents constructeurs et équipementiers d'une part et d'autre part les nouveaux acteurs tous issus du monde de l'Internet, avec de plus en plus des alliances entre ces 2 catégories. Dans cet univers mondialisé, il faut noter une forte croissance du contenu du véhicule, associant service et voiture, créant la consommation de son usage.

**Pierre DHOMPS**

Président-Directeur Général

ENERGIE 7 International

**Sommaire**

À la Une	1
Éditorial	2
Nos Sponsors – Nos Partenaires – Nos Soutiens – Nos Alliés	4
Chine – Informations générales	8
Industrie Automobile	10
Machines et Équipements, autres Matériels de Transport	12
Autres Industries Manufacturières, dont Électricité, Électronique, Informatique, Optique	14
Mines, Énergie, Eau, Environnement, BTP	16
Agroalimentaire, Commerce, Distribution	17
Santé, Pharmacie, Chimie	18
Services (Finance, Immobilier, Transport...)	18

---

**TOUJOURS DISPONIBLE...**

---

**...par exemple sur Amazon****Pierre DHOMPS**

avec le concours d'Armand CHEN

*Préface de Grégoire OLIVIER*

Pierre DHOMPS, consultant riche d'une expérience de la Chine depuis 30 ans avec sa société Energie 7 International, vient de publier chez L'Harmattan cet ouvrage, avec le concours d'Armand CHEN, dirigeant reconnu de grandes entreprises françaises (Faurecia, PSA, Areva T&D puis Alstom Grid) bien implantées en Chine. Il dirige aujourd'hui la région Asie du groupe Roquette. Grégoire OLIVIER, Membre du Directoire et Directeur Asie de PSA Peugeot Citroën, a accepté de le préfacer.

Destiné à toute société qui souhaite aborder le marché de l'Empire du Milieu, ce livre référence, émaillé de multiples anecdotes, de conseils éclairés et très professionnels, est un condensé des bonnes pratiques, analysant l'échec pour mieux rebondir et la réussite pour aller toujours plus loin et plus haut. Il s'adresse aussi bien aux PME et ETI qu'aux grandes entreprises. Sont ici balayées avec pragmatisme toutes les facettes que doit connaître un entrepreneur pour se donner des chances réelles de succès dans son action en Chine : la culture, l'économie et la pratique opérationnelle des affaires.

Energie 7 International, avec le soutien en Chine de ses bureaux, ses agents et ses experts par grandes filières, accompagne de nombreuses entreprises sur le marché chinois et y représente des organismes comme des grandes Fédérations ou des Régions Économiques françaises.

**NOS SPONSORS – NOS PARTENAIRES – NOS SOUTIENS – NOS ALLIÉS**

**Nos actions régionales**



Dans le cadre de sa nouvelle politique ciblée, Energie 7 International, en direct ou en relation avec ses sponsors régionaux (actuels et parfois anciens), accompagne des entreprises d'Alsace, d'Aquitaine, de Bretagne, de Champagne-Ardenne et de Midi-Pyrénées dans leurs projets sur le territoire chinois. D'autres régions donnent aussi lieu à des actions spécifiques, car E7 est correspondant Chine de la FIM.

Outre ces missions classiques de découverte et d'études de marché, E7 met l'accent sur des actions à plus forte valeur ajoutée, comme l'aide à des implantations commerciales et industrielles, l'hébergement et le coaching de représentants d'entreprises dans son Business Center de Shanghai, le recrutement des cadres de direction d'une JV ou d'une WFOE et l'optimisation des investissements d'entreprises déjà installées en Chine mais désireuses d'avoir une croissance plus forte et plus profitable.

**Bretagne Commerce International continue d'avancer tous feux dirigés vers l'export**



Dans la ligne directe de l'engouement créé par l'organisation de l'exceptionnelle manifestation qu'a été l'Open à l'International de Vannes, de multiples missions ont été organisées à l'export et menées par les partenaires de BCI installés à l'étranger. De même des réceptions de fournisseurs étrangers, comme de médias chinois ressourçant des opportunités de produits agroalimentaires bretons, ont été réalisées tout au long de ce dernier trimestre 2016. ENERGIE 7 International y a participé de manière active au travers d'études de marché et de missions d'accompagnement d'entreprises bretonnes en Chine. De prochaines retombées positives de ces actions sont à attendre dans les prochains mois.

**La FIM ne relâche pas ses efforts à l'international**



E7 a eu plusieurs occasions de resserrer ses liens avec la FIM, qu'elle représente officiellement en Chine, et, notamment au travers de sa coopération avec le SYMOP, syndicat professionnel des machines et des technologies de production. Des synergies communes ont pu être envisagées au travers du projet de *L'industrie du Futur*, de même qu'en Chine suite à la réception d'importantes délégations chinoises en étroite partenariat avec E7 avec des projets communs importants de coopération sur le marché chinois. Dans un même esprit de coopération, E7 accueillera dès la rentrée 2017 un VIE de la FIM dans ses bureaux de Shanghai, comme il l'a déjà fait dans le passé à diverses reprises.

**L'Université et la Chine**



Les relations de l'Université Paris Ouest Nanterre La Défense avec la Chine continuent plus que jamais à se multiplier et des échanges sont organisés régulièrement entre étudiants français et chinois, de même que des interventions de professeurs français en Chine.

De nouveaux projets de coopération avec E7, suite à la réception d'une importante délégation chinoise, sont actuellement à l'étude et pourraient se matérialiser prochainement.



### Conférences et colloques du MEDEF



Comme à leur habitude, le MEDEF des Hauts-de-Seine et la Commission d'Intelligence Économique du MEDEF Île-de-France multiplient manifestations, conférences et colloques.

Il est à noter en particulier l'événement annuel de la Commission d'Intelligence Économique Île-de-France qui sera organisé le **28 novembre 2016** en coopération avec le Forum ATENA et dont le titre est « **L'entreprise et les attentats : faire face** ». De prestigieux intervenants seront présents à ce grand rendez-vous, de même que des entreprises affectées par les conséquences des attentats. Elles seront présentes pour témoigner de leur résilience économique face au danger. Trois thèmes passionnants y seront traités :

- Résilience économique
- Protection et information du personnel ; que faire ?
- Radicalisation – Le fait religieux dans l'entreprise



**MEDEF Hauts-de-Seine**

#### **Judi 17 novembre 2016 à 12h15**

Déjeuner à l'Île, Issy-les-Moulineaux

« Made in France : idée ringarde ou projet d'avenir ? »  
avec Guillaume Bigot, essayiste et co-fondateur du comité Orwell

#### **Judi 22 novembre 2016 à 19h**

« Les leviers pour développer et transformer votre entreprise »

Conférence Medef et Ernst&Young

#### **Vendredi 25 novembre 2016 de 8h à 13h**

La croissance c'est l'International »

Participez aux Rencontres Export

### **Conférences, colloques et participations de Pierre DHOMPS d'ici fin décembre**

- **Le 21 novembre**, participation, comme administrateur élu, au Conseil d'Administration de l'Université Paris X
- **Le 24 novembre**, participation à « Réussir son Industrie du Futur » chez SAFRAN à Magny-les-Hameaux.
- **Le 2 décembre**, au MEDEF parisien participation à « La France peut-elle retrouver le chemin d'une croissance forte ? »



**FOCUS : L'UE SANCTIONNE L'ACIER CHINOIS**

**Droits sur les gros tubes d'acier**

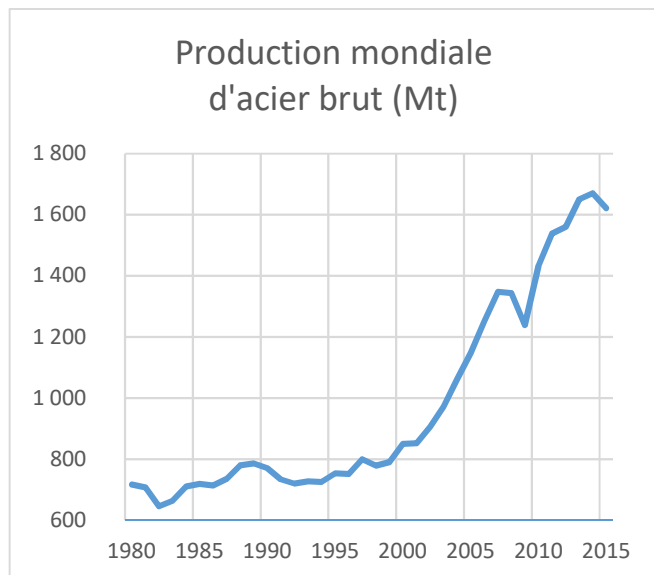
Sur la base d'une plainte déposée en début d'année 2016 par l'industrie, la Commission européenne a instauré le 11 novembre 2016 (application à partir du 13) des droits anti-dumping provisoires d'environ 80% sur certains produits en acier provenant de Chine (tubes et tuyaux sans soudure à partir de 406 mm de diamètre). Elle a effectivement établi qu'en particulier à partir de 2012-2013, les exportations chinoises vers l'UE ont augmenté alors que les besoins de l'UE étaient en décroissance, et que sur la période d'enquête (année 2015), les marges de dumping des producteurs chinois étaient de l'ordre de 45% à plus de 100%.

Les déséquilibres introduits sur les marchés de l'acier par les exportations chinoises à prix cassés sont sans doute pour une bonne part à l'origine de la résolution du Parlement européen adoptée en mai dernier, demandant à la Commission européenne de continuer à traiter les exportations de la Chine vers l'UE de « manière non standard » tant que les 5 critères de l'UE pour lui reconnaître le statut d'économie de marché ne seront pas remplis, y compris après le 11 décembre 2016, date inscrite dans le protocole d'adhésion de la Chine à l'OMC (organisation mondiale du commerce) il y a 10 ans.

