



Editorial : L'air du temps

Entre le bras de fer commercial avec les USA, le surendettement des provinces et l'imminence des crues d'été, il fait bon de s'attarder sur des nouvelles insolites, hautes en couleurs, dans l'air du temps ! Pour démontrer sa bonne volonté envers D. Trump comme envers l'homme de la rue, le Conseil d'Etat arrête une liste de **baisses de tarifs à l'import**, valables au 1er juillet : de 15,9% à 7,1% (-8%) sur le textile et les chaussures, de 20,5% à 8% sur l'électroménager, de 8,4% à 2,9% aux cosmétiques. L'accès étranger aux marchés à terme des hydrocarbures et du minerai de fer sera élargi... Mais pour généreuses qu'elles paraissent, de telles concessions restent bien éloignées des attentes américaines !

Le 14 juin, les écrans de TV n'en auront plus que pour la **Coupe du monde de football** en Russie. La Chine brillera hélas une fois de plus par son absence – sauf sur les **annonces** publicitaires, puisque ses marques sont sponsors de la FIFA. Wanda, Hisense, Vivo, Mengniu et Yadea (*scooters électriques*) représenteront la Chine par l'entremise de cet investissement. En parallèle, le groupe espagnol **Mediapro**, contrôlé par un fonds d'investissement chinois Oriental Hontai Capital, vient de rafler à Canal+ les droits TV de la **Ligue 1** française pour les saisons 2020-2024.

Le 29 mai, **Ele.me** (*filiale d'Alibaba*), leader national de la livraison de repas commandés sur internet (48% du marché), recevait sa **licence** pour livrer par **drone** dans le parc industriel de Jinshan à Shanghai (58km²). À 65km/h, ce drone E7 effectue 85% du trajet en 10-15 minutes via l'une des 17 voies aériennes approuvées - les 15% restant se faisant en scooter (*entre le restaurant et le point de décollage du drone, et entre l'aire d'atterrissage et le client*). Ce circuit sol-air-sol est beaucoup plus efficace que celui du « 100% deux roues ». Les livreurs, parcourant des trajets plus courts, sont plus productifs et peuvent gagner jusqu'à cinq fois plus ! Toutefois le succès des drones E7 sera bref : **Ele** prépare une nouvelle génération de drones routiers pour éliminer

entièrement les scooters, en assurant leur transport jusqu'aux étages des tours d'affaires. Entre-temps, le rival **Meituan Waimai** (*filiale Tencent, 43% du marché*) ronge son frein, ayant déposé 60 brevets de livraisons par drones aériens et routiers. Des outsiders comme **Baidu** sont aussi sur les rangs.

Dans un tout autre domaine, apparaissent de partout des **espions** démasqués au service du Céleste Empire. À Pékin en 1997, M. Henri, honorable correspondant des services français, était au mieux avec l'interprète chinoise de l'ambassadeur, auprès de laquelle il se montrait un peu trop tendrement bavard. Découvert, puis exfiltré à Paris, il crée en 1999 son agence de conseils et se fait oublier, jusqu'à ce jour de décembre 2017 où il est arrêté à 71 ans. Durant ces 18 ans, l'espion apparemment naïf aurait livré à ses contacts chinois de faux tuyaux, mis à sa portée par les services français de contre-espionnage, et son arrestation tardive intervient, le jour où il n'est plus d'aucune utilité !

À Alexandria (Virginie, USA), K. Mallory, 61 ans, ancien de la CIA, a transmis des documents secret-défense à la Chine. Aujourd'hui, il jure ses grands dieux qu'il essayait de monnayer des informations sans valeur, et donc, mériterait même une médaille, pour son comportement patriote. Cela dit, lui aussi se montre maladroit, s'étant fait pincer plus d'une fois à passer des données sensibles, et malhonnête en affaires en demandant aux services chinois « *une seconde enveloppe* » sous prétexte qu'il aurait « *égaré la première* » ! En Belgique, le 5 mai, c'était au tour d'un chercheur chinois au centre IMEC de Louvain, d'être expulsé, convaincu d'avoir transmis des secrets scientifiques. La simultanéité des trois cas fait soupçonner un lien entre eux : les trois nations victimes peuvent s'être concertées pour rendre publiques ces affaires en même temps - en guise d'avertissement sans frais à la Chine ! Au minimum sont révélés les efforts du ministère chinois de la Sécurité d'Etat pour étoffer ses réseaux en Occident...

Sommaire N° 21-22 (2018)

du 4 au 10 juin 2018

Editorial

L'air du temps

Diplomatie

USA-Chine, une rechute tactique

Défense

Duterte s'en-va-t-en guerre

Investissements

Malaisie, le retour de flamme

Société

Les Chinois sont comme des papillons

Aviation

Airbus à Tianjin souffle ses 10 bougies

Monde de l'entreprise

Nestlé, dernier virage stratégique

Monde de l'entreprise

Zoom sur Nestlé à Tianjin

Petit Peuple

Wu'an (Hebei) - La folie des grandeurs de Li

Lijuan (1ère partie)

Rendez-vous

Semaine du 4 au 10 juin 2018

Diplomatie : USA-Chine, une rechute tactique



Suite au second tour de négociations **Mnuchin-Liu He**, à Washington (17-18 mai), la hache de guerre entre USA et Chine était enterrée. Le 25 mai, un tweet de **D. Trump** suggérait des progrès : « *notre deal commercial avance agréablement* », même s'il nécessitera « *probablement une structure différente* ». Mais le 29 mai, à 4 jours de la 3ème rencontre à Pékin, les tensions resurgissaient : Trump menace toujours de **25% de taxes** sur 50 milliards de \$ d'exportations chinoises au 15 juin, et une liste de produits high-tech sera publiée fin juin, auxquels les firmes chinoises n'auront plus qu'un accès limité.

