

# La Lettre de LA CHINE HORS LES MURS n° 35

## SOMMAIRE

■ <b>Editorial : Huit ans de réflexions</b> , par Christophe Granier.....	p. 1
■ <b>Secteur : La construction et les travaux publics</b> , par Pierre-Eric Saint-André .....	p. 3
■ <b>Enquête : Covid-19 : Veille sur les innovations chinoises</b> , par le comité CCE Chine.....	p. 9
■ <b>Les groupes chinois mondialisés : Mindray</b> , par le Comité France Chine .....	p. 11
■ <b>BRI Digest :</b>	
La BRI vue du Cambodge, par Jacques Gravereau .....	p. 12
Actualité de la BRI, par Christophe Granier .....	p. 15
■ <b>Nouvelles brèves de la mondialisation chinoise</b> , par Christophe Granier .....	p. 16
■ <b>Dernières nouvelles des relations franco-chinoises</b> , par le Comité France Chine .....	p. 19

## Editorial

### Huit ans de réflexions

**A**u printemps 2012, le projet de *la Chine hors les murs* émergea des réactions de comités de Conseillers du Commerce Extérieur de la France – singulièrement en Afrique du nord – devant l'accroissement visible de la présence et de l'influence chinoises. Le Comité national délégua à la Commission Asie Pacifique la mission d'organiser et de synthétiser une étude mondiale sur le sujet. Bouclé en 2013, ce sondage grandeur nature donna lieu à la publication d'une étude complète en février 2014 et à la constitution de l'Observatoire de la mondialisation chinoise qui publie depuis lors la présente lettre.

En huit ans, les acteurs économiques chinois, publics comme privés, officiels ou non, ont étendu leur empreinte sur le monde de manière significative. En partie héritée des anciennes politiques européennes et américaines en la matière, cette « globalisation » présente quelques caractéristiques chinoises que la *Lettre de la Chine hors les murs* a tenté de suivre au plus près. Pour ce faire, elle a fait appel au réseau mondial des Conseillers du Commerce Extérieur dont les contributions bimestrielles ont nourri sa réflexion. Quelques 40 Conseillers ont rejoint et graduellement remplacé le groupe originel pour faire de notre publication une référence en la matière. Près de 1500 abonnés consultent régulièrement la *Lettre* et la font circuler dans les milieux économiques, gouvernementaux et médiatiques. L'équipe du Comité national a su entretenir et amplifier cette diffusion et mérite avec tous les rédacteurs nos remerciements pour ce soutien.

Au moment où notre comité de rédaction enregistre le départ de l'un de ses fondateurs et son remplacement par un autre membre de l'équipe d'origine, il n'est sans doute pas inutile de considérer la période qui vient de s'écouler en essayant d'en tirer quelques enseignements généraux.

- Multiforme, l'expansion chinoise a été avant tout pragmatique. Contredisant parfois la qualification classique d'économie dirigée, les acteurs semi-privés et le conglomérat industriel public chinois ont bénéficié d'une certaine bienveillance des autorités qui ont su laisser (au moins dans un premier temps) la bride sur le cou de leurs champions cherchant des opportunités extérieures. La création de richesse sur le marché domestique captif et le maintien d'un haut niveau de réserves en devises ont été d'une aide capitale pour financer cette expansion, car la deuxième grande caractéristique de cette internationalisation chinoise est qu'elle a été effectuée presque exclusivement à crédit, mobilisant des ressources empruntées considérables.
- Le cadre général et les objectifs fixés par le gouvernement de Pékin sont restés déterminants. Au-delà de la politique générale de *Go-global* affichée au XVI<sup>e</sup> congrès du PCC de 2002, le processus de mondialisation a suivi les

préférences sectorielles énoncées dans la politique économique intérieure. Les secteurs pilotes, déjà esquissés dans le programme **86-3** de Deng Xiaoping, ont été réorientés par le plan **Made in China 2025**, dont la Lettre s'est fait l'écho dès son lancement en 2015. Si les succès dans les secteurs listés en 1986 (Espace, Informatique, Télécoms) se reproduisent, la robotique, la biomédecine, les énergies nouvelles et les technologies de l'information pourraient être vite accaparés par des champions chinois. Dans la pratique cependant, l'intérêt des entreprises et investisseurs chinois s'est parfois orienté vers des secteurs spéculatifs ou clinquants (loisirs, sport, mode, ...) éloignés des directives gouvernementales.

- Géographiquement, l'internationalisation chinoise a suivi les canaux déjà défrichés, s'exerçant en cercles concentriques avec une préférence pour les marchés proches (Asie du sud-est, centrale et méridionale), futurs points d'appui pour le « saut » géographique suivant. Certains déboires essayés dans des marchés lointains (Afrique, Europe, Amérique) ont ralenti sans l'interrompre le processus engagé. Là aussi, les directives gouvernementales ont joué leur rôle avec le lancement d'initiatives emblématiques au sommet desquelles trône la BRI, nouvelles routes de la soie au contenu polyvalent. Les « clubs » régionaux où d'intérêts créés par Pékin (FOCAC en Afrique, 17+1 en Europe de l'est, Organisation de Coopération de Shanghai, BRICS...) ont été partiellement occultés par la taille de cette grande initiative qui a dirigé les subventions chinoises vers des cibles sélectionnées, mais ils continuent leur vie en attendant d'être périodiquement réactivés. Objet d'une rubrique régulière et d'un recueil d'articles à l'occasion du sommet des CCE fin 2019 à Marseille, la BRI est devenue l'un des sujets principaux traités dans la **Lettre**.
- L'expansion hors des frontières demandant talents et moyens, elle a été menée par des entreprises chinoises généralement importantes ou ayant rapidement acquis des dispositions adaptées pour subir ou contrecarrer la concurrence étrangère. Le comité de rédaction, puis notre partenaire le Comité France Chine, ont présenté dans chacune des éditions de la **Lettre** un de ces groupes chinois récemment internationalisés, dont la diversité est notable. Aux côtés de groupes déjà bien connus en 2003 (Huawei et Lenovo étaient à l'époque les champions de la visibilité dans l'enquête auprès des CCE) ont émergé des géants nouveaux comme Alibaba et Tencent, fers de lance actuels de la pénétration chinoise. Revers de la médaille, quelques groupes apparemment prometteurs à l'époque de l'enquête (Anbang, CFEC, HNA, Wanda) se sont écroulés comme des châteaux de cartes, victimes d'investissements hasardeux et/ou de la vindicte des pouvoirs publics.
- L'accompagnement et la supervision des activités chinoises à l'étranger par le gouvernement de Pékin se sont exercés avec vigueur, la stratégie reprenant souvent le pas sur les tactiques à court terme des entreprises. Les structures ont évolué, le ministère des Affaires étrangères enregistrant en particulier une réforme profonde et un développement inconnu jusqu'alors, la Chine devenant le premier état du monde pour le nombre de représentations diplomatiques et accueillant et organisant un nombre toujours croissant de réunions internationales. Pour garantir la sécurité de ses actifs et de ses personnels à l'étranger – tout en préparant d'autres interventions possibles – l'Armée de Libération Populaire a vu son potentiel augmenter, notamment à travers sa marine.
- Dans le domaine plus opaque du soft-power, la **Lettre** a essayé de déchiffrer dans certaines initiatives les voies et moyens de la diffusion de l'influence chinoise dans le monde. L'incidence du premier consommateur mondial sur les goûts et les standards ne peut être minorée ; en partie silencieuse, elle a marqué les dernières années de façon tangible. Les moyens de communication ont été encouragés pour propager la culture et l'enseignement chinois et les réseaux digitaux ont progressé de façon spectaculaire, devenant des vecteurs commerciaux et financiers.
- La diversification des objectifs géographiques et sectoriels de l'internationalisation de la Chine a fait logiquement perdre leur importance relative à certaines relations bilatérales anciennes. C'est le cas pour la France, pourtant historiquement proche. Les relations franco-chinoises sont résumées dans chaque édition de la **Lettre** par le Comité France Chine ; elles continueront à nous intéresser au premier chef.

Comment cette expansion à l'international va-t-elle évoluer ? Illustration inattendue de l'influence chinoise dans le monde, la crise actuelle du Covid-19 est trop récente pour juger de ses conséquences. Tout juste peut-on imaginer les évolutions structurelles qui se feront jour dans le nouveau monde post-épidémique et le rôle que la Chine pourrait y jouer :

- Sur le plan agricole et alimentaire, le pays devrait rester structurellement dépendant.
- En matière industrielle et technologique, ses progrès font désormais de la Chine un acteur incontournable dont la majeure partie du monde ne peut plus se passer.
- Des renversements capitalistiques pourraient intervenir à la suite de destructions de valeurs considérables : ainsi pourquoi ne pas imaginer la reprise de leurs actionnaires étrangers de référence (Softbank, Naspers) par Alibaba et Tencent, nouveaux champions assis sur des trésoreries excédentaires ?
- Exacerbant certains facteurs – telle l'acrimonie nouvelle de la diplomatie chinoise qui nous avait habitués à plus de retenue – la crise sanitaire mondiale fait suite à un événement plus fondateur encore, qui est l'ouverture au printemps 2018 du conflit avec les Etats Unis, dont l'amplitude et la diversité des facettes montre l'importance fondamentale.
- La compétition pour la domination mondiale est donc lancée ; suivant la théorie de George Kennan, inventeur du « containment », elle se jouera dans le domaine culturel du soft-power, les préceptes (de l'Occident) pouvant être concurrencés par l'exemple et l'efficacité... de la Chine dans le cas qui nous occupe.
- Cette remise en cause des équilibres anciens mettra de nombreuses années à se stabiliser dans un nouvel ordre mondial dont la France ne doit pas être absente ; ceci justifie d'autant plus la veille qui est l'objectif que la **Lettre** continuera à suivre avec l'aide de ses partenaires et du réseau des Conseillers du Commerce Extérieur de la France.

Bonne route à toute l'équipe et longue vie à la **Lettre de la Chine hors les murs** !

Christophe Granier

# Secteur

## L'essor mondial des sociétés de construction chinoises

La croissance exceptionnelle de la Chine au cours des deux dernières décennies lui a permis de devenir la deuxième puissance économique mondiale. Au-delà de l'exportation de produits manufacturés pratiquée à ses débuts, elle alimente désormais sa croissance en exportant des capitaux et des capacités de production et d'innovation dans le but d'intégrer des secteurs stratégiques à l'étranger.

Dans le secteur des infrastructures, les besoins mondiaux très importants sont une source de croissance pérenne. En fonction de sa nature, un programme de construction ou d'infrastructure peut être vu comme une opportunité industrielle et comme un outil de rayonnement. Ainsi, les réseaux de transmission électrique à très-haute tension, les lignes ferroviaires à grande vitesse, les équipements maritimes, les réseaux numériques, les ouvrages dans le domaine de la santé, de l'éducation, des loisirs, des logements sociaux sont des projets ayant une double dimension, à la fois économique et politique.

L'économie planifiée sous le contrôle de l'Etat chinois peut diriger ses ressources publiques et privées vers l'extérieur du pays sur ce type de projets d'une manière impossible à reproduire pour les économies de marché occidentales. Ainsi, de la même façon qu'elle a stimulé sa croissance intérieure, la Chine cherche désormais à trouver des relais de croissance et d'influence via le secteur stratégique des infrastructures.

### Incitations à la mondialisation

Contrairement à de nombreuses économies occidentales dont le moteur est la consommation, la richesse créée en Chine a été majoritairement liée à ses investissements dans son actif immobilisé (production, logement, transport...). Soumis à une telle stratégie de croissance expansionniste, le taux composé de croissance annuelle des investissements dans les actifs immobilisés de la Chine a dépassé celui de son PIB depuis plusieurs années et les sociétés de construction chinoises ont prospéré. De 2003 à 2018, les résultats du secteur de la construction en Chine ont été multipliés par 10 (contre 1,5 aux États-Unis).

Lors de la crise financière de 2008/2009, le gouvernement chinois a lancé un plan de stimulation fiscale de 4000mds CNY (586mds USD), équivalent à 13% de son PIB ; un tiers a été consacré au financement des infrastructures dans le transport et l'énergie. Durant les années 2015 et 2016, le gouvernement a de nouveau approuvé d'énormes programmes d'emprunts afin de stimuler la croissance et dynamiser la construction, prenant le risque de créer des surcapacités et une dette importante au moment où la croissance intérieure ralentissait.

Décentralisés, les "Local Government Financing Vehicles" sont des sociétés dédiées au financement des projets publics d'infrastructure. Certains conseillers économiques mettent en avant le fait que la PBOC pourrait possiblement être confrontée à une chaîne de défauts de paiement parmi les milliers de vecteurs de dettes locales de ce genre. La croissance ralentissant, la Chine ne recourt plus à de nouveaux programmes immobiliers ou d'infrastructures publiques compte tenu des risques associés.

