



# Lettre de Chine



SSF  
SCUTUM SECURITY FIRST

N°71

Avril  
2017

## Sommaire

### Avant propos.....1

- Open policy : du MOU à la JV

### Diplomatie..... 2

- Sommet UE-Chine : le sens des mots
- Forte affluence sur les Nouvelles routes de la soie

### Economie et

### finances..... 3

- Mise au pas des assureurs chinois

### Industrie..... 3

- Plan de développement 2025 pour l'industrie automobile

### En bref..... 4

- Fin du « 50-50 » imposé aux constructeurs étrangers
- Energies nouvelles

## Open policy : du MOU à la JV

Pourquoi le communiqué joint du Forum de la Belt and Road Initiative (BRI), qui s'est tenu à Pékin les 14 et 15 mai dernier, n'a-t-il été signé que par si peu de pays ? Son préambule rappelle qu'elle veut s'inscrire dans l'agenda onusien pour le développement à l'horizon 2030 pour éradiquer la pauvreté et renforcer le système commercial multilatéral, avec comme centre l'OMC. Son alinéa n°4 propose de renforcer « la connectivité entre l'Europe et l'Asie », mais aussi institutionnelle avec les plateformes et organisations existantes (Agenda 2063 de l'Union africaine, l'APEC Connectivity Blueprint, Master Plan of ASEAN Connectivity 2025, Eurasian Partnership, etc.). La BRI reconnaît l'importance des règles de marché et des normes internationales, de la bonne gouvernance, des droits de l'Homme, de la lutte anti-corruption et encourage toutes les parties signataires de l'Accord de Paris à le mettre en œuvre. Les « principes » et « actions » de coopération internationale sont alors énumérés : « harmonisation », « *inclusiveness* », autant de notions consensuelles. La « vision du futur » en partage qui clôt le communiqué embrasse un objectif d'ouverture et de nouvelles opportunités avec la coopération internationale comme moyen et fin. Plus de 70 accords – ou livrables – bilatéraux ont été signés sous couvert ou dans le cadre de la BRI, dont le programme de l'UNDP, mais aussi un MOU avec la Hongrie, la République tchèque, la Grèce et son ministère de l'Économie, avec les gouvernements d'Ouzbékistan, de Biélorussie et de Turquie en matière de coordination des stratégies dans le transport international, de nombreux accords financiers etc. Le sentiment peut être que la BRI

chapeaute l'ensemble des projets bilatéraux déjà signés et préexistants, dans un vaste mouvement de reconnaissance, de labellisation, de montée en gamme du concept même de la coopération internationale. Alors qu'un MOU entre entreprises relève du droit des affaires, un MOU entre Etats relève du droit public et du droit international, engageant chaque Etat à respecter les accords autour de notions univoques et des mesures applicables. Il a une forte composante juridique. Le principe de subsidiarité confie à la force publique la plus compétente la responsabilité de la mise en œuvre. *Subsidiarii* en latin se comprend à la fois comme une capacité d'intervention et de non-ingérence. Elle peut être « descendante » et décliner une offre de décentralisation, ou ascendante (fédérative), confiant le pouvoir à une entité plus vaste, typiquement l'Union européenne. Dans le cas de la BRI les deux mouvements s'opèrent en parallèle : une déclinaison des priorités nationales chinoises, issues du plan – une sorte de *reverse engineering* de l'*Open Door Policy* - dans l'arène internationale par la « connectivité » ; par ailleurs, une fédéralisation des intérêts nationaux et régionaux vers une gouvernance multipôles « *on equal footing* ». Il est possible que les implications de cette « dialectique démocratique » à l'œuvre, non mesurables, constituent pour l'heure le principal frein vers plus d'engagement chez une majorité des Etats. Il faudra beaucoup de clarification et de persuasion pour les convaincre tous que la BRI constitue la meilleure forme de JV et d'innovation dans la gouvernance mondiale de demain.

