

CHINE – POINT SUR LA STRATEGIE INDUSTRIELLE, 2018

I - Situation générale

D'un point de vue macroéconomique, **la part de l'industrie dans le PIB chinois tend à décroître** : elle a ainsi passé selon les statistiques nationales de 40% en 2010 à 34% en 2017¹, rapprochant ainsi la Chine des économies développées². Cela masque cependant d'importantes disparités selon les secteurs considérés.

Pour la Chine, l'enjeu est désormais avant tout de **parvenir à la maîtrise des technologies les plus avancées** et de **ne plus être simplement « l'usine du monde »** attirant les investissements des industriels étrangers. Cet enjeu est d'autant plus crucial que pour un certain nombre d'industries à faible valeur ajoutée où la main d'œuvre représente une part importante des coûts de revient (textile, petit électronique, jouets...), la Chine n'est plus aussi attractive qu'auparavant, comparée à d'autres régions du monde telles que l'Asie du Sud ou l'Asie du Sud-Est, voire l'Afrique de l'Est : les capacités de production présentes en Chine sont encore loin d'avoir disparu, mais les investissements internationaux se font désormais ailleurs³.

La Chine a réussi à construire dans les grandes métropoles telles que **Pékin** au Nord, **Shanghai** à l'Est et **Shenzhen** au Sud des « écosystèmes » de l'innovation de niveau mondial, associant grandes universités, grandes entreprises, start-ups et sources de financement (capitaux-risqueurs, bourses aux valeurs...). Dans sa transition vers une économie « 4.0 », la Chine peut en outre compter sur ses « **géants** » de l'Internet (**Baidu, Alibaba, Tencent**) sans équivalent en dehors des Etats-Unis, en pleine diversification fondée sur le *big data* et demain l'intelligence artificielle. La croissance des « BAT » est favorisée par la quasi-fermeture du pays au reste de l'Internet mondial et par la taille immense du marché intérieur (770 millions d'internautes, accédant quasiment tous à Internet via le téléphone mobile).

Cependant, la Chine est loin de ne compter que des industries à la pointe de la technologie. En particulier, les provinces du Nord (Hebei, Liaoning, Shanxi...) restent marquées par une **industrie lourde très polluante et souvent obsolète** (mais pourvoyeuse d'emplois), dont la restructuration est longue et difficile malgré les plans qui se succèdent depuis plusieurs années. La Chine génère aujourd'hui à elle seule près de la moitié de la production mondiale d'acier ou de charbon, dans des usines ou des mines qui sont encore loin d'être toutes aux meilleurs standards internationaux. Quant au Sud, au-delà de Shenzhen et de sa région, les provinces telles que le Guangdong, le Fujian ou le Zhejiang comportent encore de **nombreuses industries manufacturières à faible valeur ajoutée technologique**.

Orientations politiques

La politique industrielle chinoise s'inscrit dans une longue tradition de planification mise en place dès les débuts de la république populaire ; le gouvernement chinois est ainsi récemment entré dans la période de mise en application de son treizième plan quinquennal (2016-2020). Le Conseil des affaires d'Etat, l'organisme supervisant les travaux du gouvernement, a par ailleurs publié au cours de

¹ Soit 16 500 sur 41 300 Mds CNY en 2010 et 28 000 sur 82 700 Mds CNY en 2017

² L'industrie représentait en 2016 environ 30,5% du PIB de l'Allemagne et 19,5% de celui de la France

³ Voir note du Service économique « *Vers la fin de l'usine du monde ?* », Bulletin économique Chine, Service économique régional de Pékin, octobre 2016

l'année 2015 deux plans, « **China Manufacturing 2025** » et « **Internet +** » devant servir de feuille de route à plus long terme pour l'inscription de la Chine dans la « **Nouvelle révolution industrielle** » fondée sur l'informatisation des chaînes de production et l'intégration de technologies innovantes (objets connectés, fabrication additive, *big data*, biotechnologies...); la Chine faisant ainsi écho aussi bien aux objectifs de reconversion industrielle des pays développés (« Industrie du futur » en France, Industrie 4.0 en Allemagne...) qu'aux tentatives similaires de montée en gamme en cours dans d'autres pays émergents, telles que « Make in India » en Inde.