La capacité de production de la Chine, en acier, ciment, aluminium, verre plat ou charbon est devenue excédentaire. C'est une raison objective pour mener à l'étranger de plus en plus de programmes d'infrastructure qui stimuleront la demande pour ses exportations liées aux matériaux de construction.

Grâce à un compte courant excédentaire continu entretenu par une balance commerciale positive, la Chine possède 3000mds USD de réserves en devises, qui peuvent être utilisées avec effet de levier pour financer des projets d'infrastructures à l'étranger.

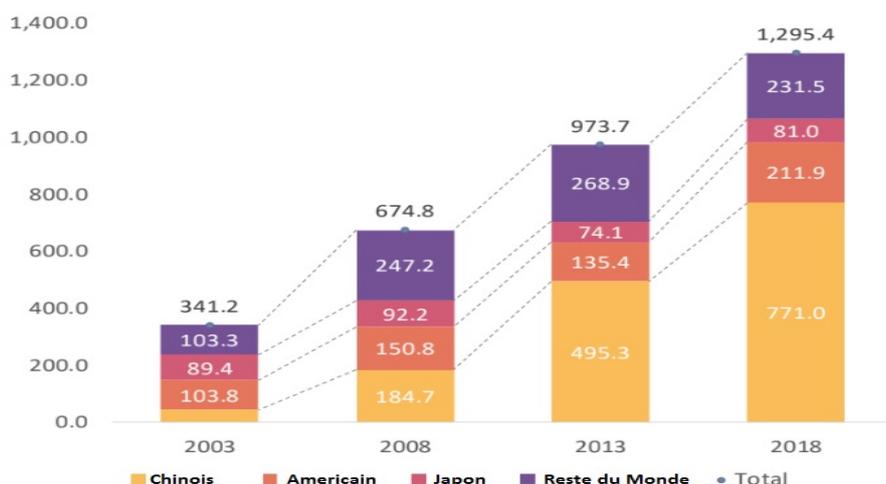
### Le tremplin de la croissance interne

*Engineering News-Record* classe les 250 plus importants constructeurs mondiaux sur la base de leur revenu total sur les marchés internationaux et intérieurs.

Bénéficiant de l'essor de la construction sur le territoire national et des crédits d'état bon marché, les sociétés de construction chinoises figurant dans le top 250 ont augmenté leur revenu de 44 à 771mds USD entre 2003 et 2008 (Graphique 1). Pour l'année 2018, elles ont occupé 7 des 10 premières positions (aucune en 2003) et représenté 60% du revenu total des activités domestiques du top 250 (13% en 2003). Il faut noter que les dix plus grandes sociétés de construction chinoises sont toutes détenues par l'Etat.

Pour l'année 2018, China State Construction Engineering est le plus grand groupe mondial de construction avec 170mds USD de revenu (8mds en 2003). A titre de comparaison, le groupe Vinci est le premier groupe non chinois avec 51mds USD (20mds en 2003).

**GRAPHIQUE 1 Top 250 Mondial des Sociétés de Construction : revenus issus de l'activité intérieure classée par pays des sociétés (md USD)**



Source : Liste des plus grandes Sociétés de Construction Mondiales de l'ENR ; calculs de l'auteur



Siège Social de China Resources à Shenzhen (photo avec la permission de China State Construction)

**China State Construction Engineering** se situe au 21e rang du classement "Fortune 500" en 2019. Près de 3/4 de son revenu proviennent de la construction immobilière et le reste des infrastructures. 93% de ses revenus sont issus de l'activité intérieure. Il s'agit de la 3e plus grande société de construction immobilière au monde selon ENR. Ses marques étrangères incluent "China Overseas" et "China Construction".



La ligne grande-vitesse Pékin-Shanghai (photo avec la permission de China Railway Group)

**China Railway Group** et **China Railway Construction Corp** sont respectivement les 2ème et 3ème sociétés de construction au monde. Elles sont classées 55e et 59e dans le classement "Fortune 500" de 2019. En 2018, leurs revenus étaient respectivement de 140md USD (30md en 2006) et de 112md USD (20md en 2006), dont environ 95% issus de l'activité nationale. Leur croissance a été largement alimentée par les dépenses ferroviaires massives du gouvernement chinois.



A ce jour, la Chine dispose de 31 000 km de réseau ferroviaire à grande vitesse opérationnel, ce qui représente deux tiers du total mondial. Cet exploit technique a pu être réalisé grâce à un fort endettement. La société d'Etat **China Railway Group** a vu sa dette passer de 70mds USD en 2005 à plus de 710mds en 2019. 80% de cette dette est consacrée à la construction de voies à grande vitesse. Elle détient les 18 opérateurs du réseau à grande vitesse dans le pays. Selon le plan directeur *Made in China 2025*, la ligne à grande vitesse est l'un des dix secteurs stratégiques pour lesquels la Chine consacre des ressources afin d'en faire une source d'exportation de technologies de pointe.

Les Britanniques et les Français dans un lointain passé, et les Japonais plus récemment, ont essayé de développer un réseau ferroviaire connectant la région du Sud-Est Asiatique. Mais, avec seulement 15 ans d'expérience dans les lignes à grande vitesse, en comparaison avec le Japon et ses 50 ans d'expérience avec le Shinkansen, la Chine met les bouchées doubles afin de commencer la construction de l'ambitieux réseau ferroviaire panasiatique de 3 000 km reliant la Chine avec le Laos, la Thaïlande, la Malaisie et Singapour en apportant des fonds dans le projet.



Écluse 2 du Centre Énergétique et Logistique de Hunan Zhuzhou (photo avec la permission de China Communications Construction)



Station Hydroélectrique Jinping II sur la Rivière Yalong, Sichuan (photo avec la permission de Power China)

**China Communications Construction** est la 4<sup>e</sup> société de construction mondiale, classée 93<sup>e</sup> dans le classement "Fortune 500" de 2019. En 2018, son revenu est de 83md USD (16md en 2006). 85% de son revenu est issu de la construction d'infrastructures, 6% du design et 6% du dragage. C'est en Chine la plus importante société de construction de ports, une des plus grandes sociétés de construction de routes, ponts et réseaux ferroviaires, et la plus grande société de dragage au monde. Plus d'1/4 de son revenu provient de l'étranger, dont 80% d'Afrique, d'Asie du Sud-Est et d'Océanie. Selon ENR, c'est la 3<sup>e</sup> société de construction internationale. Ses marques présentes à l'étranger incluent "China Harbour Engineering" et "China Road and Bridge Corporation".



**Power China Corporation** est la 5<sup>e</sup> société de construction mondiale, classée 161<sup>e</sup> dans le classement 2019 de "Fortune 500". Pour l'année 2018, son revenu est de 53mds USD, parmi lesquels 1/4 provient de l'étranger. Selon ENR, c'était la 7<sup>e</sup> société de construction mondiale, numéro 1 dans les secteurs de l'énergie et de l'eau. Ses marques présentes à l'étranger incluent "Sinohydro", "Hydro China", "SEPCO III", "SEPCO" et "HYPEC". Il s'agit d'un leader mondial dans les secteurs de la production d'énergie hydroélectrique, éolienne et photovoltaïque solaire.



L'énergie est un secteur stratégique du plan *Made in China 2025*. Selon le rapport de REN21 sur la situation mondiale des énergies renouvelable en 2019, la Chine est le leader mondial des investissements dans le secteur des énergies renouvelables comme dans les capacités de génération de ces énergies, et ce dans toutes les catégories : biomasse, hydraulique, photovoltaïque solaire et éolien.

Les lignes électriques à très-haute tension (THT) sont également un axe stratégique de développement. Le gouvernement chinois a lourdement investi pour parvenir à atteindre rapidement les standards techniques les plus élevés et stimuler l'innovation. Né en 2004, le plan était de développer un super-réseau pouvant connecter la zone de production d'énergie propre (Nord et Ouest de la Chine) à celle où l'énergie est consommée (Est et Sud). **State Grid Corporation of China**, 1<sup>e</sup> société mondiale de fourniture d'énergie et leader de l'ingénierie et de la chaîne de distribution domestique, doit fournir 90% de l'équipement THT. Entre 2009 et 2019, elle a finalisé 19 projets de THT et est engagée dans 4 autres projets en cours, totalisant plus de 30 000 km de lignes THT.

La Chine a adopté une approche holistique pour consolider son leadership sur l'ensemble de la chaîne de valeur, depuis la production d'énergie renouvelable, les lignes de transmissions THT, les technologies de distribution digitale, jusqu'à la fabrication de cellules photovoltaïques solaires pour lesquelles elle représente aujourd'hui 60% de la production mondiale.

Les sociétés de construction chinoises ont les compétences pour fournir le design, la fabrication, la construction et faire fonctionner ces actifs liés au secteur de l'énergie. La vision de la Chine est de bâtir un réseau mondial intelligent connecté par réseau dorsal de transmissions THT pour transmettre l'énergie avec un minimum de pertes sur des longues distances. Les investissements hors-frontières de la Chine dans le secteur de l'énergie, au premier rang mondial, représentent un tiers de ses investissements à l'étranger. En 2015, Xi Jinping a présenté à l'ONU l'initiative d'*interconnexion mondiale de l'énergie* aux Nations Unies. La première phase du projet implique 6 réseaux THT à travers la Chine, l'Asie du Nord-Est, du Sud-Est, du Sud, centrale et de l'Ouest, ce qui représente un investissement estimé à 38 000mds USD.

Dans ce contexte, les sociétés de construction chinoises, notamment les agences à l'étranger des sociétés publiques, se développent rapidement et deviennent de plus en plus puissantes dans tous les secteurs, depuis la construction de bâtiments jusqu'aux transports et l'infrastructure énergétique. Les projets d'infrastructures à l'étranger visent à créer les plateformes nécessaires à l'exportation des technologies chinoises tout en absorbant l'excès de capacité intérieure.

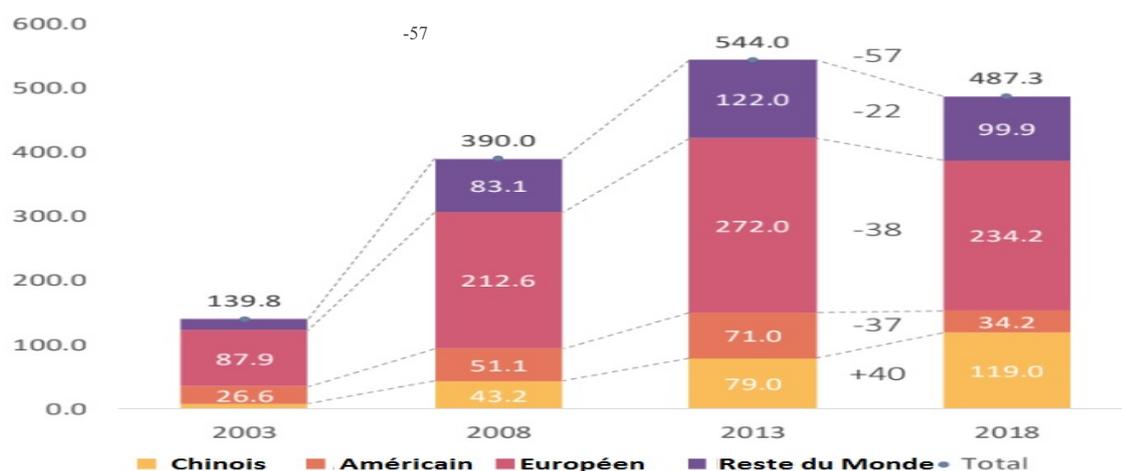
## Le dynamisme de la construction mondiale

En 2003, **China State** était la seule société chinoise dans les 20 premières sociétés de construction internationales, se classant à la 17<sup>e</sup> position. En 2018, 3 sociétés chinoises figurent parmi les 10 premières et représentent 1/4 du revenu issu de l'international (2003 : 6%) parmi les sociétés du top 250.

De 2003 à 2013, le revenu issu de l'activité internationale des 250 premières sociétés a été presque multiplié par 4, passant de 140mds USD à 544mds, mais il s'est réduit de 10% au cours des 5 dernières années, pris dans la spirale de ralentissement de l'économie mondiale (**Graphique 2**).

Les acheteurs imposent de plus en plus de conditions contractuelles onéreuses et transfèrent les risques vers les sociétés de construction. Malgré cette situation, les sociétés de construction chinoises sont parvenues à sécuriser une croissance de 40mds USD tandis que les sociétés de construction du reste du monde ont eu à subir une réduction de 100mds (**Graphique 2**). Parmi ces 40mds USD de croissance, 27 proviennent d'Asie et 6 d'Afrique.

