



LES CONSEILLERS DU COMMERCE
EXTÉRIEUR DE LA FRANCE

La Lettre de

LA CHINE HORS LES MURS n° 42

SOMMAIRE

Editorial , par Paul Clerc-Renaud	1
Tribune , par Philippe Louis-Dreyfus.....	3
Point sectoriel. Activité portuaire chinoise , par Matthieu Lavoine	4
Géopolitique de l'Arctique , par Christophe Granier	6
Les ambitions chinoises en Arctique , par Rémi Paul.....	10
Les groupes chinois mondialisés :	
Origine et création de CHINA SHIPBUILDING GROUP , par le comité France Chine	13
Nouvelles brèves de la mondialisation chinoise , par Paul Clerc-Renaud.....	15
Dernières nouvelles des relations franco-chinoises , par le comité France Chine	21

Editorial

La Chine hors les MERS : en avant, toute ! Vers le grand large...

Les préoccupations stratégiques de la Chine ont historiquement toujours été tournées vers ses frontières continentales.

A quelques exceptions près (dont les fameux voyages de l'armada de grandes jonques de l'amiral Zheng He au début des Ming) la marine chinoise a eu une vocation côtière (lutte anti pirates et commerce de proximité). La fin des Qing a vu l'intérêt pour la chose marine émerger des guerres de l'opium, des victoires navales de la flotte japonaise sur la flotte impériale chinoise dans la baie d'Asan en 1894 et sur la flotte Russe à Tsushima en 1905.

Après 1949, la PLAN (People's Liberation Army Navy) reste une force modeste à vocation toujours régionale. Dans les années 90, les préoccupations stratégiques de la Chine incluent, outre le problème de Taiwan (sous l'ombrelle américaine), les conflits territoriaux en mer de Chine du sud (Spratleys...) Et en mer de Chine orientale (Diaoyu/Senkaku). La nécessité de protéger les routes maritimes d'approvisionnement de la Chine, par lesquelles transitent 90% du commerce chinois et 80% de ses approvisionnements en hydrocarbures, dont les détroits de Malacca, de la Sonde et de Lombok sont contrôlés par les Etat-Unis et leurs alliés, implique enfin une remise en question du rôle de la marine chinoise et l'élaboration d'une stratégie lui permettant de sortir des eaux vertes et de se déployer dans les eaux bleues de l'Océan Indien et du Pacifique. L'essor du commerce chinois et de son industrie

lourde fournit par ailleurs le besoin et les moyens de la constitution d'une flotte marchande de portée globale devenue, en termes de propriété ultime des navires, la première du monde. (cf. la radiographie du groupe COSCO dans notre CHM 19).

Nous avons dressé dans nos lettres CHM un état des lieux de la stratégie portuaire chinoise (CHM 15) et des ambitions maritimes de la Chine dans toutes ses dimensions dans les articles de Philippe Louis-Dreyfus (CHM 19) et de Christophe Granier (CHM 25 et 26). Sous l'impulsion de Xi Jing Ping qui déclare en 2018 : « *Notre mission de construire une marine puissante n'a jamais été aussi urgente qu'aujourd'hui* », la construction navale chinoise a connu ces dernières années un développement fulgurant dans toutes les dimensions et technologies civiles et militaires. La réorganisation du secteur a vu émerger un leader mondial : **China Shipbuilding group** dont le **Comité France Chine** nous fournit ci-dessous la radiographie. **Philippe Louis-Dreyfus** souligne dans sa tribune l'enjeu essentiel que représente pour la Chine le contrôle des mers et **Matthieu Lavoine** nous livre par ailleurs une analyse de la mise en place de la **stratégie portuaire globale chinoise**. Enfin l'ouverture de la **route polaire arctique** à la navigation, résultant du changement climatique, a incité la Chine à s'intéresser de très près aux opportunités logistiques, minières et stratégiques qu'elle offre aux puissances riveraines mais pas seulement, ce que décrypte pour nous **Christophe Granier**.

La Russie étant le principal acteur sur ce terrain arctique et partenaire privilégié de la Chine, nous avons demandé à **Rémi Paul** de nous refaire un **état des lieux des relations sino-russes**. La Chine a effectué ces dernières années de nombreuses missions polaires avec son brise-glace Xuelong et projette la mise en service d'un brise-glace nucléaire de 33.000t et 152m d'une vitesse maximale de 11.5 nœuds qui éclipsera ses prédécesseurs russes et affirmera clairement ses ambitions arctiques. Sa construction permettra par ailleurs à **China General Nuclear Power Group** de mettre au point sa technologie pour le porte-avions nucléaire actuellement en projet. Connu des analystes sous le nom de type 04, il succéderait au Liaoning lancé en 2012, au Shandong lancé en 2019 et au type 03 actuellement en construction qui avec 320 m (contre 261 pour le Charles de Gaulle) sera le plus grand bâtiment de la flotte chinoise et le plus grand porte-avions non américain. Il serait équipé de catapultes électromagnétiques permettant de lancer les avions de dernière génération avec leur armement complet.

C'est dans cet étonnant développement des capacités navales militaires que se révèle toute la stratégie maritime chinoise : la flotte de la PLAN a dépassé en tonnage et nombre d'unités la flotte japonaise en 2013 (40% de plus en tonnage en 2020), la flotte russe de surface en 2016 et fin 2020 la flotte américaine ; d'après l'*Office of Naval Intelligence* américain, la Chine alignerait 360 navires de guerre (hormis les garde-côtes et milices maritimes) contre 300 pour la marine américaine. Pour le *Captain James E. Fanell (Retd)*, ancien Director of Intelligence and Information Operations pour la flotte américaine dans le Pacifique, la Chine pourrait compter d'ici 2030 450 navires de combat dont 6 à 10 porte-avions et près de 110 sous-marins. Son corps d'infanterie de marine compte déjà 100.000 militaires et les dernières unités lancées à Sanya par le président Xi en 2021 (navires d'assaut porte-hélicoptères, destroyer lance-missiles, SNLE sous-marin nucléaire lanceur d'engins) se rapprochent rapidement des meilleures technologies occidentales.

Une telle montée en puissance traduit, d'après les analystes, la volonté de la PLAN de constituer deux flottes de haute mer, l'une dans l'océan Indien (le nouveau quai de la base de Djibouti pourrait accueillir un porte avion), et l'autre dans le Pacifique.

Après avoir sécurisé les eaux vertes des zones maritimes proches et accru la crédibilité de sa menace de reprendre Taiwan par la force, le temps semble venu pour la marine chinoise de monter des opérations en eaux bleues et de roder ses capacités opérationnelles pour protéger les voies maritimes vers le golfe arabo-persique d'ici 2030 puis à acquérir la supériorité maritime globale avant le centenaire de la RPC en 2049. D'où l'intensification des manœuvres conjointes diverses interarmées et avec des pays amis (Russie, Pakistan et Egypte, à qui la Chine a fourni plusieurs types de corvettes). D'où également l'émoi des états-majors occidentaux que traduisent les accords de coopération américano-indiens, la fin annoncée de la coopération de l'Australie avec le **Qingdao National Laboratory for Marine Science and Technology** et les manœuvres conjointes des Etats-Unis avec le Japon, dont certaines incluaient la France et avec la Corée et l'Australie. D'où également l'intensification des passages de bâtiments américains (six depuis la prise de fonction de Biden), anglais et français dans les zones contestées et dans le détroit de Taiwan visant à réaffirmer la liberté de navigation. Même l'Allemagne vient d'informer la Chine de son intention de passage d'une frégate en mer de Chine du Sud le mois prochain.

Nous espérons que la présente lettre permettra à nos lecteurs d'appréhender toute l'importance stratégique globale de ces spectaculaires développements de la Chine hors ses murs et ses mers.

Paul Clerc-Renaud (CCE Hong Kong)

Tribune

La Chine, un vrai grand pays maritime

Nous pouvons avoir beaucoup de respect et d'admiration pour les réussites chinoises sur beaucoup de plans.

Partis avec un retard certain par rapport à la plupart des autres puissances économiques ou militaires mondiales, ils ont réussi, non seulement à redresser la barre, mais à prendre des positions dominantes, voire dominatrices dans un certain nombre de secteurs.

Leur volonté, affichée aujourd'hui, de dominer le monde et en devenir le premier fournisseur et le premier client, ne date pas d'hier.

Sûrs de leur force, de leur puissance militaire comme de leur puissance économique, forts d'un marché intérieur immense, ils n'hésitent pas à se montrer aujourd'hui tout aussi proactifs, voire virulents, qu'ils ont su se montrer discrets depuis tant d'années.

Leur volonté d'expansion, voire de domination, passe depuis des années par le développement des "Routes de la Soie". Ce "cheval de Troie" construit patiemment, voire insidieusement, s'apprête à remplir parfaitement le rôle auquel il était destiné. Les "Routes de la Soie", si elles aident sans aucun doute dans un premier temps les pays et les ports partenaires, contribueront bien évidemment à terme, à les assujettir. C'est un peu le retour à la notion de "clientèle" chère aux Romains de l'antiquité : aider, protéger, développer des contrées et des peuples, qui acceptent de sacrifier leur souveraineté à terme, pour des acquis rapides, quelquefois spectaculaires en matière sociale ou économique, mais toujours, à terme, décevants, voire préoccupants. On pourrait dire que, par les "Routes de la Soie", la Chine soutient les pays partenaires comme la corde soutient le pendu !

A terme, est-ce que les capacités de développement des pays ou des ports qui auront "fait affaire" compenseront la perte de souveraineté induite par ces accords ?

Par rapport à OBOR, et à la stratégie, somme toute profil bas, des Chinois en matière de contrôle à terme des ports dans le monde, un autre axe de la stratégie de Pékin est celui d'accroître ses parts de marché.

Là, rien n'est ambigu, rien n'est secret, tout a été clairement et délibérément affiché.

Il y a une dizaine d'années, les autorités chinoises ont clairement déclaré leur ambition d'être, dix ans plus tard, les premiers constructeurs de navires au monde. Ils se sont trompés : ils n'ont mis que cinq ans pour le devenir !

Leur intention tout aussi claire de devenir les premiers banquiers du monde était peut-être moins clairement affichée. Là également, cela s'est presque réalisé en quelques années.

Leur volonté de contrôle des mers du monde, et pas seulement des mers "chinoises" est tout aussi solide. Leur flotte actuelle, qu'elle soit commerciale ou militaire, est d'une taille impressionnante. Cela est préoccupant à terme pour la souveraineté économique et militaire de bien des pays, limitrophes ou non.

"L'empire du milieu", si patient, pour qui le temps ne compte pas, est devenu d'une impatience et d'une proactivité exceptionnelles pour conquérir et dominer le monde bien au-delà de leur zone d'influence traditionnelle.

Ils ont bien compris que contrôler les mers, politiquement, commercialement, militairement, est un enjeu absolument essentiel.

Malheureusement, tout le monde, dans nos sociétés occidentales, ne l'a pas compris aussi clairement. Pendant que certains parlent, déclament, incantent, s'autocongratulent sur l'importance de la mer et des territoires maritimes, la Chine agit, et elle n'est pas la seule.

Philippe Louis-Dreyfus (CCE France)

Secteur

Activité portuaire chinoise : avancées et revers dans les sept mers

Lors du 47^e sommet du G7 (du 11 au 13 juin 2021), Joe Biden a proposé de “reconstruire le monde en mieux” sous la houlette de l’OTAN via la création d’infrastructures dans les pays pauvres et émergents, en miroir des “Nouvelles Routes de la Soie” chinoises (ci-après nommée par son sigle : BRI). En effet, la progression du tracé de la route maritime de la Chine inquiète et témoigne de sa présence protéiforme en mer, qui passe par l’investissement et le financement de ports, inclut la dimension militaire et stratégique et comprend la construction de zones industrielles, de voies ferroviaires et de pipelines. Attention toutefois à ne pas surestimer la force de l’activité portuaire chinoise qui subit un certain nombre des revers.

Dans sa doctrine moderne, la Chine lie l’efficacité de sa puissance terrestre à la solidité de son contrôle des mers. Les efforts déployés pour ériger des avant-postes militaires à Panganiban Reef ou Meiji Reef en témoignent. Pour autant, si cet impératif explique en partie la volonté de la Chine de sécuriser son accès aux installations portuaires mondiales, il ne peut occulter la forte dimension commerciale que comporte l’expansion portuaire chinoise : à ce jour les contrats de construction et les investissements pour les infrastructures priment en effet largement sur les accords de concession et d’acquisition. Récemment, CCC Second Harbor a ainsi été le constructeur du port dédié de la centrale thermique d’Hassyan (port opéré par Louis Dreyfus Armateurs) tandis que Hongqiao a construit ses propres terminaux en Guinée pour l’exportation de Bauxite. En réalité, la Chine détient seulement une participation majoritaire dans 4 ports : au Pirée (100%), à Abu Dhabi (90%), à Zeebrugge (85%) et à Valence (51%). De surcroît, ces acquisitions sont réalisées par des entreprises comme COSCO, China Merchants, Shanghai International Ports Group, ou encore Qingdao International Ports Group, au capital desquelles l’Etat est minoritaire.