D'un point de vue sectoriel, les politiques mises en œuvre par le gouvernement chinois semblent relativement exhaustives : pas moins de **10 secteurs** (et 23 sous-secteurs) **sont cités dans le plan « China Manufacturing 2025 »** (TIC, Robotique, Aéronautique, Equipement naval et maritime, Equipement ferroviaire, Automobile, Electricité, Matériel agricole, Nouveaux matériaux, Médecine). Au-delà de la maîtrise par la Chine d'un certain nombre de technologies fondamentales, le plan vise à faire du pays une puissance industrielle majeure, avec des **objectifs précis de parts de marché en Chine et à l'international d'ici 2025 pour les produits de propriété intellectuelle chinoise** dans certains domaines, dont en particulier les TIC⁴.

Le 13^{ème} plan quinquennal, publié un an plus tard, réaffirme les **objectifs nationaux de montée en gamme du tissu industriel et de soutien massif à l'innovation**, en mentionnant le rôle d'appui que doit jouer l'immense marché intérieur chinois. Le plan insiste en particulier sur le lien entre le renforcement des liens entre monde académique et monde de l'entreprise. Les fonds publics alloués à la recherche devront être davantage tournés « vers l'innovation » et ses résultats concrets ; les universités et les centres de recherche jouiront de davantage d'autonomie (appels à projets, mise en concurrence). Un système de contrôle et d'audit performant devra par ailleurs être mis en place. Des méthodes nouvelles telles que le *crowdsourcing* (production participative) et le *crowdfunding* sont également mentionnées.

Mise en œuvre et financement des politiques publiques

Au niveau du gouvernement central, **de nombreuses administrations sont compétentes pour la mise en place de la stratégie nationale**, notamment le Ministère de l'industrie et des technologies de l'information (MIIT), le Ministère des sciences et des technologies (MOST), la Commission nationale pour le développement et la réforme (NDRC, Ministère de la planification) ainsi que les deux grandes académies placées sous l'autorité directe du Conseil des affaires d'Etat (Académie des sciences et Académie d'ingénierie). Les entreprises et les organismes de recherche souhaitant bénéficier des programmes mis en place par ces administrations peuvent généralement directement candidater auprès de leurs bureaux de représentation au niveau local.

L'Etat chinois conçoit ainsi de nombreux programmes de grande ampleur correspondant à une stratégie de long terme (plusieurs décennies), suivie au cours des plans quinquennaux successifs. Parmi les grands plans de soutien à l'innovation, représentant des financements accumulés de plusieurs dizaines de milliards d'euros, figurent notamment le programme **TORCH** du MOST, lancé en 1988 et destiné au développement d'industries de pointe via la création d'incubateurs et de parcs de hautes technologies, ainsi que, davantage dans le champ de la recherche scientifique, le plan **863**⁵ visant une dizaine de secteurs de pointe tels que les biotechnologies, le spatial ou les nouveaux matériaux.

⁴ Par exemple, à l'international : 45% pour les terminaux mobiles ou 60% pour les fibres optiques

⁵ Du nom de sa date de lancement, mars 1986

Au-delà de ces mesures budgétaires, les moyens financiers très importants alloués à la montée en gamme du tissu productif et du système d'innovation chinois **se sont plus récemment orientés vers une logique de partenariat « public-privé »**, avec la mise en place de nombreux **fonds d'investissement dédiés à l'industrie** aux niveaux national et local. Parmi les plus emblématiques de ces fonds figurent notamment :