AVANT PROPOS

## Sommet UE-Chine : le sens des mots

A l'approche du 19<sup>ème</sup> Sommet UE-Chine, les médias chinois se voulaient positifs en soulignant que les deux partenaires stratégiques avaient plus « d'intérêts communs que de différences », selon un titre au langage très diplomatique d'un article de Xinhua la veille de l'événement. Le renforcement des moyens de défense commerciale ne passe pas du côté de Pékin, entre autres irritants ou véritables sujets de préoccupation, notamment les restrictions sur les investissements chinois dans l'espace européen. Alors, on minimise et on prie. Le lendemain, le discours du président **Jean-Claude Juncker** au Business Summit reprend à son compte l'art de la litote : « nous avons des divergences, mais je crois que la franchise et l'honnêteté renforcent notre relation », puis devient plus direct en soulignant que si les investissements chinois en Europe ont augmenté de 76 % en 2016, les investissements européens en Chine ont fléchi de près de 25 %, illustrant les difficultés de pénétration du marché intérieur chinois, ajoutant « *trade cannot be only free, it must be fair* ». Juste et transparent également le tracé des Routes de la soie, où les mêmes règles doivent s'appliquer à tous les acteurs qui bénéficient d'une égalité de chance sur les projets à venir. Parmi les MOU signés à Bruxelles figure un accord entre la Commission et la NDRC concernant des discussions sur le contrôle des aides d'Etat et « la meilleure façon de gérer

l'intervention de l'État dans l'économie ». Les débats porteront, en outre, sur la mise en œuvre de la politique de *fair competition* en Chine qui vise à prévenir que les politiques publiques faussent le jeu de la concurrence à l'échelle mondiale.

### Open up

La deuxième réunion de la plateforme de connectivité UE-Chine, qui s'est tenue dans le cadre du 19<sup>ème</sup> sommet entre l'Union européenne et la République populaire de Chine à Bruxelles, le 2 juin dernier, a permis de réaliser des progrès concernant: i) l'échange de politiques et l'alignement sur les principes et les priorités visant à favoriser les connexions de transport entre l'UE et la Chine, sur la base du cadre du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) et de l'initiative «Une ceinture, une route», en associant les pays tiers concernés; ii) la coopération tendant à la promotion de solutions au niveau international, l'accent étant placé sur les solutions vertes en matière de transport; iii) des projets concrets fondés sur des critères convenus d'un commun accord, y compris la durabilité, la transparence et des conditions de concurrence égales. Le compte rendu commun approuvé de la réunion de la présidence est disponible [ici](#), avec la [liste des projets d'infrastructures européennes de transport](#) présentés dans le cadre de la plateforme de connectivité UE-Chine.

## Forte affluence sur les Nouvelles routes de la soie

Les gouvernements indiens et japonais envisagent le lancement prochain d'une stratégie de coopération économique et de développement entre l'Asie et l'Afrique, qui pourrait présenter une alternative à l'initiative chinoise des Nouvelles routes de la soie (**One Belt One Road**, récemment rebaptisée **Belt & Road Initiative**). Les grandes lignes du projet **Asia-Africa Growth Corridor (AAGC)** ont été officiellement présentées lors de l'assemblée générale annuelle de la **Banque africaine de développement** qui se tenait cette année en Inde, le 24 mai. Le projet avait émergé pour la première fois dans une déclaration conjointe entre les PM **Narendra Modi** et **Shinzo Abe** en novembre 2016. Le texte de la *roadmap* a été conçu par plusieurs *think tanks* indiens, indonésiens et japonais. Des intellectuels et organisations africaines ont également été consultés en avril 2017 dans le cadre de cette élaboration. AAGC se présente comme un couloir maritime, à faible empreinte carbone. Outre le développement des infrastructures logistiques et de transports, l'initiative donnera la priorité aux projets

relevant du domaine de la santé, de l'agriculture, de la gestion des catastrophes et de la formation. Le Japon apportera son expertise technologique pour les différents projets et l'Inde fera bénéficier le projet de ses réseaux africains. **Sachin Chaturvedi**, directeur du *think tank* indien **Research and Information System for Developing Countries (RIS)**, partie prenante à l'élaboration du projet évoque en ces termes les différences avec l'initiative chinoise BRI : AAGC serait un processus plus consultatif, plus à l'écoute des besoins des populations africaines et pas uniquement centrées sur les relations économiques. Enfin, un accent serait mis sur la supériorité technique des projets d'infrastructures. Pékin organisait les 14 et 15 mai le premier **Belt and Road Forum for International Cooperation**. L'Inde avait fait le choix de ne pas y envoyer de représentant. Le ministère indien des Affaires étrangères avait alors déclaré que bien que soutenant les projets de coopération dans la région, ceux-ci devaient être menés d'une manière respectueuse de son intégrité territoriale et de sa souveraineté nationale. L'Inde fait ici référence à des projets de coopération entre la Chine et le Pakistan sur le territoire du Cachemire, revendiqué par New Delhi.