Pékin, qui s'y attendait, adjure la Maison Blanche de « *tenir ses promesses* », de s'abstenir de toutes sanctions nouvelles. En attendant la prochaine rencontre, la Chine mandait discrètement (30 mai) une armée d'experts pour négocier sur tous domaines.

Dans le même souci de ne pas envenimer les choses, venant d'armer jusqu'aux dents 7 îlots en mer de Chine du Sud, la Chine choisit parmi ses négociateurs les plus modérés, pour participer au **dialogue IISS-Shangri-La** de sécurité asiatique, à Singapour le 2 juin. Elle s'attend à des fortes critiques, notamment venant du Secrétaire d'Etat américain **Jim Mattis**. Tout en défendant bec et ongles sa souveraineté sur cette étendue maritime, la Chine veillera à ne pas en rajouter !

La raison à cette résurgence de l'agressivité américaine est double. Il s'agit de forcer Pékin à négocier—lui faire réaliser que cette fois, une concession légère et de détail, comme sur une poignée de positions tarifaires, ne fera plus l'affaire. Il y a ces 375 milliards de \$ de déséquilibre commercial à rattraper. Il y a surtout ce plan « *made in China 2025* »

qui force les multinationales à sacrifier leurs secrets industriels, sur l'autel de la sécurité nationale chinoise. Ce plan qui subventionne aussi sans limite ces nouveaux groupes chinois pour leur faire produire à grande échelle ces produits haut de gamme inventés en partie aux USA. Les multinationales étrangères doivent recevoir des conditions « *équitables* » sur le marché chinois.

Sur ce principe, l'équipe de négociateurs américains menés par des durs tel le banquier **Wilbur Ross**, ne reculera pas. Trump, pensant à ses élections de mi-mandat, a besoin de résultats. D'autant qu'il vient de se faire recadrer par ses conseillers, suite à une maladresse. Le 13 mai, à la stupeur générale, il octroyait une voie de sortie d'enfer à **ZTE**, l'équipementier de Shenzhen qui venait d'être puni pour avoir triché sur l'exécution d'une sanction précédente. ZTE n'aurait plus qu'à payer 1,3 milliard de \$ pour voir lever ses 7 années d'exclusion du marché américain. Or 16 jours après, voilà que **Ivanka Trump** recevait une série de droits de marque déposée : elle en disposait désormais de 34, portant sur des douzaines de produits du clan Trump, désormais protégés en Chine. C'était suffisant pour nourrir un soupçon de **conflit d'intérêt** chez ce président-homme d'affaires, dont la tolérance envers la Chine apparaissait motivée par la défense de son intérêt, plus que celle de son pays.

ZTE entretemps, faisait un pas vers la régularisation en démettant de leurs fonctions (28 mai) un vice-président exécutif et un cadre des opérations étrangères, jugés responsables des fraudes avérées.

Mais le Président **Xi Jinping** ne prend pas le chemin le plus court vers la normalisation, en ordonnant tous azimuts d'« *accélérer l'effort... pour faire du pays un leader high-tech* ». Il reste dans la continuité du fameux plan « *made in China 2025* », la pierre d'achoppement du grand litige.

La crise bilatérale gagne d'autres enceintes : **Dennis Shea**, l'ambassadeur américain auprès de l'**OMC**, y accuse la Chine de mauvaises pratiques « *étatiques et hors marché* ». D'un revers de manche, son collègue Zhang Xiangchen balaie le reproche : les prouesses industrielles des

firmes chinoises seraient dues à « *leur labeur et leur génie propre* » - au risque de s'enfermer dans un dialogue de sourds dangereux et stérile !

Ailleurs, cette même crainte d'une guerre de conquête déloyale de technologies de pointe par la Chine, agitait aussi le 29 mai à Strasbourg le **Parlement européen** : son groupe de travail « *commerce international* » adoptait à une vaste majorité une série de mesures pour protéger les pépites des 28 Etats membres de rachats chinois, et prépare un institut européen de vérification obligatoire des transactions. La liste des champs d'actifs à surveiller est étendue à de nouveaux domaines, tels les média, les « *infrastructures électorales* », les big data, le biomédical et l'automobile. Les négociations démarreront entre Parlement, Commission et Conseil le 10 juillet. Un « *bouclier* » de défense communautaire est espéré pour fin 2018.

Signalons pour conclure diverses mesures prises par l'un ou l'autre camp, à travers les cinq continents :

- dans leurs universités, les USA réduisent à une année la durée du **visa d'études** pour Chinois en domaines technologiques ;

- au Brésil, la firme agro-technologique d'Etat **Longping**, investit pour augmenter sa part du marché semencier en maïs à plus de 30% (contre 15% actuellement) en 5 ans. Rachetés à **DowDuPont** en 2017, ses actifs vaudraient alors 8 milliards de \$. Démarche commerciale, mais qui vise aussi l'allègement de la dépendance chinoise en maïs envers les USA ;

- à Harare (Zimbabwe) les 29 et 30 mai, la Chine encourage 14 gouverneurs de **banques centrales africaines** à créer une *réserve régionale en yuans*—notamment pour rembourser leurs dettes en renminbi envers la Chine. Un tel plan, qui se retrouve dans des banques centrales européennes, est un pas de plus dans la longue marche de la Chine, pour mettre fin à l'hégémonie du dollar.