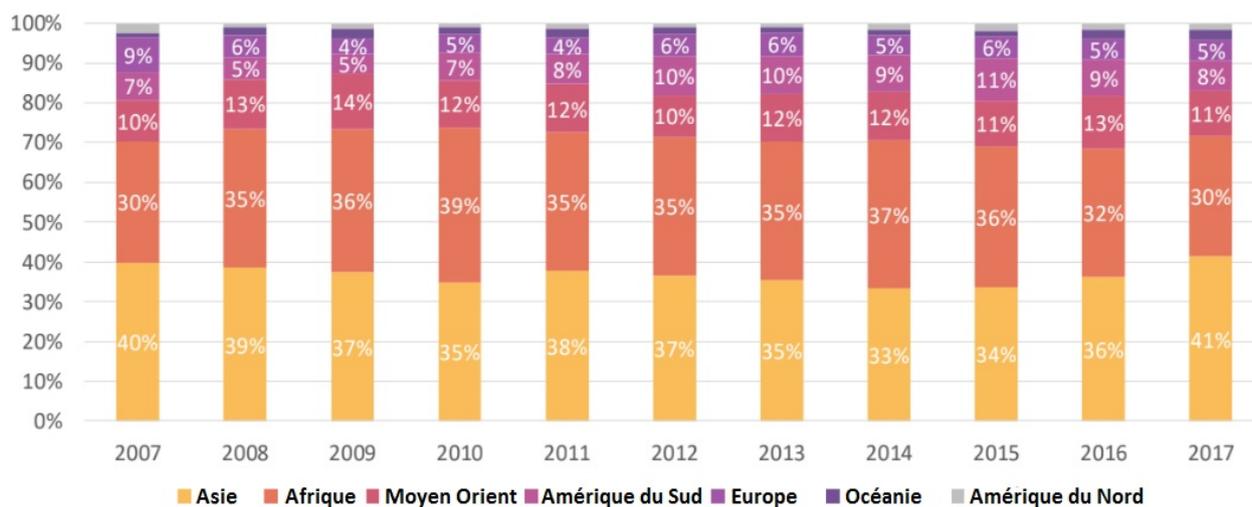
**GRAPHIQUE 2 Le top 250 des Sociétés de Construction Internationales : revenu dérivé des contrats conclus par région des sociétés de construction (md USD)**



Source : liste de l'ENR des plus grandes sociétés de construction ; calculs de l'auteur

L'Asie et l'Afrique sont les deux principaux marchés pour les contrats conclus avec la Chine. L'Afrique a dépassé l'Asie en 2010, 2014 et 2015. Plus récemment, sous l'effet de la "Belt and Road Initiative", l'Asie a récupéré sa position de leader en 2016 et 2017. (Graphique 3)

**GRAPHIQUE 3 Marchés exports des sociétés chinoises classés par région.**



Source : Bureau National des Statistiques

Selon l'initiative *Global Infrastructure Hub* du G20, le déficit d'infrastructure totalise 2700mds USD en Asie (Chine exclue) et 1700mds en Afrique pour les 25 années se terminant en 2040. L'énergie, les transports et les télécommunications nécessitent des investissements massifs de capitaux dont le retour sur investissement s'avère long et risqué. Il faut également que le modèle se révèle viable, ce qui n'est pas toujours le cas tant les calculs des recettes sont difficiles à estimer.

De très nombreux pays n'ont pas les moyens de financer ces projets et peu d'entre eux ont les atouts nécessaires pour attirer les investissements privés ou les prêteurs commerciaux. Dans ce contexte, les 1000md USD de la BRI représentent une proposition attrayante pour financer leurs besoins en infrastructure sociale et économique.

Malgré le risque d'endettement que représente ces projets d'infrastructure, de nombreux pays tentent leur chance en espérant que l'investissement portera ses fruits et qu'ils pourront bénéficier d'une relation commerciale renforcée avec la Chine qui est souvent déjà un partenaire commercial majeur pour eux.

Ainsi, le premier ministre malaisien Mohamad Mahathir déclarait en 2019 "Nous devons aller vers les Chinois... nous y sommes forcés car nous n'avons pas les moyens de faire autrement".

## L'avenir chinois de la construction et des travaux publics dans le monde

### Modèles EPC {Ingénierie, Équipement, Construction} avec financement de projet

Le gouvernement chinois utilise l'investissement direct à l'étranger et le financement de projets pour stimuler son développement mondial. La Chine est capable de mobiliser de vastes ressources publiques et privées pour mener à bien des projets d'infrastructures à l'étranger.

Entre 2005 et 2014, les revenus issus des contrats étrangers de la Chine ont été de 820mds USD, les IDE sortants de 570mds et le financement de projets de 330mds.

- Les investissements extérieurs de la Chine vont principalement vers les économies développées et à haut-revenu, qui représentent 3/4 des IDE sortants, ciblent des actifs notamment liés à l'énergie, l'infrastructure des ports, les sociétés technologiques et l'immobilier. Les IDE sortants sont répartis à peu près également entre les investissements dans des projets naissants et les fusions-acquisitions.
- En revanche, l'interaction de la Chine avec les pays en voie de développement s'exerce principalement sous forme de financement de projets dans le but de créer des opportunités d'infrastructures. 80% des prêts étaient non-concessionnels. Les trois quarts étaient dirigés vers l'infrastructure économique.

Par bénéficiaire, 80% étaient orientés vers les revenus moyens, les bas revenus et les économies en transition, principalement en Afrique, en Asie et en Amérique du Sud. Ces emprunts ont souvent été sécurisés par gages sur les actifs comme pour le port de Hambantota au Sri Lanka, ou bien payés directement par les productions découlant des projets, comme dans les arrangements "pétrole contre prêt". La Chine considère ces pratiques comme étant créatrices de situations gagnant-gagnant sur la base des principes commerciaux. Les détracteurs de ce système l'appellent "la diplomatie du piège de la dette".

La Chine cible notamment des projets avec des pays à fort besoin mais avec des capacités d'investissements limitées. Unis dans le cadre de l'économie planifiée, les banques chinoises, les champions de l'industrie et les sociétés de construction forment un front commun pour sécuriser les projets sous le contrôle de l'Etat.

Selon une étude menée par le Centre d'Études Stratégiques et Internationales qui a observé plus de 2 200 projets liés aux transports en Asie et en Europe, les projets financés par la Chine sont moins ouverts à la concurrence locale et internationale. Cette étude montre que 89% des projets financés par la Chine ont été livrés par des sociétés de construction chinoises, contre 8% par des sociétés locales et 3% par des sociétés internationales. Les chiffres comparatifs concernant les projets financés par les banques multilatérales de développement font état de 29% par des sociétés chinoises, 41% par des sociétés locales et 30% par des sociétés internationales.

En 2019, une enquête du "Financial Times" montre que la Chine avait renégocié 50mds USD de prêts accordés au cours de la décennie passée par extension d'échéance, refinancement ou annulation de dette. La relative flexibilité de la Chine pour renégocier est un atout pour les pays en recherche d'investissements. Si la Chine prend des risques en cas de non remboursement, elle trouve dans sa position de pionnier un double avantage : promouvoir son programme de développement industriel et développer sa diplomatie internationale.

#### Exemple du Sri Lanka

Le Sri Lanka occupe une position géographique stratégique d'accès à l'océan indien. Le port de Hambantota a été financé par un prêt chinois de 1,3md USD alors que d'autres banques multilatérales de développement avaient refusé. Le port a été construit par la société "China Harbour Engineering". En 2017, le Sri Lanka a cherché à obtenir un allègement de sa dette à hauteur 1,1md en échange d'un bail de 99 ans et d'une participation dans le capital à hauteur de 70% concédé au gouvernement chinois.



"Colombo Port City" {Cité Portuaire de Colombo}  
(photo avec la permission de: CHEC Port City)

En janvier 2019, la société "China Harbour Engineering" a finalisé le dragage et la réhabilitation d'une île artificielle de 269 hectares, "Port City Colombo" {Cité Portuaire de Colombo}, qui a également été financée par un prêt chinois de 1,4md USD.

Au cours des deux décennies passées, la Chine a consenti des prêts à hauteur de plus de 8 mds USD au Sri Lanka dans le but d'y construire des routes, des aéroports, des ports et des voies ferrées.

#### Exemple de l'Angola

L'Angola est le 3<sup>e</sup> exportateur de pétrole vers la Chine après la Russie et l'Arabie Saoudite. Le pétrole angolais représente la moitié de ses exportations totales. Après la fin de la guerre civile en Angola en 2002, la Chine a joué un rôle crucial dans la reconstruction du pays, y construisant des routes, des voies ferrées, des écoles et des hôpitaux. L'Angola a dépensé 120md USD dans la reconstruction depuis 2002, dont 60mds de travaux menés par des sociétés de construction chinoises. L'endettement vis-à-vis de la Chine est désormais de 22mds USD, soit environ 20% du PIB de l'Angola. Le pétrole a été pris en gage contre ces emprunts.

#### La "Belt and Road Initiative" {Routes de la Soie}

Le programme phare évalué à 1000mds USD du président chinois Xi Jinping est la vision d'un réseau de couloirs économiques comparable aux anciennes routes de la soie. Selon le ministère chinois du commerce, entre 2015 et 2018, des contrats de construction d'une valeur de 490mds USD ont été signés pour un revenu de 320mds. La Banque Mondiale a estimé que des projets BRI évalués à 580mds USD sont actuellement soit en phase de planification soit en construction.

La BRI doit également permettre à la Chine de sécuriser un accès permanent aux ressources stratégiques pour la croissance du pays : pétrole, gaz, transport maritime... Ce dernier demeure sa principale préoccupation. Depuis le lancement de l'initiative, les sociétés chinoises ont participé à la construction et aux activités de 42 ports dans 34 pays, et signé 38 accords maritimes bilatéraux ou régionaux concernant 47 pays.



La voie traverse le Mékong à Luang Prabang (photo avec la permission de: John Reed / Financial Times)

Pour le réseau ferré panasiatique, les 417 km de section à grande-vitesse passant par le Laos ont commencé à être construits en 2016. Le projet comprend 167 ponts et 75 tunnels à travers le terrain montagneux du pays, avec un coût de projet avoisinant 7mds USD, soit plus d'un tiers du PIB du pays. La dette publique du Laos s'élevait à 70% de son PIB, dont environ la moitié vis à vis de la Chine, selon la Banque Mondiale. 60% du projet est financé par Exim Bank of China, le reste étant financé par la société maître d'œuvre du projet, composée à 30% par la société ferroviaire d'Etat laotienne et à 70% par des fonds souverains chinois et des sociétés d'état ferroviaires, d'énergie et d'eau. Afin de financer sa part des frais, le gouvernement du Laos a reçu par ailleurs 480mds USD de prêts concessionnels d'Exim Bank of China. China Railway Group et Power China ont remporté les appels d'offre concernant la construction de toutes les sections de la ligne ferroviaire.

En 2016, la Thaïlande a repoussé la construction de sa portion de 1 610 km de voie ferrée à grande vitesse à cause d'un désaccord avec la Chine au sujet des coûts de financement. Au début de l'année 2019, la Thaïlande et la Chine sont finalement parvenus à trouver un accord. La construction de la première phase a débuté et sera opérationnelle dès 2023. Les sociétés de construction chinoises sont responsables de quasiment toute la construction, et également de l'installation, du design et des achats des trains.

Par ailleurs, en octobre 2019, la Thaïlande a attribué le contrat pour construire 220 km de réseau ferré à grande vitesse entre les trois aéroports de Bangkok et Pattaya – présenté comme le flambeau du projet de couloir économique de l'Est à un consortium mené par le conglomérat national Charoen Pokphand qui comprend China Railway Construction. Ce consortium a également remporté l'appel d'offre pour la concession d'une durée de 50 ans. La ligne utilisera la technologie chinoise de voie ferrée à grande vitesse. Le coût du projet, 7md USD, sera partagé en deux parties égales entre les investisseurs publics et privés. La mise en service aura lieu en 2024.



Bandar, Malaisie (image avec la permission de: "SOM")

En Malaisie, la *Liaison Ferroviaire de la Côte Est (ECRL)* doit relier Kuala Lumpur à Singapour. Le premier ministre Mahathir avait d'abord annulé le projet de construction des 350 km de ligne à grande vitesse lors de son élection en 2018. Mais, en avril 2019, le gouvernement malaisien a repris le projet mené par China Communications Construction après avoir réduit d'un tiers le budget initial, de 16 à 11mds USD. Le consortium est mené par China Railway Engineering, maître d'œuvre.