Contrôle régional : la Chine cherche à sécuriser son environnement immédiat.

Chittagong (Bangladesh), Kyaukpyu (Birmanie), Hambantota (Sri Lanka), Gwadar (Pakistan)... Ces ports sont au cœur de projets d’extension et de développement menés par des compagnies chinoises. La région est hautement stratégique pour Pékin, qui y dispute l’influence de l’Inde. « L’amitié de fer » entre le Pakistan et la Chine a permis à Pékin de s’assurer un accès à la mer d’Arabie, via le corridor économique sino-pakistanaï (CPEC) et les ports de Gwadar et de Karachi, bientôt reliés par la construction d’un pipeline. Ces ports garantissent aussi à Pékin une route commerciale alternative au détroit de Malacca, un carrefour crucial : 80% du pétrole à destination de la Chine y transite.

Au Cambodge, la Chine fait son entrée au port de Sihanoukville (2019), où la construction d’une zone économique spéciale fait craindre un double usage civil et militaire chinois, soupçons renforcés par la présence d’une longue piste d’atterrissage à quelques kilomètres du port...

Néanmoins, plusieurs incidents ont contrarié les ambitions maritimes chinoises dans la région. Le Sri Lanka, qui a cédé la gestion du port de Hambantota à la Chine pour 99 ans en 2017, est tombé dans le “piège de la dette”. Ce terme, largement repris par les médias, a contribué à susciter la défiance des pays voisins de la Chine à l’égard de ses ambitions portuaires. Ainsi, le Bangladesh a déroulé un projet de construction d’un port en eaux profondes à Sonadia (2020) et recouru aux investissements européens.

La constitution d’un solide pré carré chinois en Afrique

L’espace le plus stratégique du partenariat sino-africain est sans aucun doute Djibouti. Déjà présente dans les ports djiboutiens de Tadjourah pour l’exportation de potasse et de Ghoubet pour l’exportation de sel (2017), la Chine y a installé sa première base militaire africaine (2017), dont la jetée pourrait accueillir un porte-avion.

Ailleurs en Afrique, la présence chinoise s’affirme en matière portuaire : prêt de 3,3md USD octroyé pour l’établissement du mégaprojet du port du Centre de El Hamdania (Algérie, 2016) qui comprend un port en eau profonde, des zones logistiques industrielles et une voie ferrée en partance du hub, financement de la construction du port en eau profonde de Lekki (Nigéria, 2019), obtention d’un marché de 93m USD pour le port de pêche de Nouakchott (Mauritanie, 2019) ou encore mise en service du port de Lamu (Kenya, 2021). L’acquisition à hauteur de 20% du terminal international à conteneurs de Damiette (Egypte, 2019) et la construction d’un terminal à conteneurs dans le port d’Abu Qir (Egypte, 2020) témoignent de l’importance que la Chine consacre également à l’Egypte.

Deux revers sont toutefois à noter : l’abandon des projets portuaires en Tanzanie (2019) et à Sao Tomé (2020). Ils ne semblent toutefois pas contrarier l’avenir des relations sino-africaines qui restent dans une dynamique positive favorable à de nouveaux projets. Néanmoins, l’image publique de la Chine en Afrique pourrait constituer un frein à ses futurs investissements et acquisitions portuaires : les études les plus récentes montrent que les citoyens des divers pays d’Afrique préfèrent en général les Etats-Unis à la Chine, dont l’ampleur des investissements sur le continent inquiète.

Pacifique : en froid avec l’Occident, la Chine s’intéresse à l’Amérique latine

D’abord absente de la BRI, l’Amérique latine prend progressivement part au projet. Une future ligne ferroviaire reliant les ports brésiliens d’Açu et péruvien d’Ilo, alternative terrestre au canal de Panama, a été annoncée en 2016. Le projet d’extension du terminal du port de Chancay (Pérou, 2019) et le contrôle total exercé sur la compagnie de gestion du port de Kingston (Jamaïque, 2020) dans le cadre d’une concession de 30 ans, prouvent ce regain d’intérêt pour le continent latino-américain.

Cette redirection des investissements est sans doute motivée par la crispation des relations sino-australiennes. La récente proposition chinoise (2021) de la construction de digues afin de surélever les îles Kiribati inquiète l’Australie qui craint une remise en service de l’ancienne base américaine de l’atoll de Canton. La probabilité croissante de l’installation d’une base militaire au Vanuatu accentue également la défiance et pourrait motiver le retrait par l’Australie du projet de cession de 99 ans de son port de Darwin.

La Méditerranée au cœur de toutes les crispations, l'Europe sur la défensive

Les ports méditerranéens accueillent 35% des flux chinois à destination de l'Europe. A fin 2019, neuf ports situés en Turquie, en Egypte, au Maroc, en Grèce, à Malte, en Espagne, en France et en Israël étaient gérés par des entreprises chinoises. La concession de deux terminaux du port grec du Pirée et la privatisation partielle de son autorité portuaire en 2016 a soulevé les passions européennes, mais avec peu de conséquences comme le démontrent les récentes négociations avec l'Allemagne pour une participation minoritaire de la Chine dans le terminal à conteneurs de Hambourg, la collaboration du port de Duisbourg avec les filiales de Chongqing, et l'inauguration d'un nouveau corridor maritime et ferroviaire sino-allemand à Kaliningrad (2021).

La Commission européenne commence pourtant à s'inquiéter de la présence chinoise dans les ports d'Europe. Elle a ainsi récemment obtenu le report des projets de développement d'un port en eaux profondes à Klaipėda (Lituanie) et de l'extension du port de Sines (Portugal). Il faut s'attendre à un ralentissement des investissements portuaires chinois en Europe, même hors Union, dans le futur proche.



Conclusion :

Une expansion qui souffre de difficultés, mais qui se poursuivra dans les années à venir

Les entreprises portuaires chinoises sont orientées vers la recherche de profit. Cependant leur expansion est également dictée par des considérations géostratégiques évidentes. L'Etat, même lorsqu'il n'est que minoritaire au capital, oriente leurs décisions via les comités du Parti intégrés à tous les échelons de ces structures, mais aussi par les facilités d'accès à l'emprunt. Le PCC permet notamment aux entreprises comme COSCO d'obtenir des prêts massifs, aux intérêts bas, de la part de fonds souverains comme le New Silk Road Fund (NSRF). Ce mécanisme, que l'on retrouve en Corée et au Japon, permet à ces sociétés chinoises d'être souvent plus compétitives que leurs rivaux étrangers pour répondre aux appels d'offre.

Néanmoins, la rapidité avec laquelle cette stratégie d'expansion portuaire est menée suscite plusieurs obstacles. D'abord le développement de contre-projets viables à l'initiative du Quad (Quadrilateral Security Dialogue) représenté par le Japon, les Etats Unis, l'Inde et l'Australie ou de la Russie et l'émergence de stratégies adverses à l'expansion portuaire chinoise, laquelle pourrait bientôt se heurter au commandement de l'OTAN, comme l'a récemment illustré le veto à l'acquisition chinoise du port marchand de Constanta (Roumanie, 2021). Ensuite, le revirement politique européen, qui se dirige vers une logique de confrontation avec la Chine, même si les actes forts se font encore attendre. On peut néanmoins noter l'octroi par la France d'un prêt de 100m USD à l'Indonésie pour moderniser ses ports de pêche. Enfin, certains échecs portuaires risquent de nuire au soft power chinois et favoriser les compétiteurs étrangers qui garantissent davantage de transparence, qualité faisant parfois défaut aux champions de Pékin.

Matthieu Lavoine (CCE Indonésie)

Géopolitique

La Chine perd elle le nord ?

Certains marqueurs récents pourraient suggérer que la vocation arctique du géant asiatique semble compromise. En dehors des facteurs conjoncturels liés à la crise globale récente, la réalité de la présence chinoise et l'intensité de ses actions de promotion et d'entrisme dans la zone polaire nord accusent une baisse visible. Dans ces circonstances, l'histoire économique et politique de la progression chinoise dans la zone peut apporter certains enseignements.

Un long apprentissage

Loin de considérer l'Océan Arctique comme un axe secondaire, le gouvernement chinois l'a inclus dans sa politique de développement mondial dès 1999 lors du lancement de l'initiative « Go Global » (Zou Chuqu). Les sociétés nationales spécialisées dans le transport et les infrastructures ont exploré en conséquence la zone et ses potentialités et décroché leurs premiers marchés avant même l'adhésion de la Chine à l'OMC en 2001 qui a facilité le commerce entre Pékin et les pays nordiques. Lorsque le Président Xi lance en 2013 son slogan des nouvelles routes de la soie « Yi Dai Yi Lu », la route du nord a déjà commencé à être défrichée, ainsi que les conditions de l'expansion chinoise dans la zone planifiée.

Deux documents principaux datant de 2018 décrivent la position chinoise vis-à-vis de la zone polaire arctique et son évolution :

1. Le **livre blanc arctique** (Arctic White Paper, 26 janvier 2018, Conseil d'Etat) prend tout d'abord acte que les Etats n'appartenant pas à la zone (dont la Chine) ont cependant – au titre de traités tels que la Convention des droits maritimes des Nations Unies – des « droits en matière de recherche scientifique, navigation, survol, pêche, pose de câbles sous-marins et pipe-lines dans les mers locales, ainsi que d'exploration et d'exploitation des ressources. » Il rappelle que la Chine est dépendante de l'Arctique en matière de système climatique et d'environnement écologique et qu'elle a été anciennement partie prenante dans les affaires arctiques en rejoignant le Traité de Spitzberg de 1925. Membre du Comité Scientifique de l'Arctique depuis 1996, la Chine a organisé sur place depuis 1999 (date du Go Global) plusieurs expéditions scientifiques grâce à son brise-glace « Dragon des neiges » (Xuelong), implication couronnée en 2004 par la construction à Ny Alesund dans l'archipel du Svalbard de la station scientifique « Fleuve Jaune arctique » puis l'organisation sur le sol chinois de la semaine de Sommet Scientifique Arctique en 2005. Le livre blanc rappelle enfin que l'initiative Yi Dai Yi Lu apportera des opportunités aux parties concernées pour bâtir ensemble une « Route de la soie polaire ». Les principes de base de l'implication chinoise dans l'Arctique sont i)
 - **Respect...** des conventions et traités de la loi internationale,
 - **Coopération...** par la recherche de relations à tous les niveaux avec les pays de la zone et extérieurs à la zone mais y ayant des intérêts,
 - **Résultat gagnant-gagnant...** par la poursuite de profits mutuels à partager par tous les Etats situés ou non dans la zone et les organisations non-gouvernementale,
 - **Durabilité...** par la promotion et la mise en œuvre de la protection de l'environnement.
2. Plus opérationnel, le **livre bleu arctique** (Arctic Blue Paper, Académie des Sciences sociales de Pékin et Université de l'Océan de Qingdao, novembre 2018) émanant directement des consignes du gouvernement, pose en préambule que « face à la théorie grandissante de la menace chinoise, le pays doit *rester calme* et répondre par des actions, la Chine devant échanger son rôle de suiveur de règles contre celui de faiseur de règles : après avoir promu dans la zone la philosophie de la gouvernance, le pays doit prendre l'initiative dans la définition de l'agenda de cette même gouvernance. Fixant comme objectifs principaux le commerce et l'exploration des ressources, le livre bleu prévoit qu'une fois pleinement opérationnelle, la nouvelle route de la soie polaire devrait aider la Chine à économiser 129md USD de coûts de transport, et qu'avec 13% des réserves en pétrole et 30% en gaz de la planète, la zone est promise à un développement rapide au cours du XXIe siècle. En réaffirmant que la politique d'approvisionnement en ressources de Pékin est conduite à travers le commerce et la coopération avec les pays arctiques, le livre bleu rappelle que la sécurité dans cette région est étroitement liée à la sécurité énergétique, écologique, militaire et scientifique de la Chine.

VERBATIM

« La Chine représente un cinquième de la population mondiale. Pourquoi ne pourrions-nous pas acquérir un cinquième des intérêts mondiaux dans l'Antarctique et l'Arctique, héritages communs de l'humanité ? Il nous faut nous défendre et combattre ; nous ne pouvons pas laisser tout cela aux autres. »

Contre-amiral Yin Zhuo, en marge des réunions du CPCC à Pékin au printemps 2010.

Le tournant environnemental et les nouveaux réseaux chinois

Claironnée depuis de nombreuses années par les spécialistes de l'écologie climatique, la réduction de la banquise de la zone arctique est devenue une réalité préoccupante. Selon la plus récente étude publiée le 3 juin 2021 par l'University College de Londres, la fonte de la glace mesurée par son épaisseur dans la zone serait deux fois plus rapide que celle précédemment prévue.

Son taux de réduction a augmenté en moyenne de 58% sur toute la côte nord de la Sibérie et jusqu'à 110% dans la mer des Tchoukches, partie orientale proche du détroit de Béring. Cette évolution rend de plus en plus probable une quasi-disparition de la banquise côtière et l'ouverture à grande échelle du fameux « Passage du nord-est » cher aux explorateurs polaires.