**Évolution de la production mondiale d'acier**

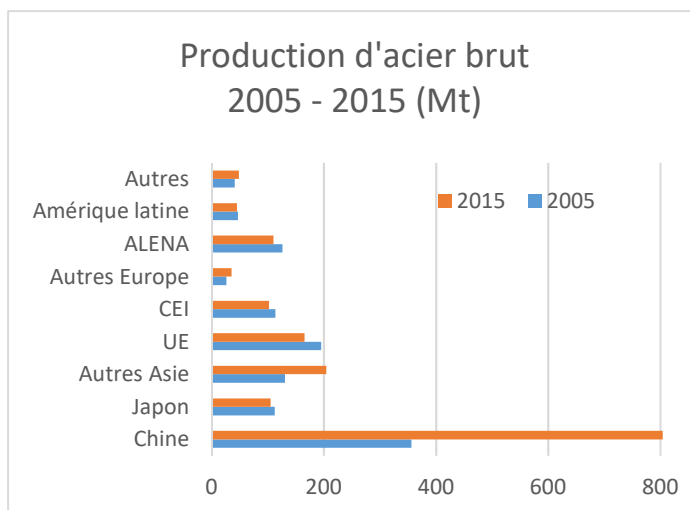
La production mondiale d'acier a augmenté en moyenne de 5,6% par an de 1950 à 1973, le 1<sup>er</sup> choc pétrolier, passant de 200 Mt à 700 Mt ; cette période correspond à la reconstruction d'après-guerre et aux 30 glorieuses des pays développés.

La croissance moyenne a ensuite été de 0,5% par an jusqu'en 2000, passant à 800 Mt. Depuis cette date, il a fallu moins de 15 ans pour que la production double à nouveau, dépassant les 1 600 Mt par an dès 2013, soit une croissance moyenne de 5% par an, et elle aurait été plus forte encore sans l'encoche résultant de la crise de 2008 ; cette période correspond à un essor rapide des pays en développement, dont les BRICS (Brésil, Russie, Inde, Chine et Afrique du Sud), mais avant tout de la Chine.



**Principaux producteurs**

Si le 1<sup>er</sup> sidérurgiste mondial reste Arcelor Mittal (fortement international sous direction indienne), avec près de 100 Mt produites en 2015, on compte parmi les 12 premiers industriels mondiaux de l'acier 2 entreprises japonaises (Nippon Steel, 3<sup>e</sup> avec 46 Mt ; JFE Steel, 8<sup>e</sup> avec 30 Mt), 1 coréenne (Posco, 4<sup>e</sup> avec 42 Mt) et 1 indienne (Tata Steel, 10<sup>e</sup> avec 26 Mt) au milieu de 7 compagnies chinoises... sans compter les autres : 13 compagnies chinoises dans les 25 premiers mondiaux. À tel point que la production chinoise, même fléchissant de 823 à 804 Mt de 2014 à 2015, représente environ 50% de la production mondiale, plus de 7 fois supérieure à celle du Japon (105 Mt en 2015), 9 fois celle de l'Inde (89 Mt), 10 fois celles des États-Unis (79 Mt), de la Russie (71 Mt) ou de la Corée du Sud (70 Mt).



**Commerce international**

La production d'acier chinoise alimente bien sûr les besoins locaux, pour l'industrie et les infrastructures, mais une part importante est exportée (chiffres 2015) : 112 Mt (98 Mt net, importations déduites). Parmi les exportateurs d'acier viennent ensuite le Japon (41 Mt, 35 Mt net), l'Union Européenne (34 Mt, sans l'intracommunautaire), la Corée du Sud (31 Mt, 22 Mt net), la Russie (30 Mt, 25 Mt net), et l'Allemagne, premier exportateur d'acier européen (25 Mt, y compris vers d'autres pays de l'UE, mais elle en importe presque autant). Inversement, parmi les importateurs net d'acier, on trouve d'abord les États-Unis (27 Mt), puis le Vietnam (15 Mt), la Thaïlande (13 Mt), l'Indonésie (9 Mt), le Mexique (9 Mt), l'Égypte (8 Mt), l'Arabie saoudite, l'Algérie, les Émirats Arabes Unis et l'Inde (6 Mt chacun).

**Et les autres produits en acier ?**

Selon les organisations professionnelles européennes, les sanctions de l'UE, qui ne concernent pour l'instant qu'une catégorie de produits en acier, sont généralement plus tardives (8 à 12 mois) et beaucoup plus légères que celles prises aux États-Unis (souvent moins de 3 mois, parfois 500%).

*(Données chiffrées provenant de World Steel Association)*

## CHINE – INFORMATIONS GÉNÉRALES

### Économie chinoise

#### La puissance des banques chinoises

Parmi les 5 premières banques du monde, 4 sont chinoises : seule JP Morgan Chase (200 milliards de dollars de fonds propres) parvient à se hisser à la 3<sup>e</sup> place, après ICBC (Industrial and Commercial Bank of China, 274 milliards de dollars) et CCB (China Construction Bank), mais avant BOC (Bank of China) et ABC (Agricultural Bank of China).

Les banques européennes perdent du terrain : elles ne représentent plus que 16% des bénéfices bancaires mondiaux, contre 42% il y a seulement 10 ans, avant la crise... HSBC est la seule à se maintenir dans le top 10, mais Crédit Agricole et BNP Paribas sont 11<sup>e</sup> et 12<sup>e</sup>.

#### Des problèmes économiques pour le Président Xi Jinping

Selon l'investisseur David Baverez cité par L'Opinion, le monde aurait tendance à imputer à la Chine une situation économique mondiale loin d'être mirobolante : déflation de retour au Japon, banques européennes asphyxiées par les taux négatifs, reprise américaine uniquement tirée par les entreprises du numérique... La croissance de la Chine ne représente plus 50% de l'augmentation du PNB mondial comme on en avait pris l'habitude, son endettement global (250% de son PNB) a rejoint le niveau de celui observé aux États-Unis, en Europe ou au Japon... avec des banques qui détiendraient beaucoup plus de créances douteuses que les 2% avoués par Pékin : plutôt 8 à 15% selon le FMI et les analystes, d'où une ardoise potentielle de l'ordre de 10% du PNB chinois. Toutefois, le montant des dépôts bancaires soumis au contrôle des changes, 20 000 milliards de dollars ou 2 fois le PNB, laissent un peu de temps.

Même si cela doit entraîner 3 à 5 années difficiles pour l'économie chinoise, Xi Jinping est déterminé à réformer la Chine en profondeur : perspective d'un retour au 1<sup>er</sup> rang mondial ; plan « made in China 2025 » ; resserrement politique, indispensable à la réforme économique.

#### Pékin veut lever les freins au financement du secteur privé

Les autorités chinoises souhaitent favoriser le développement de l'économie privée, qui représente 60% du PIB mais déjà 80% des opportunités d'emploi, et pour cela lever les obstacles persistant pour les entreprises du secteur privé, en particulier sur leur accès aux financements. Les provinces sont fermement invitées à prendre les mesures nécessaires en ce sens.

#### La Chine investit plus en Europe qu'aux États-Unis

Les investissements chinois aux États-Unis ont régulièrement dépassé 10 milliards de dollars ces dernières années, 15,3 milliards de dollars en 2015, mais le cru 2016 devrait

être encore meilleur : 18,4 milliards de dollars rien qu'au 1<sup>er</sup> semestre 2016 ! Et il s'agit vraiment d'investissements stratégiques en pas seulement de capitaux à sécuriser : dans ce montant figurent par exemple le rachat par le chinois Haier de GE Électroménager ou celui des studios Legendary Entertainment par le géant chinois du tourisme et du cinéma Wanda.

Mais les investissements chinois dirigés vers l'Europe se sont élevés à 20 milliards de dollars en 2015. Avant 2008, ces investissements étaient inférieurs à 1 milliard de dollars, vers l'Europe comme vers l'Amérique du Nord.

Beaucoup de secteurs sont concernés. Dans le tourisme, Fosun s'intéresse à la Compagnie des Alpes après avoir pris le contrôle du Club Med. JinJiang, qui a déjà avalé Louvre Hotels, souhaite devenir le principal actionnaire d'Accor, leader européen du secteur. HNA, partenaire de Pierre et Vacances (voir plus bas au chapitre Services), prendrait volontiers le contrôle de Servair, la filiale de restauration aéroportuaire d'Air France. Si toute l'Europe est concernée, Italie et France étaient en 2015 les 2 premières cibles, devant l'Allemagne et la Grande Bretagne. Et la progression ne s'enraye pas, au contraire : après 16 milliards d'euros en 2014 et 20 milliards d'euros en 2015, plus de 50 milliards d'euros auraient été enregistrés au 1<sup>er</sup> semestre 2016.

La Chine « usine du monde » avait besoin de sécuriser ses approvisionnements en matières premières ; elle concentrait donc ses investissements sur l'Afrique et d'autres pays en développement. Souhaitant aujourd'hui monter dans la chaîne de valeur et se développer dans les services, elle investit davantage aux États-Unis et encore plus en Europe, marché qui lui semble plus ouvert.

#### La Chine dans le top 25 de l'innovation

Selon le classement des pays les plus innovants, publié par l'OMPI (Organisation mondiale de la propriété intellectuelle, une des agences de l'ONU), la Chine entre pour la 1<sup>re</sup> fois dans le Top 25. Le classement s'appuie sur plusieurs dizaines de critères tels que la durée de la scolarité, le pourcentage de diplômés en sciences, le niveau des infrastructures, le nombre de brevets, la capacité à exporter des produits et services...

En tête, la Suisse, la Suède, le Royaume-Uni, les États-Unis et la Finlande ; l'Allemagne avance à la 10<sup>e</sup> place, la Corée saute 3 marches à la 11<sup>e</sup> place et la France 18<sup>e</sup>. L'entrée de la Chine dans le top 25 souligne ses progrès sur les dépenses de R&D, les dépôts de brevets, les importations de technologie de l'information, les années de scolarisation, la place de ses universités...

Globalement, les dépenses de R&D mondiales ont augmenté de 4% en 2014, alors qu'elles progressaient chaque année de 7% environ avant la crise de 2008. Fléchissement de la croissance dans les pays émergents et resserrement des budgets R&D dans les pays développés en sont la cause.



## La Chine et le développement de l'Afrique

La Chine n'est déjà plus l'usine du monde. Elle vieillit, ses usines ont moins d'ouvriers, ses salaires sont en hausse, elle se tertiarise et sa compétitivité baisse. Elle a commencé à sous-traiter certaines productions de main d'œuvre au Vietnam ou au Bangladesh. Mais elle pourrait ensuite regarder l'Afrique avec d'autres yeux : passer de l'exploitation de ses matières premières à l'utilisation de ses ressources humaines, et y délocaliser des productions, à la fois pour alimenter les marchés d'Europe et du Moyen-Orient, mais aussi pour la consommation croissante de la classe moyenne africaine.