En Malaisie, la *Liaison Ferroviaire de la Côte Est (ECRL)* doit relier Kuala Lumpur à Singapour. Le premier ministre Mahathir avait d'abord annulé le projet de construction des 350 km de ligne à grande vitesse lors de son élection en 2018. Mais, en avril 2019, le gouvernement malaisien a repris le projet mené par China Communications Construction après avoir réduit d'un tiers le budget initial, de 16 à 11mds USD. Le consortium est mené par China Railway Engineering, maître d'œuvre.

Le China Pakistan Economic Corridor (CPEC) offre un itinéraire terrestre stratégique vers le Moyen-Orient et l'Afrique à travers un accès au Golfe persique. China Communications Construction construit des routes entre Kashgar et Karachi et le port maritime de Gwadar situés à 3 200 km. Le port de Gwadar est la pièce maîtresse du projet. Appelé à concentrer une part des importations de pétrole de Chine, il est détenu, financé et construit par la Chine, loué à Chinese Overseas Ports Holding jusqu'en 2059.



Construction du port de Gwadar par les Chinois (photo avec la permission de: Drazen Jorgic / Reuters)

La *Zone Économique Spéciale de Gwadar* est désormais en phase de construction et devrait être achevée en 2020. En échange du financement chinois, les opérateurs chinois recevront 91% du revenu découlant du port et du terminal et 85% de celui de la zone de libre-échange. En octobre 2019, le premier ministre pakistanais a annoncé que les opérateurs chinois se verront offrir une exonération de taxes de 23 ans pour le fonctionnement continu du port, du terminal et de la zone de libre-échange. En d'autres termes, presque tous les revenus issus du développement seront reversés aux parties chinoises en guise de remboursement de la dette.

Le coût du projet a augmenté par rapport à l'estimation initiale, passant de 46mds USD en 2014 à 62mds en 2019, et il continue d'augmenter.

Le continent africain fait également partie de la BRI. Selon Deloitte, la Chine est désormais première du classement des financeurs d'infrastructure en Afrique, finançant un projet sur cinq et construisant un sur trois.



Photo avec la permission de: "Belt & Road News"

La Chine finance et construit la plupart des lignes ferroviaires standards à travers le continent. Selon Jean-Pierre Loubinoux, directeur général du Syndicat International des Chemins de Fer, « les Chinois apportent une solution clef en main - capitaux, technologie, main d'œuvre, coût faible et bonne organisation - et ceci rend la concurrence difficile ».

Le réseau de tramway d'Addis-Abeba (34 km de long et 475m USD de coût) a été financé à 85% par un emprunt concessionnel d'Exim Bank of China. La construction a été menée par les sociétés chinoises, commencée en 2011 et terminée en trois ans. Les tramways ont été fabriqués en Chine. L'électrification a été produite par China Electric Power Equipment and Technology, filiale de State Grid. Le réseau est exploité et entretenu par les Shenzhen Metro Group et China Railway Group dans le cadre d'une concession.

La voie ferrée Addis-Abeba-Djibouti, longue de 756 km, est un réseau ferroviaire électrifié standard donnant au pays enclavé un accès au port multi-usages. Le coût de ce projet (3.4mds USD) a été entièrement financé par des prêts chinois. La construction, commencés en 2011 a été terminée en 2016 par China Railway Group et China Civil Engineering, également responsables de l'exploitation et de l'entretien du réseau dans le cadre d'une concession de six ans. La ligne utilise des équipements roulants chinois et suit les standards et normes chinoises.

State Grid a récemment annoncé qu'elle allait investir 1,8md USD dans la transmission électrique et le réseau de distribution éthiopien, dans le cadre du plan de croissance et de transformation à 15 ans de l'Éthiopie.

### Perspectives

Lors du sommet de la BRI, Xi Jinping a donné des indices d'une nouvelle approche des risques associés aux projets d'infrastructures. Il a mis en évidence la mise en place de contrôles plus stricts des projets et d'une tolérance zéro vis-à-vis de la corruption ; il a également déclaré que la BRI prioriserait dorénavant l'aspect qualitatif des projets au lieu de la course à la croissance.

Dans ce contexte, l'Etat chinois continuera de mobiliser ses ressources sur des programmes d'investissements stratégiques dans le cadre de son plan Made in China 2025 et de la BRI. Cette politique doit pouvoir constituer une opportunité pour toutes les sociétés de construction, ce qui n'est pas encore le cas. En effet, quand les sociétés privées internationales cherchent à concurrencer leurs homologues chinoises, qui sont principalement des sociétés détenues par l'Etat, cela ressemble encore à un combat entre David et Goliath.

Pierre-Éric Saint André, CCE Hong Kong  
en coopération avec Carmen Lee

## Enquête

### COVID-19 : Veille technologique sur l'Innovation en Chine – Comité Chine des CCE

Si elle a mis la Chine au centre de l'actualité et provoqué contre elle des récriminations nombreuses, l'épidémie de coronavirus se révèle également comme une opportunité de première grandeur. Premier pays touché, la Chine a été logiquement le premier pays à concevoir et mettre en place un ensemble de procédures, de technologies et d'innovations qui pourraient devenir des vecteurs puissants de suprématie mondiale. Soutenu par le gouvernement, le complexe sanitaire et technologique s'est mis en mouvement ; les CCE du Comité Chine ont opportunément réagi en constituant un groupe d'observation de ce phénomène.

En février 2020, au cœur de la vague épidémique du Covid-19 et, pour la plupart, confinés en Chine, douze Conseillers du Commerce Extérieur de la France du Comité Chine partagent leur surprise concernant la réactivité et l'adaptation de l'écosystème chinois face à ce fléau. En découle un groupe de travail « ad-hoc », œuvrant en télétravail pendant un mois pour répertorier toutes les innovations liées à cette période dont ils ont été les témoins. Une étude complète de 118 pages, recensant plus de 80 innovations, est parue fin mars ; elle est disponible sur le site CNCCEF (<https://www.cnccef.org/publication/covid-19-accelérateur-de-linnovation/>). En voici la synthèse.

Le monde est aujourd'hui confronté à une épidémie majeure. En Chine, la propagation du COVID-19 a eu un effet dévastateur sur les populations et sur l'activité économique.

Cependant, c'est aussi face à cette adversité que les écosystèmes se sont adaptés à une vitesse notable et que de nombreuses innovations ont vu le jour. C'est ce constat que les CCE Chine souhaitent partager dans le rapport « COVID-19, Veille technologique sur l'Innovation en Chine », qui recense plus de 80 innovations créées entre le début de la crise et le 18 mars dernier, de manière non exhaustive.

#### **Rapidité, flexibilité, agilité et capacité d'adaptation**

#### **Partenariat public/privé**

Alors que l'épidémie de COVID-19 a confiné des dizaines de villes chinoises à des degrés divers, les géants de la technologie ont répondu massivement présents et coopèrent avec les pouvoirs publics pour proposer des services adaptés

aux besoins des consommateurs dans ces circonstances ou fournir des outils numériques pour aider les citoyens et le gouvernement à lutter contre la maladie et la contagion, faisant preuve de grande rapidité et d'agilité dans la capacité d'adaptation à la crise. L'on voit ainsi les acteurs économiques chinois s'adapter en faisant naître de nouvelles innovations ou accélérer le développement d'innovations existantes en vue de répondre à la crise.

### **Soutien financier et arsenal législatif adapté**

Ces innovations sont dans certains secteurs accompagnées d'une part par des mesures de soutien financier, d'autre part par de nouvelles réglementations spécifiques à la crise COVID-19.

Au titre du soutien financier, des mesures – principalement adressées aux PME – ont pris différentes formes et le soutien de l'Etat chinois perdure alors que l'activité reprend en Chine.

### **Accélération de l'innovation**

Les réglementations adoptées ont eu pour effet de conduire les gouvernements - national et locaux - et sociétés technologiques à mettre en place des outils au service de la médecine et des outils ou services permettant aux individus de traverser cette période moins péniblement. La liste des thèmes abordés dans le rapport des CCE Chine témoigne de l'étendue des applications développées, de leur rapidité de mise en œuvre et de l'irrigation par ces innovations de l'ensemble de la société et de ses activités.

Il faut aussi souligner que de nombreuses applications/sites internet ou technologies étaient déjà existantes et que leurs développeurs ont ainsi pu ajouter très vite des couches supplémentaires de services ou d'innovations à partir de l'existant, permettant ainsi d'accélérer la réponse à la crise.

Cette crise, les mesures mises en œuvre, les technologies utilisées ont et auront sans doute dans l'avenir un impact sociétal très important et durable.

### **Vocation et structure du rapport « COVID-19, Veille technologique sur l'Innovation en Chine »**

Le rapport des CCE Chine « COVID-19, Veille technologique sur l'Innovation en Chine » constitue un premier projet de recensement d'innovations (82 innovations répertoriées). Il repose sur des informations publiques ou recueillies auprès d'entreprises. Il ne peut prétendre à l'exhaustivité – notamment en raison du temps très court dans lequel il a été élaboré, de la taille du territoire chinois, de la rapidité de développement des innovations dans cette période et du mouvement simultané d'émission de nouvelles mesures et de développement d'innovations pour permettre leur mise en œuvre.

Il s'articule autour de 10 secteurs et segments qui sont :

1. La gestion épidémiologique
2. La santé, biotech et les data sciences
3. Les services et applications de services
4. Les transports, la mobilité et la logistique
5. Le travail à distance
6. Les services publics - justice, sécurité et taxes
7. La fintech, les banques et assurances
8. L'hôtellerie et la restauration
9. Les loisirs, les jeux, la culture et le sport
10. L'éducation

Le rapport recense 67 auteurs des innovations parmi lesquelles, dans les premières places, de très grandes entreprises technologiques comme Alibaba, Tencent ou Meituan, et de télécommunications, mais aussi des entreprises de robotique, de biotech, des universités, des entreprises de transport, des musées ... illustrant ainsi la mobilisation de l'ensemble de l'écosystème chinois, public comme privé, durant cette crise.

Les axes majeurs des innovations pour la lutte contre le virus, outre celles qui ont directement trait à la santé et la recherche de traitements et de vaccins, sont :

- L'accélération des développements dans le domaine de la santé et de l'intelligence artificielle au service de la santé, permise par une grande flexibilité réglementaire ;
- L'identification et la traçabilité des individus, facteur clé du dépistage et du suivi ;
- La limitation ou suppression des contacts humains - le sans contact ;
- L'information et les services aux usagers ;
- Le développement des activités en ligne (travail, éducation, accès aux services publics ...) ;
- La prise en charge de certaines tâches par des robots.

Laurent BLAEVOET au nom du Comité Chine des CCE

**Marion BERTAGNA**  
MB Projects  
**Eric BOUTELLER**  
JUMO PARTNERS  
**Chia-Lin COISPEAU**  
MAVERLINN  
**Stephane GUESNIER**  
BOLLORE LOGISTICS  
**Christine MILES**  
DHH Law Firm  
**Gregory PRUDHOMMEAUX**  
NextStep Studio

**Laurent BLAEVOET**  
NOVACEL  
**Catherine CHAUVINC**  
HUTTOPIA  
Pascal DURIEZ  
ARTEFACT  
**Gilles LANGOURIEUX**  
VIRTUOS  
**Philippe OBRY**  
DASSAULT SYSTEMES  
**Sandrine ZERBIB**  
FULL JET

# Les groupes chinois mondialisés

## Mindray, vers les nouvelles routes de la soie sanitaires

### Origine et création

Mindray Bio-medical Electronics est un groupe chinois co-fondé par LI Xiting, XU Hang et CHENG Minghe en 1991, et dont le siège est situé à Shenzhen. Il se spécialise dans les dispositifs médicaux de haute qualité. Mindray a tout d'abord été coté à la Bourse de New York en 2006 avant de se retirer pour être introduit à la Bourse de Shenzhen en 2018. Le groupe s'est implanté en France en 2008 grâce au rachat de la filiale parisienne du groupe américain Datascope dont les produits couvrent les domaines de l'information et du soutien à la vie, du diagnostic in vitro et de l'imagerie médicale.



En 2020, avec la pandémie de Covid-19, les actions de Mindray bondissent de 50%. Mindray est l'un des rares assembleurs spécialisés pour les ventilateurs médicaux, dont la production requiert une haute technicité, contrairement à celle des masques. Par conséquent, la fortune de LI Xiting, président de Mindray, a augmenté de 47 % pendant la crise, atteignant 13,5 milliards de dollars, faisant de ce natif de la province de l'Anhui l'homme le plus riche de Singapour, dont il est citoyen depuis 2018.