- **Le Fonds national pour l'industrie des semi-conducteurs (*China integrated circuit industry investment fund*)** : lancé en septembre 2014, capital évalué à **140 Mds CNY** en juin 2016. Associe notamment Etat (MoF/MIIT), CDB, China Tobacco
- **Le Fonds national pour la fabrication avancée (*China advanced manufacturing industry investment fund*)** : lancé en juin 2016 avec une dotation initiale de **20 Mds CNY**. Associe notamment Etat (NDRC/MoF/MIIT), State Development & Investment Corporation, ICBC
- **Le Fonds pour l'investissement dans l'Internet (*China Internet investment fund*)** : lancé en janvier 2017 avec une dotation initiale de **100 Mds CNY**. Associe notamment Etat (MoF/Cyberespace administration of China), ICBC, CDB, Agricultural Bank of China

Au-delà du développement de capacités de recherche « endogènes », c'est aussi par des **acquisitions massives à l'étranger** que se matérialise la montée en puissance technologique de l'industrie chinoise, comme en témoignent plusieurs rachats emblématiques menés en 2016 dans des secteurs de pointe comme la robotique industrielle (achat de l'allemand Kuka par Midea, de l'américain Paslin par Wanfeng) ou la chimie fine (achat du suisse Syngenta par ChemChina). Plus anciennement, on peut notamment évoquer le rachat en 2005 de la branche ordinateurs personnels d'IBM par Lenovo, qui a consacré l'émergence de ce dernier sur le marché mondial, ou le rachat en 2010 de la filiale véhicules personnels de Volvo par Geely auprès de Ford.

II – Quels sont les secteurs industriels « en pointe » ?

La réussite de la stratégie de montée en gamme de la Chine doit en fait probablement s'apprécier secteur par secteur. On peut ainsi distinguer de manière certes schématique trois catégories :

- **Des secteurs où des entreprises chinoises ont réussi à s'imposer comme leaders commerciaux et technologiques.** En particulier :
 - **Les équipements télécoms** : Huawei est aujourd'hui le premier équipementier télécom mondial, avec un chiffre d'affaires en 2016 sur les équipements réseaux de 291Mds CNY (38 Mds EUR) (+23,6%), supérieur à celui de ses concurrents Ericsson (22 Mds EUR) et Nokia (23 Mds CNY). En outre, la majorité de son chiffre d'affaires est désormais réalisé hors de Chine dont un tiers en zone EMEA. ZTE, dont le CA total représente environ un cinquième de celui de Huawei est également un acteur important, mais moins présent à l'étranger.
 - **Le ferroviaire** : Le constructeur national CRRC, issu de la fusion en 2015 de China North Railway et China South Railway, a enregistré un chiffre d'affaires de 224 Mds CNY en 2016, soit près de 30 Mds EUR. C'est beaucoup plus que tous les autres concurrents mondiaux : 15 Mds EUR pour le total Alstom/Siemens Mobility, 6,8 Mds EUR pour la branche ferroviaire de Bombardier... CRRC bénéficie certes d'un marché intérieur considérable (plus de 25 000 km de LGV en service en Chine en 2017, soit plus des deux tiers du total mondial), mais le groupe est également de plus en plus présent hors des frontières nationales : CRRC a remporté 7,5 Mds EUR de commandes à l'étranger en 2016.