Certains industriels chinois ont déjà sauté le pas, d'autres vont le leur emboîter. En Éthiopie, la Chine a construit à 300 km d'Addis-Abeba le parc industriel d'Hawassa, 1 000 km<sup>2</sup>, principalement destiné à des usines de textile et d'habillement. Il y a déjà autour de la capitale une vingtaine d'usines chinoises du textile ou de l'électronique dans des zones économiques spéciales. Il y a certainement une opportunité pour les économies africaines de se diversifier et d'investir dans la formation et l'éducation, afin de développer chez elles des productions alternatives aux usines asiatiques.

Les investissements chinois en Afrique sont en train de muter des investissements publics (souvent à court terme, pour un projet ou un profit proche) vers les investissements privés, plus stables : Huawei crée des emplois en Afrique, et pourrait bientôt y produire des composants ou même des téléphones.

## Société chinoise

### Il y a 50 ans, la Révolution Culturelle

Le mouvement des Gardes Rouges a pris naissance en mai 1966 par l'affichage, sur le mur de la cantine de l'Université de Pékin, d'un dazibao (journal mural) écrit par de jeunes cadres maoïstes dénonçant la direction de l'Université comme « révisionniste » et incapable de mener la « Révolution Culturelle » de Mao et son épouse Jiang Qing. D'abord contré par les dirigeants du Parti, le mouvement des Gardes Rouges a reçu au bout de 2 mois le soutien de Mao, affirmant qu'il est « justifié de se rebeller » et de « faire feu sur le quartier général ». Cette rébellion contre les institutions a initié 10 ans de chaos en Chine, au cours desquels des millions de personnes ont trouvé la mort, et n'a pris fin qu'en 1976 avec la mort de Mao et l'arrestation de la « bande des quatre ».

### Des Chinoises influentes

Le magazine Fortune établit chaque année une liste des 50 femmes les plus influentes. Sur cette liste figurent 14 femmes d'affaires chinoises, dont Dong Mingzhu (11<sup>e</sup>), PDG de Gree, leader chinois des climatiseurs ; Wang Fengying (12<sup>e</sup>), PDG du constructeur automobile Great Wall Motor ; Li Dang, présidente de l'entreprise d'État China General Technology ; Lucy Peng, PDG de Ant Financial (bras financier d'Alibaba).

### Les Chinois inventent le « divorce blanc »

On connaissait depuis longtemps le mariage blanc, non pas destiné à fonder une famille, mais seulement à bénéficier de tel ou tel avantage lié au fait d'être marié(e). En raison de

restrictions nouvelles concernant l'immobilier, des Chinois, même heureux en ménage, divorcent pour pouvoir investir dans plus d'un logement.

Depuis peu, une famille n'a plus le droit d'acheter plus de 2 biens immobiliers, voire seulement un dans certaines villes (Nankin, Canton, Shanghai ou Hangzhou). Dès l'entrée en vigueur de ces mesures, des queues se sont formées devant les bureaux d'état civil, des couples demandant à divorcer, ce qui leur permettrait de contourner la restriction.

Devant la croissance du marché immobilier, les Chinois s'empressent d'investir. Les limitations autoritaires par famille visent à maîtriser la surchauffe du marché et à éviter l'éclatement d'une bulle.

### Xi Jinping resserre les rênes du pouvoir

Xi Jinping est devenu il y a 4 ans Secrétaire général du Parti communiste chinois (PCC), et donc chef de l'État et chef des armées, et il vient de se faire reconnaître par le Plénum du Comité central du PCC un « rôle central ».

Réuni à Pékin comme chaque année à cette saison, le Plénum (le "parlement" du PCC, rassemblant 370 membres ou suppléants du Comité central) s'est penché sur la question du "leadership collectif". Il a rappelé aux 88 millions de membres du PCC que « le leadership collectif doit toujours être respecté, et aucune organisation ni aucun individu ne doit le violer, quelles que soient les circonstances ou les raisons ». Tous doivent donc « s'unir étroitement autour du comité central du PCC avec le camarade Xi Jinping occupant un rôle central ».

Il semble que le terme "central" soit à comprendre comme « Xi Jinping est le Timonier », alors que la direction était, au moins en apparence, collégiale au sein du PCC depuis la mort de Mao, il y a 40 ans. Depuis son arrivée à la tête du PCC en 2012, Xi Jinping a renforcé son pouvoir au sein du parti, notamment par le biais de la « lutte anti-corruption », qui lui a déjà permis de punir plus d'un million de membres, et également d'écarter plusieurs personnalités de 1<sup>er</sup> plan, comme Bo Xilai ou Zhou Yongkang (ancien chef des services de sécurité). Son mandat de 5 ans devrait logiquement être renouvelé l'an prochain à l'occasion du 19<sup>e</sup> Congrès, qui pourrait lui donner aussi l'opportunité de promouvoir des personnes sûres. La constitution chinoise limite à 2 fois 5 ans le mandat de Président, mais il n'y a pas de limite pour celui de Secrétaire du PCC...

## Chine – International

### La Chine face au Brexit

Quelles peuvent être les conséquences du Brexit pour la Chine et ses relations avec le Royaume-Uni bien sûr mais aussi avec les autres pays de l'Union Européenne, son 2<sup>e</sup> marché après les États-Unis ?

Les échanges commerciaux de la Chine avec l'UE représentent en effet près de 600 milliards de dollars et ses exportations vers l'Europe restent l'un des moteurs de sa croissance, qui se tasse depuis quelques années. Une réduction du périmètre de l'UE pourrait avoir des conséquences sur les exportations chinoises, d'autant plus si l'exemple britannique était

suivi par d'autres pays de l'UE. Inversement, l'affaiblissement de l'UE pourrait à terme réduire son poids dans les négociations avec la Chine visant à protéger les entreprises européennes, sur des sujets comme la taxation de l'acier chinois, les implantations ou la propriété intellectuelle.

La livre sterling va baisser durablement, ce qui induit quasi mécaniquement une hausse du dollar et pourrait inciter les autorités chinoises à baisser le taux de conversion du yuan pour préserver sa compétitivité sur les autres marchés.

Autre conséquence du (relatif) affaiblissement de l'Europe : la position chinoise va se trouver renforcée pour développer ses implantations sur le vieux continent, mais aussi sur la scène internationale, comme principal rival de la puissance américaine méritant donc une meilleure représentation dans les différentes institutions.

Dans sa relation avec la Chine, le Royaume-Uni va devoir réapprendre à négocier seul, ce qu'il n'a plus fait depuis 40 ans. Certains estiment que la négociation d'un nouvel accord commercial entre les 2 pays pourrait nécessiter 10 ans à 500 négociateurs... Les échanges entre les 2 pays représentent près de 80 milliards de dollars, avec un déséquilibre de plus de moitié en faveur de la Chine. Ce déséquilibre pourrait se réduire à la faveur d'une baisse durable de la livre. L'attrait de la Grande Bretagne et de Londres comme base d'accès aux marchés européens se trouve également entamé.

### **1<sup>er</sup> G20 en Chine**

La 1<sup>re</sup> réunion du G20 en Chine s'est tenue à Hangzhou en septembre. Les Chefs d'États souhaitent augmenter les investissements publics de haute qualité et poursuivre la libéralisation des échanges commerciaux. L'échange automatisé de données fiscales leur paraît devoir être généralisé à tous les pays. Ils s'engagent également à soutenir l'industrialisation de l'Afrique et les investissements en faveur de l'environnement.

### **Le yuan dans le panier du FMI**

À l'occasion de la fête nationale chinoise (1<sup>er</sup> octobre), le yuan est officiellement devenu une monnaie de réserve du FMI, rejoignant ainsi le dollar, l'euro, le yen et la livre sterling dans les Droits de tirage spéciaux (DTS), devises qu'un pays peut recevoir lorsque le FMI lui octroie un prêt. La dernière modification du panier date de 1999, avec l'entrée de l'euro.

### **La finance verte est pour moitié chinoise**

L'environnement reste un sujet délicat en Chine. Avant la réunion du G20 à Hangzhou début septembre, les restrictions de circulation et les arrêts de production se sont multipliés. Mais c'est un sujet dont on peut parler avec les Chinois. Et ils y investissent des sommes énormes, à tel point que près de la moitié des obligations pour financer des projets en faveur de l'environnement émanent de Chine. Selon la CBI (Climate Bond Initiative), 40% de ces obligations sont émises par la Chine, 16% par les États-Unis. L'encours serait de près de 700 milliards de dollars, en hausse de 20% sur l'an passé. Et la Chine devrait rajouter 46 milliards de dollars en 2016.

La Chine est confrontée à une pollution énorme, et le système financier est essentiel pour accompagner sa transition vers une économie moins gourmande en carbone. Selon la PBOC (Banque populaire de Chine), le coût pour assainir l'environnement dépassera 600 milliards de dollars par an pendant au moins 5 ans. Les autorités chinoises espèrent que 85% proviendront de fonds privés (China Railway Corporation a par exemple émis 194 milliards de dollars) et de fonds étrangers, à qui le marché des capitaux s'ouvre progressivement. La « finance verte » ne constitue toutefois qu'une petite partie (1%) du marché mondial des obligations, évalué à 80 000 milliards de dollars...

### **Pierre Gattaz conduit en Chine une délégation du Medef**

C'est la 1<sup>re</sup> fois que Pierre Gattaz emmène en Chine une délégation du Medef en Chine. Sa société, Radiall y est certes présente depuis 20 ans, mais il est cette fois accompagné de 23 représentants d'entreprises françaises, surtout des PME, pour des rencontres et des entretiens à Wuhan (province du Hubei) avant de rejoindre Shanghai. Réception par un vice-gouverneur de la province, rencontres avec le bureau du commerce, le comité de gestion d'un projet de ville durable...