Toutes ces mesures, et d'autres, montrent bien en filigrane le coût de ce bras de fer entre les deux puissances et leurs alliés historiques. Il impose des pertes à court terme, des investissements coûteux, et donc un frein planétaire à la croissance.

Défense : Duterte s'en-va-t-en guerre



Quelle drôle de menace vient d'émettre **Rodrigo Duterte**, Président des **Philippines**, par la voix de son secrétaire aux Affaires étrangères Alan Cayetano ! A Manille le 28 mai, Cayetano avertissait tout net qu'en cas d'exploitation chinoise unilatérale d'hydrocarbures en **mer de Chine du Sud**, l'archipel philippin « *irait en guerre* » - tout simplement.

Cayetano tentait de blanchir son supérieur d'accusations de rester trop mou dans la défense des droits souverains, face à l'expansion chinoise irrésistible dans des eaux classifiées philippines par le droit international.

Le fait est que les derniers pas de la marine chinoise ont de quoi préoccuper les esprits les plus sereins. De source américaine militaire citée par le **CSIS** (*Centre d'études internationales et stratégiques, Washington*), l'APL venait d'équiper 3 des 7 atolls qu'elle occupe depuis 5 ans, de missiles terre-air YJ-12B capables de frapper tout navire à 300km, et de HQ-9B pouvant atteindre avions, drones et missiles de croisières à 500km à la ronde. Et avec 190 baraquements et structures permanentes, elle pouvait loger et déployer jusqu'à 2400 soldats. De la sorte, concluait l'amiral américain **Philip Davidson**, la Chine disposait des moyens de tenir la mer de Chine du Sud en tout cas de figure, sauf en cas de conflit armé avec les Etats-Unis.

Pékin, ombrageusement, répondait que ces aménagements ne servaient qu'à la défense - en tout état de cause, elle avait le droit d'agir comme elle l'entendait « *sur son territoire* »...

On aura noté que Duterte, l'homme qui a réconcilié son pays avec la Chine, contre une série de projets d'infrastructures pour une vingtaine de milliards de \$, s'est gardé de faire directement cette tonitruante menace. De la sorte si nécessaire, il pourra se démentir. En

public, à Cebu (*au sud du pays*) le 19 mai, il soutenait même plus ou moins le contraire : il n'avait pas les moyens de provoquer la Chine, ni de l'affronter militairement. Même décollant du continent, les supersoniques chinois pouvaient frapper Manille « *en 7 à 10 minutes* », et Duterte n'avait aucune garantie que les Etats-Unis le soutiendraient en cas de conflit.

Telles confidences sont intéressantes, pour leur part d'aveu et de vérité. Oui, Trump est bien imprévisible. Quant à Duterte, après avoir insulté publiquement son prédécesseur Obama et renié 60 ans d'alliance avec les USA, il peut redouter des retrouvailles fraîches, s'il s'avisait d'appeler Washington au secours.

Confronté à son absence d'options, avant l'appel de Cayetano, il plaidait pour lancer avec Pékin des campagnes conjointes d'exploration, quitte à se partager le pétrole et le gaz. Primesautier, il allait même droit au but, sans rien négocier, offrant aux chinois « 40% » des hydrocarbures qui pourraient être découverts.

Pourtant dès ce moment, il apparaissait évident que le leader philippin n'avait pas que cette stratégie en tête. Dès le 27 avril à Singapour, il rassurait le leader vietnamien **Nguyen Xhan Phuc**. Évoquant le verdict favorable que son pays avait obtenu à la cour arbitrale de La Haye sur l'occupation chinoise de ses îles, verdict que Duterte enterrait depuis lors, il promettait de le ressortir « *au moment opportun* », pour d'exiger un règlement intégral du litige, dans le cadre de la **Convention de l'ONU du droit de la mer** : s'il le faisait, ce serait un retournement à 180° !

Parallèlement, on voit apparaître chez lui d'autres plans « B » contre cette montée en puissance de la flotte chinoise gris-argent. Au cours du mois de mai, des images satellites montrent, près de l'île de **Thitu** (*la base avancée philippine en mer de Chine du sud*), deux navires de chantier philippins en train de réhabiliter une piste d'atterrissage et de bâtir sept baraques et structures défensives.

Que peut signifier tout ceci ? On croit y voir une fermeté nouvelle des Philippines, enfin déterminées à faire

respecter leurs droits souverains. Le message s'adresse aussi à l'opinion de l'archipel, en demande de davantage de fermeté face à la Chine.

Un autre destinataire de ces gestes timides, est le Président Trump : en vocalisant une volonté de se défendre, les Philippines préparent les Etats-Unis au dégel de ce traité de défense philipino-américain que Duterte avait mis implicitement sur la touche trois ans plus tôt.

Signalons au passage que le **Vietnam** subit la même pression et la même contradiction. Comme les Philippines, il se trouve confronté à un géant voisin qui occupe ses îles, prétend le priver de son patrimoine maritime, mais qui est aussi le poumon économique, technique et financier dont dépend primordialement sa croissance et sa modernisation. Sous tel cahier de charges, son attitude est peu différente. Rares sont les protestations, même quand la marine chinoise vient mouiller sous des îles qui sont les siennes d'après l'ONU. Par contre, Hanoï ne se prive pas de lancer discrètement ses travaux de poldérisation d'un atoll, et de construction d'infrastructures de défense... L'Amérique aussi, joue un rôle majeur. Pas par hasard, deux navires de sa flotte pacifique (le croiseur USS Antietam, le destroyer USS Higgins) vogaient le 27 mai au large des Paracels, archipel occupé par la Chine - histoire de défendre la vocation internationale de ces eaux. Sans surprise, la Chine protestait mollement, exigeait le départ des bâtiments.