- **Des secteurs où les entreprises chinoises semblent encore accuser un retard technologique par rapport à la concurrence étrangère.** En particulier :
 - L'aéronautique : La Chine a fondé en 2008 le constructeur aéronautique COMAC avec pour but explicite de construire un concurrent capable de se mesurer à Airbus et Boeing sur le segment des avions passagers de grande capacité. Le premier modèle, le C919, un biréacteur d'une capacité d'environ 150 passagers, a réalisé son premier vol en mai 2017 et devrait entrer en service à partir de 2021. Cependant, le C919 n'a pour l'instant quasiment enregistré que des commandes en provenance de compagnies chinoises ; ses performances resteraient inférieures à celles de ses concurrents directs, l'Airbus A320neo et le Boeing 737MAX. La question d'une concurrence sérieuse en provenance de Chine se pose malgré tout à l'horizon d'une ou deux décennies. La Chine entend également rattraper son retard en matière de motorisation aéronautique et a lancé en août 2016 avec cet objectif l'entreprise publique *Aero Engine Corporation of China (AECC)*.
 - Le véhicule à moteur thermique : Depuis une trentaine d'années, les grands constructeurs d'Etat (FAW, SAIC, Dongfeng, GAC) semblent parfois se reposer sur la « rente » que représentent les coentreprises imposées aux constructeurs étrangers qui veulent s'implanter en Chine et ne sont pas particulièrement poussés à innover et à s'investir dans le développement de leurs propres marques. De fait, la part de marché des marques chinoises en Chine se situe depuis longtemps autour de 40%. Les constructeurs étrangers doivent cependant composer depuis quelques années avec l'émergence rapide de constructeurs privés locaux (Great Wall, Geely...) bien plus ambitieux.
 - L'électronique : Les semi-conducteurs sont régulièrement cités comme le deuxième déficit commercial bilatéral sectoriel de la Chine après le pétrole (de l'ordre de 150 à 200 Mds USD par an). C'est d'ailleurs ce déficit qui justifie les politiques très volontaristes et les moyens financiers considérables mis en œuvre pour stimuler l'industrie nationale (voir le Grand fonds national pour l'industrie des semi-conducteurs cité en question I) ; en témoignent aussi les politiques d'acquisition très ambitieuses menées à l'étranger par les groupes chinois, notamment *Tsinghua Unigroup*. Récemment (fin février 2018), la Commission pour l'investissement étranger aux Etats-Unis⁶ a bloqué le rachat de Xcerra, un équipementier pour l'industrie des semi-conducteurs, par un fonds affilié à Sino IC Capital, le gestionnaire du Grand fonds national pour l'industrie des semi-conducteurs.

- **Des secteurs émergents où la Chine déploie des moyens financiers considérables et souhaite rapidement s'imposer comme leader mondial.** En particulier :
 - Le véhicule à énergie nouvelle : La Chine est de loin le premier producteur et le premier marché mondial pour les véhicules à énergie nouvelle. La croissance de ce marché est extrêmement rapide : 770 000 véhicules à énergie nouvelle vendus en Chine en 2017 (3,1% du total des ventes), 500 000 en 2016 (2,1%) et 300 000 en 2015 (1,4%). Ce sont à près de 90% des véhicules tout électrique (pas des hybrides)⁷.
 - Les technologies numériques : Dans ce domaine, la Chine bénéficie de l'existence des BAT et de la taille de son marché intérieur (voir question 1). Outre la plan « Internet + » cité plus haut, plusieurs **plans sectoriels** précisent les ambitions de la Chine, en

⁶ Ou CFIUS - Committee on Foreign Investment in the United States

⁷ A titre de comparaison, 200 000 véhicules tout électrique ont été vendus aux Etats-Unis en 2017, 30 000 en France

ayant pour but de faire de ce pays un leader dans de nombreux domaines de l'économie numérique :

- Un plan de développement de l'industrie du **traitement de données (« big data »)** adopté en décembre 2016. Le chiffre d'affaires généré par ce secteur au sens large doit atteindre 1000 Mds CNY (environ 130 Mds EUR) en 2020 contre 280 Mds CNY (35 Mds EUR) en 2016.
- Un plan portant sur les **objets connectés** adopté en janvier 2017. Ce plan vise notamment une production de 1500 Mds CNY (environ 200 Mds EUR) en 2020 pour le secteur des objets connectés au sens large (allant de la fabrication d'objets aux services en passant par le réseau télécom) Surtout, les objets connectés devraient se répandre dans un grand nombre de secteurs de l'industrie, de l'agriculture ou du bâtiment. Le renforcement de la cybersécurité est également pris en compte.
- Un plan de développement du **« cloud computing »** adopté en avril 2017, qui vise notamment le passage de 150 Mds CNY (20 Mds EUR) en 2015 à 430 Mds CNY (56 Mds EUR) en 2019 du chiffre d'affaires du secteur.
- Un plan pour le développement de l'**intelligence artificielle** adopté en juillet 2017. Ce plan, qui comporte de nombreuses synergies avec le plan « big data », distingue une phase initiale de rattrapage (avant 2020) et une deuxième phase où le pays doit parvenir à s'imposer comme leader mondial et centre de l'innovation dans ce domaine. Les industries liées à l'IA devraient représenter un marché de 1000 Mds CNY en 2025. L'IA devrait être intégrée d'ici 2030 dans de multiples domaines de l'économie chinoise : agriculture, santé, éducation, santé, sécurité, robotique, réalité virtuelle, et automobile.

