



Editorial : Bourgeons du printemps

Sommaire N° 16-17 (2017)

du 1 au 7 mai 2017

Editorial

Bourgeons du printemps

Automobile

Auto Shanghai 2017-Salon de la rupture ?

Monde de l'entreprise

Le lièvre Tujia et la tortue AirbnB

Monde de l'entreprise

Le tourbillon Ofo

Corée du Nord

Bruits de bottes, bruits de canon

Politique

Trop parler nuit

Chiffre(s) de la semaine

8000 terrains de football, 70% déjà propriétaires...

Agriculture

Syngenta-L'arroseur d'OGM arrosé

Petit Peuple

Wuhan - Les manipulations du Professeur Zhang (1ère Partie)

Rendez-vous

Semaine du 1er au 7 mai 2017

Un petit air de printemps souffle sur l'armée chinoise, qui pour la première fois depuis sa création, change les matricules de 13 corps d'armée et lance à Dalian le 24 avril son second **porte-avions**, le **001A**—probablement destiné à être rebaptisé **Shandong**. Contrairement au **Dalian** acquis en 1998 à l'Ukraine et relancé rénové en 2013, il s'agit d'un modèle entièrement chinois, à propulsion classique, sans catapulte mais avec pont d'envol incliné—*technique inventée dans les années 50*. Sa taille est modeste, 315m x 75m pour 70.000TJB – deux fois moins que la jauge des récents porte-avions de l'US Navy, qui sont de surcroît motorisés nucléaires et disposent de catapultes électromagnétiques pour le décollage. Quoique déjà sur eau et pouvant naviguer à 31 nœuds, le 001A devra attendre quelques années (à l'horizon 2019-2020) avant de naviguer en haute mer, avec sa flotte de J-15 bombardiers et d'hélicoptères. La Chine construirait déjà le suivant, à inaugurer en 2021. A pont plat équipé de catapultes à vapeur, ses chasseurs bombardiers pourraient décoller à pleine charge, missiles et carburant. Par rapport à l'US Navy, l'écart technologique reste grand, mais même ainsi, cet équipement, fruit d'un effort financier lourd, sert un objectif prioritaire : sauf intervention de la marine américaine, sa flotte peut imposer sa loi sur les mers de la région. Ce qui n'échappe pas à l'**Inde**, désormais en infériorité avec son vieux porte-avions russe Vikramaditya datant de l'URSS. Or, les rapports sino-indiens sont à nouveau en train de se compliquer. Contredisant sa stratégie de rapprochement avec New Delhi et de déploiement de Nouvelles Routes de la Soie (OBOR), Pékin publie des noms en mandarin pour six sites de l'Arunachal Pradesh indienne, qu'elle revendique sous le nom de Sud-Tibet. En créant ces noms, Pékin admet vouloir réaffirmer sa souveraineté sur ce territoire. C'est un reflet des difficultés de ces nations, en dépit d'efforts mutuels pour lier leurs avenir et dépasser les suspicions du passé.

Outre le « 001A », la Chine s'est offerte semaine passée une seconde présentation remarquée (*quoique réservée à la presse nationale*) : l'avion gros-porteur long-courrier **C919**, du groupe **Comac**. Quoique 3 ans en retard sur les plans, sa sortie a été comparativement rapide – une cinquantaine d'années, face au siècle de tâtonnements et d'échanges d'expériences entre Europe et Amérique. Selon les rumeurs, le C919 s'apprêterait à faire son vol inaugural en mai. Mais après, commencera le vrai parcours du combattant. D'abord, il faudra valider le C919 devant les agences, chinoise, européenne et américaine de certification. L'Europe par exemple, acceptera certaines certifications de l'agence chinoise, mais exigera pour d'autres, de faire ses propres tests. Après, il faudra le vendre—en Chine, puis dans le monde, avec pour argument un prix de 50 millions de \$ l'appareil, moitié de celui de l'A320 ou le B737. Or, même les acheteurs chinois prennent leur temps, attendant de voir le comportement en vol du C919 et la mise en place d'un SAV mondial, qui prendra des années. Enfin, même avec ces réserves, c'est un 1er grand pas pour la Chine. En attendant le C919, les compagnies chinoises doivent bien voler: **China Southern** commande 20 Airbus **A350** pour 6 milliards de \$. C'est la première commande en Chine, de ce modèle capable de transporter 325 passagers sur 18 000 km.

Plus haut dans l'espace, l'**Agence spatiale chinoise** négocie avec l'**ASE** son homologue européenne, sa participation au **Moon village**, projet de l'ASE sur la Lune, future base de missions vers Mars pouvant aussi accommoder des visiteurs de luxe. L'ASE veut aussi associer ses spatonautes à la station orbitale que la Chine prépare d'ici 2021—elle testait le 20 avril son nouveau vaisseau de ravitaillement. Autant de progrès à pas de géant. Le temps n'est plus où l'Occident pouvait se permettre d'ignorer la Chine, en tant que partenaire de la conquête de l'univers.

Automobile : Auto Shanghai 2017-Salon de la rupture ?



Revoilà l'incontournable **Salon de l'Auto** chinois, cette année à Shanghai (19-28 avril), cœur du 1er marché du monde avec 24 millions de ventes en 2016. Ce salon 2017 bat tous ses **records** : 1000 exposants, 1400 modèles dont 113 premières présentations mondiales et 159 véhicules à énergies nouvelles (NEV) - 12 de mieux qu'à Pékin l'an dernier.