Le président du Medef incite les entreprises françaises à « ne pas louper la phase 2 du développement chinois », celle de l'extension de sa classe moyenne et de l'accroissement de son appétit de consommer. Et vend (vante) aux Chinois les compétences françaises pour répondre à leurs nouveaux besoins (villes durables, technologie et innovation, infrastructures, produits de consommation...). Pierre Gattaz s'amuse devant la communauté des startups françaises de Shanghai : « Quand je viens en Chine, j'ai l'impression de quitter un pays communiste pour venir dans un pays libéral »...

## **INDUSTRIE AUTOMOBILE**

### **Entreprises chinoises**

#### **Pas plus de 30 millions de voitures par an ?**

Les ventes de voitures particulières en Chine ont franchi la barre des 20 millions d'unités, mais elles ne dépasseront peut-être pas celle des 30 millions. Les experts chinois du secteur, qui tablaient sur un maximum de 40 ou même 45 millions de véhicules par an d'ici une douzaine d'années, révisent à la baisse leurs estimations.

Cette révision tient à plusieurs facteurs. Le vieillissement de la population, car les seniors achètent moins de voitures que les jeunes générations. L'urbanisation aussi, car la population jeune est attirée par les grandes métropoles, où la circulation est fortement congestionnée et les immatriculations souvent contingentées. Et les alternatives à l'acquisition se multiplient : autopartage, covoiturage, location courte durée, VTC... Ce qui ne devrait toutefois pas empêcher le parc chinois de dépasser les 300 millions dans moins de 10 ans !

**L'envolée des « e-deux-roues »**

Que faire lorsque la voiture est trop chère, la moto trop dangereuse, le bus trop plein et trop lent et le vélo trop fatigant ? Pour les citadins chinois, le vélo électrique (e-bike) ou le e-scooter sont des alternatives en pleine expansion. Leur marché, 25 à 30 millions d'unités par an (+5%), a déjà dépassé celui des voitures et ringardisé le 2-roues à moteur thermique, dont les ventes baissent de 9% par an. Il est vrai que nombre de villes restreignent l'usage des "pétroleuses" : interdiction des centres villes, obligation d'un permis, contingentement des immatriculations...

Un e-scooter se vend en moyenne à moins de 400 €, un vélo électrique à moins de 300 €, et on peut acheter une e-mobylette basique pour moins de 250 €, avec panier devant et petite assise derrière : l'idéal pour faire ses courses ou conduire un enfant à l'école. Le marché se rationalise, le nombre de constructeurs est passé en 5 ans de 2 500 à 250, mais les 5 premiers, tous chinois, n'en contrôlent que 30%.

Ces produits s'exportent aussi, 3 millions d'unités en 2015, d'abord en Asie du Sud-Est, mais sans doute bientôt vers l'Europe pour les fabricants qui montent en gamme.

**La Chine pour la voiture autonome et électrique**

Les autorités chinoises veulent des voitures plus sûres et plus propres. Elles estiment que 50% des voitures produites en 2020 disposeront d'un freinage d'urgence automatique, que dès 2025, 20% des voitures en circulation seraient autonomes et qu'à partir de 2030, 40% des véhicules seraient (seulement) électriques.

**Entreprises françaises**

**Une Renault électrique à moins de 7 200 €**

Avec Dacia, Renault propose déjà sur le marché européen une berline à 8 000 € (Logan), une familiale à 10 000 € (Lodgy) et un 4x4 à 12 000€ (Duster), voire sur le marché indien une citadine (Kwid) à 3 500 €.



Pour le marché chinois, où la voiture électrique est appelée à un fort développement, Renault et ses partenaires travaillent sur une low-cost électrique à 7 000 ou 8 000 \$ (6 300 ou 7 200 €), mais ces prix tiennent compte d'aides publiques chinoises. À terme, Carlos Ghosn vise ces niveaux de prix sans les aides.

Une autre piste prometteuse, certes moins "propre" que l'électrique, mais préférable à l'hybride ou au diesel, l'e-power : un (petit) moteur à essence recharge une (petite) batterie qui alimente un (ou des) moteurs électriques pour mouvoir le véhicule. Cette technologie émettrait 62 g/km de CO<sub>2</sub>, à comparer à 75 pour une Toyota Yaris hybride ou 85g/km pour une Clio diesel.

**Autres entreprises**

**Samsung entre chez BYD**



Une filiale chinoise de Samsung, Shanghai Samsung Semiconductor, souscrit à hauteur de 3 milliards de yuans (400 M€) à une augmentation de capital de BYD de 14,5 milliards de yuans (2 milliards d'euros) réservée à quelques investisseurs (les autres sont des fonds de gestion et un fonds public, tous chinois). Samsung devient ainsi le 9<sup>e</sup> actionnaire de BYD avec 1,92% du capital, aux côtés du fondateur Wang Changfu (dont la part descend de 20.7 à 18,79%) et de Warren Buffet (qui descend à 8,25%).

BYD compte utiliser cet argent pour augmenter sa production de batteries et poursuivre ses investissements en R&D sur les véhicules à énergie renouvelable. L'une des raisons de l'investissement de Samsung serait le refus des autorités chinoises de reconnaître sa filiale comme fournisseur de batteries.

**Volvo réorganise sa production**



LYNK & CO



Volvo, qui appartient au chinois Geely, produit actuellement en Europe, la S60 (berline sportive) et la S90 (voiture haut de gamme) à Göteborg (Suède), et la petite S40 à Gand (Belgique) ; aux États-Unis (Caroline du Sud), une nouvelle usine produira la S90 pour le marché local et l'exportation.

En Chine, la S90 est affectée à Daqing (province du Heilongjiang), la S60 à Chengdu (province du Sichuan) et la S40 à une nouvelle usine à Luqiao (province du Zhejiang, à 350 km au sud de Shanghai). Cette unité produira également les voitures Lynk &Co, la nouvelle marque de Geely.

**400 000 e-VW par an en Chine**



Volkswagen, qui disposait déjà en Chine de coentreprises avec SAIC (depuis 1984) et avec FAW (en 1991). Une 3<sup>e</sup> JV est à l'étude avec JAC Motor (Anhui Jianghuai Automobile), pour produire des NEV (New Energy Vehicles), véhicules électriques ou hybrides.

Ce segment des véhicules propres, fortement favorisé par les autorités chinoises, connaît une croissance rapide (quadruplement en 2015), et le groupe VW compte en profiter. Il vise 400 000 véhicules NEV par an vers 2020, 1,5 million en 2025 et commence à produire en Chine sa 1<sup>re</sup> Audi NEV.

## **MACHINES ET ÉQUIPEMENTS, AUTRES MATÉRIELS DE TRANSPORT**

### **Entreprises chinoises**

#### **Route de la Soie numérique**

La Chine envisage, en soutien de l'initiative One Belt One Road (OBOR, nouvelles routes de la soie), l'observation de ces routes par satellites, The Digital Silk Road, comportant une base de données afin de mieux comprendre les flux et de rendre cet axe économique plus sûr et efficace. Il permettrait également de mieux connaître les ressources naturelles, l'environnement, et de contribuer à la protection des sites historiques, au profit de la Chine mais aussi des nombreux pays et régions traversées (environ 4,5 milliards de personnes).

30 satellites et 1800 stations terrestres permettraient d'augmenter la couverture et la précision de Beidou, le système chinois de positionnement et de navigation par satellites.

#### **Y-20 : un avion de transport militaire plus gros que le C17**

L'armée chinoise met en service son premier Y-20, un avion de transport militaire plus grand et plus lourd que l'américain Boeing C-17, dont la production s'est arrêtée l'an dernier. Sa masse maximale au décollage est en effet de 200 t, contre 77,5 t au C-17. L'avion, dont plusieurs centaines d'exemplaires devraient être construits, est pour l'instant équipé de moteurs russes, mais devrait bientôt recevoir des moteurs chinois WS-20.

Capable de transporter troupes et matériels sur de longues distances, cet avion correspond aux nouvelles orientations stratégiques de la Chine, qui vient d'ouvrir sa 1<sup>re</sup> base militaire à l'étranger (Djibouti) et prévoit de participer à des opérations de lutte anti-terroriste loin de ses frontières.

#### **Les robots industriels chinois fédèrent leur R&D**

La Chine, 1<sup>er</sup> marché des robots industriels, prévoit de tripler sa production annuelle et d'en produire elle-même 100 000 par an d'ici 5 ans. C'est dans ce contexte que les 10 principaux industriels chinois du secteur ont décidé de coordonner leurs actions de R&D concernant les robots industriels et les robots de service les plus évolués. Parmi ces entreprises, des grands groupes (comme GSK CNC Equipment, qui produit des commandes numériques) et des startups (comme Ninebot, qui fabrique des véhicules électriques personnels), soutenus par la recherche universitaire (en particulier pour les aspects traitement de l'information et intelligence artificielle).



La coordination est assurée par Siasun Robot & Automation, principal fabricant de robots, qui a récemment levé 400 M€ pour acquérir en Chine ou ailleurs des fabricants de composants, et mieux maîtriser sa chaîne de valeur. La R&D commune doit permettre de progresser plus rapidement dans la robotique haut de gamme et d'échapper à une guerre fratricide sur les prix.

#### **La Chine investit dans le rail**

La Chine prévoit de poursuivre l'extension de son réseau ferroviaire et des lignes à grande vitesse avec un régime soutenu sur les 10 prochaines années, afin de mieux relier entre elles les principales villes du pays, en particulier celles du centre et de l'ouest pour tenter d'équilibrer le développement entre les régions côtières et le reste du pays.

De 121 000 km en 2015, le réseau devrait passer à 150 000 km en 2020 et 175 000 km en 2025. Les lignes à grande vitesse passeraient quant à elles de 19 000 km en 2015 à 30 000 km en 2020 et 38 000 km en 2025.

#### **Un grand avion amphibie**

Le plus grand avion amphibie du monde a fait son roll-out à Zhuhai cet été. De la taille d'un Airbus A320, l'AG 600 produit par Avic a une masse maximale au décollage de 53,5 t et une distance franchissable de 4 500 km. Il sera utilisé dans la lutte contre les incendies de forêt et pour le secours en mer.