III - Quels sont les dispositifs d'autorisation d'investissements étrangers ?

La Chine publie depuis 1995 un **catalogue des investissements étrangers**, qui divise officiellement l'économie en trois secteurs : ceux où l'investissement étranger est « encouragé », et où les investisseurs étrangers peuvent détenir la totalité du capital de leurs filiales (d'où l'acronyme anglais de *WOFE, wholly owned foreign enterprises*); ceux où l'investissement étranger est limité, et où les investisseurs étrangers doivent dans l'essentiel des cas créer des coentreprises (ou *JV, joint-venture*) avec un partenaire chinois ; enfin ceux où l'investissement étranger est interdit. Les secteurs « interdits » sont essentiellement de deux types : soit des secteurs que la Chine estime relever de la souveraineté nationale (par exemple, les services de contrôle aérien, l'information géographique, certaines ressources minières), soit des secteurs que les autorités ferment aux étrangers pour des raisons politiques (l'éducation, l'édition de livres, les médias de manière générale).

Le catalogue des investissements fait l'objet d'une révision tous les deux à cinq ans. Sa dernière version a été publiée en juin 2017. Les pays occidentaux demandent de manière répétée la suppression de ce catalogue et son remplacement par une liste négative (la plus restreinte possible) des secteurs où l'investissement étranger est limité. Cela aurait l'avantage d'être plus en phase avec les pratiques internationales et de laisser « par défaut » les secteurs qui n'y figurent pas ouverts à l'investissement étranger.

La réglementation chinoise se traduit par une **procédure officielle d'approbation des investissements étrangers**, principalement auprès du Ministère du commerce (MofCOM), qui étudie au cas par cas chaque projet d'investissement en fonction de sa nature propre et de l'investisseur qui le porte, en se fondant sur deux lois, l'une sur les *WOFE* et l'autre sur les *JV*. Ceci étant, l'obtention de

L'approbation du MofCOM ne suffit généralement pas à elle seule à assurer l'entrée en fonction des investissements productifs en Chine. A cette procédure s'ajoutent en effet de nombreuses contraintes au niveau règlementaire ou normatif au niveau de la **certification des installations industrielles** puis de **l'homologation des produits** pour entrer sur le marché chinois. Cela se traduit en pratique par la nécessité d'obtenir des licences auprès de plusieurs administrations différentes, notamment les ministères en charge de l'industrie (*MIIT - Ministry of industry and information technology*), de l'environnement (*MEP – Ministry of environmental protection*), de la planification (*NDRC – National development and reform commission*) ou encore de l'Administration de l'alimentation et du médicament (*CFDA – China food and drug administration*), selon les cas au niveau du gouvernement central ou des administrations déconcentrées.

La procédure d'approbation des investissements étrangers fait actuellement l'objet d'une réforme, **un projet de loi sur les investissements étrangers** étant soumis à consultation. Le catalogue des investissements étrangers devrait notamment être remplacé par une « liste négative » des secteurs restreints ou interdits aux investisseurs étrangers, déjà expérimentée dans certaines zones pilotes de libre-échange. Les premières réactions à ce projet de liste ont été plutôt négatives : en effet, les autorités chinoises se sont pour l'essentiel contentées de recopier les catégories « restreint » et « interdit » du catalogue des investissements ; de plus, la Chine souhaite en fait faire coexister deux listes négatives, l'une pour l'investissement étranger, l'autre pour l'accès au marché (aussi bien pour les entreprises étrangères que pour le secteur privé chinois), ce qui continuerait à entretenir une discrimination de fait entre entreprises étrangères et chinoises.