Pékin observe le phénomène avec attention et satisfaction. Confirmées avec une rapidité imprévue, les prévisions chinoises tendent à faire de l'Océan glacial arctique une voie de diversion crédible pour son commerce : la route de la soie polaire pourrait être ouverte sur une échelle considérable.

La Chine prépare depuis plusieurs années l'utilisation de cette nouvelle voie maritime. En 2013, COSCO réalise le premier transit à travers le passage vers l'Europe, puis envoie en 2015 à partir de l'Europe son porte-conteneurs Yongsheng. Dans leur « Vision pour la Coopération maritime dans le cadre de l'initiative des nouvelles routes de la soie », la NDRC (ex-commissariat au Plan) et la SOA (Administration océanique d'Etat) indiquent en juin 2017 l'intérêt de la Chine dans la création d'un « Couloir économique bleu ».

Les conséquences environnementales d'un trafic soutenu de navires de commerce dans le Passage du nord-est prêtant le flanc à de prochaines critiques, Pékin conserve dans son arsenal d'infrastructures la route ferroviaire existante et en projet jusqu'aux frontières scandinaves, qui a révélé comme toutes les lignes transcontinentales son utilité et sa pertinence, y compris lors de crises mondiales de communication comme la récente pandémie. Relié à l'Europe par la Baltique, le réseau ferré venant de Chine comprend deux points d'appui majeurs avec les ports de Klaïpeda et Kaliningrad sur la côte balte et prussienne. Les transferts rail-maritime peuvent aisément se doubler d'une liaison vers tous les pays nordiques, spécialement la Finlande. Pékin et Helsinki ont en effet des intérêts communs évidents dans l'exploitation des nouvelles routes de la soie du nord. Le retard pris dans la planification de la liaison ferrée Finlande – Estonie, d'un coût estimé à 17md USD par les contracteurs chinois, montre à nouveau les potentialités chinoises dans la zone et, à l'inverse, la réalité des obstacles rencontrés.



Le pont d'Halogaland, construit en Norvège par Sichuan Road & Bridge Construction, inauguré en décembre 2018.

Infrastructure connexe de la route de la soie terrestre, le réseau satellitaire Beidou est désormais complété. Couvrant la zone arctique au même titre que toute la planète, ce système de navigation concurrent de GPS et Galileo permet selon ses promoteurs une précision de 5m en Eurasie et de 10m ailleurs dans le monde, mais sa précision est sans doute meilleure dans ses usages militaires, ce qui alimente les craintes liées au « double rôle » des infrastructures chinoises. Le nom chinois du réseau – Casserole du nord – désigne la constellation de la Grande Ourse, rappel insolite du tropisme boréal de la politique chinoise.

Ce que l'on a coutume d'appeler la « route de la soie digitale » est encore loin d'atteindre dans la zone arctique le degré de développement qu'elle présente dans les autres régions du monde. La Chine a fortement développé sa pose systématique de câbles de télécommunication sous-marins et représente aujourd'hui (en nombre de liaisons) un cinquième de l'infrastructure mondiale en la matière. Parmi les rares liaisons dans la zone, Huawei Marine n'a participé qu'à la pose d'un câble entre la Finlande et l'Allemagne dans la Baltique et a réalisé une liaison Islande – Groenland – Terre Neuve.

L'arctique reste donc une priorité pour la Chine dans sa recherche de la maîtrise des canaux de distribution de toutes sortes de biens et services.

Du secteur primaire au service hi-tech : la palette de l'intrusion chinoise.

Comme pour d'autres régions du monde, le commerce international a été l'amorce des premières relations économiques bilatérales. Montant rapidement en gamme, les exportations chinoises ne se limitent plus à des biens primaires ou intermédiaires et ciblent les secteurs porteurs de la zone, comme la livraison régulière de cages sous-marines sophistiquées pour aider au développement de l'aquaculture norvégienne. En retour, la Chine importe et parfois exploite les ressources halieutiques de la zone.

Au niveau supérieur que constituent les investissements directs et contrats de travaux, l'approche de la zone arctique par Pékin et ses acteurs économiques plus ou moins publics s'est effectuée en meute sur plusieurs fronts concomitants.

L'économie « traditionnelle » est bien représentée dans les pays riches en ressources convoitées par Pékin, du bois finlandais et suédois aux minerais du Groenland. La part belle est bien sûr réservée au secteur énergétique avec des investissements lourds de Petrochina et CNOOC dans les hydrocarbures que notre collègue Rémi Paul expose plus loin dans l'article concernant les relations sino-russes. Elle est présente également dans l'industrie de transformation, de la chimie de base avec ChemChina investissant dans Elkem, à l'industrie de fin de chaîne comme la prise de contrôle de Volvo Automobiles par Geely jusqu'aux meubles (Qumei) et au textile (Anta Sports).

Vaste secteur diversifié, les services n'ont pas échappé aux recherches chinoises, que ce soit dans la finance (Saxo Bank) et les loisirs, les télécoms et la galaxie de la « tech », pourtant limitée – pour des géants comme Tencent – à des participations dans Supercell et Spotify.

Le service digital de pointe n'a pas encore fait de percée notable, mais de la mobilité au partage de bureaux en passant par l'équipement digital de la maison (MXC) et le secteur plus sensible de la ville intelligente (Inspur), les spécialistes chinois sont déjà à la manœuvre dans de nombreux pays.



Secteur atypique mais très significatif, le tourisme est sans doute promis à un bel avenir. Les expéditions polaires, australes comme boréales, ont connu avant la pandémie un franc succès et les pays de la zone peuvent difficilement ignorer la manne de la clientèle chinoise avide de découvertes. Jouant sur ce marché porteur, les constructeurs navals chinois ont su proposer des équipements appropriés tels que les navires de croisière dessinés pour les mers froides (10 unités à livrer à SunStone) et leurs confrères sociétés de services attendent patiemment d'investir le secteur connexe (hébergement, réservation, assurance, monétique).

Dans le domaine des purs contrats d'infrastructure, souvent utilisés par le conglomérat politico-industriel chinois comme porte d'entrée sur les marchés à fidéliser dans le long terme, les contracteurs chinois ont obtenu des premiers succès notables, en particulier dans les télécoms avec Huawei mais aussi dans les travaux publics avec le bel exemple du plus grand pont de Scandinavie construit en Norvège et habilement relié par la suite aux nouvelles routes de la soie alors que le début de sa construction date d'avant le concept déclaré en 2013 par le Président Xi.

Réactions dans la zone et conséquences concrètes

La donne a changé. Cette activité importante et le manque de rentabilité apparent des infrastructures chinoises ont alimenté des soupçons concernant leur motivation stratégique et leur possible usage militaire. Les projets parfois surprenants des sociétés chinoises dans la zone incluent :

- Le projet d'achat à la Norvège de 200km² de l'archipel du Svalbard.
- L'achat potentiel par un ancien officiel de la propagande chinoise de 250km² en Islande pour construire un parcours de golf et un aéroport sur un terrain peu propice aux drives et putts,
- La reprise d'une ancienne base navale et la construction de 3 aéroports au Groenland,
- La construction en Suède du plus grand port de la péninsule scandinave.

Inversement, les projets aboutis ou ayant le plus de chance d'aboutir sont :

- L'acquisition d'une base sous-marine déjà réformée en Suède,
- La liaison ferroviaire avec la Finlande et au-delà les autres pays scandinaves,
- La construction d'un port majeur et l'une liaison ferroviaire à Arkhangelsk en Russie.

Les échecs chinois les plus retentissants à ce jour concernent l'abandon d'une mine de zinc au Canada avec des dettes et un coût environnemental élevé et le retrait d'un autre conglomérat (mal vu puis condamné par le gouvernement chinois) d'une mine de fer au Groenland. En Islande, une société chinoise s'est retirée d'un partenariat dédié à l'exploration après avoir minoré grandement les frais de démarrage.

Plus généralement, la méfiance occidentale vis-à-vis de l'expansion chinoise, entretenue à grand renfort de communication par Washington, a déterminé – à partir de 2018, date du dévoilement de la stratégie arctique de Pékin et 2^e année du mandat de Donald J. Trump – un retrait chiffrable de la Chine de la zone arctique à l'instar des autres régions de la planète, peut être à l'exception de l'Asie du Sud Est et de l'Asie centrale, zones d'influence favorites. Même l'Europe de l'Est, frontalière de la zone arctique, a manifesté des réactions de rejet à la suite des soupçons occidentaux.

Dans cette nouvelle ambiance de méfiance, le rôle du Canada, grand pays arctique s'il en est, a été déterminant, son éloignement lent et régulier d'avec la Chine constituant un exemple à suivre ou du moins à considérer pour les autres pays concernés.

Organisation interne et efforts diplomatiques

Au niveau du gouvernement et de l'administration en Chine, l'effort à destination de l'Arctique est confié à plusieurs organisations, incluant le ministère des Affaires Etrangères et l'Armée Populaire de Libération. Réformée, l'Administration Océanique d'Etat (SOA), sous la tutelle du ministère des Ressources Naturelles, accueille la plus grande partie de l'infrastructure spécialisée et de l'expertise polaires, incluant l'Institut de Recherche Polaire de Chine (PRIC). Etabli en 1989 pour coordonner et superviser les recherches chinoises en Arctique et en Antarctique, ce PRIC, par-delà la direction des expéditions des brise-glaces Xuelong et des bases chinoises dans les pôles, a accru son rôle en 2009 en établissant une Division d'Etudes Stratégiques qui « prend la responsabilité du traçage et de l'analyse de l'environnement polaire général et la recherche des questions stratégiques dans le domaine de la politique polaire, l'économie, la science et la technologie, ainsi que de la sécurité dans le but de fournir des avis au niveau décisionnel de l'Etat. »



Se définissant dans ses discours officiels comme un Etat « quasi-arctique », la Chine est entrée dans une danse diplomatique active en 2007 en posant sa candidature comme observateur au Conseil de l'Arctique. Rejetée par les 8 pays membres en 2009, sa demande est finalement acceptée en mai 2013 (avec celles de la Corée du sud, de l'Inde, de l'Italie, du Japon et de Singapour), récompense d'efforts répétés dans les relations bilatérales avec chaque Etat. Etabli en 1996 sous la forme d'un forum de haut niveau, le Conseil reste la principale institution intergouvernementale dévolue à la région, mais a toujours précisé qu'il ne traite pas de questions militaires et n'utilise quasiment jamais le mot sécurité dans ses déclarations. Le rôle original du Conseil qui était la surveillance et la protection de l'environnement a migré depuis vers les questions de développement économique. Son rôle d'observateur n'offre à Pékin qu'une influence très limitée en comparaison des deux géants russe et américain, membres de plein droit.

Repris en 2018 dans les livres blanc et bleu signalés plus haut, les objectifs chinois ont donné lieu avant et depuis leur parution à des actions concrètes de plusieurs ordres :

- Au cours des 20 dernières années, Pékin a effectué 33 visites officielles de haut niveau (présidentiel et ministériel) dans les pays arctiques autres que les Etats Unis et la Russie et obtenu par lobbying de devenir observateur au Conseil Arctique, sans oublier ses efforts de diplomatie parallèle aboutissant à la création du Forum arctique Chine-Russie et du Centre de recherches arctique Chine-pays nordiques.
- Plusieurs missions maritimes commerciales à destination de l'Alaska, du Danemark, de la Suède et de la Finlande ont été envoyées. La Chine a construit son propre brise-glace et projette la construction de plusieurs autres unités à propulsion conventionnelle et nucléaire.

- 10 expéditions scientifiques ont été effectuées par le brise-glace Xuelong. Des stations scientifiques et satellitaires ont été établies en Norvège, Islande et Suède quand d'autres sont en préparation au Canada et au Groenland.

Les efforts de persuasion chinois pour rattacher les nations scandinaves et l'Islande à l'initiative des nouvelles routes de la soie n'ont pas abouti, seuls les pays baltes frontaliers rejoignant le club. En revanche, deux pays ont entamé des négociations pour mettre en place des traités bilatéraux de libre-échange avec la Chine, l'Islande ayant finalisé le sien quand la Norvège attend encore la concrétisation finale, après l'arrêt autoritaire (mais temporaire) par le ministre des Affaires Etrangères Wang Yi des pourparlers à la suite de l'attribution du Prix Nobel de la Paix au dissident Liu Xiaobo.

Upside down

Habitué à jouer sur plusieurs tableaux et diviser pour régner dans son expansion à l'étranger, Pékin connaît en Arctique un coup d'arrêt significatif s'il n'est pas brutal. Alors que ses activités scientifiques et de recherche sur le continent antarctique se déroulent de façon satisfaisante (avec des résultats impressionnants) sans dresser devant elle de coalition d'intérêts, la situation géopolitique particulière de la calotte glaciaire de l'hémisphère nord est susceptible de poser à terme un réel problème à la Chine qui veut en faire l'une de ses voies majeures de pénétration tout en gardant un œil plus qu'intéressé sur les ressources énergétiques et minérales. Privée de tout soutien au nord du continent américain (d'ailleurs difficilement accessible pour elle) et de l'essentiel des positions acquises patiemment en Europe du Nord, inquiète de la remilitarisation de l'Alaska, l'administration chinoise (suivie par ses acteurs économiques) n'a plus qu'à se plier aux conditions du voisin russe, vrai plénipotentiaire de la zone, pour tenter une approche coordonnée dans le cadre d'une coopération heureuse. C'est ce que Rémi Paul, collègue CCE en Russie, nous expose dans l'article qui suit.