Dernier élément, le 27 juin à Hawaï, 26 nations participeront aux manœuvres bisannuelles **Rimpac 2018** : 200 avions, 25.000 *marines*, 47 navires de surface, 5 sous-marins... Ce rendez-vous incontournable des armées intégrera 4 nouveaux pays—Vietnam, Sri Lanka, Brésil et Israël. Par contre l'**APL**, invitée aux deux dernières sessions (2014, 2016) restera chez elle, désinvitée par Trump pour avoir militarisé ces îles. Est-ce un geste intelligent sous l'angle diplomatique ? Pas sûr - la Chine très susceptible, perd la face. Ce qui est sûr, est que l'équilibre de la région plus que jamais, dépend de la capacité et de la volonté des USA à s'y maintenir militairement actifs.

Investissements : Malaisie, le retour de flamme



Que **Mahathir Mohamad**, le leader historique de la Malaisie remporte les élections ce mois de mai, ne peut laisser la Chine indifférente, pour trois raisons. La première est qu'il retourne aux affaires à 92 ans après 15 ans d'absence (il s'était retiré en 2003 après 22 ans de règne). La seconde est qu'il chasse du pouvoir son ex-parti Barisan National aux affaires depuis 1957, à la tête d'une coalition du Pakatan Harapan (*pacte d'espoir*). Surtout, il promet de « rendre au pays la souveraineté » qu'il reproche à **Najib Razak** son prédécesseur, d'avoir cédée à la Chine.

Tout d'abord, Mahathir prétend renégocier le projet de **TGV East Coast**

Rail Link (ECLR), au coût de 28 milliards de \$ qui devaient être prêtés par l'Exim Bank chinoise. Négociée par son prédécesseur avec la CCC (China Communications Construction Corp), l'axe partant de la frontière Thaïe devait s'étirer sur 688km jusqu'à **Malacca** d'ici 2024.

Un autre axe Kuala Lumpur-Singapour (350km) à 14 milliards de \$, qui auraient réduit à 90 minutes les 5 heures de route entre les deux capitales, est annulé. Mahathir envisage aussi de supprimer un chantier à 100 milliards de \$, le Country Garden Holdings, 1400 hectares de condos et d'hôtels visant surtout une clientèle de particuliers chinois.

Raisons alléguées pour ces coupes : les 251 milliards de \$ de la dette publique qu'il faut alléger. Pour le leader historique, la ligne vers Singapour n'avait aucun espoir de rentabilité. De plus, Pékin aurait imposé à la Malaisie des « *traités inégaux* », des clauses abusives de contrats telle l'exclusivité du chantier garantie à des contracteurs chinois, ou l'obligation pour le trésor public de rembourser le prêt de la ligne Thaïlande-

Malacca par tranches à dates fixes, quel qu'en soit l'avancement.

Une polémique entoure cette affaire : comme en tout pays au moment d'alternance du pouvoir, les vaincus accusent Mahathir de priver le pays d'une chance de générer 70.000 emplois et 50 milliards de \$ de PIB supplémentaire... L'argument est affaibli par les révélations qui suivent, de la fortune réalisée par Najib Razak suite à la signature des grands chantiers chinois.

L'affaire évoque aussi d'autres chocs similaires, au **Népal**, en **Birmanie** et au **Sri Lanka**. Dans ces pays, des projets ont abouti à une faillite, ou ont été dénoncés par les pouvoirs en place, ou par ceux issus d'élections. Elle explicite une tendance des négociateurs chinois (grandes entreprises d'Etat, banques et ministères) à imposer des contrats léonins, sur des chantiers dont l'utilité n'est pas avérée. Manifestement, la Chine va devoir se confronter à cette difficulté à l'avenir—ce sera une condition pour que fleurisse sa stratégie de « *une ceinture, une route* » (BRI) à l'international.

Société : Les Chinois sont comme des papillons



L'affaire ferait presque sourire : 20 ans de sondages dans les provinces ont convaincu **Pan Suiming**, chercheur à l'université Renmin (Pékin), que son pays est le plus porté sur l'**adultère**, en hausse chez les hommes comme chez les femmes, jeunes et moins jeunes. En 2015, 15% des femmes mariées ont eu une relation extra-maritale, taux qui passe à 34,8% chez les maris. Or en 2000, ils n'étaient que 11,8% à avouer s'adonner à l'infidélité. Ces chiffres sont des minimas, l'étude ne prenant en compte uniquement les réponses admettant une aventure extraconjugale.

Lorsqu'on remonte le cours de l'histoire, il était coutume d'évaluer le statut d'un homme au nombre de ses femmes, épouses et concubines. Sous Mao, le sexe avait été banni comme déviation « *bourgeoise* » - mais lui-même ne donnait pas l'exemple... Puis dans les années 80, l'**infidélité** faisait son retour, exprimant une soif de volupté « *post-révolutionnaire* », allant de pair avec la hausse progressivement du niveau de vie. Tout homme d'influence, (politiciens y compris), entretenait « *ernai* » (二奶), « *xiaomi* » (小蜜), souvent chanteuses ou présentatrices TV...

Autre raison alléguée à l'adultère : les mariages sont avant tout des **arrangements financiers** entre clans. L'amour n'est pas le premier critère dans une union, les considérations matérielles passent avant tout. Ce qui explique que les partenaires partent voir ailleurs.