### L'électronique au service du secteur médical en application de la stratégie chinoise

La Chine émerge comme un fabricant majeur d'équipements diagnostiques et thérapeutiques : Alors que la Chine était déjà forte de sa première place comme fournisseur d'équipements de protection, les entreprises chinoises doivent désormais se démarquer face aux géants de l'électronique asiatiques (SAMSUNG, SONY) qui investissent également le secteur médical étant donné que les acteurs chinois sont déjà des concurrents importants sur le marché de l'électronique non médical et représentent déjà 20% de la capacité de production mondiale pour les respirateurs médicaux.

La stratégie « Chine saine » présentée lors du 19<sup>ème</sup> Congrès national du Parti Communiste Chinois (2017) pousse l'industrie des dispositifs médicaux comme pilier stratégique pour le pays et la santé de ses habitants. La priorité : les innovations technologiques et leurs applications commerciales pour les dispositifs haut de gamme. MINDRAY suit cette ligne en aidant les institutions médicales à offrir des services de plus grande qualité. Ses produits couvrent 110 000 agences médicales et plus de 99% des hôpitaux tertiaires de classe A de classe 3 en Chine.

### Tournant stratégique : montée en gamme et internationalisation

MINDRAY, conscient de l'enjeu de son image à l'étranger et surtout dans les pays développés, améliore la qualité de ses produits : Le groupe dispose de 9 centres de R&D et dirige un réseau de 50 filiales dans le monde et exporte vers plus de 190 pays. Il pousse les partenariats avec les institutions occidentales pour améliorer l'image de ses produits, ternie par l'association entre mauvaise qualité et fabrication chinoise et accéder aux marchés des pays développés. Il assure davantage de ventes dans les pays émergents dont les hôpitaux s'équipent avec du matériel meilleur marché.

Depuis 2018, MINDRAY augmente ses fusions et acquisitions assurant une couverture internationale (12 acquisitions sur 2008-2013) et remontant progressivement la chaîne de valeur pour garantir son expansion. En 2013, MINDRAY fait une acquisition majeure avec l'achat de l'entreprise américaine ZONARE produisant des équipements d'appareils à ultrasons haut de gamme, ce qui signe la croissance amorcée par le groupe depuis vingt ans.

Mindray mise sur l'innovation plutôt que sur les bas coûts : En 2014, il investit 10% de son chiffre d'affaires en R&D. Dès 2013, le groupe entre dans le classement du Boston Consulting Group qui distingue 100 sociétés des pays émergents accédant au rang de multinationales, en misant sur l'innovation. Mindray a développé ses pôles R&D en adéquation avec la localisation de la valeur ajoutée (centre R&D consacré à la technologie ultrasonore à Seattle, pôle historique dans le secteur).

### Des compétences et une efficacité aujourd'hui reconnues mondialement

En 2012, Mindray obtient le Prix « Product Line Strategy » du cabinet Forst & Sullivan, pour sa plateforme intégrée One Solution utilisée pour les soins préopératoires, intensifs et d'urgence répondant au manque d'intégration globale des dispositifs de soin dans les hôpitaux pour améliorer leur efficacité.

En 2017, Mindray participe à la conférence ministérielle sino-africaine sur la coopération en matière de santé, sur le thème « De l'engagement à l'action ». Plus de 30 ministres de la santé en Afrique, des fonctionnaires de l'ONU et de l'OMS et des représentants du secteur industriel se réunissent. Mindray était présent en tant que principal fournisseur de solutions médicales en Chine, et pionnier des coopérations entre la Chine et l'Afrique du Sud pour les soins de santé. Le groupe possède des filiales en Afrique du Sud, au Kenya, en Egypte et au Nigéria.

En 2020, dans le cadre de la lutte contre la Covid-19, Mindray a anticipé la hausse de la demande en équipements comme les respirateurs artificiels, les pompes de perfusion, les systèmes échographiques portables ou les moniteurs de surveillance des patients. Le fournisseur a doté les meilleurs hôpitaux chinois de respirateurs et a annoncé que le gouvernement italien avait acheté 10 000 appareils. Les produits Mindray faisaient déjà partie de l'aide médicale chinoise acheminée en Italie le 12 mars 2020. Le groupe a indiqué qu'une centaine de pays avait déjà passé commande pour se procurer ses dispositifs médicaux, et que son carnet se remplissait pour les régions Asie-Pacifique et Moyen-Orient.

## LA BRI VUE DE PNOMH PENH

### Cambodge : l'ami fidèle de la Chine

Le Cambodge est sans doute le meilleur allié de la Chine en Asie-Pacifique. Dans les années 1960, la politique « neutraliste » du Prince Sihanouk avait conféré à Pékin un statut d'interlocuteur privilégié. A la suite du coup d'Etat de 1970, le gouvernement provisoire khmer fut accueilli à Pékin, avant de gagner Phnom Penh lorsque les Khmers Rouges prirent le pouvoir au Cambodge en 1975. Pékin soutint constamment le régime jusqu'à son éviction par l'armée vietnamienne en 1979. Devenu roi après de multiples tribulations en 1993, Norodom Sihanouk fit de Pékin sa résidence quasi-principale, dans l'ancienne légation de France, jusqu'à son décès en 2012. Après une période d'alliance forcée avec le Vietnam, le Cambodge s'est de plus en plus tourné vers la Chine depuis les années 2000, en partie à mesure de l'intérêt décroissant des Etats-Unis et de l'Europe pour ce petit pays de 16m d'habitants et de 26md USD de PIB (pour l'année 2019).

Par sa géographie, Le Cambodge est proche de la Chine, mais les deux pays n'ont pas de frontières communes. Phnom Penh n'est qu'à 140 Km du delta du Mékong vietnamien, d'où proviennent chaque nuit les vivres frais vendus sur ses marchés. Le Cambodge est donc excentré par rapport aux corridors stratégiques des « Nouvelles Routes de la Soie ». Dans la zone, l'un d'eux est un axe nord-sud vers l'océan indien depuis Kunming (capitale du Yunnan) jusqu'à Singapour, en passant par le Laos et la Thaïlande, nettement plus à l'ouest. Sur la mer, le port de Sihanoukville n'occupe pas non plus une position majeure sur la « Route de la Soie maritime », bien qu'il donne accès au Golfe de Thaïlande, ou qu'il puisse un jour constituer une base d'appui d'une flotte militaire, dans son avant-poste de Ream juste en face de l'île vietnamienne de Phù Quốc.

La relation chinoise avec le Cambodge, dans la décennie qui vient de s'écouler, a d'abord été celle d'un partenariat stratégique et politique, avant d'être économique. L'aide chinoise a de prime abord été militaire. En 2010, la Chine a offert 250 jeeps et camions à l'armée cambodgienne, suivis de 12 hélicoptères ainsi que d'un accord substantiel de formation militaire en janvier 2013. Ces aubaines ont été bien accueillies par cette armée très modeste.

Dès ces années, des entreprises chinoises ont été actives au Cambodge, attirées d'abord par le commerce de bois de la grande forêt et par les plantations d'hévéas, plus ou moins légales toutes les deux. Tant et si bien que les forêts ont été rasées en grande partie, avec des complicités locales. Il faut dire que ces entreprises chinoises peu sourcilieuses ne sont pas les seules à avoir profité de la situation délétère du pays. Des Thaïs, eux aussi, se sont largement servis de bois tropicaux et des pierres précieuses de Païlin, à leur frontière. Comme des Vietnamiens dans les provinces du Ratanakiri et du Mondolkiri au Nord-Est. Tout le monde s'est servi sur le faible Cambodge, encouragé de façon intéressée par des potentats locaux.



La présence économique chinoise passe la vitesse supérieure au milieu des années 2010, sans qu'il faille y voir nécessairement une accélération due au lancement formel des « nouvelles routes de la soie » en 2013. Comme souvent, elle est l'addition de stratégies opportunistes multiformes d'entreprises chinoises petites ou grandes, et en parallèle d'un *master plan* politique de l'Etat chinois.

En octobre 2016 Xi Jinping fait une visite d'Etat à Phnom Penh. Il y annonce une aide au développement supplémentaire de 237m USD. Si l'on fait la moyenne des aides reçues par le Cambodge au cours des cinq dernières années, la Chine a abondé pour 292m USD par an soit beaucoup plus que le Japon (144m USD) ou la Banque Asiatique de Développement (138m). Des projets ponctuels de prestige sont également mis en avant : en 2017, la Chine subventionne pour 150m USD la construction d'un stade dans la capitale, réalisée une entreprise chinoise. Cette aide n'est pas désintéressée. Deux dossiers, en particulier, accélèrent le rapprochement entre Phnom Penh et Pékin.

En effet, dès la montée au pouvoir de Xi Jinping, la Chine abandonne son profil bas à l'international. Aux

marches maritimes du *Nanyang*, la mer de Chine méridionale, la politique de prise d'intérêts chinoise s'accroît d'année en année. Pékin accélère sa présence sur nombre d'atolls en bétonnant de petites îles dans l'archipel des Paracels et des Spratleys et en les dotant de pistes d'atterrissage et de batteries lance-missiles.

Les contestations frontalières maritimes étaient anciennes, mais dans un relatif sommeil. Avec Xi Jin Ping, tout change. Le risque politique pour la Chine est d'avoir en face d'elle un front uni des dix pays de l'ASEAN, emmenés par les plus directement concernés : les Philippines et le Vietnam. Une recette classique : diviser pour régner. Les maillons faibles ou sous influence, le Laos et le Cambodge, sont des pions idéaux. Le petit Laos est déjà le champ d'un projet chinois pharaonique : le train nord-sud depuis le Yunnan, traversant le Laos. Le Laos n'a rien à refuser à la Chine, en plus d'être un pays communiste frère. Le Cambodge, quant à lui, est amadoué dans le sens chinois. Ces deux pays vont faire éclater le front des dix pays de l'ASEAN sur le *Nanyang* lors d'un sommet annuel de l'ASEAN. Victoire politique de Pékin : l'investissement chinois au Cambodge a donc été payant.

Le second dossier est celui des droits politiques bafoués par un pouvoir de moins en moins pluraliste et de plus en plus personnel, qui se cristallise lors des élections générales cambodgiennes du 29 juillet 2018. Dès avant ces élections, les opposants avaient été traqués, obligés de s'exiler, assassinés parfois. Les leaders avaient été arrêtés et interdits d'élections. Lors des élections générales de 2018, le parti de Hun Sen engrange... 100% de députés. L'Union Européenne prend des sanctions concrètes. Elle entreprend de retirer au Cambodge le bénéfice des accords tarifaires préférentiels dits EBA (*Everything But Arms*), par un communiqué sans appel sur la « violation sérieuse et systématique des droits de l'Homme ». Elle rétablit des tarifs douaniers non-préférentiels aux exportations cambodgiennes de riz (400.000 tonnes), ainsi qu'au vaste secteur des vêtements, qui représente 80% des exportations cambodgiennes, avec la part du lion vendue à l'Europe. L'impact pour les industries textiles cambodgiennes et leurs 800.000 salariés est dramatique, encore aujourd'hui. Ces sanctions précipitent encore plus Phnom Penh dans les bras de l'ami compréhensif : la Chine.

En janvier 2019, Hun Sen consacre à Pékin sa première visite d'Etat suivant les élections, au cours de laquelle Xi Jinping annonce une nouvelle séquence d'aides chinoise de 800m USD sur trois ans. Pour faire bonne mesure, le leader cambodgien déclare publiquement son soutien au dogme d'« une seule Chine », visant à ostraciser Taïwan. Trois mois plus tard, Pékin accueille avec tous les honneurs Hun Sen au sommet des « nouvelles routes de la soie ». Il est reçu, entre autres, par l'idéologue en chef du Politbureau chinois, Wang Huning, qui le rassure en lui déclarant que la Chine « trouvera tous les moyens nécessaires » pour compenser le manque à gagner induit par des sanctions internationales, à commencer par des achats de riz. En février 2020, en plein confinement du Hubeï pour cause de coronavirus, Hun Sen fait une nouvelle visite à Pékin.

La présence économique chinoise s'est faite de plus en plus prégnante au Cambodge d'année en année. La Chine est le premier investisseur étranger au Cambodge. En 2019, les investissements directs étrangers dans le pays ont atteint 3,6md USD, en hausse de 12% par rapport à 2018 dont 43% chinois. C'est bien sûr modeste comparé aux IDE totaux au Vietnam (16md USD) ou en Indonésie (22md), mais significatif par tête d'habitant. La Chine a investi de l'ordre de 1md USD par an dans le Royaume entre 2013 et 2017. Elle a augmenté son implication ces deux dernières années, avec 1,5md USD en 2019. C'est du moins le chiffre officiel comptabilisé sur le radar des autorités gouvernementales. La Chine est également le premier prêteur, au point de représenter 50% de la dette totale de l'État cambodgien (hors dette contestée vis-à-vis de la Russie et des États-Unis).

