

# Lignes à grande vitesse : les fabricants de trains chinois sur la bonne voie

Des technologies de qualité à faible coût sont susceptibles de donner aux compagnies ferroviaires de Chine un avantage dans les projets européens de trains à grande vitesse, selon les spécialistes. Par Meng Jing et Cecily Liu.



La China Railway Rolling Stock Corp, une fusion de la CNR Corp et de la CSR Corp, présente ses modèles de trains à grande vitesse à l'Expo de Milan 2015. POUR CHINA DAILY

Grâce à des prix plus abordables, les vols bon marché et le couvrirage subtilisés des clients au service à grande vitesse de la SNCF. Paul Leslie, secrétaire général de l'Association Trans Europe TGV Rhin-Rhône-Méditerranée, basée en France, est fermement convaincu que les fabricants de train chinois peuvent lui permettre de récupérer ces clients à l'aide de trains à grande vitesse rentables et performants fabriqués en Chine. « Une fois réduit le coût des trains, il est possible de faire baisser les tarifs aussi », dit-il, ajoutant que si le marché des trains à grande vitesse en France n'est pas encore ouvert aux fournisseurs étrangers, les fabricants chinois sont susceptibles de devenir un acteur majeur sur le marché européen, peu peu qu'ils puissent faire étalage de leurs forces dans d'autres pays développés.

## À la conquête d'un marché britannique

Ils auront l'occasion spectaculaire de montrer leurs muscles dans le cadre du HS2 britannique, un projet de liaison à grande vitesse entre Londres, les Midlands et le nord de l'Angleterre. La China CNR Corp, qui fait partie de la China Railway Rolling Stock Corporation depuis sa récente fusion avec la China CSR Corp, vise ce marché aux côtés du français Alstom, de l'allemand Siemens et du japonais Hitachi.

La fusion de la China CNR Corp avec son ancien concurrent, la China CSR Corp, a donné naissance au plus gros conglomérat ferroviaire mondial en termes de valeur marchande et de chiffre d'affaires. Finalisée le 8 juin, elle est considérée par les initiés comme une étape importante de la mondialisation de la technologie chinoise en matière de grande vitesse ferroviaire.

Tel que présenté par le gouvernement britannique, le projet sera réalisé en deux tranches. La première, entre Londres et Birmingham, démarrera en 2017 pour un achèvement prévu en 2026. Son coût est chiffré à 30 milliards d'euros. La seconde, qui porte sur le prolongement jusqu'à Manchester et Leeds, est provisoirement inscrite pour 2033.

Les entreprises chinoises misent sur leur technologie avancée, leur expérience et la maîtrise de leurs coûts pour s'ouvrir des portes en Grande-Bretagne et dans d'autres pays européens. « Les sociétés européennes, telles que Siemens et Alstom, sont arrivées tôt dans le secteur de la grande vitesse ferroviaire, mais aucun pays n'a dans ce domaine un réseau aussi étendu que celui de la Chine », a déclaré, au journal China Daily, Yu Weiping, vice-président de la CNR Corp, lors d'un récent salon ferroviaire en Grande-Bretagne. Il a indiqué qu'environ 60% des lignes à grande vitesse dans le monde se situaient en Chine, précisant que « la Chine a des conditions climatiques et géographiques très variées, du nord au sud et de l'est en ouest. On peut affirmer sans risque de se tromper que si nos trains à grande vitesse peuvent s'adapter à la situation compliquée de

la Chine, ils peuvent fonctionner dans n'importe quel pays de la planète ».

## La Chine, premier réseau mondial

À la fin de l'année dernière, le réseau ferré chinois à grande vitesse couvrait plus de 16 000 km, soit plus que l'ensemble du réseau à l'ouest de l'Union européenne, selon des données officielles.