Par ailleurs, l'essentiel des procédures devraient se dérouler auprès des administrations locales de l'industrie et du commerce, qui joueraient un rôle de guichet unique. La portée exacte de ce texte reste cependant à préciser, ces autorités devant évaluer la pertinence des investissements selon des critères qui, dans le projet de loi, ne sont définis que de manière vague (« intérêt général », « innovation technologique », « concurrence »...) ; cela risque de générer de grandes disparités dans l'application de la loi d'une ville à l'autre.⁸

S'ajoutent à cela de nombreuses **difficultés règlementaires sectorielles qui dans les faits représentent autant de barrières supplémentaires à l'investissement**. Parmi les secteurs particulièrement impactés, on trouve notamment :

- lenteur et difficulté des procédures d'**homologation des médicaments** et des **cosmétiques**. **L'obligation de refaire localement les essais cliniques** allonge considérablement les délais d'enregistrement, sachant que les ressources humaines (patients), mises à disposition par le Ministère en charge de la santé, sont en nombre limité⁹. La durée moyenne des procédures d'homologation d'un nouveau médicament est de l'ordre de 6 ans en Chine contre entre 3 et 6 mois au Japon et en France.
- Dans le domaine du **véhicule électrique**, **l'homologation des batteries de conception étrangère** est extrêmement difficile en pratique. Les constructeurs étrangers sont de fait amenés à retarder de près de deux ans l'arrivée de leurs modèles sur le marché chinois, le temps de les réadapter aux batteries chinoises. De plus, **l'accès aux subventions publiques à l'achat** (qui ont vocation à disparaître à long terme mais qui pour l'instant couvrent encore une partie importante du prix des véhicules) **est réservé aux véhicules de marque chinoise**¹⁰

⁸ Sur le projet de loi sur les investissements entrants, voir notamment le point 1 du « *position paper* » de la Chambre de commerce européenne en Chine sur l'investissement en Chine

⁹ Des améliorations ont cependant été enregistrées au cours de l'année 2017. En juillet 2017, la Chine a adhéré à l'organisation internationale "*International Council for Harmonisation of Technical Requirements for Pharmaceuticals for Human Use*", ce qui s'est traduit par la reconnaissance en Chine d'un certain nombre de protocoles d'essais cliniques internationaux.

¹⁰ Les véhicules produits par les constructeurs étrangers en JV en Chine sont éligibles à ces subventions, mais ces véhicules doivent être vendus sous une marque créée spécifiquement pour le marché local et pas sous les marques reconnues à l'international.

et dont la batterie est de conception chinoise. Enfin, l'obtention des licences de production de véhicules à énergie nouvelle est assez compliquée (voir question 4).

- Dans le domaine du **numérique**, la réglementation en particulier la **loi cybersécurité** entrée en vigueur en juin 2017 qui impose d'importantes **contraintes en matière de localisation des données en Chine et de transfert de ces données à l'étranger**. Début 2018, la version définitive des textes réglementaires destinés à préciser les conditions de transfert des données hors de Chine n'a cependant toujours pas été publiée¹¹.

IV - Quelles sont les exigences en termes de transfert de technologie ou de production locale dans la conclusion de contrats internationaux ?

La Chine ne semble pas avoir établi explicitement de doctrine générale en matière de transfert de technologie¹² ou de localisation de la production. Ceci étant, **il est clair que la Chine souhaite fortement favoriser voire imposer de telles contraintes aux industriels étrangers** ; par rapport à de nombreux autres pays, elle peut compter sur la **taille (et donc l'attractivité) de son marché comme important levier de négociation** avec les industriels étrangers.