En 2019, le Cambodge a importé pour 19md USD de biens, dont 37% de Chine (et 41% des divers pays du Sud-Est asiatique) et exporté pour 14md USD (30% vers l'Union Européenne, 21% vers les Etats-Unis et 6% seulement vers la Chine), principalement des articles d'habillement. Le tourisme représente 5md USD de rentrées de devises, soit 20% du PIB cambodgien. 5m de personnes ont visité le Royaume en 2019, principalement les temples d'Angkor, dont 2m de Chinois. On se doute que ces chiffres vont être fortement perturbés en 2020, par suite de la chute du tourisme due à la pandémie.

Typiques de la pratique générale sur les « nouvelles routes de la soie », les projets chinois d'infrastructure ont fleuri au Cambodge, avec les mêmes caractéristiques que partout ailleurs, couplant l'intervention sur le terrain de grandes sociétés chinoises et des prêts de banques chinoises. Quatre centrales électriques d'une puissance totale de 1.000 MW ont été construites et quatre autres sont en projets, pour 880 MW. En même temps, sept projets de barrages hydro-électriques sur la portion cambodgienne du Mékong ont été projetés, qui pourraient à terme fournir la moitié de la capacité électrique du pays. Ces derniers projets, néanmoins, posent problème. La Chine, en effet, n'a pas tenu compte des recommandations de l'organisation de régulation commune aux pays de la *Greater Mekong Subregion*. Elle avait déjà fait cavalier seul il y a quelques années en implantant une série de barrages dans la portion chinoise du Mékong, en amont du Laos et de la Thaïlande, au point de sérieusement perturber le cours du grand fleuve, dont la profondeur s'est réduite de plusieurs mètres à de nombreux endroits. S'agissant des projets au Cambodge, la Chine a mis en place son propre dispositif, la *Lancang-Mekong Commission*, qui ne rapporte qu'à elle-même, au grand dam du Vietnam en aval.

Des projets ferroviaires sont en cours de finalisation, principalement sur l'axe Est-Ouest du pays (Phnom Penh - Siem Reap, Phnom Penh – frontière vietnamienne). Le réaménagement de routes en voies modernes est déjà entamé par des entreprises chinoises depuis des années pour 3.000 km, principalement sur l'axe Est-Ouest (Pursat-Veal Veng à la frontière thaï, Phnom Penh-Sisophon). L'autoroute entre la capitale et son débouché maritime, Sihanoukville (230 km) est le projet stratégique, car elle est en train de devenir le lien majeur entre Phnom Penh et son débouché portuaire. Son coût final a été estimé à 1,9md USD, négocié en BOT.

Les grands chantiers potentiels qui animent les conversations actuelles sont ceux des aéroports. L'entreprise française Vinci est concessionnaire exclusif, jusqu'en principe 2040, des grands aéroports cambodgiens de Phnom Penh, Siem Reap et Sihanoukville, pour lesquels elle a investi plusieurs centaines de millions d'euros depuis dix ans dans le cadre d'un Partenariat Public Privé. Depuis trois ans, des projets chinois concurrents se manifestent, avec d'amples ambitions affichées, que d'aucuns estiment irréalistes. Des fonds et des groupes chinois, principalement issus de la province du Yunnan, ont formé des consortiums avec des sociétés locales dont les bonnes introductions à haut niveau n'ont d'égales que leur opacité. L'OCIC (Overseas Cambodia Investment Corporation) a jeté son dévolu sur une vaste zone de 2.600 ha

(dont 700 pour l'aéroport proprement dit) à 30 km au sud de la capitale, forte d'un engagement de financements pris par China Development Bank en 2018. Elle dit pouvoir l'ouvrir pour les jeux de l'ASEAN en 2023, mais personne n'y croit. Il en est de même pour un nouveau projet d'aéroport à Siem Reap. Globalement ces deux projets coûteraient 2md USD. Ces projets sont un peu l'arlésienne depuis trois ans. La récession touristique qui s'annonce à cause de la pandémie ne va pas faciliter ces projets, outre la question juridique sérieuse qu'ils poseraient aux concessions signées par Cambodia Airports (à 70% Vinci).

Dans l'agglomération de Phnom Penh, les projets de construction chinois fleurissent, à la fois dans l'immobilier de bureaux et sur les condominiums résidentiels. Ils sont généralement le fait de promoteurs immobiliers privés originaires des grandes villes chinoises, souvent associés à un milieu des affaires sino-khmer qui leur est localement un réseau d'intermédiaires privilégié, parfaitement introduits au plus haut niveau décisionnel du pays et partageant des référents culturels communs. Ces projets ont modifié en profondeur la physionomie des quartiers qui se sont développés très rapidement autour du centre historique de Phnom Penh, resté encore aéré et presque campagnard.



La construction proprement dite est confiée généralement à des entreprises chinoises et l'on n'est pas autrement surpris de trouver sur les palissades de multiples pancartes de China Railway Corporation ou de CRRC, dont la construction n'est pas en principe le cœur de métier. Il s'agit le plus souvent d'investissements très spéculatifs. Il n'est pas rare de trouver de nombreux appartements vides. De manière étonnante, ceux-ci servent d'argument marketing aux promoteurs chinois. En effet, le marché de l'immobilier en Chine est devenu de plus en plus tendu, car de plus en plus saturé et onéreux. Il n'est pas rare que les promoteurs, pour arriver à vendre leurs appartements dans les villes chinoises, offrent gratuitement en prime un appartement à Phnom Penh à leurs clients chinois, lesquels ne l'occupent que très occasionnellement ou pas du tout sans pour autant le mettre en location.

Une véritable ruée vers l'or chinoise s'est produite au cours des cinq dernières années vers Sihanoukville. Cette bourgade portuaire jusque-là assoupie a vu sa population brutalement doubler à 160.000 résidents. Les chantiers se sont mis à bourgeonner autour d'une activité centrale : le jeu, et ses activités connexes (1.370 restaurants, des centaines d'hôtels ou de karaokés, des ressources variées d'«entertainment» etc...). Les ouvriers chinois, dans un premier temps, ont déferlé, car la plupart des entreprises chinoises qui menaient ces chantiers préféraient cette main d'œuvre. A suivi une clientèle exclusivement chinoise (le jeu est interdit pour les Cambodgiens), qui s'est précipitée à partir de 2016 vers les quelque 72 casinos, tous construits par des entrepreneurs chinois, confortés par des protections locales intéressées. Au premier semestre de 2019, on ne recensait pas moins de 238 permis de construire approuvés pour de nouveaux grands buildings et 150 casinos ! A son pic de 2019, l'aéroport de Sihanoukville a enregistré 1,6m de passagers internationaux, essentiellement chinois, pour une bonne raison : le jeu est interdit pour les Chinois en Chine, mais ailleurs c'est une autre affaire, comme l'illustre le cas de Macao. Il n'y a pas que le jeu dans les casinos : les paris en ligne, par internet ou par téléphone, via des officines spécialisées, ont rapidement représenté la part du lion, saturant au passage une bande passante très insuffisante. Entre les services *online* et les casinos, c'est un business qui emploie 200.000 personnes, chinoises ou khmers. Sihanoukville est devenu un énorme chantier de construction de bâtiments et de tours, sans que les infrastructures urbaines suivent (égouts, ramassage des déchets, VRD...).

Cette frénésie a tourné court. Le 19 août 2019, le premier ministre Hun Sen proclame l'interdiction du jeu en ligne, qualifié d'«activité criminelle». Ce revirement soudain fait suite à une démarche directe des autorités chinoises, soucieuses de mettre au pas ses joueurs nationaux, identifiés pour beaucoup comme coupables de blanchissement d'argent douteux ou gravitant autour du monde des mafias. Le Cambodge aurait pu refuser de se plier au diktat de Pékin, comme les Philippines l'ont fait jusqu'à maintenant dans des circonstances similaires. Mais il n'a rien à refuser à Pékin. Sihanoukville plonge instantanément dans la récession. Des milliers de salariés chinois quittent le pays. Le business du jeu s'assèche : seuls subsistent quelques casinos traditionnels. 70% des restaurants ferment. Les chantiers s'arrêtent. La spéculation immobilière effrénée sombre. Le paysage ressemble aujourd'hui à un chaos irréal de chantiers en suspens, de routes défoncées et d'activités suspendues. Tout ceci avant même de comptabiliser les conséquences inéluctables de l'épidémie du coronavirus. Un sommet de l'ASEAN est programmé à Sihanoukville en 2022 : c'est un objectif qui permettra sans doute de remettre d'aplomb le développement de cette ville et de son port.

Il reste dans le Preah Sihanouk (la province de Sihanoukville) une zone économique spéciale, qui emploie 20.000 salariés cambodgiens dans une centaine d'usines d'industries légères. Des entrepreneurs chinois ont planifié de faire monter à 300 le nombre d'industries, employant 100.000 salariés cambodgiens et assorties d'un plan de financement chinois chiffré à 300m USD. Mais il faut souligner que les avantages financiers et juridiques offerts par les Zones spéciales distordent la concurrence par rapport au reste du pays. Les emplois créés dans ces zones peuvent en détruire d'autres dans le reste du pays. Les entreprises chinoises, extrêmement présentes dans les industries de main d'œuvre cambodgienne (800.000 emplois, principalement féminins, dans les industries d'habillement) ont été coutumières d'allers-retours brutaux. Lorsque les salaires ouvriers ont augmenté au Cambodge, par suite d'une loi sur les syndicats en 2015, certaines entreprises se sont relocalisées au Vietnam du jour au lendemain. On redoute des phénomènes similaires lorsque la zone franche de Preah Sihanouk montera en puissance. Ce type de situation n'est pas stabilisé.

Un point de situation récent. On aurait pu penser qu'avec 25 vols quotidiens arrivant au Cambodge depuis 21 villes chinoises différentes, la « pneumonie de Wuhan », comme l'a qualifiée Pékin, se serait répandue comme un feu de paille.

On aurait également pu avoir un *cluster* fatal avec les passagers du paquebot de croisière Westerdam - dont une passagère au moins était déjà contaminée par le Covid -, autorisé à relâcher le 17 février (3 semaines après le confinement de Wuhan) à Sihanoukville après avoir été refoulé de tous les autres ports asiatiques. Pour marquer sa différence et complaire à l'image rassurante que Pékin tentait de déployer, le premier ministre est venu lui-même, sans masque, accueillir les 1.455 passagers à leur descente de coupée. Plusieurs centaines d'entre eux se sont évaporés dans la nature et sont repartis chez eux sans revenir à bord. Le pays combattait au même moment le risque d'épidémie, situation mise à profit pour que le premier ministre fasse voter par le parlement le 17 avril une loi d'Etat d'urgence lui conférant les pleins pouvoirs.

De façon surprenante, le Cambodge semble peu affecté par la pandémie. Au 5 mai 2020, on ne dénombre que 122 cas de contamination recensés et zéro mort (comme au Vietnam ou au Laos). Ce sont des chiffres vérifiés. La menace sanitaire a provoqué chez le peuple khmer une terreur nourrie par le souvenir d'épidémies précédentes. Très rapidement, dès février, l'autodiscipline a joué massivement, avec le port systématique de masques, un respect général de la distanciation physique et le lavage des mains. L'autorité étatique a été bien acceptée, la prise de température aussi. D'autres avantages objectifs jouent également. La densité de population est plus faible qu'ailleurs et la vie au grand air plus habituelle. Phnom Penh n'a une densité que de 3.000 habitants au km<sup>2</sup>, comparée à Bangkok (5.300) ou à Jakarta (16.000). Les *clusters* potentiels sont plus limités, comme l'illustrent les transports en commun modestes ou le faible nombre de centres commerciaux concentrateurs de foules. Même les pagodes bouddhistes sont très aérées. Enfin, le climat chaud et humide semble un facteur de limitation de ce virus. Ce sont du moins les conclusions provisoires des constats actuels.