Le Premier ministre chinois Li Keqiang s'est fait l'ardent promoteur des technologies de son pays en matière de grande vitesse ferroviaire à l'occasion de visites en Asie, en Amérique du sud, en Afrique, en Australie et en Europe, se portant garant de leur fiabilité et de leur compétitivité au niveau mondial. Ses efforts ont abouti à la sélection d'entreprises chinoises pour la construction d'une ligne entre Belgrade et Budapest ainsi que d'une autre au Kenya, entre Mombasa et Nairobi. En vue du HS2, la CSR a créé une filiale britannique à la mi-mai. Les spécialistes du secteur saluent la qualité de la technologie des fabricants chinois qui leur a permis de se déployer en Grande-Bretagne, où leur participation à l'appel d'offres relatif au HS2 garantira une saine mise en concurrence.

60 pourcent

de lignes à grande vitesse dans le monde se situent en Chine, précisant que « la Chine a des conditions climatiques et géographiques très variées ».

16 000 kilomètres

de réseaux ferrés chinois sont à grande vitesse.

« L'expérience acquise par les entreprises chinoises dans la construction d'un très grand nombre de voies en Chine leur permet d'apporter à moindre prix des solutions expérimentées et éprouvées, exigent des niveaux de consommation d'énergie inférieurs à ceux prévus par les entreprises locales », indique James Jameson, vice-président chargé de la stratégie relative aux produits chez Rio Software, un fournisseur de logiciels en matière de sécurité auprès de l'industrie ferroviaire. Dans les passations de marché, explique-t-il, les entreprises britanniques désireuses de soumissionner pour les mêmes prestations que les entreprises chinoises, telles que la production de matériel, ne pourront rivaliser sur les prix. « Ces fournisseurs chinois qui ont un modèle de train à grande vitesse éprouvé seront très compétitifs sur les prix », estime Jameson. Et d'ajouter que dans la mesure où le marché britannique bénéficiera, de la part des fournisseurs chinois, d'un transfert d'expérience et de compétences, d'une accélération de la croissance des activités ferroviaires ainsi que de l'accession à une meilleure technologie, c'est un partenariat gagnant-gagnant qui se formera.

## Des partenariats à double sens

Il peut en résulter une situation de gagnant-gagnant pour les fournisseurs britanniques et chinois comme pour le public. Selon Roy Freeland, président directeur général de Perpetuum, un fournisseur de systèmes de surveillance sans fil des trains et des voies, le déploiement des sociétés chinoises dans l'industrie ferroviaire britannique pourrait favoriser des partenariats susceptibles d'aider les entreprises locales, spécialisées dans la chaîne logistique des trains à grande vitesse, à se développer sur le marché intérieur, en Chine et au niveau mondial.

Roy Freeland indique que ses collègues de Perpetuum se sont déjà rendus au siège de CSR en Chine pour étudier la façon de s'intégrer à la chaîne logistique de CSR, et ils ont organisé la venue d'un dirigeant de la société chinoise à Perpetuum, qui est membre du « Rail Supply Group Council » (conseil du groupe de fournisseurs ferroviaires), pour lui présenter ses atouts. Il affirme qu'une bonne collaboration de CSR avec des entreprises britanniques sur un projet en Grande-Bretagne pourrait s'étendre à d'autres projets sur des marchés internationaux, ajoutant que « la coopération avec CSR peut aussi déboucher, pour les entreprises britanniques, sur un accès au marché chinois ».

Les entreprises chinoises spécialisées de trains à grande vitesse ont également recours aux ressources locales en matière de recherche et de développement pour soutenir leur déploiement sur le marché britannique. En témoigne le partenariat de recherche et de développement que CSR a mis en place à la mi-mai avec l'Université de Birmingham, l'Imperial College London et l'Université de Southampton.

Le Professeur Clive Roberts, directeur du « Centre for Railway Research and Education » de Birmingham, indique que son équipe travaille avec la CSR à l'interprétation des exigences et de la réglementation européennes en matière de trains à grande vitesse, et aux moyens qui permettront à la technologie chinoise de s'y conformer.

Selon lui, une différence fondamentale réside dans le fait que les systèmes chinois sont plus uniformes car la quasi-totalité des nouvelles réalisations porte sur la construction de trains à grande vitesse nouveaux, alors qu'en Europe, les systèmes sont plus complexes car de nombreux trains sont déjà construits et l'accent est désormais mis sur leur entretien ou leur modernisation. Il estime que la maîtrise des différences de ce type fournirait à la CSR les compétences nécessaires pour des réalisations nouvelles en Europe aussi bien que pour l'entretien et la modernisation des installations existantes.