#### **Vers une cartographie géochimique**

La Chine a lancé avec l'UNESCO un projet de cartographie mondiale de la composition géochimique de l'air, de l'eau et du sol. Il s'agit d'abord de collecter des données concernant 76 éléments chimiques principaux sur un maillage en 18 000 secteurs de la surface terrestre, puis de rechercher la présence de 16 autres éléments (métaux lourds, éléments radioactifs...), afin de cartographier la répartition des éléments chimiques sur terre.

Au titre de recherches préalables, la Chine a par exemple découvert 4 000 t d'or sur son territoire depuis 1981, cartographié rivières et sources souterraines sur la moitié de son territoire et analysé plus de 2 400 sources quant à leurs propriétés médicinales. Dirigé depuis l'International Center for Global-scale Geochemistry, qui vient d'être créé à Lanfang (Hebei), le projet devrait d'ici 5 ans analyser la moitié de la surface terrestre pour 50 éléments chimiques.

#### **Le 1<sup>er</sup> satellite de communication quantique est chinois**

La Chine a mis en orbite en août le 1<sup>er</sup> satellite de communication quantique, Qess (pour Quantum Experiments at Space Scale). Mais la communication quantique, qu'est-ce ? C'est une communication de très haute sécurité, car les bits quantiques ne peuvent être clonés. Il est donc impossible d'intercepter ou de pirater les informations transmises.

Le satellite de 600 kg a été placé sur une orbite héliosynchrone à 500 km d'altitude, où il accomplit une révolution en 90 min. Il permettra de conduire pendant 2 ans des expériences de téléportation quantique entre 2 stations terrestres distantes de 1 200 km, l'une à Pékin et l'autre à Urumqi (province du Xinjiang), et de tester des applications de l'intrication quantique, autre phénomène étrange de la physique.

**La Chine fédère ses motoristes aéronautiques**

Pour ses avions, la Chine était jusqu'ici assez largement dépendante de moteurs étrangers, souvent d'origine russe pour son aviation militaire, et généralement occidentale pour l'aéronautique civile (Rolls-Royce ou General Electric). Le moyen-courrier chinois C919 est ainsi équipé de moteurs CFM international (JV de Safran et GE).

Pour faire pièce aux leaders mondiaux, la Chine a regroupé cet été ses activités de motorisation aéronautique dans la nouvelle société AECC (Aero Engine Corporation of China), dotée de 50 milliards de yuans (7 milliards d'euros) de capital et forte de près de 100 000 personnes. Plusieurs filiales de grosses entreprises d'État sont concernées, dont des branches d'Avic, le principal constructeur aéronautique chinois.



**Des Chinois pour un mois dans l'espace**

La Chine a placé en orbite mi-septembre son 2<sup>e</sup> laboratoire spatial, Tiangong-2, à 393 km d'altitude. Un mois plus tard, 2 taïkonautes ont rejoint le laboratoire, où ils doivent passer 30 jours, une durée record pour l'espace chinois. Ils y réalisent des expériences de médecine, de biologie, de physique, d'observation des tempêtes solaires, de réparation d'équipements...

Il s'agit pour la Chine de poursuivre les préparatifs en vue de déployer en 2022 une véritable station spatiale habitée, qui prendrait en quelque sorte le relais de l'ISS, qui arriverait alors en fin de vie.

**CRRC passe à la sustentation magnétique**

La Chine a été la première à mettre en service commercial une ligne de transport de passager utilisant la sustentation magnétique (maglev), qui permet le déplacement sans frottement. Elle a été mise en service dans avant l'exposition universelle de Shanghai, pour relier l'aéroport de Pudong, en utilisant une technologie Transrapid, développée par Siemens. Des entreprises chinoises associées à la construction ont bénéficié de transferts de technologie, et Siemens a depuis abandonné la technologie maglev, aucun projet n'ayant pu voir le jour en Allemagne ou en Europe.

Le géant ferroviaire chinois CRCC (China Railway Construction Corporation) a créé à Wuhan (province du Hubei) une filiale dédiée au maglev, CRMT (China Railway Maglev Transportation Investment & Construction Corporation), depuis la R&D, la planification, la construction jusqu'à la gestion, pour transporter passagers et/ou fret. Les technologies maglev étudiées en Chine couvrent des vitesses faibles (200 km/h) ou hautes (600 km/h), voire le vac-train (train se déplaçant dans des tubes sous vide jusqu'à 4 000 km/h).

La 1<sup>re</sup> ligne maglev "autochtone" est entrée en service cette année entre l'aéroport et la gare de Changsha (province du Hunan), sur 18,55 km parcourus à des vitesses ne dépassant pas 100-120 km/h. Une dizaine d'autres villes ont également des projets de lignes maglev, dont Pékin et Qingdao.



**Entreprises françaises**

**Thales mise sur le transport urbain chinois**

L'activité principale du groupe Thales concerne l'aéronautique et la défense, mais l'une de ses orientations stratégiques consiste à développer son activité dans le secteur des transports, 100% civile et qui représente déjà 15% de son CA. Le marché chinois est à ce titre essentiel : Thales y propose avec ses partenaires chinois des systèmes de billettique, de signalisation et de supervision pour métros et tramways à des villes qui ne cessent de s'étendre. Selon Pékin, les villes de plus de 3 millions d'habitants sont éligibles au métro. Sur les 25 villes dans ce cas, 23 disposent déjà de 2 735 km de lignes de métro en opération et d'autant voire plus en construction.

Des systèmes Thales équipent déjà les métros de Pékin et de Shanghai, qui transportent chacun plus de 8 millions de passagers par jour. L'activité transport représente plus de 25% de son CA Chine (500 M€). Même si sa croissance n'est plus ce qu'elle était il y a encore quelques années, le 13<sup>e</sup> plan chinois prévoit la construction d'environ 25 lignes de métro par an, soit un montant pour la signalisation de 30 M€ chacune ; sans compter les lignes de tramway (10 à 15 M€ par ligne).



La JV TST (Thales SAIC Transportation System), formée il y a 5 ans par Thales (49,9%) avec 2 partenaires chinois, Shanghai Electric Corporation et Shanghai Automation Instrumentation, a déjà équipé près de 500 km de lignes et obtenu récemment des contrats pour équiper plus de 400 km supplémentaires. Le marché chinois est toutefois dominé pour l'instant par Casco (25%), la JV d'Alstom et de son partenaire China Railway Signal and Communication.

Outre la Chine continentale, Thales est également très présent dans toute la zone Asie-Pacifique à travers son pôle Transport installé à Hong Kong, avec des parts de marchés importantes en communications, billettique et signalisation.

**Accord CRRC - Bombardier**

Bombardier et CRRC (China Railway Rolling Stock Corporation), issue de la fusion l'an dernier de CSR et CNR, la principale entreprise d'État pour le matériel roulant ferroviaire, ont signé un nouvel accord visant à renforcer leur coopération.



Bombardier travaille déjà depuis près de 20 ans avec CRRC et ses filiales sur le marché chinois, où il a constitué 3 JV dédiées à la construction de rames de TGV, de rames de métro et de monorails. Plus de 3 000 rames TGV et plus de 2 000 rames de métro ont été livrées sur le marché chinois dans ce cadre. Le nouvel accord va permettre, en s'appuyant sur des expertises complémentaires, de mieux adresser le marché mondial, en particulier en Chine et dans d'autres pays développant leurs infrastructures de transport.

## Autres entreprises

### L'Allemagne freine le rachat d'Aixtron par la Chine

L'Allemagne, choquée par le récent rachat par le chinois Mi-dea de Kuka, géant de la machine-outil et des robots industriels, pour un montant de 4,5 milliards d'euros, a décidé (le ministère de l'économie) de suspendre l'autorisation qui avait été accordée en septembre à FGC (Fujian Grand Chip Investment) pour le rachat du fabricant de machines-outils Aixtron.

### KUKA AIXTRON KraussMaffei

Sigmar Gabriel, le ministre allemand de l'Économie, souhaite que la législation européenne permette de limiter les investissements directs influencés par des décisions de politique industrielle de pays tiers ou bénéficiant de « subventions d'État ». Vis-à-vis de la Chine, il faudrait aussi une forme de réciprocité, que les entreprises européennes puissent investir en Chine sans être contraintes par des limites d'actionnariat ou des demandes de transfert de technologie. Outre Kuka, les machines-outils de KraussMaffei ont été rachetées par ChemChina et un autre chinois lorgne le fabricant d'éclairage Osram.

Aixtron, qui produit des chaînes de fabrication de semi-conducteurs, a été informé que le « certificat d'absence de risque » délivré à FGC était retiré, ce qui stoppe l'OPA de 670 M€, à laquelle plus de 65 % des actions avaient déjà été apportées.

### Route de la Soie « Hyperloop »

Hyperloop est le projet initié par Elon Musk (Tesla...) consistant à faire circuler dans des tubes aériens sous basse pression des capsules sur coussin d'air entraînées par des moteurs à induction. Ce moyen de transport permettrait des vitesses de plus de 1000 km/h.



La société californienne Hyperloop One conduit des études pour la Russie sur la faisabilité d'un Hyperloop cargo pour transporter à 1200 km/h des conteneurs de fret de Chine en Europe (via la Russie) en un jour. Un tronçon de 70 km serait expérimenté entre la Province chinoise de Jilin et la ville portuaire russe de Zarubino.

## AUTRES INDUSTRIES MANUFACTURIÈRES, DONT ÉLECTRICITÉ, ÉLECTRONIQUE, INFORMATIQUE, OPTIQUE

### Entreprises chinoises

#### La Chine bientôt à la pointe de l'innovation

Le président chinois Xi Jinping pousse fortement la Chine sur la route de l'innovation. Il souhaite en faire l'un des pays les plus innovants avant 2020, un des leaders de l'innovation dès 2030 et le moteur mondial au milieu du siècle. Dans un discours devant les élites scientifiques chinoises, il a affirmé son intention d'investir davantage dans les domaines de recherche en lien avec le développement stratégique de la Chine, et demandé aux scientifiques de faire en sorte que leurs recherches théoriques débouchent sur des améliorations pour la vie de tous : environnement, alimentation, santé...

#### Shenzhen : un « repaire » de startups

À Shenzhen souffle l'esprit du Shanzhai (repaire dans la montagne). Il désignait d'abord la production pirate de produits électroniques. Tout pouvait être copié, réalisé rapidement avec les moyens de production disponibles localement et vendu aussi rapidement sur le marché de Huaqiangbei.