Jacques Gravereau, CCE Paris

## ACTUALITÉ DE LA BRI (dernier bimestre)

- Ouverture d'une nouvelle liaison ferrée transcontinentale hebdomadaire entre Bâle et Zurich en Suisse et Xi'an et Hefei en Chine (AJOT, 30/3)
- Le Ministère du Commerce chinois présente 11 mesures pour soutenir le transport ferroviaire de biens - en particulier à usage médical - entre la Chine et l'Europe (CD, 9/4)
- L'AIIB approuve un prêt de 170m USD pour le projet d'amélioration de l'assainissement de la capitale du Bangladesh Dakha (20/4)
- L'Ouzbékistan fait officiellement acte de candidature au contrat quadripartite de trafic en transit (QTTA) qui lie la Chine, le Pakistan, le Kirghizstan et le Kazakhstan (Silk Road Briefing, 12/5)

### LECTURES CONSEILLÉES

- **Beyond the myths : China's BRI – The Development-Finance Dimension** : David Gordon & others, IISS Research Papers, 30 mars 2020 : <https://www.iiss.org/blogs/research-paper/2020/03/beyond-the-myths-of-the-bri>
- **Empty shell no more : China's growing footprint in Central and Eastern Europe** : Policy Paper; China Observers in Central & Eastern Europe, avril 2020 : <https://chinaobservers.eu/new-publication-empty-shell-no-more-chinas-growing-footprint-in-central-and-eastern-europe/>
- **Chinese Investment and the BRI in Sri Lanka** : Research Paper, Chatham House, mars 2020 : <https://www.chathamhouse.org/sites/default/files/CHHJ8010-Sri-Lanka-RP-WEB-200324.pdf>
- **The China-Pakistan Economic Corridor at Five** : Jonathan E. Hillman, Maesea McCalpin, and Kendra Brock, Centre for Strategic & International Studies Briefs, avril 2020 : [https://csis-prod.s3.amazonaws.com/s3fs-public/publication/2020402\\_HillmanMcCalpinBrock\\_ReconAsia\\_WEB%20FINAL.pdf?3EDNvjNqbpMOETC\\_PwC10yRH5zelCRof](https://csis-prod.s3.amazonaws.com/s3fs-public/publication/2020402_HillmanMcCalpinBrock_ReconAsia_WEB%20FINAL.pdf?3EDNvjNqbpMOETC_PwC10yRH5zelCRof)
- **The Digital Silk Road: Expanding China's Digital Footprint** : Eurasia, 9 avril 2020 : <https://www.eurasiagroup.net/files/upload/Digital-Silk-Road-Expanding-China-Digital-Footprint-1.pdf>
- **China's Digital Silk Road after the Coronavirus** : Jude Blanchette & Others, Centre for Strategic & International Studies, 13 avril 2020 : <https://www.csis.org/analysis/chinas-digital-silk-road-after-coronavirus>
- **The Belt and Road Initiative 2020 Survey – A more sustainable road to growth?** Central Banking, avril 2020 : <https://www.centralbanking.com/central-banks/economics/4737966/the-belt-and-road-initiative-2020-survey-a-more-sustainable-road-to-growth>
- **Building the 'Belt and Road' in Europe? Chinese construction companies and transport infrastructure in the European Union** : Clingendael China Centre Policy Brief, avril 2020 : [https://www.clingendael.org/sites/default/files/2020-04/Policy\\_brief\\_Building\\_Belt\\_and\\_Road\\_in\\_Europe\\_April\\_2020.pdf](https://www.clingendael.org/sites/default/files/2020-04/Policy_brief_Building_Belt_and_Road_in_Europe_April_2020.pdf)
- **Below the Belt and Road Corruption and Illicit Dealings in China's Global Infrastructure**, Elaine K. Dezenski, Foundation for Defence of Democracies, mai 2020 : <https://www.fdd.org/wp-content/uploads/2020/05/fdd-monograph-below-the-belt-and-road.pdf>
- **Will China control the global Internet through its Digital Silk Road ?** par Paul Triolo et Robert Greene, Supchina, 8.5 2020 : <https://supchina.com/2020/05/08/will-china-control-the-global-internet-via-its-digital-silk-road/>

# NOUVELLES BRÈVES

## DE LA MONDIALISATION CHINOISE

### Agrégats économiques chinois, bilans régionaux et sectoriels

- Sur les cinq ans se terminant en mars 2020, 18 des 30 « licornes » indiennes ont été financées par des capitaux chinois (Gateway House, 27/2)
- Selon l'Administration nationale du copyright, plus de 4,1m d'enregistrements de marques ont eu lieu en Chine en 2019, soit une hausse de 21% sur un an (Xinhua, 25/3)
- Selon l'Académie chinoise de Technologie de l'Information et des Communications, la valeur ajoutée de l'industrie chinoise de l'internet va atteindre en 2020 438md USD, en hausse de 48% sur un an (Xinhua, 25/3)
- Selon l'Organisation mondiale de la propriété intellectuelle (WIPO Genève), avec 58 990 demandes de brevets en 2019, la Chine dépasse les Etats Unis (57 840) qui détenaient la première place depuis 40 ans (Reuters, 7/4)
- Fin mars 2020, les réserves en devises de la Chine baissent de 1,5% à 3 060md USD (CD, 8/4)
- Résultat de plusieurs fusions récentes, le conglomérat chinois Baowu devient le 1<sup>er</sup> producteur mondial d'acier, mettant fin à 19 ans de règne d'Arcelor Mittal (Caixin, 28/4)
- Avec 315m de téléchargements sur AppStore et GooglePlay au 1<sup>er</sup> trimestre 2020, la plateforme sociale TikTok de ByteDance réalise un score record et dépasse désormais 2md d'utilisateurs (Sensor Tower, 29/4)
- Avec 2,67md USD de ventes annuelles à fin mars, HiSilicon, filiale de Huawei fabricant des microprocesseurs, est la première société chinoise à intégrer les 10 premiers producteurs mondiaux du secteur (CD, 8/5)

### Politique extérieure, diplomatie, décisions relatives à la mondialisation

- Selon l'Office américain de renseignement naval, la flotte chinoise comptera 425 navires et sous-marins de guerre en 2030, soit une augmentation de 20% des unités dans les dix prochaines années (Jane's, 31/3)
- Selon le ministre des Finances du Ghana, la Chine peut faire un effort pour aider les pays africains à alléger leur dette de 145md USD dont 8md à échoir en 2020 (Ecofin, 7/4)
- Le Conseil d'Etat présidé par Li Keqiang décide d'installer 46 zones pilotes intégrées destinées au commerce électronique transfrontière en supplément des 59 déjà existantes (Xinhua, 8/4)
- L'Administration d'Etat pour la Régulation du Marché (SAMR) publie une liste de sociétés chinoises autorisées à certifier la qualité des fournitures médicales à l'exportation vers les Etats Unis et l'Union Européenne (Caixin, 8/4)
- Margrethe Vestager, Commissaire à la concurrence, déclare que les Etats doivent prendre une participation dans les sociétés stratégiques européennes pour éviter les acquisitions chinoises suite à la crise sanitaire (Reuters, 12/4)
- Jens Stoltenberg, secrétaire général de l'OTAN, met en garde les états membres sur le même sujet en rappelant l'article 2 du traité de formation de l'Alliance (Deutsche Welle, 17/4)
- Lors de la réunion de l'ASEAN+3 (Chine, Corée, Japon), le premier ministre Li Keqiang plaide pour une intégration économique régionale plus étroite (CD, 15/4)
- La Chine crée deux nouvelles zones administratives, Xisha (Paracels) et Nansha (Spratleys), officialisant ainsi son emprise sur les deux archipels de la Mer de Chine du Sud. Le Vietnam proteste (SCMP, 18/4)

### Innovations, avancées technologiques, réformes économiques

- Un groupement de sociétés d'Etat, de banques et de sociétés de technologie chinoises lancent BSN, réseau de services basés sur la technologie blockchain (Spectrum, 20/3)
- GCL System Integration Technology projette de bâtir dans le Hefei pour un coût de 18md CNY la plus grosse usine de fabrication de panneaux solaires au monde, d'une capacité de 60Gw/an (Caixin, 29/3)
- BYD annonce le début de la production de masse d'une « batterie-lame » au lithium éliminant tout risque de combustion pour les véhicules à propulsion électrique (Technode, 30/3)
- Yangtze Memory, filiale de Tsinghua Unigroup, lance son nouveau microprocesseur 128 couches 3D NAND X2-6070, inégalé sur le marché au niveau de la capacité de mémoire (CD, 13/4)
- Un comité national sur les standards de la technologie blockchain est mis en place avec Tencent, Huawei et Baidu (Technode, 15/4)
- Huawei installe à 6500m d'altitude une station 5G qui permet de couvrir le sommet de l'Everest (SCMP, 21/4)
- Le constructeur automobile Geely va ouvrir une plateforme d'intelligence artificielle nommée Omnicloud qui utilisera les données de géolocalisation du réseau de satellites qu'il va commencer à lancer cette année (Nikkei, 24/4)
- Le programme chinois d'exploration des planètes du système solaire reçoit le nom officiel de Tianwen : « Quête pour la Vérité Céleste » (CD, 25/4)
- Pour un coût de 200m USD équivalents, Baofeng commence la construction de la plus grosse unité mondiale de production d'hydrogène à partir d'une centrale solaire de 200MW (Renewable Energy, 27/4)
- Durant le vol expérimental non-habité du nouveau module spatial chinois, deux expériences séparées de technologie d'impression 3D sont réalisées à distance dans l'espace (CD, 8/5)
- L'Institut des sciences technologiques de l'université de Wuhan a mis au point turboréacteur sans carburant fossile, utilisant un flux de plasma alimenté avec de l'air et de l'électricité (Le Point, 9/5)
- Yingzhong Technologies présente le premier ordinateur domestique utilisant dans son unité centrale un microprocesseur x86 fabriqué en Chine (Technode, 11/5)

- CASIC lance les deux premiers satellites du réseau de 80 Xingyun destinés à relayer les informations de l'internet des objets (CD, 12/5)

### Fusions, diversifications, nouveaux secteurs, réorganisations

- China Resources va abandonner la production de bière bon marché Snow et fermer une vingtaine de brasseries en 5 ans pour se concentrer sur la marque Heineken (Nikkei, 24/3)
- Se diversifiant sur un marché porteur, Tencent lance « VOOV », version internationale de sa facilité de téléconférence Tencent meeting disponible sur le cloud (Technode, 24/3)
- China Railway Rolling Stock (CRRC) va se diversifier dans 9 nouveaux secteurs incluant l'équipement éolien, les robots industriels et les composites en polymères (CD, 31/3)
- La plateforme de réseau social Weibo lance Xiaodian, qui permet à ses 500m d'utilisateurs de pratiquer le commerce électronique en C to C (KrAsia, 30/3)
- Plateforme populaire de mini-vidéos, TikTok (Douyin en Chine) lance une offre gratuite de chargement de nombreux films à succès (Abacus, 1/4)
- BYD filiale son activité semi-conducteurs dans une entité séparée regroupant plusieurs sociétés (Caixin, 15/4)
- Huawei lance un nouveau module de chargement électrique rapide pour les véhicules intelligents (GT, 23/4)
- Pinduoduo, 2<sup>e</sup> opérateur chinois de commerce électronique, investit 200m USD (5,6% du capital) dans Gome, détaillant classique majeur d'électroménager (Nikkei, 1/5)

### Accords, contrats et marchés significatifs

- Selon son CEO, la startup chinoise Xpeng a obtenu l'autorisation de l'administration américaine des autoroutes pour tester ses berlines autonomes P7 aux Etats Unis (Caixin, 16/3)
- Sinohydro va construire une centrale solaire de 20Mw à Gardete en Guinée-Bissau (Ecofin, 20/3)
- China State Shipbuilding Corp signe avec le gouvernement du Qatar un contrat de 20md CNY (2,8md USD) pour la construction de navires transporteurs de 1774 000m<sup>2</sup> de gaz naturel liquéfié (CD, 23/4)
- Le groupe chinois de diffusion média StarTimes signe un accord avec Warner Media (CNN et Warner TV) pour diffuser ses deux chaînes sur ses bouquets payants en Afrique (Ecofin, 23/4)
- Le gouvernement de Papua Newgini annonce qu'il ne renouvelle pas la location sur 20 ans de la mine d'or de Porgera accordée au Chinois Zijin « pour raisons environnementales et sociales » (Reuters, 29/4)
- Malgré l'inscription de ce fournisseur sur la liste noire du gouvernement américain, Amazon commande à Dahua Technology 1500 caméras thermiques pour vérifier la température de ses employés (Reuters, 30/4)
- Shanghai Junshi Biosciences signe avec le pharmacien américain Eli Lilly un contrat de 330m USD pour développer de nouvelles thérapies à base d'anticorps pour lutter contre le Covid-19 (Caixin, 8/5)
- Filiale d'AVIC, Guizhou Aviation Industry reçoit d'un pays d'Asie du sud-est non spécifié la première commande du groupe concernant des avions de combat multi rôle FTC-2000G (CD, 14/5)