Outre la Grande-Bretagne, d'autres pays développés en Europe surveillent les progrès que réalisent les entreprises de trains à grande vitesse chinoises en matière d'internationalisation. La Deutsche Bahn AG, l'un des premiers opérateurs ferroviaires mondiaux, a annoncé en juin l'ouverture, dans le courant de l'année, d'un bureau des achats en Chine.

# La Nouvelle Route de la soie, une voie juste pour la paix et la prospérité

Par David Gosset

Retrouvant graduellement sa centralité historique, la Chine s'avance sur la grande scène mondiale en développant activement une nouvelle stratégie dans le cadre d'une vision globale. S'appuyant sur des capacités de financement considérables provenant de la Banque asiatique d'investissement pour les infrastructures et le Fonds de la Route de la soie, la « Ceinture économique de la Route de la soie » et la « Route de la soie maritime du 21ème siècle » forment les deux axes principaux, l'un continental, l'autre maritime, de la « Nouvelle Route de la soie ».

La « Chine-Monde » est certainement l'une des caractéristiques qui définissent la renaissance chinoise. L'ouverture du Pays du Milieu permet à l'extérieur d'influencer l'intérieur, sans toutefois en altérer l'essence ; mais une Chine ouverte enrichit aussi le système qui l'entoure. La « Nouvelle Route de la soie », qui n'est pas sans rappeler les dynamiques de la dynastie Tang, Song ou de la première moitié des Ming, est une illustration de ce mouvement de projection globale.

Certains observateurs souligneront que le regain d'intérêt de Pékin pour le continent eurasiatique peut être compris, en termes géopolitiques, comme une réponse au pivot américain vers l'Asie entrepris par l'administration de Barack Obama ; cependant, la « Nouvelle Route de la soie » ne doit pas être interprétée comme une réaction tactique qui s'opposerait à d'autres initiatives. La Chine ne définit pas sa politique étrangère de manière négative en s'opposant à tel ou tel ; elle est à la recherche constante de synthèses dynamiques dans un réseau de relations inclusives.

Le pays, dont l'économie dépassera bientôt celle des États-Unis, a intégré la notion que la puissance doit être synonyme de responsabilité et que cette dernière renforce en fait la première. Avec la « Nouvelle Route de la soie » et son caractère international axé

sur la coopération, c'est le principe souvent souligné par Pékin de « résurgence pacifique » qui prend une forme concrète.

Ce sont en partie de grands projets d'infrastructure qui ont contribué à l'unité du monde chinois – la Grande Muraille, le Grand Canal et plus récemment un réseau gigantesque de trains à grande vitesse, par exemple. C'est donc avec une expertise inégalée que Pékin propose de partager une expérience qui présuppose une vision à long terme et qui génère de la cohésion. Ce serait pour le premier partenaire commercial de la Chine, l'Union européenne, tout simplement de l'aveuglement stratégique que de ne pas saisir les occasions offertes par Xi Jinping dans une vision dont la portée va bien au-delà de l'Organisation de coopération de Shanghai.

Alors que le programme stratégique de coopération Chine-UE 2020 et les négociations sur un accord d'investissements marquent une évolution positive, Bruxelles doit répondre de manière active à l'initiative de la « Nouvelle Route de la soie », pour laquelle un Fonds sino-européen pourrait être un mécanisme utile au financement de grands projets – infrastructures, énergie, économie verte – au service d'une Eurasie pacifique et prospère.

La France, qui a su soutenir, depuis le Général de Gaulle, concevoir une politique audacieuse et indépendante à l'égard de la Chine, doit encourager l'Union européenne à répondre de manière adéquate à l'appel ambitieux de la « Nouvelle Route de la soie ».

À côté du « Réve chinois » qui s'adresse plus spécifiquement au peuple de Chine, Xi Jinping propose une vision humaniste et de progrès qui va au-delà des intérêts nationaux immédiats. Basée sur l'expérience qui a conduit à la modernisation de la Chine, inspirée par l'idéal chinois d'universalisme, Da Tong, ou la Grande Harmonie, la « Nouvelle Route de la soie » est un « Réve eurasiatique », un rêve qui doit être aussi le nôtre.