Christophe Granier (CCE France)

Bilatéral

Les ambitions chinoises en Arctique et la perception russe : ni coopération ni confrontation

La collaboration russo-chinoise dans le Grand Nord n'est qu'un des éléments de la relation entre ces deux pays, laquelle est elle-même largement tributaire de leurs rapports respectifs à l'Ouest, en particulier avec les Etats-Unis, et dans une moindre mesure avec l'Europe. C'est dans ce jeu de billards à bande qu'il faut sans doute considérer et analyser la problématique arctique telle qu'elle se pose dans la relation sino-russe.

Pour la Russie, le Nord est avant tout un actif stratégique national.

Quelques chiffres suffisent à rappeler le poids de l'Arctique pour la Russie et celui de cette dernière en Arctique : 53 % de l'espace côtier est russe, tout comme la moitié de la population vivant à l'intérieur du cercle polaire, et les régions septentrionales représentent déjà 11% du PNB russe et plus de 22% des exportations : elles produisent aujourd'hui 95% du gaz et 70% du pétrole du pays, recèlent des ressources abondantes en minéraux et fournissent 15% du produit de la pêche.

En outre, une importante base industrielle y a été créée à l'époque soviétique dans 4 villes de plus de 100 000 habitants (dont la ville de Norilsk qui abrite l'un des plus vastes complexes sidérurgiques et miniers au monde) et 46 centres de plus de 5000 habitants.

Selon le ministère des Ressources Naturelles et de l'Environnement russe, les ressources du plateau arctique russe serait de l'ordre de 83md de tonnes d'équivalent pétrole, dont 80% off-shore dans les mers de Barents et de Kara. Les géologues russes ont découvert 200 gisements de pétrole et de gaz dans la zone. Le réchauffement climatique devrait faciliter l'exploitation des ressources de la zone, et l'aménagement de nouvelles infrastructures. A ce titre, le gouvernement a budgété un montant d'investissement dans les infrastructures urbaines arctiques de 3,5md EUR sur la période 2016 à 2020.

Le changement de climat devrait aussi permettre d'envisager à terme une utilisation permanente de la voie navigable du Nord, le « Sevmorput » de l'époque stalinienne, qui pourrait capter une part croissante du trafic de marchandises entre Asie du Nord-est et Occident. En février 2021, le tanker gazier « Christophe de Margerie » a ainsi pu pour la première fois emprunter cette route en hiver pour rejoindre la péninsule de Yamal au départ de la province chinoise du Jiangsu. Le brise-glaces nucléaire « 50 Let Pobedy » construit et opéré par le consortium d'Etat Rosatom lui a pour cela ouvert la voie. Rosatom est en effet en première ligne dans la politique de viabilisation de l'Arctique avec sa flotte de 4 brise-glaces nucléaires (bientôt rejoints par 3 unités supplémentaires de nouvelle génération Lk-60Ya en cours de fabrication) et ses projets de centrales nucléaires de petite capacité ou flottantes destinées à approvisionner en énergie les installations humaines dans la région : en septembre 2019, la première de ces stations flottantes, l'« Akademik Lomonosov » s'est arrimée au large de la région de Chukotka.

Pour toutes ces raisons, mais aussi sans doute du fait de la montée des tensions avec l'Occident, la Fédération de Russie a entrepris au cours de la dernière décennie de réinvestir militairement ses frontières arctiques. Ce mouvement s'est traduit depuis 2012 par une augmentation de la fréquence et de la sophistication des exercices militaires navals, aériens et terrestres, par la rénovation des infrastructures civiles et militaires existantes, ainsi que par la création des capacités humaines et matérielles adaptées aux conditions particulières de ces régions. Depuis 2014, le ministère de la Fédération de Russie a adapté à cette nouvelle réalité à la fois son corpus doctrinal et son organisation, en créant cette année-là un « Commandement stratégique unifié Nord » (OSK Nord), basé à Mourmansk, lequel a acquis en janvier 2021 le statut de district militaire.

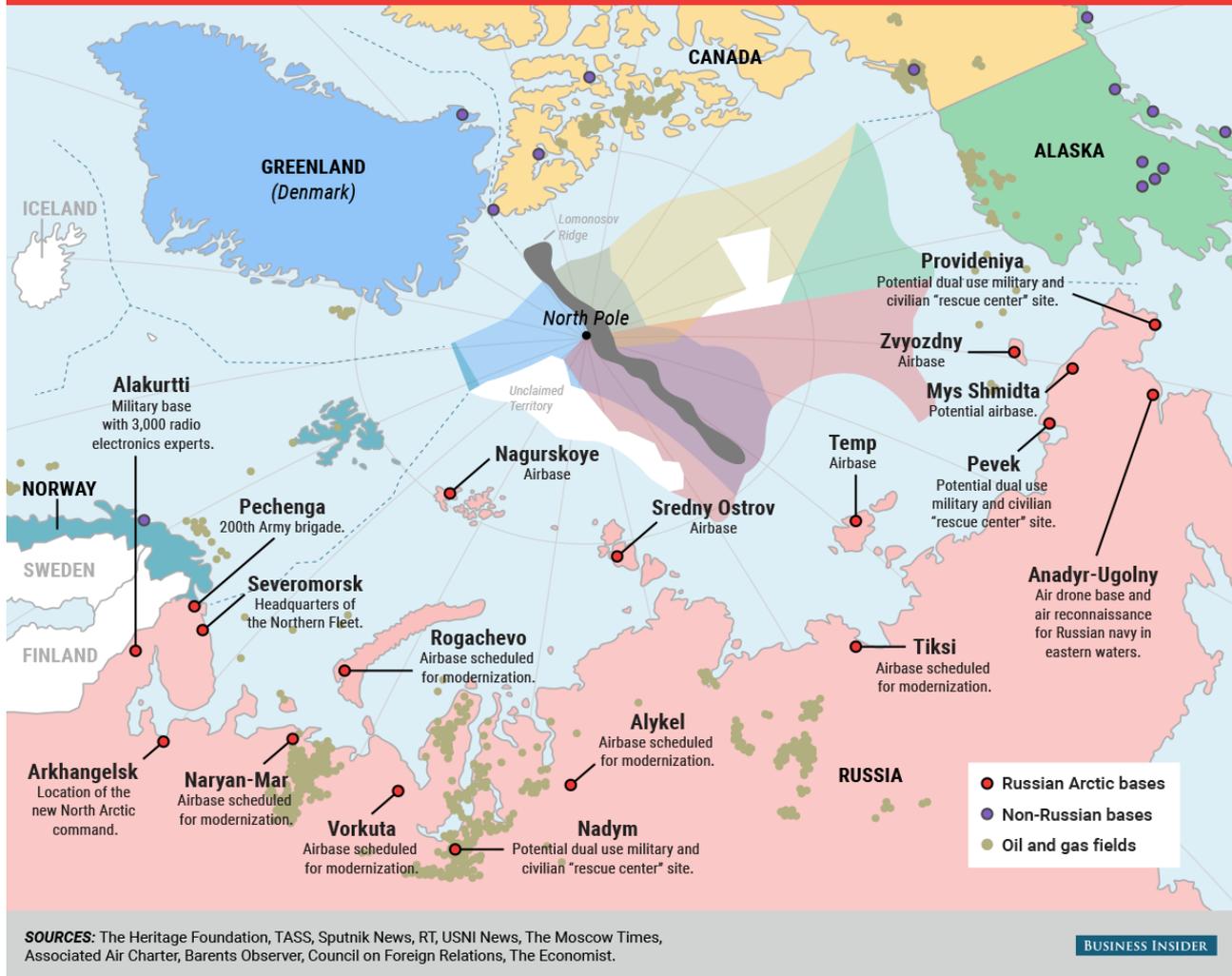
L'objectif des forces navales russes est en premier lieu de se doter d'une capacité de déni d'accès maritime dans certains points stratégiques (« GIUK Gap » à l'ouest, péninsule de Kola et ses actifs stratégiques militaires, passage vers l'Océan Pacifique et la mer d'Okhotsk à l'est). A cette fin, de nombreuses manœuvres sont conduites par la Flotte du Nord en particulier dans la mer de Barents. La plus récente et spectaculaire démonstration de force ayant été celle donnée en mars 2021 par trois sous-marins nucléaires lanceurs d'engins russes qui ont coordonné leur immersion simultanée de la calotte glaciaire à proximité de l'archipel François Joseph dans le cadre de l'exercice « Umka 2021 ».

En second lieu, la Russie cherche à assurer la continuité de sa présence et de la surveillance de sa façade maritime arctique. Sept nouvelles bases militaires ont été construites permettant à la Russie d'aligner un total de 27 bases opérationnelles s'étendant sur plus de 7000 km de côtes. Ces bases sont destinées à abriter des matériels modernes en particulier de défense anti-navires (système « Bastion ») ou anti-aérienne (système S400), parfois transformés pour répondre aux exigences climatiques spécifiques de la zone (tel que l'hélicoptère Mi-8AMTsh-VA, systèmes anti-aériens « Tor-M2DT » et « Pantsir-SA », véhicules BTR-82A, chr T-80BV...).

Ces nouvelles emprises n'ont pas qu'une vocation militaire ; elles peuvent aussi abriter des installations de surveillance et de sécurisation des transports militaires et aériens en vue de l'augmentation des passages dans la zone, qui nécessitera la mise en place de moyens de détection, de sauvetage et d'intervention d'urgence adaptés.

Le réinvestissement russe en Arctique se traduit également sur le plan diplomatique et politique : c'est ainsi que la Russie a pris en mai dernier le relais de l'Islande à la présidence du Conseil de l'Arctique. Il y a fort à parier qu'elle devrait utiliser cette tribune durant les deux années de ce mandat pour faire avancer son agenda. Comme souvent, la diplomatie russe a pris à contre-pied ses contradicteurs en affichant dans l'énumération des objectifs de sa présidence un accent particulier mis sur l'écologie et les conséquence environnementales du réchauffement climatique dans la région : la puissante société russe de géographie, présidée par le ministre de la défense Sergey Shoigou et fortement soutenue par le Président Poutine (son vice-président, l'explorateur Artur Chilingarov, participa à l'expédition sous-marine qui en 2007 planta le drapeau de la Fédération à plus de 4 km de profondeur sous le Pôle Nord afin d'affirmer l'étendue du plateau continental russe) a ainsi mis en avant une proposition d'organiser à l'attention de délégations des pays membres du Conseil une série de croisières autour du pôle en vue d'une prise de conscience collective de l'ampleur de la menace.

RUSSIA'S MILITARIZATION OF THE ARCTIC



La réactivation de la présence russe en Arctique peut donc se résumer à l'atteinte des objectifs suivants : i) assurer la sécurité des frontières arctiques ; ii) accompagner le développement de l'exploitation des ressources énergétiques et minières des régions arctiques ; iii) accompagner la politique de stimulation et de relance du complexe militaro-industriel et de la construction navale ; iv) renouer avec les mythes historiques soviétiques liés à l'exploration et la viabilisation du passage du Nord, le « Sevmorpout », c'est-à-dire mener tout à la fois une opération de communication internationale rehaussant le statut international de la Fédération de Russie, et de politique intérieure en jouant sur la fibre du patriotisme russe.

Il ne faut donc pas se tromper : en Arctique, du point de vue russe, se jouent les intérêts vitaux présents et futurs du pays. Ce n'est pas le cas pour la Chine, qui y est d'un certain point de vue aussi pour les Russes, un intrus.

Un intrus mais aussi un partenaire un peu obligé désormais. Pour des raisons économiques évidentes tout d'abord, car une bonne partie des flux amenés à transiter par le « Passage du Nord » est et seront à destination ou en provenance de la Chine. Pour des raisons géopolitiques ensuite, en raison de la dégradation des relations des deux pays avec les puissances occidentales et de leur rapprochement politique accentué mais qui ne se traduit pas pour autant en un alignement total.

La crise de la relation entre l'Occident et la Russie met cette dernière au pied du mur devant le choix d'une alliance forcée avec la Chine, ex-petit frère et meilleur élève au service de la révolution communiste internationaliste, mais aussi voisin immédiat redouté par une majorité de Russes. Un grand nombre de ceux-ci, tout en admirant l'impressionnante réussite économique de la RPC, n'en cultivent pas moins le souvenir des combats sanglants de 1969 sur la rivière Oussouri et craignent la pression démographique chinoise sur l'Extrême-Orient russe dépeuplé.

Ce choix du rapprochement avec la Chine n'a donc pas que des adeptes en Russie, même si certains groupes économiques et de grandes entreprises d'Etat, comme le géant pétrolier Rosneft, dirigé par l'ancien vice premier ministre Igor Setchine, se sont positionnés à la pointe de ce mouvement en signant depuis de nouveaux contrats de fourniture de gaz et pétrole avec la Chine et en annonçant des projets d'investissement dans les secteurs pétrolier, chimique et minier en Chine.