Les marques de **luxe** ne connaissent pas la crise ! Depuis janvier les ventes de **Maserati** ne font qu'exploser (+119%), tout comme les autres griffes (**Bentley**, **McLaren**, **Ferrari**, **Aston Martin**). Avec les modèles haut de gamme allemands et japonais, ce créneau équivaut à 2 millions de ventes par an, qui passeront à 3 millions sous 10 ans, pour satisfaire les 1,7 million de millionnaires chinois en \$ que comptera la Chine. Dès 2020, la Chine aura dépassé l'Europe, comme premier marché du luxe sur 4 roues.

Globalement, en 2016, les **ventes** ont progressé de **15%** - mais cela n'a pas profité à tout le monde. Entre concessionnaires et usines, les provinces fourniraient selon nos sources, une aide aussi occulte qu'efficace à « leurs » marques locales, jusqu'à 30% des coûts de production.

Ces marques ont eu par ailleurs l'heureuse intuition de miser sur le **SUV 4x4**, que les constructeurs étrangers négligeaient alors. Ils sont parvenus à remarquablement réduire les coûts, au point qu'aujourd'hui à 120.000¥ en entrée de gamme, ce SUV est le chouchou du public, comblant ses désirs de réussite sociale et de sentiment de puissance. Il s'en est vendu 2,4 millions au 1er trimestre, +21%.

On a vu aussi la poursuite d'une impitoyable guerre des prix (jusqu'à 20.000¥ de remise). Tout cela a permis aux constructeurs locaux de récupérer 2% de leurs marchés, passant à 43%. Ce qui est peu : l'acheteur, si possible, préfère la qualité étrangère.

Au passage, d'une façon plutôt amusante, ce salon montre le décalage entre le désir du client, des SUV, et celui de l'Etat, des NEV, terme regroupant les 100% électriques (EV), les hybrides et les piles à combustibles (à hydrogène).

Pour la Chine, ce marché est stratégique : n'étant pas mature, elle peut s'y battre à armes égales avec l'étranger, contrairement aux filières conventionnelles dont les marchés sont trustés depuis longtemps par des groupes mondiaux indéracinables. Les NEV permettront aussi d'alléger la pollution des villes et la facture de pétrole importé. Aussi a-t-il d'abord subventionné lourdement production et achat de NEV locales, avec pour résultat qu'en 2016, la Chine produisait 507.000 NEV, soit 44% du total mondial, dont 97% à mettre au compte de firmes locales.

Pensant à l'avenir, les groupes mondiaux préparaient leurs modèles EV pour 2025, tablant sur une lente amélioration des batteries (l'élément cher de la voiture) et installation par l'Etat de l'indispensable réseau de recharge à travers le territoire. Mais l'Etat chinois les a pris de court avec son **plan volontariste** et ses subventions musclées à tous niveaux -production, recherche, réseau de charge. Il en a résulté une floraison de véhicules de faible autonomie, mais aussi un cahier des charges imposant des échéances drastiques pour l'avenir, donnant de facto aux locaux une longueur d'avance. Selon ce plan, tout véhicule dote son constructeur de « crédits verts » correspondant à sa baisse d'émissions de CO2 par rapport aux modèles précédents. Les NEV sont bien sûr favorisés. Dès 2018, avec ces « crédits verts », tout constructeur devra avoir 8% de sa production en NEV et 12% en 2020. En cas d'échec, il verra son plafond de production réduit au prorata. Du coup, toutes les marques révisent leurs plans : dès 2016, cinq constructeurs ajoutaient à leur catalogue des séries hybrides. Pour l'an prochain, bon nombre sortiront une « EV », et **Toyota** lancera sa **Mirai**, première voiture à pile à combustible (PAC) en Chine, que le groupe testera en octobre dans le pays. Toutefois cet emballement reflète plus la volonté de l'Etat (« 5 millions de NEV pour 2025, attend Li Keqiang patron du Conseil d'Etat), que le marché réel : au 1er

trimestre, une baisse des primes à l'achat de NEV a entraîné un recul des ventes de 4,4%, à 55 929 unités en dépit de nombreux avantages tels l'exemption de taxes et de quotas de plaque d'immatriculation, les 900.000 postes de recharge promis pour la fin de l'année...

Un autre grief de l'étranger est le **transfert de technologie** obligatoire, aux partenaires chinois. Mais dès mars, l'Etat faisait marche-arrière : il s'agit « d'un malentendu » et les dates limites pour les crédits verts, « pourront être prolongées ». Aussi, en attendant les normes définitives, les industriels tentent de saisir les implications pour leur rentabilité.

Autre tournant du secteur, au salon, les acteurs s'interrogent sur une abolition du système des **joint-ventures**. Pour les groupes chinois, la fin des JV permettrait de se réserver leurs réseaux de vente, sans partager avec le partenaire étranger. Et les plus créatives et mieux gérées pourraient acculer à la faillite les autres. **Geely** surtout, y est favorable, et l'Etat semble aller vers cette dérégulation, à commencer par le marché des concessionnaires.