## Mise au pas des assureurs chinois

Le 9 avril 2017, **Xiang Junbo**, alors directeur de la **China Insurance Regulatory Commission (CIRC)** est placé sous enquête de la **Central Commission for Discipline Inspection (CCDI)**, le principal organe anti-corruption. Cet ancien directeur de la **Agricultural Bank of China** est une grosse prise pour la **CCDI**. Il s'agit d'un message fort adressé au monde de la finance : le développement sans contrôle et sans filet du secteur, dont les pratiques actuelles pourraient mettre en péril la stabilité financière du pays, doit prendre fin. Xiang Junbo avait pris la tête de la CIRC en 2011. Il a largement contribué au développement des organismes d'assurances, en aménageant une réglementation très lâche, leur permettant de sortir de leur rôle premier pour se tourner massivement vers des investissements plus rentables, mais à haut risque. Il a ainsi permis l'essor de géants très agressifs, tels **Foresea Life Insurance (Baoneng Group)**, **Evergrande Life Insurance** ou encore **Anbang Insurance Group**, les autorisant à investir jusqu'à 40% de leurs actifs dans du capital lorsque les différentes réglementations nationales limitent en général cet investissement en moyenne à 10%. Même si les accusations qui pèsent sur lui ne sont pas rendues publiques, Xiang Junbo paie probablement pour l'ensemble des orientations et pratiques observées durant sa gestion de la CIRC, mélange de supervision laxiste, de libéralisation débridée et de soupçon de corruption, ayant conduit à des excès.

Avec l'approche du 19ème Congrès à l'automne 2017, et l'impératif politique de stabilité, tant économique que sociale, le gouvernement chinois souhaite reprendre la main et fait passer les messages en conséquence par les autorités de supervision : au mois de décembre 2016, **Chen Wenhui** vice-président de la CIRC (en charge des affaires courantes depuis le départ de l'ancien directeur) met en garde les entreprises du secteur : celles-ci devraient retourner à leur mission

fondamentale et se comporter en investisseurs prudents. Depuis le départ de Xiang Junbo, la CIRC a multiplié les textes réglementaires encadrant les conditions des produits financiers vendus par les assurances, ainsi que leurs investissements. Des audits internes devront être menés, et les produits en non conformité avec les nouvelles exigences devront être modifiés. Entre décembre et mai, plusieurs assureurs (**Evergrande Life Insurance**, **Foresea Life Insurance**, **Sino life Insurance** ou encore **Huaxia Life**) ont été placés sous enquête de la CIRC et ont vu certains de leurs produits ou activités suspendus. Si la principale préoccupation des autorités est de conserver la solvabilité des assureurs, certains de ces derniers se montrent inquiets face à ces mesures, et craignent que la suspension de certains de leurs produits conduise à une pénurie de liquidités mettant leur santé financière, ainsi que leur capacité à honorer leurs investisseurs, en péril. Foresea Life Insurance aurait écrit à plusieurs reprises à la CIRC pour lui signaler ce problème, sans pour autant provoquer le changement de cap attendu. Foresea Life n'est pas en odeur de sainteté auprès des autorités. Son ancien directeur, **Yao Zhenhua** a d'ailleurs également fait les frais du grand ménage gouvernemental puisque il a écopé d'une interdiction de 10 ans d'exercer dans le domaine des assurances. Il s'était notamment illustré par sa tentative d'OPA hostile envers **Vanke**, le principal développeur immobilier chinois.

Les assureurs ne sont pas les seuls acteurs visés par la tentative gouvernementale d'encadrer plus strictement les milieux financiers. Les pratiques du secteur bancaire subissent depuis plusieurs mois un encadrement similaire. Et là encore, les têtes tombent. Le 23 mai, **Yang Jiakai**, le président assistant de la **China Banking Regulatory Commission (CBRC)**, équivalent de la CIRC, a lui aussi été placé sous enquête de la **CCDI**. Il avait été relevé de ses fonctions dès le 10 avril.