La récente dynamique de la relation sino-russe est avant tout marquée par l'accroissement des échanges commerciaux entre les deux pays : en 2020 ceux-ci ont représenté une somme de 107md USD, quand ils n'étaient que de 58md en 2010. Ce développement des flux se traduit par un déficit de 7md au détriment de la Chine avide de matières premières russes. La Russie est ainsi le deuxième fournisseur de pétrole de la RPC devant l'Arabie Saoudite et a y exporté 83,6m de tonnes en 2020, soit une augmentation de 7,6% par rapport à 2019.

Les investissements chinois sont désormais bienvenus en Russie, alors que la Russie pousse à une dé-dollarisation de ses échanges et de sa finance, politique qui trouve des échos de plus en plus favorables à Pékin. C'est ainsi que le China's Silk Road Fund et Sinopec ont récemment acquis 20% des actions de la société pétrochimique Sibur (contrôlée par le groupe russe Novatek), tandis qu'un consortium chinois prenait (aux côtés du groupe russe Novatek et de Total Energies) 30% du capital de Yamal LNG, véhicule développant un gigantesque projet de gaz liquéfié situé au-delà du cercle arctique.

Si la coopération économique et financière a connu une impressionnante dynamique au cours des années récentes, on ne peut pas forcément en dire autant pour ce qui concerne des collaborations plus stratégiques et liées aux problématiques de politique de souveraineté.

Sur le plan diplomatique, Chine et Russie se retrouvent fréquemment, en particulier au sein des instances internationales et du Conseil de sécurité des Nations Unies, pour la défense d'une vision partagée du multilatéralisme, mais on ne peut pas pour autant parler d'alignement diplomatique, bien plutôt de manière plus réaliste d'alignements ponctuels et de circonstances en fonction des sujets géopolitiques. Preuve en est l'attitude très discrète observée par la Chine quant au conflit ukrainien : si la Chine a voté contre la résolution condamnant l'annexion de la Crimée par la Russie, elle se montre en revanche souvent réservée dans ses positions sur l'implication russe dans le conflit du Donbass et n'oublie pas de ménager l'Ukraine qui est pleinement intégrée dans la stratégie de la « Belt and Road Initiative », et dont les savoir-faire du complexe militaro-industriel l'intéressent au premier plan (comme en a témoigné la tentative de prise de contrôle par un groupe chinois du motoriste « Motor Sitch », producteurs de turbines d'hélicoptères et de navires de guerre).

Enfin, en dépit des grandes déclarations publiques, force est de constater la relative modestie des projets de coopération technologique menés par les complexes militaro-industriels des deux pays. La BITD russe est très réticente à partager certaines technologies clés avec la Chine, les nombreux cas de retro-engineering observés après la vente par la Russie à la Chine de matériels militaires ont échaudé les responsables industriels et militaires (ainsi par exemple considère-t-on souvent que les designers chinois du chasseur à réaction Shenyang J-11 se sont très largement « inspirés » du Su-27SK qui avait été cédé aux forces aériennes de la RPC). Dans ces domaines, et en grande partie grâce à l'héritage humain et scientifique de l'Union soviétique, la Russie est consciente de posséder des savoir-faire, et de pouvoir générer de puissantes innovations technologiques dont la Chine n'est pas encore capable. En revanche la profondeur du marché, elle, et en partie les ressources financières se trouvent plutôt en Chine. Il y a donc des projets communs, notamment dans l'aéronautique civile, annoncés à grand renfort de publicité par les dirigeants des deux pays lors de sommets bilatéraux, mais ceux-ci ne progressent que très lentement et surtout font l'objet de négociations complexes quant au partage des tâches entre partenaires industriels.

Tous ces éléments témoignent d'un partenariat renforcé, réel, privilégié aussi, mais dont les limites sont aussi assez vite trouvées dès que la souveraineté russe est en question. Il est donc très probable que la RPC et la Russie chercheront autant que possible à unir leurs moyens financiers et industriels pour viabiliser la route maritime du Nord et créer dans cette zone des infrastructures modernes et un espace économique dynamique. En revanche, il est peu probable que la Russie facilite une présence et un embryon de contrôle chinois dans une zone qu'elle considère d'importance vitale et stratégique pour sa sécurité et sa souveraineté, et ce en dépit des tensions avec l'Occident qui pourraient la pousser dans cette voie. Le jeu à trois se poursuivra ainsi sans doute pour quelques années, chacun utilisant ses atouts propres stratégiques, naturels, économiques et financiers pour obtenir des deux autres joueurs des avantages tactiques et des concessions. De ce point de vue, la récente priorité accordée aux problématiques environnementales dans le discours des plus hautes autorités russes, et ce spécifiquement dans les régions arctiques, pourrait être vue comme une ouverture plus dirigée vers les Occidentaux que vers la RPC. A suivre.

Rémi Paul (CCE Russie)

Les groupes chinois mondialisés

CHINA SHIPBUILDING GROUP

L'union fait la force



Origine et création de CHINA SHIPBUILDING GROUP

CHINA SHIPBUILDING GROUP est une entreprise d'Etat chinoise issue de la fusion entre la CSIC et la CSSC, le 25 octobre 2019. CHINA SHIPBUILDING GROUP continue aujourd'hui sous la bannière de CSSC. Les activités de CSIC et CSSC étaient autrefois regroupées sous le nom de l'ancienne CHINA SHIPBUILDING INDUSTRY CORPORATION, mais cette dernière a été scindée en 1999 afin de créer deux sociétés avec des aires géographiques distinctes. Cette scission s'était inscrite dans le cadre de la revitalisation des grandes entreprises d'Etat en Chine, créant des organisations industrielles de défense plus compétitives. CSIC dominait l'industrie de la construction navale au nord tandis que CSSC possédait les actifs d'assemblage de navire au sud du fleuve Yangtze. CSIC, le plus important des deux groupes, avait notamment conçu le premier porte-avions chinois construit en Chine. CSIC et CSSC avaient enregistré une forte croissance, notamment entre 2015 et 2019, liée à la défense.

Cependant, les deux conglomérats ont rapidement été en rivalité dans le secteur civil, où la construction navale est un processus moins structuré que dans le secteur militaire. Les activités de leurs différentes filiales se chevauchaient, et ces filiales étaient en concurrence frontale pour obtenir des financements nationaux et internationaux.

CHINA SHIPBUILDING GROUP est aujourd'hui le plus grand groupe de construction navale du monde. Ses activités comprennent les équipements maritimes de classe mondiale (navires de croisière, transporteurs de GNL, porte-conteneurs, navires militaires) et des services connexes. Le nouveau groupe a désormais une envergure mondiale avec 147 instituts de recherches, unités commerciales et sociétés cotées en bourse. CHINA SHIPBUILDING GROUP compte 310 000 employés et un total d'actifs de 790 milliards de yuans soit 112 milliards de dollars. Le conglomérat représente maintenant 20% de la part du marché mondial.

Difficultés croissantes aboutissant à la création de CHINA SHIPBUILDING GROUP

Le contexte national et mondial est devenu défavorable et a entraîné une perte de vitesse des activités des deux entreprises d'Etat. Dès 2017, la CSIC a fait face à des coûts financiers et d'investissement élevés la poussant à acquérir des dettes en actions et à une augmentation du capital pour rembourser les dettes pour deux de ses filiales. Ensuite, la situation s'est complexifiée sur le marché chinois, avec un ralentissement économique dans le secteur face à une industrie mondiale de la construction navale civile en surcapacité. Cette situation a contraint CSIC et CSSC à assainir leurs activités concurrentes et à supprimer des capacités de production. Enfin, la fusion a été suivie de près par le début de la pandémie de Covid-19, qui a porté un nouveau coup au secteur maritime.

CSIC s'est retrouvé au centre de nombreux scandales de corruption ces dernières années, et la fusion a répondu aussi à une volonté d'assainissement du management. SUN Bo, ancien directeur général de CSIC, a été condamné en 2019 pour abus de pouvoir en tant que personnel d'une entreprise publique, après un examen disciplinaire et une enquête de surveillance de la Commission centrale d'inspection et de discipline et de la Commission de surveillance de l'Etat. LIU Changhong, alors chef de l'équipe d'inspection de la discipline, avait été écarté de l'enquête, accusé d'avoir utilisé les avantages de sa position dans des opérations commerciales. En 2020, c'est HU Wenming, ancien président de la CSIC ayant pris sa retraite un mois avant la fusion, qui a fait l'objet d'une enquête par la Commission de supervision de l'Etat de la Commission centrale d'inspection de la discipline, et d'une enquête de la part de l'organisme national de surveillance de la corruption.

Une stratégie pour une expansion accélérée dans l'industrie civile

La concurrence exacerbée régionale et internationale ne permet pas que les deux sociétés se retrouvent en concurrence sur les marchés extérieurs. Nombreux concurrents ont fait le choix de se redynamiser à travers des opérations de fusions et acquisitions, à l'instar du chantier naval sud-coréen HYUNDAI, qui en janvier 2019 a acquis l'entreprise de construction navale DAEWOO. Ainsi, la naissance de CHINA SHIPBUILDING GROUP s'explique par une rivalité accrue après la fusion des deux sociétés coréennes, qui avait alors créé le plus grand groupe du secteur. Les marchés chinois, japonais et coréens sont particulièrement concurrentiels, et il est donc essentiel de pouvoir se démarquer. En Chine, d'autres chantiers navals nationaux ont alors envisagé des combinaisons similaires, comme les deux entreprises d'Etat CHINA MERCHANTS et COSCO SHIPPING GROUP.

Le carnet de commandes de CHINA SHIPBUILDING GROUP ne désemplit pas. Avant la fusion, selon les rapports annuels de CSIC et CSSC, le carnet de commandes combiné représentait en 2018 environ 13% du carnet de commandes mondial total. Aujourd'hui, le géant CHINA SHIPBUILDING GROUP enregistre un taux croissant de plus en plus élevé de commandes mondiales de porte-conteneurs. En avril 2021, le groupe annonce avoir reçu une commande de 13 porte-conteneurs d'une valeur totale de plus de 10 milliards de yuans, qui devrait être livrée d'ici 2024 : commande de porte-conteneurs la plus importante pour l'industrie chinoise de la construction navale.

Une stratégie décisive pour l'industrie de défense chinoise

La création du groupe a transformé les capacités de la marine de l'Armée populaire de libération (APL), dans la ligne de la modernisation de l'armée fixée dans le 14^{ème} plan quinquennal et en réponse aux attentes du gouvernement chinois en matière de développement de l'industrie des technologies de défense. L'annonce de la construction d'un navire d'assaut amphibie avancé en est une illustration. Ce modèle de navires de guerre est équipé d'un système de lancement par catapulte électromagnétique qui permettra à la Chine d'attaquer des navires et des cibles terrestres depuis la haute mer. En août 2020, le conglomérat chinois a également mis en place sa propre commission des sciences et des technologies, composée d'experts et d'universitaires de l'Académie chinoise des sciences. Enfin, le nouveau CSSC a racheté tout ou partie du capital des principales sociétés mères dans la construction navale liées à la défense (JIANGNAN SHIPBUILDING, SHANGHAI WAIGAOQIAO SHIPBUILDING, CSSC CHENGXI etc).

Ce développement de l'industrie des technologies de défense inquiète les Etats-Unis dans un contexte de tensions exacerbées. Le groupe figure parmi une liste de 24 entreprises et individus chinois visés par le département du commerce américain. Il a en effet été ajouté à la *negative entity list* en août 2020 au motif que CHINA SHIPBUILDING GROUP avait aidé l'armée chinoise à militariser les îles artificielles en mer de Chine méridionale, ce qui est fortement condamné par la communauté internationale (violation de la convention de Montego Bay). Cependant, le conglomérat chinois n'en pâtit pas fortement puisque les fonds de l'entreprise sont destinés au budget de défense du gouvernement chinois, que les équipements du groupe sont chinois, et que ses sociétés cotées le sont sur le marché national. Pour le porte-parole du ministère des Affaires étrangères, cette décision américaine condamne de manière injustifiée la politique d'intégration civilo-militaire de la Chine.