Enfin, l'**éducation** formaliste et peu portée sur la psychologie, crée des

jeunes générations malhabiles à échanger, s'épancher. Ils sont plus à l'aise sur les réseaux sociaux, comme WeChat permettant de détecter et contacter des amant(e)s potentiel(le)s près de chez soi.

Ainsi, les **divorces** augmentent (4,2 millions en 2016, +8,3%), tandis que le nombre de **mariages** s'effrite (-11,4 millions, -6,7%). Autre conséquence, les ennuis judiciaires. Entretenir une maîtresse nécessite des moyens, qu'on obtient en se laissant **corrompre**. 95% des corrompus purgés en 2015, étaient accusés de mener une double vie.

Pour enrayer l'épidémie, la Chine tente 100 recettes : les **hôpitaux d'amour** (pour requinquer les couples), les tests administratifs avant de prononcer le divorce, les téléfilms relatant des drames liés à l'adultère... Mais à l'évidence, la bonne méthode reste encore à définir, pour remettre la société sur le « droit chemin » d'une vie conjugale qui ne soit pas condamnée à la triche.

Aviation : Airbus à Tianjin souffle ses 10 bougies



Le 18/08/2018 (*date propitiatoire en culture chinoise*), le site d'Airbus à Tianjin soufflera ses 10 bougies. Dix ans plus tôt, le groupe y inaugurait la **FALA** (*Final Assembly Line Asia*), sa première chaîne hors Europe, dans le but d'assembler des **A319** et **A320**. Le complexe était cofinancé à 49% par un consortium entre la zone aéroportuaire de libre-échange de **Tianjin** et **AVIC**, la corporation nationale d'industrie aéronautique.

L'objectif initial était de combler l'appétit d'ogre du marché chinois et de grignoter des parts de marché à l'éternel rival **Boeing**, alors maître de 60% des commandes. Cette installation était de longue date espérée par l'Etat, anxieux de voir s'initier des transferts de savoir-faire vers son propre programme de construction aéronautique. De ce fait, pour Airbus, ouvrir Tianjin, était considéré comme un risque majeur, du fait du risque de piratage. Gardant également en mémoire les raisons de [l'échec du constructeur américain MDD \(McDonnell-Douglas\)](#) en 1994, le groupe européen faisait le choix d'importer ses sous-ensembles techniques prémontrés, ne confiant à Tianjin que l'assemblage et les finitions.

Acheminé depuis **Hambourg** par voie maritime en 6 segments, l'A320 passe sa première semaine en halle de montage, où son fuselage est riveté (*câblé d'origine, nanti de ses points de distribution d'eau*), puis sont assemblés ses ailes, ailerons, moteurs, portes et équipement de cabine. Deux semaines succèdent à l'atelier peinture, où l'appareil perd sa robe vert pâle pour un blanc éclatant suite au spray de 350 litres de laque. Suivent les tests de pesage, d'étanchéité des circuits kérosène, des vols d'essai - l'appareil est alors prêt à la livraison. Concernant les fournitures, « *tout ce qui est sans lien avec la sécurité aéronautique* » et disponible en Chine, est sourcé localement, d'entreprises chinoises ou étrangères.

L'an passé, le groupe Airbus livrait 558 appareils A320 dans le monde, le modèle-phare de la gamme. A 4 avions sortant par mois, Tianjin en assurait 10%. Il se prépare à en livrer 5 en 2019, puis 6 en 2020, pour atteindre le rythme de croisière de 75 appareils par an - tempo plus lent que celui du centre de Hambourg qui sort un A320 chaque 1 à 2 jours. Mais, selon ce chef de production, « *cela permet à Tianjin de dépasser Hambourg en qualité : la cadence moins élevée permet de parfaire les finitions* ». Ainsi, lentement mais sûrement se résorbe le déficit en **confiance** que vivait aux débuts le client envers l'A320 « *local* », d'autant qu'il n'y a pas de différence de **prix** catalogue (*environ 100 millions de \$ l'unité*) entre Hambourg et Tianjin, le coût de l'expédition des pièces étant compensé par la main d'œuvre moins chère de Tianjin. Ainsi, à la commande, le client ne sait pas sur quel site sa commande sera produite.

En 2016, la coopération s'accélérait avec l'extension de la JV à Tianjin jusqu'en 2025, et avec l'assemblage final du fameux **A320neo**, permettant l'économie de 15% à 20% de carburant. Le premier **A320neo made in Tianjin** fut livré fin octobre 2017 au transporteur low-cost **Air Asia**. Fin 2017 fut lancé sur le site, le **Centre de finition et livraison** (C&DC) du gros porteur **A330**, avec une différence par rapport à la FALA : assemblé à Toulouse, l'A330 vole « nu » vers Tianjin pour y recevoir ses équipements de cabine, ses finitions et tests de rigueur. Le 1er appareil vient d'être livré à Tianjin Airlines.

Pari réussi donc pour Airbus, qui a pu en dix ans remonter Boeing pour empocher **50%** du marché chinois : en outre, Tianjin dessert l'**Asie** entière, **Malaysia Airlines**, **Thai Airways**, **Air Asia**...

De son côté, Boeing, [ambitionnant depuis les années '90 de produire en Chine « l'avion de 100 places »](#) mais qui hésitait toujours à s'y installer, a sauté le pas en mars 2017, ouvrant son centre de finition à **Zhoushan** (Zhejiang), en JV avec **COMAC**. Ses premiers B737 sortiront fin 2018.