Depuis quelques années, les choses ont changé. La plupart des produits manufacturés dans le monde comportent des composants fabriqués à Shenzhen. Des fournisseurs de toutes technologies sont disponibles dans un rayon très court, ce qui facilite la logistique et raccourcit les délais. Du côté coût, certains moyens de production (moules par exemple)

sont communautarisés, ce qui en facilite l'amortissement. Le flux tendu règne : pas de production sans acheteur.

Cet écosystème attire donc de plus en plus de startups et de makers, venant de Chine ou d'ailleurs. Il y a une « Maker-fair » depuis 3 ans à Shenzhen. Les incubateurs, les centres de coworking se multiplient. Et les startups ont de l'ambition : plutôt entrer en bourse que se faire racheter par un grand groupe au bout de 3 ans, comme en Europe. Certaines quittent la scène assez vite, d'autres réussissent : BYD (Build your dreams), qui en une vingtaine d'années a copié et fabriqué des batteries, est devenu leader mondial des batteries NiCd (65% du marché) et Li-ion (30%), avant de se « diversifier » en 2003 dans l'automobile, pour devenir la 4<sup>e</sup> marque chinoise (véhicules électriques, hybrides et thermiques) ; DJI et JTT sont devenus en peu d'années des marques reconnues dans le monde pour les drones de loisir ; on peut dire la même chose dans les smartphones pour Huawei et OnePlus.



Jean Tang, qui a fait ses études en France et travaillé pour Microsoft, a créé il y a 5 ans à Shenzhen la société Emie, qui développe et commercialise des recharges « design » pour téléphones mobiles. Elle emploie maintenant 120 personnes et propose un incubateur à une douzaine de startups.

## Les financements chinois pour les « jeunes pousses »

Depuis 3 ans, les autorités chinoises ont affirmé leur volonté de réorienter l'économie chinoise, d'une « usine du monde » visant surtout l'exportation vers une société de l'innovation s'adressant de plus en plus à sa classe moyenne émergente et très désireuse de consommer. Et les principales mégapoles chinoises veulent toutes leur « Silicon Valley ».

Les jeunes pousses ont ainsi pu bénéficier en 2015 de 230 milliards de dollars levés par les fonds de capital-risque, 3 fois le montant levé en 2014. D'autres grandes sociétés, souvent de l'économie numérique, participent au mouvement : Alibaba a doté l'an dernier un fonds de 120 M€ pour investir dans des startups à Hong Kong ; Baidu, le Google chinois, finance des projets de conduite automatisée.

Mais des sociétés moins importantes s'engagent également : l'e-commerçant de composants électroniques Cogobuy a mis en place une plateforme spécialisée pour l'innovation dans le hardware intelligent, Ingdan. À un besoin précis exprimé par un membre, plusieurs millions d'utilisateurs peuvent apporter des éléments de solution. Près de 10 000 projets sont en cours sur ce laboratoire d'idées, et Cogobuy pourrait être bientôt soutenu par un grand fonds de pension chinois.

## L'électroménager chinois à la conquête de l'Europe

Le groupe d'électroménager chinois Haier (blanc et brun, c'est-à-dire frigos et machines à laver, mais aussi télévision et son) est déjà connu en Europe, même si ses parts de marché y sont encore modestes et plutôt cantonnées dans l'entrée de gamme. Mais la croissance et la montée en gamme sont probables, Haier ayant absorbé au fil des années les activités électroménager de Sanyo et de General Electric.

**Haier** **Hisense**

À l'occasion de l'Euro 2016, les Européens ont découvert la marque chinoise Hisense, inconnue jusque-là en Europe, mais leader en Chine depuis plus de 10 ans avec près de 70 000 employés et 4<sup>e</sup> mondial pour la télévision derrière Samsung, LG et TCL. Hisense a en effet investi environ 50 M€ pour être sponsor officiel de l'Euro 2016, ce qui a donné un sérieux coup de pouce à ses ventes en Europe et particulièrement en France.

**CHANGHONG 长虹** **Midea**

Changhong, n°4 chinois de l'électroménager et pionnier en Chine de la télévision en couleur dès 1972, emploie plus de 130 000 personnes, notamment à Mianyang dans la province du Sichuan, et vend aujourd'hui en Chine 8 millions de téléviseurs par an. C'est maintenant vers l'Europe qu'il se tourne, un marché du même ordre de grandeur que le marché chinois, avec 35 millions de postes vendus par an contre 45 millions. Il s'appuie pour cela sur une nouvelle marque, CHiQ, qui propose un téléviseur UHD vendu en France par la grande distribution à moins de 500 €. En 2016, 10 à 15 000 appareils seront produits par l'usine tchèque de Changhong, qui dispose d'une

capacité de montée en puissance importante. Son ambition est de faire passer sa part export de 25% à 50% d'ici 2020.

Midea, leader chinois du « blanc », a repris les activités électroménager de Toshiba ; l'an dernier, Hisense avait repris des actifs de Sharp : les japonais ont abandonné aux coréens LG et Samsung le secteur des écrans LCD, laissant aux chinois le soin de s'en occuper. D'autres fabricants chinois proposent maintenant des « téléviseurs intelligents », comme Xiaomi et LeTV.

## Le plus grand radiotélescope du monde est chinois

La Chine ne cache pas ses ambitions spatiales : outre ses vols habités et son projet de station spatiale, elle prévoit d'aller prélever l'an prochain des échantillons à la surface de la Lune et d'y poser un « rover » en 2018 sur la face cachée. Dans les années 2030 et 2040, elle pense envoyer un homme sur la Lune et entreprendre l'exploration martienne.

Dans un autre domaine, elle met en service cette année le plus grand radiotélescope monobloc du monde, FAST (Five-hundred-metre Aperture Spherical Radio Telescop), destiné à découvrir de nouveaux objets inconnus, mieux comprendre les origines de l'Univers et chercher des traces de vie extraterrestre. Démarré il y a plus de 20 ans, le projet arrive à terme après 5 ans de construction pour un coût de 160 M€. Doté d'une antenne sphérique de 500 m de diamètre, il devrait être environ 3 fois plus puissant que le télescope américain d'Arecibo, construit il y a plus de 50 ans et qui ne mesurait que 305 m.

## Entreprises françaises

### Huawei cherche en France et cible les startups

Huawei, qui construit smartphones, tablettes, montres connectées, systèmes de réseaux et de télécommunications, a son siège, son principal centre de R&D et un campus à Shenzhen, la Silicon valley chinoise. Mais il est également présent en France et s'intéresse à ses talents.

Huawei a implanté à Boulogne-Billancourt, son 2<sup>e</sup> centre mondial de recherche en mathématiques. Réunissant plus de 70 chercheurs dont 12 doctorants sous la direction de Merouane Debbah, chercheur en mathématiques et professeur à CentraleSupélec, spécialisé dans les télécommunications, ce centre va travailler sur des sujets tels que les limites de la loi de Moore ou la maîtrise du Big Data, et tenter d'imaginer de nouvelles potentialités d'Internet. C'est le 4<sup>e</sup> centre de recherche de Huawei en France, après ceux de Sophia-Antipolis (environ 30 personnes sur le au traitement d'images), Paris-Saint-Dominique (une douzaine de personnes sur le design) et une autre équipe à Boulogne-Billancourt (7 personnes travaillant sur l'IoT, l'Internet des objets). Huawei compte investir 1,5 milliards d'euros sur 5 ans en France, et y doubler les effectifs de ses centres R&D, afin de tirer parti des compétences des ingénieurs français dans les télécommunications et les réseaux.



Depuis 8 ans, Huawei noue des partenariats avec de grandes écoles d'ingénieurs dans le monde, il constitue avec elles des relais dans de nombreux pays (France, Luxembourg et Grande Bretagne en particulier pour ce qui concerne l'Europe). L'équipementier s'installe à proximité de ces universités et y recrute : un centre R&D sur la téléphonie a été monté en Finlande avec 170 personnes, un autre à Milan sur les hyperfréquences, ou encore à Munich sur les antennes-relais.

Huawei organise aussi, en partenariat avec le Comité Riche-lieu, le réseau French tech, BPI-France et Business France, le concours Digital In-Pulse, qui récompense dans plusieurs villes 3 prix d'un montant pouvant atteindre 50 k€. Pour la 3<sup>e</sup> édition de ce concours, des lauréats tels que Feetme, SENTRYO, Dataiku, Lima ou Seclud ont été récompensés. Les premiers bénéficient d'un voyage à Shenzhen avec visite du campus Huawei.

## **MINES, ÉNERGIE, EAU, ENVIRONNEMENT, BTP**

### **Entreprises chinoises**

#### **Les nouvelles Routes de la Soie : perspective ou mirage ?**

Depuis 3 ans, Xi Jinping a initié les nouvelles Routes de la soie, projet souvent désigné en Chine comme « One Belt, One Road » ou OBOR, qui consiste à investir massivement sur au moins une dizaine d'années dans les infrastructures routières, ferroviaires et maritimes, en Chine et dans bien d'autres pays, pour accélérer sensiblement les échanges commerciaux entre la Chine, l'Asie, le Moyen-Orient, la Russie et l'Europe. La Chine a déjà signé des accords de libre-échange avec une cinquantaine de pays et compte sans doute asseoir son pouvoir économique sur la région et y exporter son modèle de développement, reposant fortement sur les infrastructures.

Des travaux herculéens sont déjà en cours, par exemple aux confins avec l'Afghanistan et le Pakistan : viaducs, tunnels et barrages hydroélectriques sont en construction. Ces derniers servent à la fois à irriguer les cultures et à produire une électricité qui peut être exportée au Pakistan.

Pékin a certes doté initialement le projet de 40 milliards de dollars, auxquels s'ajoutent 100 milliards de dollars de l'AIIB (Banque asiatique d'investissement pour les infrastructures) et environ 300 milliards de dollars que les banques chinoises seraient prêtes à apporter. Mais on est encore loin des 8 000 milliards de dollars d'investissements estimés selon certaines études... Et le développement par les infrastructures a permis la croissance en Chine grâce à une maîtrise forte du politique. En sera-t-il de même pour les autres pays de la région ?