Comité France Chine

NOUVELLES BRÈVES DE LA MONDIALISATION CHINOISE

suivies par Paul Clerc-Renaud

Agrégats économiques chinois, bilans régionaux et sectoriels

- L'Italie a empêché le chinois Shenzhen Investment Holdings de prendre une participation majoritaire au capital d'un fabricant milanais d'équipements pour semi-conducteurs, a-t-on appris auprès de deux responsables italiens (La Tribune, 9/4)
- Le service d'épicerie en ligne et les unités de livraison de nourriture d'Alibaba Group Holding Ltd. sont inclus dans le programme pilote de yuan numérique de la Chine, donnant accès au système de monnaie électronique souveraine au milliard d'utilisateurs du géant de l'Internet (Caixin, 11/5)
- Sous l'égide de Thierry Breton, commissaire européen au Marché intérieur, l'Union veut doubler sa capacité de productions de semi-conducteurs. Le commissaire européen rallie sous la bannière d'une "alliance européenne" les acteurs du secteur (Les Echos, 21/5)
- La Chine prend la tête de la course mondiale au développement d'une monnaie numérique de banque centrale (CBDC). En tant que première grande banque centrale à entrer dans la phase pilote, la Banque populaire de Chine (PBoC) se rapproche du lancement officiel de sa propre monnaie numérique. Actuellement, l'E-CNY n'est conçu que pour remplacer partiellement l'argent physique en circulation dans le pays. (Natix Asia Research, 9/6)
- La People Bank of China (PBoC) et la Banque centrale de Turquie ont étendu leur accord de swap à 6 Mds USD (39 Mds RMB) selon le Président turc Erdogan Le 13 juin 2021, le Président turc Recep Tayyip Erdogan a annoncé l'extension de l'accord de swap entre la banque centrale turque et la PBoC, qui sera porté à 6 Mds USD, soit 39 Mds RMB (contre 2,4 Mds USD auparavant) (PER Pékin, 18/6)
- L'Australie a dénoncé la Chine auprès de l'Organisation mondiale du commerce (OMC) au sujet des droits antidumping imposés par la Chine sur les exportations de vin, ce qui devrait donner lieu à des négociations bilatérales, a déclaré dimanche la ministre des Affaires étrangères, Marise Payne (Reuters, 21/6)
- La Chine a une fois de plus volé au secours de la République du Congo, le président Xi Jinping ayant accepté de restructurer les prêts d'une valeur de 2,4 milliards de dollars contractés par le pays d'Afrique centrale dans le cadre d'une crise de la dette (South China Morning Post, 22/6)
- Sur les six étapes vers la création d'une monnaie numérique, la Chine en est au stade 5 tandis que l'Europe et les Etats-Unis n'ont franchi qu'une étape (Les Echos, 30/6)
- Le yuan a représenté une part record des réserves de change mondiales au premier trimestre de cette année, selon les données du Fonds monétaire international (FMI) (Caixin, 2/7)
- Le secteur bancaire chinois s'est développé au point de devenir le plus important au monde en ce qui concerne la taille du total des actifs. Les marchés obligataires et boursiers se sont également développés à un rythme rapide. Dans le même temps, les investissements directs étrangers et les flux de portefeuille en Chine ont augmenté malgré les tensions géopolitiques (Natix Global Research, 2/7)
- En 2013, le président chinois Xi Jinping avait officiellement tracé l'idée de la Belt and Road (BRI) lors d'une visite officielle au Kazakhstan. Des mines aux chemins de fer, la Chine a ensuite déroulé le tapis rouge pour les investissements avec son équipe d'entreprises d'État et ses prêts de millions de dollars. Huit ans plus tard, le grand plan a progressé mais les informations sur les projets restent rares et parfois confuses (Natix Economic Research, 5/7)
- Boris Johnson a déclaré mercredi que le gouvernement britannique allait enquêter sur le rachat du plus grand fabricant de plaquettes de silicium du Royaume-Uni par une société soutenue par la Chine, pour des raisons de sécurité nationale (Financial Times, 8/7)

Relations extérieures, diplomatie, décisions relatives à la mondialisation

- La Chine et l'Ukraine ont obtenu des résultats fructueux dans le développement de leur coopération l'année dernière dans des domaines tels que la lutte contre la pandémie de COVID-19, le commerce, l'économie et les contacts politiques, a déclaré l'ambassadeur chinois en Ukraine, Fan Xianrong (Xinhua Net, 11/3)
- Les vaccins chinois COVID-19 ont été expédiés dans plus de 80 pays pour une utilisation commerciale ou d'urgence. Parmi eux, 53 pays ont reçu des vaccins gratuitement (dont des pays en développement d'Afrique et certains pays asiatiques d'importance stratégique comme les Philippines et le Pakistan) et 27 pays à revenu intermédiaire ont payé les doses (East Asia Forum, 29/4)
- Alors que l'Union européenne s'efforce d'élaborer sa toute première stratégie officielle pour la région indo-pacifique, le plus haut diplomate japonais a entamé une tournée en Europe centrale et orientale afin d'obtenir un soutien en faveur d'une ligne plus dure face à l'expansionnisme maritime chinoise (Nikkei Asia, 1/5)
- Le missile balistique JL-3 peut transporter des ogives multiples - y compris nucléaires - à 10 000 km, selon une source de la marine (South China Morning Post, 2/5)

- La coopération financière est essentielle pour stimuler les liens économiques bilatéraux, en fournissant aux entreprises des instruments plus efficaces pour opérer sur les marchés étrangers. Il n'est donc pas surprenant que la coopération financière ait été un pilier du protocole d'accord de 2019 conclu entre l'Italie et la Chine pour soutenir l'initiative "la Ceinture et la Route" (BRI) de cette dernière (IAI, 3/5)
- La commission des forces armées du Sénat américain a appris que la jetée navale chinoise récemment achevée à Djibouti pourrait accueillir un porte-avions (South China Morning Post, 4/5)
- Le major général Adam Findlay a demandé aux troupes des forces spéciales, lors d'une réunion privée en avril dernier, de se préparer à l'éventualité d'un conflit avec la Chine (South China Morning Post, 4/5)
- L'accès à un port d'eau chaude est l'une des principales priorités commerciales des dirigeants d'Asie centrale. La réussite de cet objectif dans un avenir proche semble dépendre fortement de la Chine (Eurasianet, 4/5)
- Selon le responsable de la concurrence, certaines entreprises de pays tiers ont "sous-coté leurs concurrents lors d'appels d'offres publics [...] parce qu'elles bénéficient du soutien financier de pays étrangers". Bruxelles renforce également sa politique industrielle après avoir constaté que plus de la moitié des chaînes d'approvisionnement vulnérables sont dépendantes de la Chine (South China Morning Post, 5/5)
- Dix ans après le début de la guerre civile en Syrie, le débat sur le conflit se déplace vers la reconstruction du pays. La Chine est de plus en plus présentée comme un candidat de premier plan pour s'occuper de la reconstruction post-conflit de la Syrie, à un moment où les puissances occidentales et les alliés du régime syrien d'Assad semblent soit ne pas vouloir, soit ne pas pouvoir s'occuper de cette question (East Asia Forum, 8/5)
- Le Pakistan cherche à accroître ses échanges avec l'Afghanistan voisin et d'autres pays d'Asie centrale, dans le but de diversifier son commerce au-delà des principaux acteurs mondiaux, a déclaré le conseiller commercial du pays (Silk Road Briefing, 12/5)
- Il est dans l'intérêt de tous que la Chine uniformise les règles du jeu entre les entreprises publiques, privées et étrangères, afin qu'aucune nouvelle mesure de distorsion ne doive être prise ailleurs. Les récentes annonces de la Commission européenne constituent clairement un pis-aller (Natixis Research, 14/5)
- La Route de la soie maritime (RSM) de la Chine fait partie intégrante de l'initiative "la Ceinture et la Route" (BRI) de Xi Jinping. Le canal de Suez, la mer Rouge et le golfe d'Aden sont essentiels au succès de la RMS et, par conséquent, de la BRI (MEI 75, 18/5)
- Eric Dumas, directeur général de l'aéroport international d'Ostende-Bruges en Belgique, a déclaré mardi que l'aéroport avait pour objectif de devenir une autre passerelle aérienne principale entre la Chine et l'Europe "dans un avenir très proche" (Belt & Road News, 18/5)
- La Chine, le Pakistan et l'Afghanistan sont en communication par voie diplomatique sur l'extension du Corridor économique Chine-Pakistan (CPEC), a déclaré lundi le ministère chinois des Affaires étrangères, qui a réaffirmé que le CPEC est une initiative économique qui ne vise aucune tierce partie et n'affectera pas sa position sur la question du Cachemire (Global Times, 24/5)
- Depuis son lancement officiel en avril 2015, le corridor économique Chine-Pakistan (CPEC) est l'un des projets les plus suivis sous l'égide de l'initiative "la Ceinture et la Route" (BRI) du président chinois Xi Jinping. Ayant déjà injecté environ 25 milliards de dollars au Pakistan, le CPEC a non seulement été surnommé le "projet phare" de la BRI, mais il occupe également une place centrale dans les ambitions mondiales de Pékin (Carnegie Endowment for International Peace, 24/5)
- Le 8 avril, le plus haut diplomate américain au Pakistan a visité le port de Gwadar, exploité par la Chine. C'est la première fois qu'un responsable américain se rend à Gwadar depuis 15 ans. Ce déplacement semble s'inscrire dans le cadre d'une campagne menée par le Pakistan pour promouvoir son programme de connectivité régionale et signaler simultanément que cet effort n'est pas uniquement lié à la Chine et à son initiative "Belt & Road" (BRI) (MEI75, 25/5)
- L'opérateur chinois du port australien de Darwin a défendu mercredi l'investissement de la société comme étant "purement commercial", rejetant les préoccupations de sécurité qui ont incité Canberra à lancer ce mois-ci une révision de son bail de 99 ans (Caixin, 28/5)
- Depuis son indépendance de l'Union soviétique, le Kazakhstan entretient des relations étroites avec la Chine. En 2013, c'est le pays que Xi Jinping a choisi pour dévoiler la ceinture économique de la route de la soie. Si les liens bilatéraux restent inébranlables, la perception de la Chine par la population locale est loin d'être positive en raison, notamment, de la détention massive de ressortissants kazakhs et de Ouïghours au Xinjiang (The People's Map of Global China, 2/6)
- La Chine prévoit de réaménager une piste d'atterrissage éloignée mais stratégiquement située sur l'une des îles Kiribati, un projet qui a suscité des alarmes auprès des États-Unis et de l'Australie (South China Morning Post, 6/6)
- La Chine prévoit de lier l'Afghanistan à l'initiative "Belt & Road", le retrait des forces de l'OTAN du pays ouvrant la voie au retour de Pékin dans l'une des anciennes nations de la Route de la Soie (Washington Examiner, 5/6)
- L'opérateur de terminaux de Hambourg, HHLA, a confirmé avoir entamé des discussions avec son homologue chinois Cosco Shipping Ports concernant la vente d'une participation minoritaire dans son opération Container Terminal Tollerort (CTT) (The Loadstar, 7/6)
- La Chine s'efforce d'accroître son influence en Asie du Sud-Est en élevant ses liens avec l'Asean au plus haut niveau de reconnaissance diplomatique de Pékin pour les groupes régionaux, dans le but de contrer les États-Unis dans la région (South China Morning Post, 8/6)