Dernier phare de ce salon, l'auto **connectée** s'apprête à changer la voiture en la convertissant en *smart-phone sur roues* et en libérant l'Homme de la conduite. Dans cette catégorie, la star du salon fut le SUV 01 (cf photo) de **Lynk & Co**, marque lancée à l'automne. Conçue en Suède par **Volvo** (filiale **Geely**), ce modèle sera construit en Chine à partir de 2019, vendu 250.000¥. Il se prête à de nouveaux modes de propriété tel l'achat au mois ou au kilomètre, et la garantie « à vie ». Il offre aussi une bibliothèque d'applications ouvertes, développées par le public, pour créer des services spécifiques d'un métier, d'un âge, d'un pays... Même démarche chez **Baidu** qui offre ses logiciels et bases de données à quiconque pour créer des voitures autonomes. « Au moins 20 » marques chinoises sont intéressées. Ce projet permettra à Baidu d'équiper des millions de voitures en 2020, puis de récolter une masse de données et d'expérience d'utilisateurs, qu'il n'aurait pas autrement. Cela lui fera rattraper plus vite **Tesla** et **Google** qui eux, ont des années d'expériences - et nulle envie de partager leur savoir-faire.

Monde de l'entreprise : Le lièvre Tujia et la tortue Airbnb



A travers le monde, **l'économie du partage** est un marché en plein boom. En Chine, d'ici 2020, il représentera 10% du PIB, en croissance de 40% par an. En 2016, ce marché chinois pesait **503 milliards de \$**, +103% par rapport à 2015. Attirés par l'opportunité, les tenants mondiaux du secteur s'alignent pour cette course au gâteau chinois. Mais pour les groupes étrangers, la réussite est loin d'être garantie. **Uber**, le géant américain des VTC, peut en témoigner - arrivé en Chine en 2014, et en folle bataille avec **Didi Chuxing**, son clone local. Deux ans plus tard, le groupe californien finit **terrassé par son rival**, qui racheta ses actifs en Chine - avec la probable « bienveillance » de l'Etat. Didi jouit désormais du quasi-monopole du marché, évalué à 29,6 milliards de \$ en 2016.

Airbnb, plateforme communautaire de location d'appartements à court terme, semble avoir réfléchi aux causes de cet échec, et cherché à entrer avec prudence sur le marché chinois en 2013. En septembre 2014, il s'associe avec **Alipay** pour intégrer cette solution de paiement utilisée par 450 millions de Chinois. En 2015, Airbnb se fait épauler financièrement, à hauteur d'1,5 milliard de \$ par **Sequoia** et **China Broadband Capital**. Désormais intéressés à son succès, ces fonds d'investissement vont l'aider à trouver le bon **CEO** Chine. Puis en février 2016, **Tencent** permet aux utilisateurs d'accéder à Airbnb (en chinois) via leur compte WeChat ou Weibo. En 2016, Airbnb crée son entité juridique locale, ce que n'avait pas fait **Uber**. Puis il installe des serveurs dédiés en Chine, pour stocker les données des utilisateurs et les mettre à disposition des autorités. Ces "data" servent à l'enregistrement de police et au crédit social en cours de mise en place. Toujours en 2016 : Airbnb conclut des accords directs avec 4 grandes villes (Shenzhen, Shanghai, Canton,

Chongqing) - conventions de pure convenance pour l'instant, mais qui permettent de s'attirer leurs bonnes grâces. Actuellement, Airbnb recense 80.000 annonces - une goutte d'eau par rapport à ses trois millions dans le monde. Mais pour faire décoller son business, Airbnb compte sur les 400 millions de jeunes chinois dits « **Millennials** », de moins de 35 ans, voulant découvrir leur pays par eux-mêmes, et préférant la liberté et la personnalité d'un appartement au côté « standard » des hôtels. 5,3 millions d'entre eux ont déjà découvert la formule Airbnb hors frontières.

Toutefois, le groupe semble avoir sous-estimé une spécificité locale qui compte : la **méfiance** des propriétaires chinois est plus forte qu'ailleurs - pas toujours à tort. Craignant les dégâts, ils ont du mal à laisser leur bien à de parfaits inconnus, et préfèrent souvent garder vide leur investissement.

Tujia (途家), n°1 du marché avec ses 1,1 million de propriétés et 30 millions d'inscrits, a bien intégré cette appréhension culturelle. Pour la dissiper, il mise sur les **services** : *installation d'une serrure à digicode, fourniture de mobilier, nettoyage de l'appartement après chaque client...* Il encourage également les utilisateurs à [relier leurs comptes Airbnb à Sesame Credit](#) (service de note des individus selon leur comportement, de Ant Financial, filiale d'Alibaba,). Autre innovation forte, Tujia met 20 à 30 logements sous la gestion d'un manager dédié, qui conseille les propriétaires pour rendre leur bien plus attractifs, et adapté à la clientèle. Cette approche « personnalisée » est une formule gagnante : Zhou Lixia, du [groupe LVIINN](#) manager d'un groupe d'appartements disponibles sur plusieurs plateformes de partage, préfère ouvertement Tujia par rapport à Airbnb, en raison de d'un service client plus facilement joignable. Sur le marché chinois dès 2011 (trois ans avant Airbnb), Tujia a derrière lui **Ctrip**, **HomeAway** (Expedia), **All-Stars Investment** (déjà *actionnaire d'autres sociétés innovantes comme Xiaomi et Didi Chuxing*) et **Ascott**, qui lui ont confié en cinq ans 458 millions de \$. Dominant le marché, Tujia est plébiscité par un **public familial**, cherchant à voyager à bon prix, tout en cuisinant comme « à la maison » et en occupant

plusieurs chambres sans devoir réserver la suite d'un hôtel.