## Plan de développement 2025 pour l'industrie automobile

Faire de la Chine un acteur de premier plan de l'industrie automobile mondiale, d'ici 2025. Tel est le cap fixé par le nouveau plan de développement de moyen et long terme pour l'industrie automobile, publié le 25 avril 2017 par la **National Development and Reform Commission (NDRC)**, le ministère de **l'Industrie et des technologies de l'information (MIIT)**, et le ministère des **Sciences et technologies**.

Le marché automobile chinois est déjà le plus grand du monde. Les ventes de véhicules en 2016 ont

atteint 28 millions, contre 17 millions pour les Etats-Unis. Mais pour le gouvernement chinois, il ne s'agit pas seulement de volume, mais de montée en gamme et de reconnaissance globale. « D'ici 2025, nous devrions avoir plusieurs marques chinoises dans le Top 10 des constructeurs mondiaux », affirmait le MIIT lors de la présentation du texte. La Chine compte un grand nombre de constructeurs. Parmi eux, les observateurs du secteur estiment que les quatre groupes dont les perspectives de développement sont les plus prometteuses sont **Great Wall Motor Co.**, **Geely Automobile Holdings**, **SAIC Motor Corp (Shanghai General Motors)** et **Guangzhou Automobile Group (GAC)**.

## Industrie (suite)>

Comme dans tous les plans chinois de ces dernières années, il ne s'agit pas seulement de volume, mais de montée en gamme et de reconnaissance globale. Le texte évoque plusieurs ambitions pour la filière, en totale cohérence avec les objectifs mis en avant pour l'ensemble de l'industrie chinoise à travers la stratégie de montée en gamme « *Made in China 2025* ». Celles-ci comprennent le développement, sur le marché domestique comme à l'international, de marques chinoises ayant acquis visibilité et reconnaissance, notamment grâce à leurs avancées technologiques, en particulier dans le domaine des énergies nouvelles et des carburants alternatifs.

En 2016, les ventes de véhicules ont connu une croissance de 13,7%, la plus rapide depuis 3 ans. Cet essor a en partie été porté par des mesures fiscales avantageuses, favorisant les achats de certains types de véhicules. Avec la fin de ces mesures en 2017, la croissance des ventes ne devrait pas dépasser 5%, pour atteindre 29,4 millions de véhicules. La production en revanche, devrait continuer à croître fortement. L'objectif fixé par le texte est de porter le nombre des ventes à 30 millions d'ici 2020 et 35 millions d'ici 2025. De l'avis de certains spécialistes, le marché chinois seul ne pourra absorber l'intégralité de cette production. Ce

facteur peut en partie expliquer le fort accent mis sur le développement de l'industrie automobile chinoise à l'export. Selon la **China Association of Automobile Manufacturers (CAAM)**, les constructeurs chinois répondraient présents à l'appel du gouvernement, exprimé dans ce plan ou dans les nombreux discours se référant aux Nouvelles routes de soie. Les ventes de voitures à l'export sur le premier trimestre 2017 auraient dépassé 190 000 unités, soit une augmentation de plus de 30% en glissement annuel. La croissance était de 38% pour le seul mois d'avril. Les constructeurs multiplient les implantations à l'étranger afin d'être plus proches des marchés visés. On peut mentionner par exemple les nouveaux sites de production de Geely en Biélorussie, en Malaisie, en Thaïlande, ou encore les projets de Great Wall Motors ou Jianghuai Automobile au Mexique. Les marchés émergents tels la Russie, l'Iran, le Brésil, font partie des premières cibles. Mais le défi à long terme porte sur les pays développés, en particulier sur les Etats-Unis. Le chemin, notamment technologique, reste encore long avant que les entreprises chinoises apparaissent comme de sérieux concurrents sur des marchés mûrs. Néanmoins, leur présence est déjà forte dans certains marchés émergents, et leur sortie sur les marchés mondiaux sera probablement l'un des nouveaux facteurs déterminant pour le secteur, et viendra notamment modifier l'équilibre des prix.