#### **L'éolien chinois a le vent en poupe**

Bien qu'ayant démarré quelques années après l'Europe, la Chine met les bouchées doubles pour l'installation de puissance éolienne : sur les 433 GW en service dans le monde fin 2015, la Chine en compte un tiers (145 GW, plus que l'Europe, 3 fois l'Allemagne), et en a installé l'an dernier autant que le reste du monde : 31 GW sur 63 GW au total. Les investissements chinois pour les énergies renouvelables dépassent ceux des États-Unis et de l'Europe ensemble.

L'Europe reste encore en avance sur l'éolien offshore, 11 GW installés dont 5 GW au Royaume-Uni, mais la Chine s'y met (1 GW) et devrait être rejointe par d'autres : Japon, Corée du sud, Inde et États-Unis.

La puissance éolienne installée devrait approcher les 800 GW en 2020, près de la moitié des capacités ajoutées étant situées en Asie. En 2015, l'éolien dans le monde a produit 800 TWh d'électricité, soit 3% de la consommation mondiale ou autant que toutes les centrales au charbon de l'Inde.

#### **Condamnation d'industries polluantes**

Sur la base d'une loi entrée en vigueur début 2015, un grand verrier chinois a été condamné à une amende de 3 M€. Une association proche du pouvoir, All-China Environment Federation, avait porté plainte dès le printemps 2015 pour émission excessive de polluants.

Condamné pour avoir « émis des centaines de tonnes de dioxyde de soufre, d'oxydes d'azote et de poussières polluantes au-delà des niveaux maximaux fixés par les règlements chinois », Jinghua Group Zhenhua Decoration Glass, de la province du Shandong (sud-est de Pékin), devra acquitter une amende d'environ 22 MY (3 M€) et faire des excuses publiques.

La qualité de l'air autour des métropoles chinoises reste un sujet délicat, en particulier pour la concentration en particules fines (PM 2,5, de diamètre inférieur à 2,5µm, qui pénètrent profondément dans les poumons). L'OMS recommande de ne pas dépasser 10 µg/m<sup>3</sup> en moyenne sur l'année ni 25 µg/m<sup>3</sup> pour une exposition de 24 h. Dans beaucoup de villes chinoises, cette concentration dépasse la limite de 35 µg/m<sup>3</sup> fixée par le gouvernement.

### **Entreprises françaises**

#### **Un contrat à 3,3 milliards d'euros pour Veolia en Chine**

Veolia a conclu avec le pétrolier chinois Sinopec un contrat de 25 ans pour assurer le traitement de l'eau sur son site de Yanshan, près de Pékin. D'un montant de 132 M€ par an, il représente près de 3,3 milliards d'euros sur l'ensemble de la durée, ce qui en fait le 2<sup>e</sup> plus gros contrat industriel de Veolia, après celui conclu avec Novartis (eau et déchets).





À Yanshan, Sinopec transforme chaque jour 10 Mt de pétrole brut pour fabriquer du caoutchouc synthétique et d'autres produits. Veolia va gérer l'ensemble du cycle de l'eau sur le site, eau de refroidissement, eau déminéralisée, eaux industrielles, eau potable, eau réfrigérée, eaux usées et eau incendie, en s'efforçant d'augmenter le taux de recyclage des eaux, de réduire la consommation nette d'eau douce et devrait permettre à Sinopec de réduire sa facture énergétique

de 23 M€ par an, tout en respectant les normes les plus sévères sur la qualité des eaux rejetées.

C'est une nouvelle JV, Beijing Yanshan Veolia Water, qui va opérer ce contrat, avec 800 personnes depuis l'été. Veolia y détient 50%, le contrôle opérationnel, et la consolide dans ses comptes.

## AGROALIMENTAIRE, COMMERCE, DISTRIBUTION

### Entreprises françaises

#### Dior vend ses sacs à main sur WeChat

À l'occasion de la Saint-Valentin chinoise, la fête Qixi en août, Dior a proposé pendant quelques jours une édition limitée de son sac à main Lady Dior sur WeChat, un réseau social très populaire en Chine. L'acheteur en ligne pouvait même choisir l'image imprimée sur le sac et régler sur WeChat le prix du sac : 28 000 ¥ (3 800 €).



D'autres marques de luxe (Cartier, IWC, Montblanc, Longchamp...) ont déjà créé leurs plateformes sur WeChat, avec des remises ou des services particuliers. 36% des Chinois seraient prêts à acheter en ligne des produits de luxe, chiffre en augmentation sensible par rapport aux années précédentes.



#### Du "Made in France for China" dans la caverne d'Alibaba

Le principal site chinois de vente en ligne, Alibaba connaît une croissance très rapide et domine ses concurrents. Il compte plus de 450 millions de clients, le suivant JD.com seulement le quart...



Pour accentuer son avance, Alibaba veut offrir aux acheteurs chinois des produits « Made in France for China », le label France étant pour beaucoup de Chinois signe de luxe, de qualité et de distinction. Reste à convaincre les marques françaises de luxe ou les grands vignobles de jouer le jeu. Les ventes en ligne de vin, par exemple, devraient passer l'an prochain de 2 à 9 milliards de dollars... Pour les producteurs français, les réticences viennent notamment de la présence encore nombreuse sur le site de contrefaçons ressemblantes et beaucoup moins chères, même si Alibaba affirme lutter fermement contre.

#### Inauguration de l'usine de lait en poudre Synutra à Carhaix

L'usine de production de lait infantile en poudre de Carhaix (Finistère), réalisée pour le groupe chinois Synutra (12 000 personnes) a été inaugurée en septembre. Elle comporte la plus grande tour de séchage de lait d'Europe, employe déjà 200 personnes que 60 autres devraient rejoindre prochainement, plus 300 à 400 emplois indirects. Dans le cadre d'un accord d'approvisionnement avec Sodiaal portant sur 288 ML/an, Synutra devrait engranger 500 M€ de chiffre d'affaires.

Carhaix voit actuellement se construire 2 autres usines de lait, l'apprentissage dans le secteur est florissant, et Synutra envisage de construire un hôtel-restaurant pour héberger les 2 000 Chinois (salariés ou clients) qui viendraient visiter le site chaque année. Synutra a également investi dans d'autres régions de production laitière, comme la Normandie et les Pays de Loire. Mais l'agroalimentaire ne représente qu'environ 5% des investissements chinois en France.



En ce qui concerne la production laitière en Chine, des actions ont été entreprises pour éviter la reproduction des scandales mis au jour il y a quelques années (lait à la mélamine). Les petites exploitations, plus exposées aux risques sanitaires, doivent laisser la place à des exploitations de 600 à 4 000 vaches, notamment en périphérie des 10 métropoles de plus de 6 millions d'habitants. Produire le lait en Chine reste cher, et nécessite l'importation de fourrage (1 Mt de foin et 70 Mt de soja en 2015).

#### La Fédération française de la chaussure s'expose à Shanghai

La Fédération française de la chaussure a ouvert à Shanghai, en partenariat avec la Fédération de l'horlogerie, une maison dédiée aux savoir-faire français. Pour le lancement, un pop-up store de créateurs français a été installé au Kerry Center, un grand shopping mall de Shanghai.

Si Louboutin ou Repetto sont des marques internationalement reconnues, y compris en Chine, d'autres souhaitent mieux faire découvrir leurs styles et leurs créations. Tel le charentais Ferrand, spécialiste de la célèbre pantoufle, qui en a tiré une ballerine pliable commercialisée sous la marque Villebois, dont les ventes ont sensiblement progressé après que Sophie Marceau en soit devenue l'égérie.

Pour la Fédération, l'important, c'est le style : la Maison de l'excellence française sert d'exposition et de lieu d'animation pour des marques françaises en quête de partenaires, même si leurs fabrications sont généralement délocalisées. Pour un marché aussi vaste, une implantation ne peut pas être rentable en dessous de 50 points de vente. L'éventail des productions présentées est assez large, des marques classiques pour homme (Paraboot, Heschung...) aux marques féminines et mode (Tanya Heath, Ernest...), voire des TPE soutenues par Au-delà-du-cuir (ADC), le bras armé de la fédération pour le soutien à la création.

## **SANTÉ, PHARMACIE, CHIMIE**

### **Entreprises chinoises**

#### ***Crispr-Cas9 testée en Chine contre le cancer du poumon***

Crispr-Cas9 ? Il s'agit d'une technique de modification génétique, labellisée « découverte de l'année 2015 » par le magazine Science, qui permet de modifier « facilement » l'ADN d'un être vivant. Par exemple couper un gène particulier.

Une équipe de l'université du Sichuan va tester pour la 1<sup>re</sup> fois au monde cette technique sur des humains, des patients atteints de cancer du poumon qui ne répondent à aucune thérapie actuelle. Il s'agit de modifier les lymphocytes T, dont la mission est d'attaquer virus et tumeurs. Mais qui ne reconnaissent pas toujours les cellules cancéreuses comme étrangères. L'équipe de l'oncologue Lu You espère qu'en coupant le gène PD-1, les lymphocytes T n'auront plus de réticence à attaquer les tumeurs.

Une expérimentation semblable attend aux États-Unis le feu vert de la FDA. Une autre tentative concernerait une maladie rare des yeux. Des essais ont déjà été effectués depuis 2015 en Chine et en Grande-Bretagne sur des embryons humains (non viables ou à détruire sous quinzaine).

#### ***240 millions de plus de 60 ans en 2020***

Selon les projections de l'administration chinoise, les plus de 60 ans seront 240 millions en 2020, représentant 17% de la population. Corrélativement, le nombre des personnes souffrant de maladies chroniques explose, 260 millions actuellement, et ces pathologies sont responsables de plus de 85%

des décès. Les dépenses annuelles de santé sont évaluées à 472 \$ par habitant en 2015.

Pékin prévoit d'améliorer le système d'assurance santé et les services de santé publique, et à promouvoir la recherche concernant la médecine traditionnelle chinoise.

### **Autres entreprises**

#### ***Les groupes pharmaceutiques investissent en Chine***

Les principaux groupes mondiaux du médicament investissent fortement en Chine. Ce n'est pas surprenant dans un pays où la population âgée explose, avec des centaines de millions de patients, et la volonté des autorités de bâtir une industrie de la santé en pointe.