Ainsi, le retard d'Airbnb et son adaptation incomplète sont des freins à son expansion. Une autre erreur de parcours (évitable) a été ce nom chinois présenté par le PDG de 35 ans, **Brian Chesky**, « Àibǐyíng » (爱彼迎 - « s'accueillir mutuellement avec amour »). En dépit de sa positivité moraliste, ce nom fit bondir des milliers d'internautes, dérangés par son étrange prononciation. D'où l'importance d'étoffer l'équipe locale (60 employés actuellement), ce que Chesky promet de faire (en la triplant), fin mars, devant un parterre de l'Université Fudan (Shanghai), ainsi que de trouver enfin le CEO-Chine, qui se fait toujours désirer après deux ans de recherches. Airbnb cherche aussi à boucler son partenariat avec **Baidu** (le moteur de recherche n°1 en Chine). C'est que Baidu est l'actionnaire n°1 de Ctrip, qui est en partenariat avec Tujia, son concurrent. D'autres alliances vont donc suivre - tel le rapprochement avec **Xiaozhu** (小猪), le n°4 du logement partagé (150.000 appartements, 18 millions d'utilisateurs). S'appuyant sur les listings d'Airbnb, le groupe chinois logerait ses clients à travers l'Asie (Japon, Corée du Sud...). Airbnb lui, accélérerait sa pénétration en Chine, grâce à ceux du partenaire local. Une alternative consisterait en un rachat pur et simple de Xiaozhu, pour atteindre ensemble la masse critique et pouvoir envisager plus sereinement l'avenir face à Tujia.

Enfin, tant que le nombre d'appartements listés n'affecte ni le prix de l'immobilier, ni le bon fonctionnement des **hôtels** (dont les tarifs sont moins élevés qu'en Europe ou en Amérique), les **municipalités** peuvent en rester à leur actuel laisser-faire, sans **réglementer** dans un sens limitatif. Après tout, ces mairies peuvent avoir un intérêt à protéger ce marché encore natif (à peine 3,5 milliards de \$ en 2016, +131% par rapport en 2015). Par exemple, pour trouver un emploi pour les dizaines de millions de logements construits ces dernières années et restés déserts : une hausse dutaux de PIB des villes, indirecte (par le revenu du propriétaire) et directe (par la taxe qui, un jour ou l'autre, sera imposée), tout en instaurant une saine concurrence avec le secteur hôtelier.

Monde de l'entreprise : Le tourbillon Ofo



Tumultueux et anarchique, le déploiement des **vélos partagés** se poursuit à travers Chine, sous la pression des ténors shanghaiens et pékinois, **Mobike** et **Ofo**, ainsi que de 25 à 30 autres groupes.

En 2017, les compagnies rivales ont commandé 30 millions de vélos (*sur les 53 millions de la production nationale*). Ofo, le n°1, prétend peser 2 milliards de \$, couvrir 81 villes (*la dernière étant Shigatsé au Tibet, avec 500 vélos*). Il gère 4 millions de deux-roues, 800 millions de locations à un yuan de l'heure, pour 50 millions d'usagers.

Mais les problèmes apparaissent, tel le

parking. Une population aux réactions encore peu civiques, se gare n'importe où, abandonnant l'engin sur un bord d'une autoroute ou un trottoir à fort passage piétonnier. D'autres fraudent pour ne pas payer, dérobent ou détruisent l'engin, causant selon Ofo, la perte de 15% de ses vélos de 1ère génération.

Les villes commencent à réagir. Après six autres métropoles, **Tianjin** à son tour, règlemente : toute firme de vélos partagés doit avoir au moins 50 employés pour 10.000 « petites reines », toutes devant être équipées de GPS — c'est le cas de la seconde génération de Ofo, mais non de la première. Le parking doit se faire dans des espaces dédiés, sous la responsabilité de l'entreprise.

Shanghai elle, a limité le nombre des vélos et interdit l'usage aux usagers « hors normes » : trop grands, trop petits, trop gros ou trop jeunes.

Co-fondateur d'Ofo, **Zhang Siding**, 27 ans, admet gagner de l'argent

uniquement dans deux villes chinoises, et nulle part ailleurs—tout comme la concurrence. Mais il ajoute que la rentabilité n'est pas son souci : sûr de ses arrières, il attend l'éclatement de la bulle qui nettoiera le marché. Et en attendant, il bâtit son réseau prétendant qu'Ofo sera présent d'ici fin 2017 dans 200 villes, en Chine et à l'étranger. Il ne gagne pas à tous les coups : à **San Diego** (Californie), l'université vient de bannir les 300 Ofo de son campus - pour cause de parking sauvage, et faute d'autorisation.

Pour parfaire son image, Ofo s'associe avec le **PNUD**, organe onusien du développement. Le groupe de vélos partagés prétend remettre chaque 17 du mois, son revenu du jour à l'organisation, en soutien à divers projets altruistes faits pour améliorer l'existence de 100 millions de pauvres à travers le monde.

Les partenaires veulent aussi accélérer la conscience de l'urgence de réduire les émissions de CO2. Une façon comme une autre d'inviter l'humanité à (re-)faire de la bicyclette - sur Ofo, on l'avait compris !

Corée du Nord : Bruits de bottes, bruits de canon



L'affaire se complique autour de la **Corée du Nord** - aucun signe d'apaisement ne se profile. Dans la nuit du 28 au 29 avril, « l'honoré jeune leader » **Kim Jong-un** faisait tirer un missile-test (type KN-17, moyenne portée selon les experts de l'US Army). Il avait déjà dit que sa course à l'arme nucléaire se poursuivrait « sans tenir compte des menaces ». L'engin à explosé après quelques minutes sans quitter le territoire nordiste : c'est le 4ème échec depuis mars. Mais la provocation met **Chine et Etats-Unis** face à un choix cornélien : faire une *frappe préventive* pour détruire l'arme nucléaire coréenne, comme

l'ambassadeur américain à l'**ONU** Nikki Halley l'envisageait la veille, ou faire comprendre au monde par sa passivité, que D. Trump pas plus que B. Obama ne peut faire respecter ses propres « *lignes rouges* ».