David Gosset, fondateur du Forum Euro-Chinois, est directeur de l'Academia Sinica Europaea à CEIBS – Shanghai, Pékin et Accra. Il est à l'origine de la New Silk Road Initiative.

# En Chine, c'est la vie en rose pour les marques de luxe mais les boutiques font grise mine

Le gouvernement annonce des allègements fiscaux sur des articles choisis pour stimuler les importations. Par Wu Yiyao.

En avril dernier, la décoratrice d'intérieur Sun Yansi entre dans la boutique de luxe Céline à Shanghai et demande à essayer une robe. Celle-ci lui va parfaitement mais au lieu de passer à la caisse pour la payer, elle en prend une photo dans la cabine d'essayage avec son smartphone et envoie le cliché numérique à une amie à Paris.

Dix minutes plus tard, la jeune femme de 31 ans quitte le magasin après s'être assurée que son amie lui achèterait la même robe dans un point de vente Céline dans la capitale française. De cette façon, explique Sun, elle peut économiser environ 30% sur le prix, coût de l'expédition de la robe et du transfert de l'argent à sa copine parisienne compris. Compte tenu de la possibilité de réaliser de telles économies, il n'est pas surprenant que les consommateurs chinois aient recours à cette méthode pour acheter des articles de luxe. D'autres font le plein de produits haut de gamme à l'occasion de vacances à l'étranger ou profitent de soldes en ligne pour faire leurs achats, et n'utilisent les magasins traditionnels en Chine que comme salons d'essayage.

Le ministère des Finances a annoncé le 25 mai qu'il allait abaisser, à compter du 1er juin, les taxes d'importation sur des produits tels que les vêtements de coupe occidentale et les vêtements de fourrure, les bottes, les couches jetables et les produits de beauté. La mesure est destinée à stimuler les importations, promouvoir la consommation intérieure et satisfaire la forte demande des consommateurs pour certains produits importés. « C'est évidemment une bonne nouvelle pour les sociétés internationales qui vendent déjà des produits importés en Chine, puisqu'elles vont de ce fait accroître leurs marges », commente Laurel Gu, analyste principal spécialisée dans les modes de vie au bureau d'étude de marché Mintel China. La consommation chinoise de produits de marque a atteint 380 milliards de yuans (61,3 milliards de dollars ou 55,5 millions d'euros) l'an dernier, soit une augmentation de 4% d'une année sur l'autre, représentant 46% de l'ensemble des achats, selon des données fournies par le cabinet-conseil Bain & Co. Cependant, plus de la moitié de ces achats aient été effectués en dehors de la Chine, tandis que d'autres, dans une proportion de 15%, ont fait l'objet de transactions en ligne. Les achats en magasin n'ont représenté que 30%. Les consommateurs préférant acheter à l'étranger font valoir des prix inférieurs, un large choix et un vécu lié à des occasions agréables. « J'ai trouvé le même sac à main qui m'aurait coûté 30 000 yuans à Shanghai pour seulement 22 000 yuans dans un magasin sur les Champs-Élysées lorsque je suis allée à Paris avec mon mari pour notre lune de



Une boutique Gucci à Fuzhou, dans la province du Fujian. POUR CHINA DAILY

miel », indique Wang Xiaofan.

L'étude de Bain & Co montre que les produits de luxe en Chine peuvent être jusqu'à 75% plus chers que dans le pays de telle ou telle marque ou dans d'autres pays asiatiques. L'écart s'explique. Les coûts logistiques et opérationnels, ainsi que le niveau élevé de l'ensemble des taxes ont conduit les marques à fixer des prix plus forts en Chine que dans les points de vente à l'étranger.

Une location dans un emplacement de choix à Shanghai, par exemple, peut coûter 110 yuans le mètre carré, ce qui revient en coût annuel, pour un magasin

de 200 m<sup>2</sup> – la surface minimum pour un magasin de luxe type – à plus de 8 millions de yuans.