- Le chef de l'OTAN, Jens Stoltenberg, déclare que les liens politiques et militaires entre la Chine et la Russie se sont intensifiés. Cela constitue une menace pour l'ordre mondial (Agence France Presse, 8/6)
- Un ancien fonctionnaire français qui a supervisé les normes de sécurité du laboratoire de haute sécurité de l'Institut de virologie de Wuhan avant son ouverture a rejeté la théorie selon laquelle le Covid-19 s'est échappé de l'institut, alors qu'une clameur croissante de voix donne du crédit à cette hypothèse auparavant marginale (South China Morning Post, 11/6)
- En avril, le ministre chinois des Affaires étrangères, Wang Yi, a entamé une tournée dans six pays du Moyen-Orient : l'Arabie saoudite, la Turquie, l'Iran, les Émirats arabes unis, Bahreïn et Oman. La coopération "la Ceinture et la Route", le développement économique et la pandémie de Covid ont été les sujets de discussion (The Spectator, 12/6)
- L'État grec a conclu un accord à l'amiable avec Cosco Shipping concernant la participation supplémentaire dans l'Autorité portuaire du Pirée (OLP) due à la société chinoise, en attendant la mise en œuvre d'un certain nombre d'investissements dans le port (Ekathimerini, 15/6)
- L'envoyé spécial du président russe pour les affaires de l'Organisation de coopération de Shanghai (OCS), Bakhtiyer Khakimov, a déclaré que l'OCS travaillait sur un protocole d'accord avec la Commission économique eurasiatique (EAEU) et sur des accords commerciaux avec d'autres organisations multilatérales (Silk Road Briefing, 15/6)
- En Antarctique, la Chine démontre ses ambitions en créant sa cinquième base (Le Figaro, 16/6)
- Dévoilé lors du sommet du G7 (11-13 juin), le partenariat "Build Back Better World" (B3W) a été présenté par le président Joe Biden comme une initiative d'infrastructure démocratique alternative à l'initiative chinoise Belt and Road (BRI) (MERICS, 17/6)
- L'un des diplomates chinois les plus virulents a déclaré que la diplomatie "Wolf Warrior" du pays était une "défense justifiée" contre les critiques occidentales et que le monde devait s'habituer au nouveau style diplomatique de la Chine (South China Morning Post, 17/6)
- La Chine et la Russie ont dévoilé les détails de leur projet de station de recherche commune sur la lune, avec au moins cinq structures à la surface qui devraient être achevées d'ici 2035, relançant ainsi une course spatiale internationale trois décennies après la guerre froide (South China Morning Post, 17/6)
- L'initiative chinoise "Belt and Road" n'est assortie d'aucune condition et est ouverte à tous, a déclaré le ministre des affaires étrangères Wang Yi, dans une allusion subtile au projet américain de créer un programme alternatif de financement des infrastructures fondé sur des valeurs démocratiques (South China Morning Post, 24/6)
- Selon un nouveau rapport, la Chine se tourne de plus en plus vers des sociétés de sécurité non réglementées pour protéger ses intérêts économiques croissants le long du fleuve Mékong (South China Morning Post, 24/6)
- La Tanzanie négocie avec des investisseurs chinois pour relancer des projets bloqués de plusieurs milliards de dollars, quelques jours après que la présidente Samia Suluhu Hassan se soit entretenue par téléphone avec son homologue chinois Xi Jinping (South China Morning Post, 28/6)
- Le Parti communiste chinois, qui revendique 95 millions de membres, fête ce 1^{er} juillet les 100 ans de sa fondation, présentée comme le début de la grande renaissance de la Chine. L'idéologie rouge est de retour avec Xi Jinping, qui a remis le Parti au cœur de la vie des citoyens et cite Mao Zedong pour mieux légitimer son pouvoir (Agence France Presse, 30/6)
- Xi Jinping est un homme en mission. Après son arrivée au pouvoir fin 2012, il s'est empressé de consolider son autorité politique, de purger le Parti communiste chinois (PCC) de la corruption endémique, de mettre ses ennemis sur la touche, de dompter les conglomérats technologiques et financiers chinois autrefois très performants, d'écraser les dissensions internes et d'affirmer avec force l'influence de la Chine sur la scène internationale (Foreign Affairs, 1/7)
- Le président chinois Xi Jinping a déclaré lundi au président français Emmanuel Macron et à la chancelière allemande Angela Merkel qu'il espérait que la Chine et l'Europe élargiraient leur coopération pour mieux répondre aux défis mondiaux, a rapporté le radiodiffuseur public CCTV (Reuters, 5/7)
- La Chine prévoit d'ouvrir une grande usine de panneaux solaires en Malaisie et de construire une autoroute de 580 km au Laos, dans le cadre d'une offensive de charme alors que les États-Unis intensifient leurs efforts pour contrer l'influence de Pékin en Asie du Sud-Est (Nikkei Asia, 5/7)
- Les ministres de la défense chinois et allemand ont échangé leurs points de vue avant la traversée prévue d'une frégate allemande dans la mer de Chine méridionale contestée le mois prochain (South China Morning Post, 7/7)
- La Chine a exhorté le Pakistan à renforcer sa coopération pour contenir les risques sécuritaires en Afghanistan après le retrait des troupes américaines (South China Morning Post, 8/7)
- Les talibans considèrent la Chine comme un "ami" de l'Afghanistan et espèrent discuter avec Pékin d'un investissement dans les travaux de reconstruction "dès que possible", a déclaré mercredi Suhail Shaheen, porte-parole du groupe (South China Morning Post, 9/7)
- Selon le Premier ministre Viktor Orbán, bien que le "navire hongrois navigue dans les eaux occidentales, le vent souffle de l'Est". C'est pourquoi le gouvernement hongrois accorde une attention particulière aux relations bilatérales avec la Chine et soutient le gouvernement chinois sur de nombreuses questions sensibles (The People's Map of Global China, 9/7)

- Les projets de la Chine en Afghanistan et en Afrique de l'Ouest sont confrontés à des menaces sécuritaires croissantes et nécessitent une évaluation des risques et des précautions accrues à la suite du retrait des militaires américains et français, selon les observateurs (South China Morning Post, 11/7)
- La Chine a sommé un navire de guerre américain de quitter les environs des îles Paracel, en mer de Chine méridionale, sous peine d'en subir toutes les conséquences, à l'occasion du cinquième anniversaire du rejet par un tribunal international de la plupart des revendications de Pékin sur ces eaux riches en ressources (South China Morning Post, 12/7)
- La Chine poursuit ses projets visant à faire de l'Armée populaire de libération une force de combat moderne d'ici 2027, date du centenaire de sa création, alors que les tensions avec les États-Unis s'intensifient (South China Morning Post, 12/7)

Innovations, avancées technologiques, réformes économiques

- Alors que l'appétit pour les nouveaux investissements dans les centrales au charbon ralentit dans la plupart des pays du monde, il augmente en Chine. En 2020, la Chine a construit plus de trois fois plus de nouvelles capacités de production d'électricité au charbon que tous les autres pays du monde réunis. (Global Energy Monitor, 17/2)
- La Commission européenne propose aujourd'hui un nouvel instrument visant à remédier aux effets de distorsion potentiels des subventions étrangères au sein du marché unique. La proposition législative présentée aujourd'hui fait suite à l'adoption du livre blanc en juin 2020 et à un long processus de consultation des parties prenantes (Commission européenne, 5/5)
- Le constructeur chinois de véhicules électriques Nio a annoncé jeudi qu'il commencerait à livrer des véhicules aux acheteurs en Norvège en septembre et qu'il y ouvrirait un magasin phare au troisième trimestre, ce qui constitue sa première incursion à l'étranger (Technode, 7/5)
- La startup Plus, spécialisée dans les camions à conduite autonome, a annoncé son intention de s'introduire en bourse aux États-Unis par le biais d'une procédure détournée utilisant une sorte de société écran, dans le but de devenir le deuxième spécialiste de la technologie de conduite autonome à s'introduire sur une bourse américaine depuis que son rival TuSimple ait fait ses débuts sur le Nasdaq le mois dernier (Caixin Tech, 11/5)
- Un accord de 55 millions de dollars (39 millions de livres sterling) conclu par le gouvernement de la Sierra Leone avec la Chine pour construire un port de pêche industrielle sur 100 hectares de plage et de forêt tropicale protégée a été critiqué comme étant "un désastre humain et écologique catastrophique" par les défenseurs de l'environnement, les propriétaires terriens et les groupes de défense des droits (The Guardian, 17/5)
- Le 14 mai, à 17 h 17 GMT, Tianwen-1, une mission chinoise en orbite autour de Mars depuis le 10 février, a procédé à un ajustement subtil de sa trajectoire, qui lui a permis d'atteindre la surface de la planète six heures plus tard. (BBC News, 19/5)
- Xi Jinping et Vladimir Poutine participent à la cérémonie virtuelle de lancement de la construction de nouveaux réacteurs dans le cadre d'un projet commun. Xi Jinping appelle également à une coopération accrue en matière de changement climatique et déclare que les deux pays devraient "jouer un rôle constructif dans la réalisation des objectifs mondiaux de développement durable" (South China Morning Post, 20/5)
- Le 31 mars, les régulateurs chiliens ont approuvé sans condition la vente, pour un montant de 3 milliards de dollars, de la Compañía General de Electricidad (CGE) du Chili à l'entreprise publique chinoise de services électriques State Grid (InfoBae, 31 mars) (The Jamestown Foundation, 21/5)
- Les principales sociétés chinoises de minage de crypto-monnaies déplacent leurs opérations en Amérique du Nord en prévision d'une nouvelle répression de cette industrie en Chine, ont déclaré deux initiés du secteur à TechNode (Technode, 24/5)
- Le plus puissant supercalculateur au monde, le japonais Fugaku, a été développé en coopération avec l'institut de recherche japonais Riken, capable d'aligner une puissance de calcul de 442 pétaflops, soit 442 millions de milliards d'opérations par seconde (Le Point, 27/5)
- Un physicien chinois a déclaré qu'une nouvelle soufflerie à Pékin, qui sera dévoilée "bientôt", donnera à la Chine des décennies d'avance sur le reste du monde en matière de technologie hypersonique (South China Morning Post, 31/5)
- Huawei aurait obtenu l'approbation conditionnelle de Rome pour participer à la construction du réseau d'accès radio 5G de Vodafone en Italie, remportant ainsi une rare victoire en Europe où le géant technologique chinois a du mal à trouver des accords pour acheter ses équipements 5G (Caixin Tech, 1/6)
- La grande société d'électricité China Energy Investment Corp. prévoit d'installer 15 gigawatts de nouvelles capacités solaires et éoliennes cette année, soit près du triple de son total de 2020, alors que la nation s'efforce de se sevrer des combustibles fossiles avant que la Chine ne s'engage à devenir neutre en carbone d'ici 2060 (Caixin, 8/6)
- Le gouvernement chinois redouble d'efforts pour adopter les bases de données distribuées avec la mise en place d'un "système industriel blockchain avancé", alors que le pays cherche à intégrer la technologie dans ses plans économiques et de développement (South China Morning Post, 9/6)
- La Chine a déployé mercredi une fusée Longue Marche 2F en vue d'envoyer le vaisseau spatial Shenzhou-12 et trois astronautes vers un module de station spatiale en orbite (Space News, 10/6)

- L'autorité spatiale chinoise a publié quatre nouvelles photos prises par son rover martien et a déclaré vendredi que la mission de la sonde était un succès (South China Morning Post, 11/6)
- Alors que les constructeurs automobiles chinois investissent dans les véhicules autonomes (VA), ils comptent sur une autre technologie émergente pour être les yeux des voitures à conduite autonome : le lidar. Les constructeurs automobiles chinois promettent que des modèles équipés de lidar seront mis en circulation dans les six prochains mois, ce qui marquera probablement le premier déploiement commercial à grande échelle de cette technologie (Technode, 15/6)
- Selon les médias australiens, l'agence scientifique nationale australienne a décidé de mettre fin à son partenariat de recherche avec un laboratoire chinois de premier plan l'année prochaine, suite à un avertissement selon lequel ce lien pourrait avoir un impact sur la sécurité nationale du pays (Caixin, 15/6)
- Le 10 juin 2021, le Congrès national du peuple chinois a adopté plusieurs lois, dont la "Loi sur les sanctions contre les étrangers" et la "Loi sur la sécurité des données". Comme c'est le cas pour de nombreuses lois chinoises, il existe une certaine incertitude quant à certains termes utilisés dans les lois et une quantité importante de pouvoir est déléguée aux organes compétents du gouvernement afin de fournir davantage de clarté (Debevoise & Plimpton, 15/6)
- Le géant chinois des télécoms Huawei vient d'investir 8 millions d'euros dans le moteur de recherche français Qwant sous la forme d'obligations convertibles, révèle le site Politico Europe. Ce financement a été approuvé le 18 mai dernier lors de l'assemblée générale du groupe français (Politico Europe, 16/6)
- Le fabricant d'équipements de télécommunications en difficulté Huawei Technologies a étendu sa récente incursion dans le secteur des microprocesseurs de haute technologie en investissant dans des lasers de grande puissance, et ce dans le but de réduire sa dépendance à l'égard des technologies étrangères (Caixin, 16/6)
- Les premiers astronautes sont arrivés à la nouvelle station spatiale chinoise jeudi 17 juin, dans le cadre de la plus longue mission avec équipage jamais entreprise par la Chine, une étape décisive dans l'affirmation de Pékin en tant que grande puissance spatiale (CNA Asia, 17/6)
- Le fabricant chinois de smartphones Realme étend sa production en Inde malgré la recrudescence des cas de Covid-19 dans ce pays, dans le but de capter la demande locale et d'étendre sa chaîne d'approvisionnement en dehors de son marché d'origine (Nikkei Asia, 18/6)
- La société chinoise Ganfeng Lithium, l'un des principaux producteurs mondiaux du produit de base utilisé dans les batteries de véhicules électriques, a annoncé vendredi qu'elle investirait dans une usine de lithium alimentée par l'énergie solaire dans le nord de l'Argentine (Reuters, 18/6)
- La Chine a multiplié les investissements dans l'hydrogène, une source d'énergie renouvelable et potentiellement propre. Les autorités centrales et locales du pays ont inscrit l'industrie de l'hydrogène dans le 14e plan quinquennal (2021-25) comme l'une des six industries d'avenir de la Chine (Nikkei Asia, 21/6)
- Le principal fabricant de fusées chinois a dévoilé une feuille de route pour les futures missions d'exploration habitée de Mars, qui comprend non seulement des missions d'atterrissage habitées, mais aussi la construction d'une base martienne (Global Times, 23/6)
- Deux instruments français vont équiper un télescope spatial chinois dédié à l'étude des sursauts gamma, des explosions très énergétiques (Les Echos, 25/6)
- Sous embargo américain, Huawei fait les yeux doux aux start-ups européennes, notamment françaises. L'éphémère numéro un mondial des smartphones s'est lancé dans une course effrénée aux partenariats en tous genres afin de construire un écosystème capable de rivaliser avec ceux d'Apple et de Google (Les Echos, 1/7)
- Tesla Chine a maintenant terminé le corridor de superchargeurs de la Route de la Soie et affirme qu'il s'agit du plus long qu'elle ait construit à ce jour. Selon un tweet du compte chinois de Tesla, la route d'est en ouest en Chine atteint un peu plus de 3 100 miles (Zap Map, 2/7)
- Renault-Nissan-Mitsubishi a pris des parts au sein du capital de WeRide, avec un investissement de 310 M USD via Alliance Ventures, un fonds de capital-risque opéré par Renault-Nissan-Mitsubishi. WeRide est une start-up de conduite autonome basée à Canton (province du Guangdong) et cherche à développer des véhicules atteignant le niveau d'autonomie L4 (soit un niveau où le véhicule ne nécessite pas d'intervention humaine dans la plupart des cas) (Digitimes, 2/7)
- La récente histoire d'amour de la Chine avec le gaz naturel prend une nouvelle tournure, suite à la création l'année dernière d'un réseau national de gazoducs (Caixin, 2/7)
- L'astronaute chinois Liu Boming a effectué avec succès une sortie dans l'espace dimanche à 8 h 11, la deuxième dans l'histoire de la Chine après celle de Zhai Zhigang qui a duré près de 20 minutes en 2008 lors de la mission Shenzhou-7 (Caixin, 5/7)
- La branche de Huawei spécialisée dans la conception de puces a conclu un accord visant à renforcer sa chaîne d'approvisionnement nationale, a déclaré mardi un partenaire local, dans une première action publique contre une répression américaine visant à réduire son accès à des technologies vitales (Nikkei Asia, 7/7)