Début avril, **Trump** avait demandé à **Xi Jinping** de s'investir pour l'aider à écarter la menace nucléaire nordiste. Or le 24, lors d'un appel téléphonique de Trump, Xi énonçait une formule étrange et nouvelle : « *toutes les parties devraient assumer leurs responsabilités, se rencontrer à mi-chemin pour... désarmer la péninsule* » : Xi venait à son tour d'avertir qu'en cas de 6ème test nucléaire au « *pays du matin calme* », Pékin ne répondrait plus de rien ! Au plan militaire, une coalition s'assemble autour de la péninsule. Le 26 avril, le sous-marin nucléaire Michigan (*classe Ohio, lance-missiles*) mouillait à Busan (Corée du Sud), suivi le 27 avril par le porte-avions Carl Vinson, sa flottille, deux destroyers nippons et des navires sudistes, en manœuvres conjointes. Quand le 26 avril, l'armée nordiste procéda à un feu nourri de canons longue

portée, mais sans ordonner le test nucléaire qui aurait marqué le début des hostilités, la Chine jubila - l'apparente obéissance aux injonctions des puissances, était signe que la pression marchait. Mais l'exultation fut interrompue nette par le dernier tir de Pyongyang... Au demeurant, l'alliance sino-US est fragile et sent l'éphémère. Washington accélère le déploiement de son système anti-missiles **THAAD** en banlieue de Séoul. Furieuse, la Chine laisse entendre qu'elle pourrait le neutraliser par son artillerie, voire ses radars de dernière génération, tant l'apparition de ce système d'arme lui est haïssable.

Parallèlement, Trump lance encore 2 enquêtes antidumping contre l'**acier** et l'**aluminium** chinois, et suggère qu'il pourrait bien reparler par téléphone avec **Tsai Ing-wen**, la Présidente indépendantiste de Taïwan - ce qui serait un camouflet pour Pékin... Tout ceci concourt à renforcer l'impression d'une région sous un baril de poudre, aux mains d'un ou deux artificiers amateurs !

Politique : Trop parler nuit



Guo Wengui, magnat immobilier originaire du Shandong, n'était pas né une cuillère en argent dans la bouche, mais s'était hissé vers la richesse aux côtés des cadres du régime, dont il faisait la fortune en même temps que la sienne.

Mais la lune de miel est terminée ! Depuis fin 2013, cet homme de 50 ans vit entre Londres et les Etats-Unis, menant une vie de nabab. Depuis 19 avril, Guo est sous le coup d'un mandat d'arrêt d'Interpol—non sans rapport avec la nomination, fin 2016, du Chinois Meng Hongwei, à la présidence de l'institution internationale.

Mais que lui reprochent donc l'Etat et ses médias (y compris Caixin, parmi les plus indépendants) ? S'être associé à **Ma Jian**, vice-ministre de la Sécurité d'Etat (MSE) pour forcer entre 2009 et 2011, China Airport Holdings (l'aéroport de Pékin) et la CAAC (tutelle de l'aviation civile) à lui céder à vil prix la maison de courtage **Minzu**, estimée aujourd'hui à 2,5 milliards de yuans.

L'irrésistible ascension de Guo avait en fait débuté dès 2006. A côté du Stade des futurs JO de 2008 se trouvait un terrain convoité, que **Liu Zhihua**, vice-maire

refusait énergiquement de lui accorder. Guo alors avait recouru aux services occultes de Ma Jian pour faire filmer le maire en pleins ébats sexuels. Le haut cadre fut arrêté en juin 2006, et condamné à mort (peine commuée à la prison à vie) pour débauche et détournement en millions de \$. Guo pour sa part, avait dégagé l'obstacle, et obtint son terrain, y faisant bâtir le fameux hôtel Pangu, 7 étoiles, reconnaissable entre 1000 à la flamme olympique géante sur son façade.

Toujours pour le compte de Guo, Ma aurait fait mettre sur écoute un rival, geler son compte en banque et aurait protégé son ami en bloquant une enquête de police à son sujet, en faisant censurer des articles en ligne et en menaçant **Hu Shuli**, la rédactrice en chef de Caixin qui enquêtait sur lui... En 2011, il aurait aussi fait embastiller et condamner à 15 ans de prison **Qu Long**, partenaire de Guo avec qui il était en bisbille. L'association prit fin en 2014, quand la **CCID** (Commission de Discipline du Parti) fit [arrêter Ma Jian, pour son implication dans d'autres affaires](#). Ayant senti le vent tourner, Guo avait préféré prudemment quitter le pays.

A présent, depuis sa solide position aux USA, Guo menace de faire des révélations compromettantes sur divers très hauts membres de l'entourage du chef de l'Etat. Sans toutefois passer aux actes, préférant « noyer le poisson » comme dans son interview TV sur VOA du 19 avril.

Dès 2015, **Xi Jinping** réclamait déjà à

Barack Obama le retour de Guo. Depuis l'interview avec VOA, le régime inonde de dénonciations, les médias et réseaux sociaux américains pour discréditer le transfuge et décrédibiliser ses éventuelles révélations. Le 20 avril, dans une vidéo diffusé sur **Youtube**, Ma Jian admettait avoir reçu de Guo 60 millions de yuans, en espèces et en biens, parmi lesquels deux appartements à Hong Kong. Le silence de Guo peut être une stratégie de survie, pour que cessent les poursuites, et promettre le grand déballage, dût-il être appelé à disparaître...