Après Sanofi, Merck ou Novartis ouvrent des pôles de R&D, dans le but d'insérer la Chine dans leur écosystème mondial de recherche. Pfizer crée une usine de médicaments biologiques.

Mais la vie n'est pas si facile pour ces grands groupes. Les règles du jeu en Chine sont particulières. Une réforme du prix des médicaments a été mise en place l'an dernier. Il n'y a plus de prix plafond... dans les pharmacies. Mais 80% des prescriptions sont faites à l'hôpital, et les appels d'offres y favorisent les prix les plus bas. Et certains médicaments ont fait l'objet de baisses de prix autoritaires.

Quant aux autorisations de mise sur le marché de nouveaux médicaments, elles nécessitent encore souvent 4 ou 5 ans, même si le recrutement des patients pour les essais cliniques ont été assouplis.

## **SERVICES (FINANCE, IMMOBILIER, TRANSPORT...)**

### **Entreprises chinoises**

#### ***Les obstacles à une implantation en Chine***

Dans un entretien avec le journal suisse Le Temps, André Loesekrug-Pietri, président du fonds de private equity A-Capital, évoque les obstacles auxquels sont confrontées les entreprises occidentales en Chine.

Le marché chinois est gigantesque. Avec 700 millions d'internautes, l'e-commerce en Chine pèse plus (en valeur) qu'en Europe et aux États-Unis ensemble. Mais il n'est pas vraiment ouvert au monde : Google en est parti depuis 2010, Amazon est éclipsé par Alibaba, Twitter et Facebook sont interdits, et Weibo puis maintenant WeChat constituent un astucieux mélange des deux pour devenir un véritable écosystème.

Dans ce contexte, il n'est pas surprenant qu'Uber Chine ait été cédé à son émule et concurrent chinois Didi Chuxing : avec 10 millions d'utilisateurs pour Uber et près de 5 fois plus pour Didi, soutenu de plus par Alibaba et Tencent,

Apple et le fonds souverain CIC..., Uber perdait 1 milliards de dollars par an en Chine. (voir aussi plus bas)

Les groupes technologiques chinois ont 3 avantages difficiles à compenser : des dirigeants qui travaillent presque 24h/24 ; des équipes qui travaillent "996" (9h du matin à 9h du soir, 6 jours sur 7) ; une capacité à faire du "good enough" à très grande échelle.

Le "ralentissement" de l'économie chinoise, ressenti par les groupes étrangers, est en réalité une concurrence beaucoup plus forte dans une situation où les rentes et les distorsions de concurrence liées aux grands groupes d'État perdurent. Mais le développement de la classe moyenne continue : « une nouvelle Allemagne tous les 7 ans ! ». La Chine reste donc une opportunité de croissance pour toutes les entreprises : elle est ou va devenir le 1<sup>er</sup> marché dans presque tous les secteurs ! Mais pas forcément en JV, souvent déséquilibrées : une fois la technologie européenne apprise, le partenaire peut se débrouiller seul. Le partenariat stratégique à l'échelle globale est souvent bien préférable.

### Uber Chine fusionne avec Didi Chuxing

Après plus de 2 ans de guerre des prix en Chine, Uber cède... et cède ses activités chinoises à son rival Didi Chuxing. Ce dernier, notamment soutenu par les géants du net Alibaba et Tencent, détenait 87% du marché des VTC, réalisant 11 millions de courses chaque jour dans 400 villes chinoises au profit de 300 millions d'utilisateurs, quand Uber n'était présent que dans 60 villes, où il réalisait cependant plus de courses que dans aucun autre pays, tout en y perdant environ 1 milliards de dollars par an. La guerre des prix coûtait aussi très cher à Didi Chuxing.



Même si une nouvelle loi chinoise entrée en vigueur cet été interdit de vendre une course en dessous du coût opérationnel, Uber et Didi Chuxing ont choisi de s'allier : leurs activités fusionnées pèsent désormais 35 milliards de dollars (28 pour la valorisation de Didi et 7 pour Uber Chine), dont Uber détient 20% et son patron Travis Kalanick entre au conseil de Didi. Uber garde sa marque et son application reste (au moins pour l'instant) active en Chine. Parallèlement, Didi investit 1 milliard de dollars dans Uber, y prenant donc une part minoritaire. Uber en a d'ailleurs aussitôt investi la moitié (500 M\$) dans un service de cartographie.



Est-ce la fin des hostilités entre Uber et Didi ? Didi Chuxing s'était en effet allié aux États-Unis avec le principal concurrent d'Uber, Lyft, et en Inde avec Ola, les utilisateurs de l'un ou l'autre service pouvant utiliser les autres lors de leurs déplacements sans changer d'application.

### Boom du trafic fret Chine-Europe sur rail attendu d'ici 2020

La demande pour le fret ferroviaire entre la Chine et l'Europe est en croissance sensible depuis plusieurs années, transport nettement plus rapide que le fret maritime, et nettement moins cher que l'aérien. En lien avec les Nouvelles Routes de la Soie (OBOR), les autorités chinoises prévoient d'accroître fortement le nombre de trains assurant ces liaisons, de moins de 2 000 trains par an aujourd'hui à 5 000 environ d'ici 2020. Ces trains circuleront sur 3 grandes routes, une centrale entre une occidentale et une orientale, avec un nombre de villes desservies accru, tant en Chine qu'en Europe, mais aussi dans d'autres pays d'Asie : 43 centres de transport le long des 3 itinéraires sont prévus, et plusieurs dizaines de nouvelles voies ferrées doivent être construites.

## Entreprises françaises

### Pierre et Vacances exporte en Chine son concept Center Parcs

Pierre et Vacances continue d'avancer en Chine. Il y a un an, le groupe d'immobilier de loisirs annonçait un partenariat stratégique avec le conglomérat chinois HNA, qui prenait 10% de son capital et prévoyait d'implanter en Chine des sites inspirés des Center Parcs. En février, 2 administrateurs de HNA entraient au CA de Pierre et Vacances pour 3 ans.

Cet été, les 2 groupes ont lancé leur JV, HNA PV Tourism, détenue à 60% par HNA et 40% par Pierre et Vacances, pour développer en Chine et en Asie un concept inspiré des Center Parcs. Des lettres d'intention pour 3 implantations ont été signées à cette occasion, à Jixian (près de Pékin) et à Xiangcheng et Pinghu, proches de Shanghai, visant des ouvertures d'ici 3 ou 4 ans. HNA assurera aussi la distribution et la promotion auprès des touristes chinois d'une quinzaine de sites Pierre et Vacances : résidences, apart-hotels Adagio, Center Parcs.



Au départ petite compagnie aérienne (Hainan Airlines), HNA pèse aujourd'hui 29 milliards de dollars dans l'aviation, la logistique, l'immobilier, le tourisme et l'assurance.

### Michelin lance son « petit livre rouge » en Chine

Michelin avait déjà des guides rouges pour Tokyo (depuis 2007), Hong Kong et Macao (depuis 2009), mais pas encore pour la Chine continentale. C'est maintenant chose faite avec le lancement d'une édition "Shanghai". Cette année sont également lancées des éditions Singapour et Séoul.



Pour les restaurants de Shanghai, Michelin a distingué 1 \*\*\*, 7 \*\*, 18 \* et 25 "Bib gourmand" (menu de qualité à moins de 200 ¥ (27 €)). Les trois quarts d'entre eux servent une variante ou une autre de cuisine chinoise.

\*\*\* ont été attribuées au T'ang Court, qui offre 6 tables dans l'hôtel The Langham, où le chef Justin Tan propose des mets cantonnais classiques ou modernes, tels les concombres de mer braisés ou le bœuf wagyu sauté et ses champignons bio.

Parmi les \*\*, le Canton 8 est distingué comme le moins cher du monde, avec un déjeuner à 48 ¥ (6,50 €). L'Atelier de Joël Robuchon, ouvert à Shanghai en début d'année, accède aussi à cette catégorie.

### Chine: Monaco exporte sa brasserie "Café de Paris" à Macao

La SBM ouvrira l'an prochain une brasserie "Café de Paris" à Macao, copie conforme de celui de la Place du Casino à Monaco. La SBM (Société des bains de Mer) est le principal employeur du "Rocher" et y gère les principaux hôtels et casinos. LVMH et Galaxy Entertainment (basé... à Macao !) ont pris chacun l'an dernier une participation de 5% dans la SBM, ramenant celle de l'État monégasque en dessous de 60%.



Macao, revenue à la Chine en 1999, a détrôné Las Vegas dès 2002 comme leader mondial des jeux d'argent.

**Paris Aéroport garde le lien avec les Chinois**

Paris Aéroport, la société de gestion des aéroports d'Île-de-France, notamment Roissy et Orly, a mis en place une application pour smartphone afin de garder le contact avec les touristes étrangers, en particulier chinois, pendant leur séjour à Paris. Cette opération digitale conçue par l'Agence W, qui vise à promouvoir le shopping à l'aéroport, a été récompensée par le Grand Prix Stratégies du marketing client.

Les Chinois sont effet une cible privilégiée pour le tourisme en France, loin devant Russes, Japonais ou Coréens, car leurs dépenses en France sont presque 10 fois supérieures. Le shopping d'un touriste chinois est en moyenne de 1 500 € par voyage, surtout des produits de luxe, car le risque de contrefaçon est bien réduit. Et les boutiques



regroupées dans les zones duty free les intéressent beaucoup... sauf s'ils ont épuisé auparavant le matelas de devises destiné aux achats ! L'agence W, dans le but de garder le contact avec le touriste pendant tout son séjour dans la capitale, de lui rappeler régulièrement l'existence des boutiques aéroport et leurs exclusivités et promotions, est allé au-delà de la signalétique, du guide ou du plan de Paris en chinois : elle a conçu une application qui leur recommande les sites à ne pas manquer et les invite à partager leurs selfies sur les réseaux sociaux (l'appli est intégrée avec WeChat), récompensant les plus actifs par des promos personnalisées dans les boutiques de l'aéroport avant leur vol de retour. Le succès est au rendez-vous avec près de 100 000 téléchargements, un demi-million de connexions et plus de 300 000 bons ou cadeaux attribués.

再见



ENERGIE 7  
INTERNATIONAL

法国能源七号国际咨询