### Financements publics et privés, aides financières

- Le régulateur chinois SAFE annonce l'extension de son schéma pilote permettant aux nouvelles sociétés technologiques de se financer plus aisément à l'étranger (Reuters, 19/3)
- Tencent lance « Fen Fu », facilité de microcrédit sans taux ni durée fixes (Technode, 1/4)
- Le gouvernement hongrois demande à obtenir le plus vite possible le financement par l'Exim Bank chinoise de 85% des 2,1md USD pour la ligne ferroviaire venant de Belgrade (Reuters, 2/4)
- La banque centrale chinoise confirme que les quatre grandes banques publiques commencent à tester en dimension réelle la nouvelle monnaie électronique dans quatre villes du pays (Caixin, 18/4)
- Marché chinois spécialisé dans les start-ups (équivalent au NASDAQ), ChiNext lance un essai de cotation des nouvelles sociétés sans critères absolus de rentabilité (Caixin, 28/4)
- Le géant de la sidérurgie Baoshan (groupe Baowu) complète un achat à terme de minerai de fer de 100m CNY au fournisseur Rio Tinto en devise chinoise en utilisant la technologie blockchain (CD, 13/5)
- La Chambre des représentants du Nigeria mandate un comité d'investigation aux pouvoirs extraordinaires pour revoir ou annuler les derniers prêts de la Chine et renégocier ceux en cours depuis 2000 (Nigeria Today, 13/5)
- Déjà surendetté, le Sri Lanka emprunte à la Chine 500m USD pour lutter contre le coronavirus et 80m USD (China Development Bank) pour améliorer 105km de routes (Nikkei, 15/5)

### Investissements, acquisitions, désinvestissements, retraits, échecs, obstacles

- Pour se désendetter, Wanda Sports vend pour 730m USD à une société américaine de média sa participation majoritaire dans la société organisatrice de triathlon Ironman (Caixin, 31/3)
- Filiale d'ICBC, la banque sudafricaine Standard Bank acquiert 40 % des parts de la start-up Payment24 qui propose aux entreprises la gestion de leur consommation de carburant et le suivi de leurs activités (Ecofin, 7/4)
- La banque centrale chinoise (PBOC) élève sa participation dans le premier établissement de prêt immobilier étatique indien (HDFC) à plus de 1% (Bloomberg, 12/4)
- Surendettée, la société minière Tianqi cherche à céder une partie de sa participation majoritaire dans Talison Lithium, propriétaire de la mine de Greenbushes en Australie (FT, 15/4)
- Les trois majors de l'aviation civile chinoise pourraient participer au sauvetage de Virgin Australia en reprenant la participation de 20% détenue par le conglomérat sous tutelle HNA (SCMP, 22/4)
- Le gouvernement indien décide que tous investissements de la part de « pays partageant une frontière terrestre avec l'Inde » devra faire l'objet d'un accord préalable (Reuters, 26/4)
- L'autorité de la concurrence allemande donne son accord à la reprise de l'activité de construction de locomotives du groupe franco-allemand Vossloh par le Chinois CRRC ZELC (Ambafrance, 30/4)

- Une filiale de CITIC Group acquiert 57% de Medea, groupe de presse majeur en Tchéquie (Prague BJ, 6/5)
- Tencent acquiert 5% de l'opérateur de crédit à la consommation australien Afterpay (SCMP, 4/5)

### Projets en cours

- Fort du succès obtenu en Asie du sud-est et en Afrique du sud, Tencent va lancer son service de streaming musical Joox sur l'ensemble du continent africain (Ecofin, 9/4)
- Le constructeur automobile chinois BYD et Toyota annoncent un partenariat pour développer des véhicules électriques à batteries (Associated Press, 3/4)
- Shanghai Chonghe Marine Industry signe avec le fabricant finlandais de générateurs électriques et de moteurs de bateaux un partenariat pour construire d'ici 2023 le plus grand (140m) chalutier moderne de krill pour la pêche en Antarctique (World Fishing & Aquaculture, 3/4)
- Alibaba prévoit d'investir 200md CNY dans les services de cloud dans les 3 ans qui viennent (Reuters, 20/4)
- La Chine va installer d'ici 2022 le télescope panoramique le plus puissant de l'hémisphère nord (CD, 22/4)
- Sumec, filiale de Sinomach, va construire une centrale thermique pour alimenter la mine d'or de Lefa en Guinée (Ecofin, 24/4)
- Huawei Marine annonce le début des travaux de déploiement du Senegal Horn of Africa Regional Express (SHARE), câble sous-marin de fibre optique qui reliera le Sénégal au Cap-Vert (Ecofin, 8/5)

### Implantations à l'étranger, délocalisations, nouveaux services internationaux

- L'industriel chinois Hengye Electronics investit 20m USD dans une usine de fabrication de compteurs électriques en Angola (Ecofin, 25/3)
- La société d'intelligence artificielle Megvii donne l'accès libre à sa plateforme d'apprentissage profond MegEngine aux programmeurs du monde entier (Technode, 27/3)
- Le groupe chinois de génomique BGI installe deux laboratoires de test COVID 19 en Serbie (GT, 9/4) après en avoir ouvert un en collaboration avec un partenaire local aux Emirats Arabes Unis (GT, 2/4)
- Le fabricant chinois de produits blancs Hisense licencie 23% de l'effectif de ses usines en Europe (Reuters, 23/4)
- Troisième fabricant mondial de serveurs pour le traitement de données utilisées en intelligence artificielle, le Chinois Inspur investit dans une succursale au Japon (Caixin, 7/5)
- Le constructeur de machines chinois Sinomach commence les travaux d'un grand centre de recherche et de soutien aux entreprises dans le Parc Industriel Chine Belarus dans la banlieue de Minsk (CD, 13/5)

### Partenariats

- TransferWise, service anglais de transfert d'argent en ligne, annonce un accord avec Alipay (Siècle digital, 18/3)
- Huawei et Deloitte collaborent sur un livre blanc relatif à la lutte contre le COVID-19 avec la 5G (Ecofin, 20/3)
- Les Nations Unies et Tencent annoncent un partenariat mondial « innovant » pour le 75<sup>e</sup> anniversaire de l'ONU en matière de systèmes de vidéoconférence et autres outils digitaux (GT, 31/3)
- Huawei coopère avec China Union Pay pour lancer son service de paiement mobile à Singapour (SCMP, 7/4)
- JD.com collabore avec la société d'intelligence artificielle américaine Blue Yonder dans l'élaboration de solutions participatives de chaîne d'approvisionnement pour les commerçants chinois (SCMP, 16/4)
- JD.com collabore avec SAIC Volkswagen pour équiper les véhicules d'un système intelligent de pilotage à distance des équipements domestiques (Caixin, 23/4)
- Le partenariat entre Huawei et STMicroelectronics pour la conception de microprocesseurs pour les téléphones portables et dans l'industrie automobile est officialisé (Nikkei, 28/4)

### Actions et événements concernant l'image de la Chine à l'étranger

- Selon des chercheurs de l'Université de Toronto, les clés de cryptage du service de vidéoconférence Zoom, très utilisé depuis le début de l'épidémie de Covid-19, sont établies dans des serveurs en Chine (The Intercept, 3/4)
- Lors de son premier essai, le nouveau type de lanceur spatial « Longue Marche 7A » explose 3 minutes après son décollage, au moment de la séparation de son 2eme étage (SCMP, 18/3) Le lancement du satellite de télécommunication indonésien Nusantara Dua par une fusée Longue Marche 3B échoue (Reddit, 9/4) Le cargo spatial flexible expérimental chinois montre des défauts lors du retour de son vol inaugural (CD, 7/5)
- Le Parlement britannique lance une enquête sur la tentative de China Reform de prendre le contrôle du conseil d'administration de la société de technologie sensible Imagination Technologies (BBC, 14/4)
- Mettant fin à huit ans de procédure, la Cour Suprême de Chine statue en faveur de la vedette sportive américaine Michael Jordan en déclarant illégale la marque chinoise homophone Qiaodan (RADII, 18/4)
- Après presque un an d'examen, l'autorité chinoise de régulation du marché (SAMR) approuve sous sept conditions dont deux confidentielles la reprise du fabricant israélien d'équipements de réseaux Mellanox par le géant américain des microprocesseurs Nvidia (Caixin, 18/4)
- Quelques jours après la déclaration américaine de cessation de subvention à l'OMS, la Chine annonce un don exceptionnel de 30m USD à l'organisme multinational (Nikkei, 23/4)
- La Marine chinoise lance ses 2 derniers sous-marins nucléaires de classe 094 améliorée (SCMP, 29/4)
- A partir du 1<sup>er</sup> juin, la Chine va imposer à ses opérateurs publics d'infrastructure de télécommunication et de transport d'effectuer une revue des éléments de sécurité des équipements achetés à des fournisseurs étrangers (Nikkei, 13/5)

# DERNIÈRES NOUVELLES DES RELATIONS FRANCO-CHINOISES

## suivies par le Comité France-Chine

### Contrats, implantations, projets et marchés significatifs

- CIMC RAFFLES, grande société chinoise de construction navale, a signé un protocole d'accord avec DOLFINES, société française spécialisée dans les solutions innovantes d'exploitation des énergies renouvelables offshore, et filiale de DIETSWELL. Les deux sociétés coopéreront au développement commercial de leurs activités d'éolien flottant en Europe et en Asie. (Finance Orange, 03/04/20)
- La France (représentée par Colas Rail) et la Chine (représentée par l'offre de Chian Railway Construction) sont actuellement en concurrence pour le financement principal de la future LGV Marrakech-Agadir, projet lancé en novembre 2019.  
La France a contribué à la construction de la LGV Casablanca-Tanger en 2018 et représente la première place pour les IDE au Maroc.  
La Chine est le troisième partenaire commercial du Maroc, avec la signature d'un protocole relatif à la coopération ferroviaire en 2016 dans le cadre du projet de la LGV Marrakech-Agadir. Elle propose des tarifs très compétitifs et la signature d'un contrat de concession en partenariat public-privé, correspondant au souhait du Maroc de transformer l'ONCF (Office national des chemins de fer) en Société Anonyme. (Portail IE, 25/03/20).  
La visite officielle d'Emmanuel Macron au Maroc (reportée en mars 2020 due à l'épidémie Covid-19) reste attendue.

### Implantations et investissements croisés

- Eurasia, groupe chinois spécialisé dans la fabrication de masques chirurgicaux, décide d'implanter une usine au Blanc-Mesnil en Seine-Saint-Denis qui aura une capacité de production de 500 000 masques par jour. Cette implantation répond aux besoins des collectivités, durement touchées par le Covid-19, notamment en Île-de-France. L'équipement de la population française en masques est un enjeu prépondérant du déconfinement prévu le 11 mai. (France Bleu, 21/04/20)

### Services, culture, soft power autres informations

- Le 21 avril, le projet énergétique très ambitieux ITER, réacteur thermonucléaire expérimental international, a reçu la livraison d'un composant clé (base cryostat) par des entreprises chinoises et françaises malgré les difficultés logistiques liées à la pandémie. Le projet scientifique commun implique 35 pays sur 30 ans. Le site du tokamak ITER du sud de la France, la plus grande machine expérimentale conçue pour exploiter l'énergie de la fusion (opérationnelle pour 2025) dispose désormais de la base de 1200 tonnes, lui permettant de débiter l'installation de ce « soleil artificiel ». Les employés de China National Nuclear Corp. préparent la mise en place du dispositif en France, selon un accord signé en septembre 2019. (CGTN, 22/04/20)
- Le groupe chinois « APT 41 », très connu des milieux informatiques, est considéré comme responsable d'offensives numériques, comme d'autres groupes iraniens ou russes pendant la crise sanitaire du Covid-19 dans le cadre de la généralisation du télétravail. La France est le troisième pays le plus ciblé au niveau mondial, et les cibles des attaques sont variées : institutions, grandes entreprises, opérateurs de communication, infrastructures essentielles et hôpitaux. (Europe1, 31/03/20)
- La Fondation Alibaba et la Fondation Jack Ma ont annoncé le 26 mars la livraison de kits de dépistage du SARS-CoV-2, coronavirus à l'origine de la maladie Covid-19, aux hôpitaux français. L'acheminement a été effectué par avion-cargo depuis Hangzhou, et la marchandise a transité par Liège, où se trouve une plateforme logistique d'ALIBABA dont l'ouverture est prévue au début de 2021. Cette livraison de tests succède aux livraisons de masques et fournitures médicales les 13 et 18 mars 2020. (Usine digitale, 26/03/20)

---

#### Comité éditorial :

Paul Clerc-Renaud, CCE Hong Kong  
et Olivier le Baube, CCE France

Le contenu des articles de cette lettre ainsi que les informations et les opinions qui y sont exprimées sont ceux de leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement l'opinion du comité éditorial ni celle du Comité national des Conseillers du Commerce Extérieur de la France ou de ses membres.

Ni le Comité National ni ses membres ne peuvent être tenus responsables de l'utilisation faite du contenu de ces articles.