Le cas de Guo fait écho à celui de **Xiao Jianhua**, [kidnappé vers la Chine](#) par la police secrète dans la nuit du 27 janvier au Four Seasons de Hong Kong. Lui aussi était milliardaire, et en lien d'argent avec des hautes sphères du Parti. Son enlèvement aurait eu pour but de le réduire au silence, voire de l'inciter à révéler à la CCID tout ce qu'il savait sur tous les adversaires de Xi.

En tout cas, on voit bien l'enjeu d'une époque très tendue : à 7 mois du XIX^e Congrès, toute révélation sur l'un ou l'autre des plus hauts personnages du régime, donnerait des atouts aux adversaires de **Xi Jinping**, et compromettrait la liste des prochains responsables nationaux pour 2017-2022. Vue sous cet angle, l'affaire Guo Wengui a le potentiel d'être plus dommageable que celle de Bo Xilai et Wang Lijun en 2012 – les deux hommes, en fin de compte, n'ayant pas fait de dégâts dans l'entourage de l'actuel maître du pays...

Chiffre(s) de la semaine : 8000 terrains de football, 70% déjà propriétaires...



* La ville de Pékin va libérer plus de **60 millions de m2** constructibles (équivalent à 1,5 million d'appartements

ou encore 8000 terrains de football) dans le Nord et le Sud de la capitale (district de Daxing notamment) jusqu'en 2021. **12 millions de m2** (soit 300.000 logements) sont prévus d'ici la fin de 2017. C'est une des réponses du gouvernement municipal face à la flambée des prix immobiliers qui fait long feu.

En 2014, le **taux d'urbanisation** de Pékin était déjà de **86,3%**, juste après celui de Shanghai, à **89,6%** le plus élevé du pays - ce qui laisse peu de marge pour de nouvelles constructions dans ces

villes. La moyenne était de **54,8%** à travers la Chine.

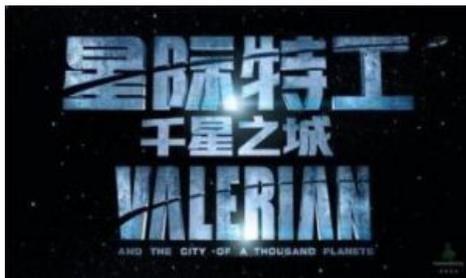
* Malgré des prix inabordables dans les grandes villes, **70% des "millennials" chinois** (entre 19 et 36 ans) sont **déjà propriétaires** - contre 41% en France, 35% et 34% aux USA et Canada (source HSBC). Rappelons que selon la tradition, la famille du futur époux devra fournir un appartement pour les tourtereaux, ou payer l'apport nécessaire (souvent 30% du prix d'achat) afin de leur permettre d'accéder à la propriété.

En effet, **40% de ces jeunes** déclarent avoir reçu l'aide de leurs parents pour financer l'acquisition. Pour ceux n'ayant pas encore sauté le pas, ils sont 91% à déclarer vouloir le faire d'ici 5 ans (contre seulement 69% des Français). L'immobilier étant largement considéré comme l'investissement n°1 en Chine, préféré face à la volatilité de la bourse.

*D'ici la fin de ce siècle, la cigarette coûtera la vie à **200 millions de Chinois**, selon le dernier rapport de l'OMS. Actuellement, 1 million sur les 315 millions de fumeurs que compte le pays, meurt chaque année du tabac - un chiffre qui sera amené à augmenter si rien n'est fait. L'OMS recommande des mesures immédiates, comme une **hausse de 50% du prix** du paquet de cigarettes, qui pourrait éviter 20 millions de décès prématurés sur 50 ans et représenter une manne supplémentaire de 442 milliards de yuans (55 milliards de \$) à l'Etat. Nul doute que le surpuissant **lobby du tabac** se battra contre une telle mesure, si elle devait être soumise au Parlement.

***Trois quarts des écoles primaires rurales** ont fermé entre 2000 et 2015, soit **300.000** au total (source : The Economist). L'éducation en zones rurales est un vrai problème pour les 60 millions d'enfants "laissés pour compte", aux grands-parents dans les villages, pendant que les parents travaillent en ville. Conséquences : 70% des enfants urbains poursuivent un cursus secondaire, contre seulement moins de 10% des ruraux.

* Les établissements scolaires et universitaires emploient **50% des étrangers** vivant en Chine (source : SAFEA).



2016, année noire pour le **cinéma français** en Chine. L'an passé, seulement

1,38 million de spectateurs ont vu les cinq films hexagonaux ("*Le chant de la mer*", "*Les nouvelles aventures d'Aladin*", "*Les saisons*", "*Antigang*" et "*Colt 45*"), qui convenaient au public chinois friands de blockbusters, films d'animation, comédies romantiques...

C'est un plongeon par rapport à 2015 et ses 14,7 millions d'entrées, boostées par les productions de Luc Besson ("*Taken 3*" ou "*Le Transporteur: Héritage*").

2017 devrait redresser la barre, notamment avec "*Ballerina*" qui a déjà fait 1,3 million d'entrées (le score de 2016 !) et le nouveau Luc Besson ("*Valerian*" - cf photo).