Accords, contrats et marchés significatifs

- Chine et Russie réaffirment leurs intentions communes pour le développement du gros porteur CR929 Fin 2020, des dissensions ont semblé troubler les relations entre la Russie et la Chine sur la poursuite du programme d'avion gros porteur CR929 de China-Russia Commercial Aircraft International Corporation (CRAIC, coentreprise 50/50 entre COMAC et le groupe russe United Aircraft Corporation) (PER Pékin, 19/6)

Financements publics et privés, aides financières, environnement monétaire

- Alibaba Group Holding Ltd. et ses partenaires investissent 400 millions de dollars dans la branche de vente au détail du conglomérat vietnamien Masan Group Corp., une opération qui permettra au géant chinois du commerce électronique de développer ses activités d'épicerie en ligne en Asie du Sud-Est (Reuters, 18/5)
- Hainan s'est transformée en une destination de divertissement, de voyage et de shopping qui pourrait, dans quelques années, rivaliser avec Dubaï, maintenant que ses généreuses franchises douanières redirigent les clients d'autres destinations vers les magasins de Chine (Jing Daily, 5/7)

Investissements, acquisitions, désinvestissements, retraits, échecs, obstacles

- Ganfeng Lithium Co. Ltd. (002460.SZ) a déclaré qu'elle allait racheter l'entreprise minière mexicaine Bacanora Lithium PLC, cotée à la bourse de Londres, dans le cadre d'une transaction évaluée à 190 millions de livres (264 millions de dollars), devenant ainsi le dernier achat d'actifs liés aux ressources naturelles effectué par la Chine pour alimenter sa demande en plein essor de produits à base de nouvelles énergies (Caixin, 7/5)
- La société chinoise s'est déjà signalée en RDC en décembre 2020 avec un accord d'approvisionnement de 5 ans conclu avec AVZ Minerals pour le lithium de Manono. Ce nouveau partenariat va plus loin puisque Ganfeng détendra 50 % d'intérêts dans la société qui exploitera bientôt la mine de Goulamina (Agence Ecofin, 15/6)

Projets en cours

- Le premier projet de train à grande vitesse en Indonésie, une ligne de 142 kilomètres construite par un consortium dirigé par la Chine, est achevé à 73 % et pourrait entrer en service dès la fin de l'année prochaine, a déclaré mardi le président indonésien Joko Widodo (Caixin, 19/5)
- Le général de corps d'armée Asim Saleem Bajwa (retraité), président de l'Autorité du corridor économique Chine-Pakistan, a déclaré dimanche que la construction de la route Nokundi-Mashkhel, longue de 103 kilomètres, qui augmentera la connectivité avec l'Iran, avait commencé (Pakistan Observer, 24/5)
- Le Parti communiste chinois au pouvoir a déclaré lundi qu'il autoriserait tous les couples mariés à avoir trois enfants, mettant ainsi fin à la politique des deux enfants qui n'a pas réussi à stimuler la baisse des taux de natalité dans le pays ou à faire face à une crise démographique imminente (The New York Times, 31/5)
- La Chine a défendu son projet de port de pêche industrielle en Sierra Leone, rejetant les accusations selon lesquelles il s'agirait d'une catastrophe écologique (South China Morning Post, 31/5)
- Dans les années 30, le dictateur soviétique Joseph Staline a envisagé de construire un canal entre la mer Noire et la mer Caspienne, car le canal Volga-Don n'avait pas la profondeur nécessaire pour accueillir des navires de grande capacité. Mais la Seconde Guerre mondiale l'a contraint à suspendre, puis à abandonner ce rêve. Aujourd'hui, le président Vladimir Poutine le fait revivre, en faisant appel à une société basée à Dubaï pour établir une voie navigable entre la Turquie et l'Asie centrale via le territoire russe, et en envisageant de développer un nouveau système de canaux à travers le Caucase du Nord (The Jamestown Foundation, 1/6)
- Le 5 mai dernier, la Commission européenne a présenté une proposition de règlement visant à limiter, voire à bloquer, les acquisitions et les opérations d'entreprises non européennes soutenues par des subventions publiques de leur État d'origine, ce que l'on appelle les "subventions étrangères génératrices de distorsions" (The Medi Telegraph, 2/6)
- En matière de cadeaux d'anniversaire, la ligne ferroviaire de 435 km qui devrait être inaugurée ce mois-ci au Tibet sera l'un des plus somptueux. Pour les amateurs de sensations fortes en haute altitude, c'est un cadeau qui sera chéri. La voie ferrée, d'un coût de 37 milliards de yuans (5,7 milliards de dollars), s'étend de Lhasa, la capitale de la région, vers l'est jusqu'à la ville de Nyingchi, qui signifie "trône du soleil" en tibétain (The Economist, 5/6)
- Les investissements dans le secteur ferroviaire chinois, qui n'est pas rentable, ont ralenti alors que Pékin prend des mesures pour lutter contre l'endettement excessif, ce qui contribue aux signes d'essoufflement de la croissance de la deuxième plus grande économie du monde, selon les analystes (South China Morning Post, 22/6)
- La Russie et la Chine sont généralement mises dans le même sac comme les deux nouveaux challengers des pays occidentaux en Afrique. C'est certainement le cas, mais elles poursuivent des stratégies assez différentes et sont donc pratiquement certaines de se retrouver en désaccord à l'avenir. Moscou a cherché un avantage à court terme, par lequel elle espère profiter de la négligence occidentale (The Jamestown Foundation, 29/6)
- Cinq ans après une décision internationale rejetant la plupart des revendications de la Chine en mer de Chine méridionale, Pékin a qualifié cette décision de "gaspillage de papier", tandis que Washington a réaffirmé son engagement à défendre les Philippines contre une attaque chinoise dans les eaux contestées (South China Morning Post, 12/7)



DERNIÈRES NOUVELLES DES RELATIONS FRANCO-CHINOISES

suivies par le Comité France-Chine

Brèves politico-économiques

- Les investissements chinois dans l'Union européenne (et en Grande-Bretagne) ont chuté de 45% en 2020, atteignant leur plus bas niveau depuis 10 ans. A l'heure où la Chine est la première destination mondiale pour les investissements directs étrangers (IDE), les entreprises chinoises n'ont pas investi massivement à l'international. Aujourd'hui le niveau des IDE chinois est revenu à celui d'il y a dix ans, selon Rhodium et Merics. (Les Echos, 21/06/2021)
- La France souhaite conquérir de nouveaux marchés en ce qui concerne la vente de la fibre de lin dont elle est le premier producteur au monde. La France compte profiter de la hausse de la consommation de cette matière première en Chine et en Inde. (Les Echos, 23/06/2021)
- Le 14 juin 2021, le président français Emmanuel MACRON s'est exprimé lors d'une conférence de presse organisée dans le cadre du sommet de l'OTAN à Bruxelles. Il a dénoncé un excès de liquidités sur les marchés financiers américains et chinois, qui pourrait, à terme, favoriser les entreprises technologiques européennes. Emmanuel MACRON exprimait lors du dernier salon français Viva Tech que les investisseurs chinois et américains finançaient « des innovations de pacotille parce qu'il y a trop de liquidités sur le marché ». Le président français fait pression pour que l'Union européenne crée 10 géants de la tech d'une valeur cumulée de 100 milliards d'euros, pour rivaliser avec les GAFAM américaines et les BATX chinoises. (Reuters, 16/06/2021)
- Le 27 mai 2021, lors de la réunion par visioconférence entre Bruno LE MAIRE, ministre français de l'Economie, des Finances et de la Relance, et HU Chunhua, son homologue, vice-Premier ministre chinois, l'accord sur le zonage en cas de peste porcine africaine en France n'a finalement pas été signé. Il s'agit d'un des sujets évoqués par Emmanuel MACRON lors de sa dernière visite en Chine en novembre 2019. Cet accord aurait dû permettre aux exportateurs français de porcs de pouvoir continuer à vendre en Chine en cas de foyer détecté dans une zone précise. La Chine a finalement indiqué ne pas être prête à signer, et les deux ministres se sont donné comme objectif de conclure les négociations d'ici l'automne 2021. (Les Echos, 10/06/2021)

Contrats et partenariats

- Un accord est en vue entre un métallurgiste chinois de la province du Zhejiang et EUROPLASMA, expert français des solutions de dépollution. Les négociations portent sur la livraison en 2022 d'une unité complète de dépollution et de valorisation des déchets d'aluminium en Chine. Elle sera capable de traiter 30 000 tonnes de déchets par an dans un premier temps, pour finir par atteindre 300 000 tonnes à terme. EUROPLASMA sera maître d'œuvre de la construction de cette unité. (Capital, 05/07/2021)
- XIAOMI profite de situation de HUAWEI et gagne la troisième marche du podium mondial pour la vente de smartphones, derrière SAMSUNG et APPLE. XIAOMI occupe également la troisième place des ventes en Europe et en France, une tendance qui se confirme à chaque nouveau trimestre. (Usine nouvelle, 23/06/2021)
- SGD PHARMA, devenu spécialiste mondial chinois de la fabrication d'emballages en verre pour les produits pharmaceutiques, repasse sous pavillon français à nouveau après que CHINA JIANYIN INVESTMENT, fonds d'investissement étatique chinois, a cédé tous ses actifs au fonds français PAI PARTNERS le 16 juin 2021. CHINA JIANYIN INVESTMENT est devenu investisseur de SGD PHARMA en 2016 et a par la suite consolidé l'entreprise dont le chiffre d'affaires a cru de 17% depuis. L'arrivée de PAI PARTNERS pourrait cependant réussir à mettre en place des opérations de croissance externe, ce qui faisait encore défaut. D'ici 2025, SGD PHARMA souhaite atteindre un chiffre d'affaires de 450 millions d'euros. (Les Echos, 29/06/2021)
- ORANGE évitera d'utiliser des équipements de fournisseur chinois lors du développement des réseaux 5G en Europe, selon son Directeur général. L'entreprise de télécommunications française lui préférera ERICSSON et NOKIA. En revanche, ORANGE collaborera sans problème avec le géant chinois HUAWEI en Afrique, où ce dernier domine le marché en tant que fournisseur d'équipements pour les opérateurs télécoms. Stéphane RICHARD, PDG d'ORANGE, a expliqué que la relation commerciale avec HUAWEI était excellente, en marge de toute considération géopolitique vis-à-vis de la Chine. (Reuters, 29/06/2021)

Implantations et investissements croisés

- L'entreprise automobile française RENAULT annonce un partenariat avec le chinois ENVISION pour la construction d'une « *gigafactory* » à Douai, dans le nord de la France. La construction de l'usine représente un investissement de 2 milliards d'euros, et devrait générer 2500 emplois d'ici 2030. (Reuters, 25/06/2021 et Les Echos, 28/06/2021)
- AIR LIQUIDE POUPE HYDROGEN EQUIPEMENT, filiale chinoise du groupe français AIR LIQUIDE, installe la plus grande station d'hydrogène au monde à Pékin. Cette dernière peut ravitailler 600 véhicules à pile hydrogène par jour. La station d'hydrogène de Daxing fait partie de la Zone Internationale de Démonstration de l'Energie hydrogène de Pékin. AIR LIQUIDE a aussi participé à l'installation du hall d'exposition inauguré le 8 juillet dernier, avec une expérience immersive sur le thème de l'hydrogène. (Bourse Direct, 08/07/2021)
- TEREOS, producteur français de sucre, souhaite céder ses activités en Chine et en Roumanie afin d'alléger la dette du groupe, et devenir ainsi plus rentable. Les nouveaux dirigeants de TEREOS depuis décembre 2020 ont annoncé avoir des inquiétudes quant aux pertes générées par certaines activités internationales. Le groupe est donc en pourparlers avec son partenaire, le singapourien WILMAR INTERNATIONAL, pour vendre sa participation de 49% dans leur coentreprise d'amidon en Chine lancée en 2012. (Reuters, 01/06/2021)

Comité éditorial :

Paul Clerc-Renaud, CCE Hong Kong

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.