Ainsi, Airbus parviendra-t-il à conserver ses parts de marché si chèrement conquises ? De plus, le tableau de la construction aéronautique chinoise se complexifie par l'arrivée du challenger

COMAC (qui fêtait également ses 10 ans le 11 mai), qui pourra évidemment compter le moment venu sur la préférence nationale. Avec trois ans de retard, [son moyen-courrier C919](#) passait en mai 2017 en phase d'essais en vol, et ne peut espérer sa certification chinoise avant 2021- les feux verts européen et américain sont pour plus tard. En motorisation, le C919 pourra compter sur deux options : celle de l'incontournable **CFM Leap-1C** (JV **Safran** et GE) avec **China Eastern** comme premier acheteur, puis celle d'un réacteur chinois alternatif, en cours de développement par l'**AECC** ([consortium géant créé en août 2016 par fusion des divisions moteur d'AVIC et de COMAC](#)).

A ce jour, le C919 revendique **815 commandes**, souvent des sociétés de leasing (*filiales de banques ou groupes publics*) et de compagnies aériennes chinoises. On compte encore une exception, celle de GECAS, filiale de GE qui commande 20 appareils avec « sa » propre motorisation. Deux autres commandes sont révoquées ou sérieusement compromises :
- sept C919 par **PuRen Airlines**, d'un groupe d'investissement chinois éponyme, dont la filiale est en faillite après le rachat de l'aéroport de Lübeck également en banqueroute ;
- [10 avions par la compagnie City Airways de Bangkok](#) appuyée par la banque chinoise ICBC—une compagnie suspendue en 2016 suite à des problèmes de sécurité.

Tout cela indique donc une forte mobilisation patriotique pour gonfler le carnet de commandes du C919.

Tony Fernandes, PDG d'AirAsia, jusqu'à présent fidèle client d'Airbus, déclarait néanmoins il y a un an qu'il serait « *fou de ne pas prendre en considération le C919* ». **Willie Walsh**, le patron de British Airways en attendait plutôt « *un impact sur les prix pratiqués par la concurrence (Airbus, Boeing)* ». Lucide, **Xu Yongling**, membre de la CSAA (Chinese Society of Aeronautics and Astronautics), précise que « *la COMAC n'espère pas faire du C919 le best-seller de sa catégorie, mais plutôt de lui permettre de bâtir de meilleurs avions... chinois* » !

D'ailleurs, la COMAC travaillerait déjà conjointement avec son allié russe **United Aircraft Corp** (UAC) sur le design d'un futur long-courrier **CR929** (entre 280-350 places)...

Monde de l'entreprise : Nestlé, dernier virage stratégique



Entre Nestlé et la Chine, la relation ne date pas d'hier. Après avoir ouvert un bureau de ventes à Shanghai en 1908, le groupe de Vevey signait son retour en 1987 avec une 1ère JV, une usine laitière à Shuangcheng (Heilongjiang). Puis en 1992, il se mettait au Nescafé à Dongguan (Guangdong). Convertir les palais des consommateurs chinois à deux produits qui leur étaient encore inconnus, était un pari osé.

Dans un souci de développement durable, Nestlé mit en place [un modèle original](#), collectant le lait du Dongbei, les fèves de café du Yunnan auprès de

dizaines de milliers de fermiers, qu'il formait et épaulait pour booster qualité et volumes. Un des rares groupes à sortir indemne du scandale du lait à la mélamine en 2008, il put décupler ses ventes de **lait infantile** chez des parents chinois ayant perdu toute confiance en les marques locales.

Peut-être par contrecoup, il subit en 2011 une accusation de fraude à la pesée qui lui valut la colère de 20.000 éleveurs laitiers à Shuangcheng. L'incident inspira peut-être le changement de stratégie qui suivit : plutôt que se risquer à des implantations sur les fiefs des rivaux (**Mengniu, Yili**), Nestlé se jeta dans une **série de prises de contrôle** de groupes alimentaires locaux. Plus chanceux que **Coca-Cola** qui s'était vu interdire en 2009 le rachat des jus de fruits **Huiyuan**, il put en 2011 reprendre 60% du partenaire **Yinlu** - coproducteur du Nescafé, qui produisait en son nom propre des laits prêts-à-boire à la cacahuète et des porridge de riz. En même temps, il acquit 60% du confiseur industriel **Hsu Fu Chi** pour 1,7 milliard de

\$ et en 2012, racheta à 100% la branche nutrition infantile du groupe pharmaceutique **Wyeth**.

Dernier virage stratégique, Nestlé Chine se lance dans les aliments destinés à des fins médicales spéciales à « toute étape de la vie ». A cet effet, deux usines viennent d'être inaugurées en mai dans la « Cité de la santé » à Taizhou (Jiangsu), avec à terme 120 employés. Depuis son centre de R&D pékinois, Nestlé formule des alicaments tels cette boisson protéinée visant les 110 millions de Chinois hospitalisés par an, dont 40% pâtissent d'une alimentation mal adaptée à leur convalescence. Mais le feu vert des autorités a été difficile à obtenir, faute d'un cadre réglementaire spécifique à ces nouveaux produits. A l'horizon 2020, Nestlé ambitionne d'en mettre au point une vingtaine, notamment à l'attention des centaines de millions de **diabétiques** ou pré-diabétiques (près d'un Chinois sur deux), dont la cohorte ne fait qu'augmenter... Un marché hélas, ultra-prometteur !