Autre perspective : l'apparition de **salles "art et essai"** à travers 110 cinémas en Chine (500 attendus d'ici la fin de l'année), style plus adapté aux productions françaises. Même la définition de films d'art et essai est plus large en Chine ("*Dalida*" y sera à l'affiche), ce réseau permettra à la population chinoise de s'initier au 7ème art étranger (source : Unifrance).

Agriculture : Syngenta-L'arroseur d'OGM arrosé



En 2011, **Syngenta**, le géant helvétique des semences, mettait en vente aux Etats-Unis, *Viptera*, son maïs génétiquement modifié pour résister à 16 insectes. Ces graines permettaient un rendement élevé, et l'économie de la quasi-totalité des pesticides. Dans le Middle West, elles rencontrèrent un grand succès.

Le problème arriva après deux ans : la récolte fut si bonne que les cours s'effritèrent. Puis la Chine, gros client traditionnel, interdit le débarquement de cargos de ce produit « *pollué* » aux OGM, alors classé impropre à la consommation sur son sol. Syngenta avait déposé la

demande de certification en Chine, mais elle ne devait aboutir qu'en 2014. Le retour à l'envoyeur d'1,4 million de tonnes, causa en 2013 la perte de 13 milliards de \$, et 5 ans après, les cours n'avaient pas toujours retrouvé leur niveau. En bourse de Chicago, les marchés à terme restent 16% plus bas et le marché « *spot* », 21%. Pire : la Chine s'est trouvé d'autres fournisseurs, en Ukraine entre autres, dépossédant ainsi les USA d'un marché dont ils étaient rois.

C'est pourquoi le 24 avril à Minneapolis (Minnesota) s'ouvrait le 1er de six **procès** contre Syngenta, accusé d'avoir précipité la mise en vente de ses nouvelles semences et d'avoir sciemment fait porter le risque sur les *farmers* dont certains ont été saisis, faute de pouvoir rembourser leurs prêts.

Les compensations réclamées seront lourdes. Les 30.000 plaignants de Minneapolis attendent 600 millions de \$, ceux du Kansas en veulent 200 millions de \$. En 2018, plusieurs procès auront lieu, sur plainte des exportateurs, **Archer**

Daniel Midland, et **Cargill**, réclamant compensation pour les 1,4 million de tonnes retournées par Pékin- le coût du transport, les profits perdus...

Syngenta tente de dégager sa responsabilité : ayant derrière lui le feu vert du régulateur américain, il n'avait pas besoin de celui de Chine. Quant à l'effondrement des prix, il était imputable à la récolte excessive, bien en amont du refus chinois. D'après les experts, les plaignants auront du mal à obtenir gain de cause, faute de pouvoir établir, en droit américain, la preuve d'un « *effort direct de Syngenta pour leur nuire* »....

Un dernier point complexifie l'affaire encore un peu plus - comme si elle en avait besoin ! Entretemps, Syngenta est racheté par la Chine - il *ne manque plus que le feu vert de l'Inde pour que le deal se fasse*. Dès lors, les deux agents du contentieux (*l'auteur de la récolte, et celui de son renvoi*) n'en font plus qu'un- l'Etat chinois, dont **ChemChina**, le nouveau propriétaire de Syngenta, est propriété à 100%. Les juristes se frottent les mains !

Petit Peuple : Wuhan - Les manipulations du Professeur Zhang (1ère Partie)



Dès la naissance en 1970, **Zhang** avait tout reçu, servi par les Dieux - famille cultivée et à l'abri du besoin, facilité aux études et aux contacts sociaux. Toujours premier de la classe, il avait emporté au Gaokao (baccalauréat) en 1988 un score lui ouvrant grand la porte à la faculté de chimie à l'université de **Wuhan**. 12 ans d'études lui avaient valu un doctorat haut la main, puis une place de lecteur (*coopté par ses ex-profs et désormais collègues*), bientôt convertie en celle de **professeur associé**. A 30 ans, il devenait l'un des plus jeunes professeurs universitaires de chimie du pays.

Plutôt bel homme, il ne s'était jamais marié, préférant sa carrière, surtout la recherche dans les substances psychotropes. Dans le cadre de ses coopérations universitaires, il avait vu bientôt arriver des invitations à l'étranger : de forts jolis voyages aux Etats-Unis et au Canada, en Nouvelle-Zélande et en Australie, où il se faisait de nombreux amis parmi ses collègues.

En 2004, hélas, une mission au pays des kangourous devait le mettre en grand danger. Un soir après un colloque, un joyeux conférencier l'avait entraîné dans une *rave party*, très en vogue dans ce pays. Sur fond de musique techno à plein tube, il l'avait initié à l'ecstasy, source de trips psychédéliques...

Le lendemain matin, tiré de son hallucination, il avait dû se rendre à l'évidence : comme son initiateur lui avait expliqué, ces petites pilules vendues sous le manteau étaient rares et hors de prix, car illégales. Zhang alors décida d'en devenir producteur en Chine, et de fournir ce plaisir à cet monde extérieur

qui en raffolait - et qui pouvait faire sa fortune.

De retour à Wuhan, il avait effectué en privé une série de tests de production de la méthylone, un psychotrope de la classe des métamphétamines, qui avait été inventé pour sevrer les drogués à l'ecstasy.

En 2005, il ouvrit sa société chimique et loua un **entrepôt** de 800m² dans une zone industrielle du district de Jingxia (cf photo). Pour personnel, il prit **Yang** et **Feng**, cousins originaires du village familial, et **Bao**, un de ses doctorants, garçon en adoration devant le maître, bon chimiste au demeurant. Ainsi paré, il avait une équipe loyale, compétente, sure de tenir sa langue.