L'augmentation annuelle des loyers commerciaux au cours des cinq dernières années se situe autour de 4%. Les spécialistes du secteur prévoient que l'ouverture de nouveaux centres commerciaux et grands magasins devrait contribuer à une baisse générale des loyers au cours des deux prochaines années, mais les emplacements les plus demandés dans des villes comme Beijing et Shanghai devraient rester à un niveau élevé.

L'explosion des achats en ligne a eu un effet majeur sur les ventes des boutiques de luxe ; ce mode de chalandage est également moins cher – et en principe moins problématique – que l'obligation d'un voyage à l'étranger ou le recours à des amis à l'étranger pour se faire expédier la marchandise en Chine. Les produits de marque sont désormais en vente sur de nombreux sites de commerce électronique qui permettent aux consommateurs d'effectuer leurs transactions à l'aide de cartes de crédit ou de services de paiement tiers, tels que Alipay. Les magasins traditionnels en Chine ressentent le contrecoup de la hausse des coûts sans enregistrer de progression de leurs recettes et de leur bénéfice.

Henry Tang gère une boutique en Chine pour une marque de luxe européenne. Il dit que les sociétés haut de gamme ont adopté une nouvelle stratégie dans les magasins pour accroître leur présence dans le pays et attirer la clientèle.

« Une chose est claire : les employés sont formés pour n'avoir en tête que de faire une vente », confie-t-il en posant comme condition que le nom de son employeur ne soit pas dévoilé. « Précédemment, on nous disait de faire régner une atmosphère décontractée pour les acheteurs, de les laisser décider ce qu'ils voulaient voir de plus près. S'il y avait beaucoup de monde, nous nous attachions à repérer les personnes les plus susceptibles de faire un achat.

## Spécial Zhuhai

# Fabrication d'équipements : un secteur en plein essor

Par Sean Thomas et Hao Nan

Une entreprise de Zhuhai a récemment achevé la production de matériel de génie sous-marin destiné au géant international de l'énergie, la Chevron Corp.

Déjà livrés, les équipements seront affectés à l'exploitation de gaz naturel en eau profonde en Australie occidentale, où s'inscrit une partie essentielle du projet mondial de gaz naturel liquéfié de Chevron, Wheatstone LNG. Les spécialistes de l'industrie considèrent que la coopération entre Chevron et la société Zhuhai Jutal Offshore Oil Services Ltd doit sa réussite au fait que Zhuhai a entrepris en 2012 la construction d'un système industriel moderne, dont le noyau comprend des procédés de fabrication perfectionnés, des services haut de gamme, des industries de haute technologie, une économie maritime et une agriculture marine.

Zhuhai, qui relève de la province du Guangdong située dans le sud de la Chine, est le site de l'une des quatre premières zones économiques spéciales du pays et sera l'unique ville continentale à offrir une voie terrestre à destination de Hong Kong et Macao avant la fin 2016, date à laquelle le pont reliant Hong Kong, Zhuhai et Macao doit être achevé. Au cours des deux ou trois dernières années, l'accent a été mis sur le développement de la fabrication d'équipements de pointe et Zhuhai a attiré plusieurs projets à forte intensité de capital et de technologie financés par des entreprises de renom telles que Ferretti Group, MTU Maintenance, Wartsla, ABB, Zoomlion et China Aviation Industry General Aircraft Co. Les statistiques fournies par le bureau de commerce de Zhuhai indiquent que la ville a signé 51 contrats pour la fabrication d'équipements perfectionnés en 2014, représentant un investissement global de 60 milliards de yuans (9,7 milliards de dollars).