Monde de l'entreprise : Zoom sur Nestlé à Tianjin



En 1994, Nestlé débarquait à **Tianjin** sur la Zone de développement économique et technologique (TEDA), avec deux usines : l'une réservée aux **glaces**, l'autre consacrée aux **biscuits** pour un investissement total de 89 millions de \$ - complétées en 2004 par une unité dédiée aux **céréales** (**Cheerios, Koko Krunch, Nesvita**) en JV avec General Mills (USA). Entre-temps, Nestlé ouvrait en 1995 une chaîne d'embouteillage **d'eau de source** à 10 millions de \$. Enfin, en 2007, Nestlé ouvrait une usine d'aliments pour animaux domestiques, sous la marque **Purina**.

Le Vent de la Chine a eu l'occasion de visiter les chaînes de production de

crèmes glacées, céréales, gaufrettes et biscuits, comme **KitKat**. Dans les couloirs, des affiches mettent en scène le président du groupe, pour rappeler les priorités du site - hygiène, sécurité, prévention des accidents.

Pour répondre aux besoins du pays entier, 877 employés font tourner 9 lignes de production et 23 chaînes de conditionnement et d'emballage. Avant d'y accéder, il faut vêtir une combinaison stérile, une charlotte sur la tête, enfiler des chaussures de sécurité, porter des bouchons d'oreilles, et bien sûr avoir nettoyé ses mains. Dans le vacarme ambiant, les machines travaillent hors-poussière, sous le regard averti de quelques ingénieurs et employés vérifiant la conformité des produits. « *A travers nos 33 usines en Chine, précise le directeur du site, 1,9 million de contrôles, 45.000 tests **qualité** interviennent chaque jour. Les normes chinoises sont mêmes parfois plus strictes que celles pratiquées en Europe* ». Depuis 2008, l'établissement recevait le titre honorifique de « *site modèle de sécurité alimentaire* » décerné

par le gouvernement municipal. Après [l'explosion chimique au port de Tianjin en 2015](#), Nestlé a resserré la collaboration avec les autorités locales, notamment en gestion des produits dangereux : tel l'ammoniaque, dont l'usine requiert en permanence quelques tonnes pour refroidir les machines—le réfrigérant le plus respectueux de l'environnement.

Ici, biscuits et glaces représentent plus de 95% de la production, celle des céréales pour le petit-déjeuner restant encore marginale. Difficile de remplacer les traditionnels « *mantou* » (pains vapeur fourrés), « *youjiao* » (chichis) et autres « *jianbing* » (crêpes) ! Mais Nestlé ne cesse de s'adapter aux **goûts locaux**, avec de nouveaux produits plus diététiques, comme une **glace au yaourt** 25% moins calorique, ou des **gaufrettes** sans nappage, aux algues, patate douce violette, ou fromage (cf photo). Ces goûts asiatiques revisités, Nestlé rêve de les exporter vers l'Europe : faire du sésame, du thé vert ou du haricot rouge, une alternative aux arômes du vieux Continent !

Petit Peuple : Wu'an (Hebei) - La folie des grandeurs de Li Lijuan (1ère partie)



[En février 2016, nous racontions les tribulations de Li Lijuan, héritière d'une mine de fer par la grâce de son père, secrétaire du Parti à Wu'an \(Hebei\).](#) En 1989, à 20 ans, la fille la plus riche de la ville avait été mal mariée par ses parents, vite divorcée, et avait résolu depuis, de consacrer sa vie au sauvetage de tous les enfants abandonnés qu'elle trouverait au bord des chemins.

En 1993 à 24 ans, elle rattrapait *in extremis* son bébé que son ex-mari venait de vendre à des passeurs. En 1995, elle rachetait sa « première petite fille de la rue » de 7 ans. En décembre 2007, elle fondait *Village d'amour*, son orphelinat privé qui se remplissait bientôt de dizaines de mômes, la plupart handicapés. En 11 ans, Lijuan affirme avoir reçu 118 garçons et filles, les avoir scolarisés, parfois jusqu'à l'université. Certains ont réussi le concours de l'administration—la gloire.

Aussi exaltante qu'elle puisse paraître, sa croisade l'entraînait sur une pente dangereuse. Elle devait assumer des charges bien lourdes pour ses frères épaulés, se faire « *la colonne et la poutre faitière* » (栋梁之材, dòng liáng zhī cái). En tout temps, elle dut trouver la ressource pour payer une trentaine d'infirmières, puéricultrices et nourrices pour soigner ces enfants handicapés - un adulte s'occupant de deux petits.

Dès lors, une course contre la montre s'instaura entre les forces volontaires pour soutenir son œuvre et celles travaillant sournoisement à la détruire. En 2007, à l'hôpital de Shijiazhuang où elle s'était faite admettre pour des douleurs cutanées, on lui trouva un lymphome cancéreux. Mais le coût annoncé des soins fut si élevé qu'elle préféra quitter l'hôpital après 8 jours, pour consacrer ses ressources aux enfants, sa priorité.

Malheureusement, cette même année, la mairie l'expropria de sa mine de fer pour y développer de nouveaux quartiers. Au bord de la ruine, Lijuan se mettait à découvert de deux millions de ¥ pour installer sa tribu à Shangquan, trou perdu en rase campagne. Depuis lors, éducateurs et enfants se nourrissaient des potagers qu'ils cultivaient. La mécène gagnait encore 3 sous par le magasin de chaussures qu'elle tenait en ville, et de plus en plus d'aides lui venaient d'institutions civiles—un hôpital qui suivait les enfants, la mairie qui offrait 100 à 400¥ par enfant abandonné, et quelques quintaux mensuels de farine et de riz...