Il passa de longues heures à la bibliothèque de la faculté, à repérer les différentes drogues à synthétiser, les plus en vogue sur les marchés occidentaux. De la sorte, il avait sélectionné une quarantaine de drogues entactogènes ou empathogènes prisées des toxicomanes. Meticuleux, il visait le plus haut degré de pureté : cela lui permettait de ne produire qu'en petits volumes, laissant aux clients (la plupart anglosaxons) la charge de les diluer avant d'en faire des comprimés.

Pour brouiller les pistes, il diversifiait ses pays d'envoi et ses produits tels la drogue « *zombie Flakka* », la *phénéthylamine*, l'*amphétamine*, la *cathinone* et la *kétamine*. Il écoulait par petits colis, sous des dénominations innocentes telles « *échantillons chimiques* », « *échange de recherche universitaire* » ou plus benoîtement encore, « *sels de bains* ». Les noms d'expéditeurs comme de récipiendaires changeaient en permanence. Pour se faire payer, il recourrait à des canaux difficiles à remonter, **Bitcoin** ou agences **Western Union**. Comme couverture, son entreprise se présentait comme productrice de gélules ou de solvants - articles qu'elle se dispensait de produire, se contentant de les acheter ailleurs pour

satisfaire les rares commandes...

Entretiens, le bon professeur poursuivait son activité diurne de cours magistraux en amphithéâtre. Mais pourquoi, demandera-t-on, cet homme brillant s'était-il lancé dans cette vie criminelle ? À 200.000¥ par an de salaire professoral, il eût gagné assez pour soutenir un train de vie enviable. Mais autour de lui, les collègues géraient tous une, parfois plusieurs entreprises parallèles, basées sur l'exploitation de leurs recherches et du travail gratuit de leurs étudiants-stagiaires. Et Zhang voulait gagner plus qu'eux tout en se montrant plus audacieux et plus malin. Un de ses plaisirs, en cette activité interlope, était la jubilation de tricher, piégeant la Chine, le système, toutes les polices de la Terre.

Pendant 10 ans, leur commerce occulte fleurit. Mais au fil des ans et des fortunes qui s'amassaient dans leur caisse, les choses commencèrent à dériver. L'officine de Jingxia tournait à plein régime, avec sept employés désormais, sous la férule de son jeune cousin Yang. Mais Yang avait d'autres idées que Zhang sur la production, la gestion, et surtout l'utilisation des 4.000.000¥ de rentrées mensuelles. Un jour, Yang s'était bombardé PDG, reléguant Zhang au rôle de *responsable technique et de production*. « *C'était, expliqua le cousin, pour alléger sa responsabilité* » si les choses devaient mal tourner. Mais Zhang se sentait « *fait comme un rat* » (de laboratoire)... C'était bien la peine d'avoir monté cette mine d'or, si c'était pour se la faire piquer par ce jeune combinard - après tout, c'était quand même lui, le cerveau !

Seul chez lui le soir, Zhang était aussi saisi de crises d'angoisses et s'interrogeait sur la valeur morale de son action. Où était son obéissance aux vertus dictées par Confucius, aux 孝悌忠信 (xiàotìzhōngxìn), la piété, la fraternité, la loyauté et la droiture ?

Zhang saurait-il s'arracher à temps à ce guépier ? Vous le saurez la semaine prochaine !

Rendez-vous : Semaine du 1er au 7 mai 2017



26-27 avril, Shanghai : Expo LIGHT, Salon de l'éclairage



26-28 avril, Shanghai : HDE ECOBUILD China, Salon de la construction écologique, et du bâtiment durable

26-28 avril, Shanghai : HDE - Shanghai Hospitality Design, Salon du Design et de la décoration d'intérieur destiné à l'industrie hôtelière

26-29 avril, Shanghai : China BOAT Show, Salon nautique

26-29 avril, Shanghai : Eco Leisure, Salon des sports motorisés, des activités aquatiques et de plein air

26-29 avril, Shanghai : Expo Life Style for Luxury and Excellence



27-29 avril, Pékin : CIENPI, Salon international de l'énergie nucléaire

28-30 avril, Qingdao : China International Food Industry and Food Export Exhibition, Salon international de l'industrie alimentaire et de l'export de produits alimentaires

1-4 mai, Shanghai : CMEF - China Medical Equipment Fair, Salon international des équipements médicaux

4-6 mai, Shanghai : POWER China, Salon international des moteurs électriques, des générateurs d'énergie et groupes électrogènes



4-6 mai, Shanghai : E-Power China, Salon international de la génération d'énergie et de l'ingénierie électrique

4-6 mai, Shanghai : G-Power China, Salon international dédié aux moteurs thermiques, électriques, générateurs d'énergies et groupes électrogènes

4-6 mai, Shanghai : D-Energie China, Salon international de la distribution et

du stockage de l'énergie

4-6 mai, Shanghai : W-Power China, Salon international dédié à l'énergie éolienne



4-6 mai, Shanghai : IE Expo / IFAT China, Salon professionnel international de la gestion et traitement de l'eau, du recyclage, du contrôle de la pollution atmosphérique et des économies d'énergies



4-6 mai, Shanghai : INTERTRAFFIC China, Salon international des routes et des transports

5-7 mai, Wenzhou, WOF - Wenzhou Optics Fair, Salon international de la lunetterie

6 mai - 9 juillet, Pékin : 12ème Festival CROISEMENTS dans 30 villes chinoises - rendez-vous de la culture française en Chine.