Pour le chef du bureau Liu Qiying, la ville progresse à grands pas dans ce secteur. « Cette année, Zhuhai va intensifier ses efforts visant à attirer plus d'investissements en provenance des pays et des régions du monde entier possédant des industries manufacturières développées », affirme-t-il. L'an dernier, la municipalité a lancé un plan de développement industriel portant sur la période 2015-2025, qui prévoit que pour la ville, la valeur de production liée à la fabrication d'équipements atteindra 190 milliards de yuans cette année et 300 milliards en 2017. En 2020, la valeur de production devrait dépasser 500 milliards de yuans et Zhuhai pourra s'enorgueillir d'être une base manufacturière de classe mondiale en matière de matériel de génie offshore, une base de production nationale d'aviation générale et une base manufacturière d'équipements intelligents. Les experts estiment que le plan de Zhuhai privilégiant des industries modernes est tourné vers l'avenir car il est en phase avec le positionnement de la ville qui se veut « zone spéciale favorisant une croissance respectueuse de l'environnement et cité modèle pour le développement scientifique » ; il est aussi conforme à la « Belt and Road Initiative » et la stratégie « Made in China 2025 » lancées au niveau du pays. Alberto Galassi, PDG de la multinationale italienne de construction navale Ferretti Group, se dit confiant dans l'avenir économique de Zhuhai et la marche local de la navigation de plaisance. Selon lui, le delta de la Pearl River, où Zhuhai est située, pourrait devenir une plaque tournante de la plaisance, comme les régions méditerranéennes et celles des Caraïbes. Galassi affirme que Zhuhai est une cité côtière attrayante où il fait bon vivre et que Ferretti attache une grande importance à sa coopération avec la ville. « Le moment est bien choisi pour développer le génie maritime », indique Tian Mingjie, directeur général de la CNOOC Offshore Oil Engineering (Zhuhai) Co. Il constate que Zhuhai dispose d'un avantage géographique, celui d'être contiguë à la mer de Chine méridionale, l'une des zones les plus importantes pour l'exploitation du pétrole et du gaz en eau pro-



Des vedettes fabriquées à Zhuhai prêtes à être livrées. POUR CHINA DAILY



fonde. Pour lui, le fait que la ville ne cesse d'améliorer l'industrie manufacturière d'équipements destinés au génie maritime constitue un attrait pour les professionnels de talent. Et d'ajouter que l'intensification des relations commerciales et de la coopération avec l'étranger, que ce soit des pays ou des régions, contribuera à la rendre plus compétitive en matière de technologie, d'innovation et de ressources humaines. Les services haut de gamme, basés dans la zone de Hengjin, concernent principalement le développement du tourisme, les services financiers, les conférences, les salons, la créativité culturelle, les services logistiques et technologiques. L'économie marine et l'agriculture écologique sont orientées sur le développement des énergies vertes, les centres de loisirs insulaires et les sports aquatiques, l'agriculture moderne et l'agrotourisme.

## Des industries modernes

Zhuhai est dotée d'industries modernes couvrant le secteur manufacturier de pointe, les services haut de gamme, la

pour l'action en faveur du développement social

- En octobre 2014, neuvième place sur les dix premières villes chinoises pour le fort sentiment de bonheur qu'elle inspire, selon un classement établi par le Programme des Nations Unies pour le développement et le magazine « Oriental Outlook » de l'agence de presse Xinhua

- Titre de ville la plus vivable de Chine selon la Chinese Academy of Social Sciences, en mai 2014

- Première place du classement général 2013 de l'indice chinois de la durabilité urbaine, publié par McKinsey en avril 2014

- N° 2013, quatrième des plus belles villes de Chine selon le China Institute of City Competitiveness

- Choisie en 2013 par les étrangers comme leur ville de Chine préférée, selon le bimensuel « Globe Biweekly » de l'agence Xinhua

- Proclamée en 2013 sixième ville de Chine offrant la plus grande transparence financière par la faculté d'administration et de gestion de l'Université de Tsinghua

- N° 2 sur la liste des dix premières villes de Chine offrant la meilleure qualité de vie selon le classement du China Institute of City Competitiveness en 2013

- N° 9 au classement général 2012 de l'indice chinois de développement scientifique urbain produit par la Chinese Academy of Social Sciences en 2013

- Deuxième des dix villes de Chine les plus vivables selon le China Institute of City Competitiveness en 2013

- Cinquième ville de Chine la plus vivable en matière de compétitivité, selon la Chinese Academy of Social Sciences en 2013

- Neuvième ville de Chine la plus compétitive selon la Chinese Academy of Social Sciences en 2013

- N° 5 parmi les villes chinoises choisies pour leur compétitivité à l'intention des entreprises figurant sur une liste établie par la Shanghai University of Finance and Economics et Donghai Securities.