Mais voilà que le 5 mai 2018, les événements se précipitèrent : la mairie donna soudain l'ordre de fermer l'orphelinat privé. Quant à Lijuan, en cours de soins dans un hôpital pékinois, elle fut arrêtée. Son personnel dispersé, les 74 petits frères et sœurs du *Village d'amour* furent répartis entre 21 hôpitaux pour des bilans de santé. Commença alors la litanie des explications officielles sur les raisons impérieuses pour dynamiter cette œuvre altruiste comme il y en a si peu en ce pays.

Formellement, lui sont reprochés des délits de chantage, trouble d'ordre public, défaut d'enregistrement de l'orphelinat depuis 2014 et irrespect d'une liste sans fin de normes et règlements, ainsi que d'un refus de transférer selon la loi ses protégés à des établissements publics.

La réalité est un peu plus complexe, mais sur le fond, les imputations contre notre héroïne sont malheureusement indiscutables.

Voyons donc, au cas par cas : en 2016, une compagnie de télécom a voulu faire passer sa ligne de fibre optique à haut débit par l'orphelinat : Lijuan avait prétexté des « *ondes négatives* » pour les petits, exigeant 70.000¥ de *pretium doloris*. Incapable d'obtenir un arrangement raisonnable, la compagnie finit par déplacer le tracé via le terrain adjacent. Mais Lijuan, pressée par ses créanciers, imagina le tour diabolique de lancer ses 74 enfants comme des soldats sur ce champ de bataille : de guerre lasse,

la compagnie a payé.

Enhardie par ce succès, Lijuan réclama poliment à un hôtel quatre étoiles des environs une obole de 140.000¥. Suite au refus sec du directeur, elle débarqua dans le lobby accompagnée de sa horde d'orphelins handicapés - cour des miracles qui fit fuir les voyageurs... La réaction ne tarda pas : le soir-même, l'hôtel fit livrer le cash.

Suivant le même principe, Lijuan racketta l'hôpital du même montant -ingratitude, s'agissant de médecins qui soignaient gracieusement ses petits depuis des lustres.

Dès lors, elle se mit à lancer ça et là sa petite armée d'éclopés, contre le bureau des affaires civiles, la mairie en plein conseil municipal, bloquant la sortie des édiles. Ce spectacle embarrassant lui permit toujours de recevoir en un temps record, la subvention exigée, la livraison de vivres, la levée d'une interdiction, et de l'argent sonnante et trébuchant !

Cette stratégie agressive plongea ses victimes dans le désarroi. En effet, par ses *sit-in* sauvages, Lijuan renvoyait ces ronds-de-cuir à l'échec de toute une société, de toute une politique. Elle les forçait à payer, « *mais c'était pour la bonne cause* » ! C'était une charité demandée, une main forcée, mais comment aller embastiller la bienfaitrice du *Village d'amour*, comme un vulgaire escroc ? Impossible !

Comprenant vite son impunité *de facto*, Lijuan s'enhardit. Toujours plus impunément, elle exploitait cette faiblesse qu'elle venait de découvrir. Quand elle fut arrêtée, la police constata plusieurs appartements et villas à son nom entre Wu'an et Handan, dont elle fut incapable de justifier l'origine. Elle avait aussi en banque plus de 20 millions de ¥ - elle affirma qu'il s'agissait de la compensation de l'Etat pour l'expropriation de la mine. Mais est-ce bien exact ? L'enquête en cours tentera d'établir la vérité, à travers la meule de foin de deux décennies de fonctionnement sans comptabilité du *Village d'amour*.

Mais qu'est-il vraiment arrivé à Lijuan, pour déraiper de la sorte ? On le saura, la semaine prochaine !

Rendez-vous : Semaine du 4 au 10 juin 2018



6-8 juin, Canton : China International Robotics Exhibition, Salon international de la robotique

6-8 juin, Canton : China International Non-Ferrous Metals Exhibition, Salon international des métaux non ferreux

6-8 juin, Canton : China International Die-Cast, Foundry & Industrial Furnace Exhibition, Salon international de la fonderie, des moules, et Symposium sur les technologies

6-8 juin, Canton : China International Stainless Steel Industrie Exhibition, Salon international de l'acier inoxydable et des équipements d'usinage

6-8 juin, Canton : China International Fasteners & Equipment Exhibition,

Salon international des attaches & fixations

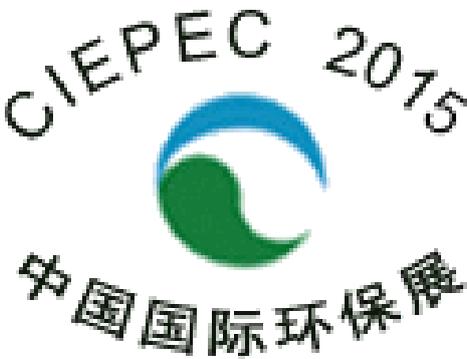
6-8 juin, Canton : China International Tube & Pipe Industrie Exhibition, Salon international des tuyaux et tubes d'acier et des équipements.



国际汽车工业展
AUTO CHONGQING

6-12 juin, Chongqing, AUTO Chongqing, Salon de l'industrie

automobile



7-9 juin, Pékin : CIEPEC, Salon

international de la protection de l'environnement

7-9 juin, Pékin : CIBES - China International Building Energy Efficiency & Advance Building Materials Exhibition, Salon international des économies d'énergie et des matériaux avancés dans la construction



8-10 juin, Shenzhen, SG - Smart Garments Salon et Forum de l'industrie des vêtements « intelligents » en Chine

9-11 juin, Canton : WIRE & CABLE Guangzhou, Salon international de l'industrie des fibres et des câbles