## En bref

◆ **Fin du « 50-50 » imposé aux constructeurs étrangers** > Le plan relatif à l'industrie automobile à l'horizon 2025 évoque également la modification des règles du jeu de la concurrence sur le marché national puisqu'il prévoit la fin de la règle dite du 50-50, qui depuis 1994 interdit à une entreprise étrangère de posséder plus de 50% du capital de sa *joint-venture* formée avec son partenaire local (imposé pour pouvoir produire sur le territoire national). Cette règle avait été mise en place pour limiter la concurrence des grands groupes internationaux sur une industrie automobile chinoise balbutiante, et lui permettre d'acquérir savoir-faire et technologies. En 2016, les ventes de véhicules de marques chinoises représentaient un peu plus de 43% de l'ensemble des ventes de véhicules. Sa suppression pourrait correspondre à la volonté du gouvernement chinois de mettre la pression sur les groupes nationaux, et de les pousser à devenir plus innovants et compétitifs. Les analystes misent sur une hausse de la proportion de ventes des véhicules chinois à 60% des véhicules vendus. Le texte ne mentionne toutefois pas d'échéance pour cette abrogation.

◆ **Energies nouvelles** > Dans le cadre des ambitions officielles chinoises pour le développement de la filière automobile, les ventes de véhicules aux énergies nouvelles devront attendre 2 millions d'ici 2020. Ce chiffre correspond à 4 fois le volume actuel des ventes. Un peu plus de 507 000 véhicules fonctionnant aux énergies nouvelles seront vendus en 2017, soit une hausse de 53% par rapport à 2015. La Chine occuperait depuis 2 ans la deuxième place mondiale dans ce domaine selon la CAAM. Certains constructeurs chinois ont lourdement investi dans ce secteur. Ainsi, **Guangzhou Automobile Group (GAC)**, construit actuellement à Canton un centre industriel spécifique de 6,5 milliards USD. **BYD Auto** fait de même dans la province du Ningxia. La coopération dans ce domaine dépasse les frontières chinoises puisque l'allemand **Daimler** a annoncé le 1er juin une coopération avec son partenaire local **Beijing Automotive Industry Holding Co (BAIC)**, pour produire de tels véhicules à Pékin. La signature de l'accord s'est faite à Pékin, en présence du Premier ministre chinois **Li Keqiang** et de la Chancelière allemande **Angela Merkel**.



[www.lalettrededechine.com](http://www.lalettrededechine.com)



[facebook.com/lettrededechine](https://facebook.com/lettrededechine)



[@lettrededechine](https://twitter.com/lettrededechine)

**Co-fondateurs** : Laurent Malvezin et Jean-Paul Tchang

**Rédacteurs** : Laurent Malvezin et Alice Raoult

**Directeur de la publication** : Pierre-Jacques Costedoat

✉ [lettrededechine@securite-sf.com](mailto:lettrededechine@securite-sf.com)



**SSF**  
SCUTUM SECURITY FIRST

14 rue Magellan  
75008 Paris  
FRANCE

Créée en 2000, **Scutum Security First (SSF)** est une société spécialisée dans la **prévention** et la **gestion des risques à l'international**. Elle constitue la référence en matière d'informations « sûreté et sécurité ». S'appuyant sur un **réseau mondial de correspondants**, SSF offre aux entreprises des solutions globales qui incluent notamment l'assistance aux personnels expatriés et aux voyageurs. Parce que chaque situation est particulière, parce que chacun de nos clients a des besoins spécifiques, qui tiennent à son activité, à l'environnement dans lequel il évolue, à ses personnels, SSF a développé une offre étendue de **produits d'information**. Au quotidien, les experts et les équipes opérationnelles de SSF vous alertent en temps réel, en français et en anglais, sur les risques encourus par vos collaborateurs dans le pays où ils sont expatriés ou en déplacement.



[www.securite-sf.com](http://www.securite-sf.com)



[contact@securite-sf.com](mailto:contact@securite-sf.com)



+33 1 55 57 16 10



L'analyse des risques, les analyses spécifiques sur une région, autour d'un projet, ou sur une thématique transverse, les suivis de situation et les notes de prospective sont quotidiennement réalisés à la demande des entreprises qui nous font confiance. SSF diffuse également une **synthèse mensuelle sur les pays à risque**, une **note mensuelle sur l'Algérie et trois autres lettres spécialisées**, sur la **Chine** ([www.lalettrededechine.com](http://www.lalettrededechine.com)), l'**Inde** et la zone **Afrique du Nord Moyen-Orient** (disponibles sur [www.securite-sf.com](http://www.securite-sf.com)).