Transfert de technologie

Le plan « **China manufacturing 2025** », qui établit des objectifs précis pour les produits de propriété intellectuelle chinoise, risque de renforcer la pression sur les industriels étrangers. De fait, la Chine est **régulièrement accusée de transferts de technologie forcés** par les Etats étrangers, en particulier les Etats-Unis¹³.

L'**obligation d'investir en coentreprise**, présente dans de nombreux secteurs, peut aussi favoriser les transferts de technologie du partenaire étranger vers la JV, et donc vers le partenaire chinois. Par ailleurs, les **procédures d'homologation et de certification** peuvent donner la possibilité aux autorités chinoises d'exiger des informations sensibles sur les technologies mises en œuvre. Enfin, de **nombreuses réglementations sectorielles** ont été accusées d'imposer dans les faits des transferts de technologie. Parmi les exemples récents, qui pour certains combinent plusieurs de ces aspects, on peut citer :

- la **loi cybersécurité** entrée en vigueur le 1^{er} juin 2017 met en place des procédures de certification du niveau de sécurité pour les Infrastructures d'informations critiques (IIC), selon des modalités exactes en cours de définition. A ce stade, cette procédure suscite de nombreuses interrogations liées aux risques qu'elle pourrait faire peser sur le respect de la propriété intellectuelle présente dans ces IIC (les codes sources des logiciels notamment). Il est de plus acquis que la définition des IIC est extrêmement large, allant des infrastructures d'eau ou d'énergie aux plateformes de commerce en ligne (du fait de leur rôle majeur dans le fonctionnement de l'économie chinoise).

¹¹ Selon les textes soumis à consultation publique, les transferts de données pourraient être soumis à l'avis du régulateur administratif à partir d'un certain volume (concernant plus de 500 000 personnes ou représentant plus de 1000 gigabytes) ou lorsqu'ils concerneraient un certain nombre de domaines d'application « sensibles » (installations nucléaires, biochimie, industrie militaire, santé publique, grands projets d'infrastructure, environnement maritime et information géographique).

¹² On retrouve de nombreuses références au terme « transfert de technologie » dans les politiques mises en œuvre par les autorités chinoises, mais cela s'entend généralement comme l'assistance aux transferts de connaissances entre monde universitaire et monde de l'entreprise (pas les transferts étranger > Chine)

¹³ Voir notamment la version 2017 du rapport 301 du Bureau du représentant américain au commerce <https://ustr.gov/sites/default/files/301/2017%20Special%20301%20Report%20FINAL.PDF>

- les **procédures de certification des moteurs aéronautiques** (d'hélicoptères en particulier) pourraient être mises à contribution pour obtenir de l'information sur les technologies, dans un secteur où la Chine accuse encore un retard notable (voir 2)
- la **réglementation sur l'obtention de licences de production de véhicules à énergie nouvelle** entrée en vigueur au 1^{er} juillet 2017. Cette réglementation pourrait conduire à des demandes d'accès à des informations très précises et très sensibles pour obtenir les homologations (d'où des risques de transferts de technologies non souhaités à la coentreprise, et donc au partenaire chinois).

Dans les faits, encore une fois, la pertinence des transferts de technologie déjà réalisés doit probablement s'apprécier au cas par cas, afin de déterminer si oui ou non ces transferts restent une contrepartie acceptable à la conclusion de contrats commerciaux et ne menacent pas l'avance technologique du partenaire étranger.

De plus, la partie chinoise sait parfaitement jouer sur la **concurrence entre les industriels étrangers** pour exiger de chacun d'eux des transferts plus importants. L'exemple le plus régulièrement cité est celui du train à grande vitesse, où la Chine a établi il y a une vingtaine d'années des coentreprises avec tous les principaux acteurs étrangers (Bombardier, Siemens, Alstom et Kawasaki) et a réussi à s'appuyer sur les transferts de technologie correspondants pour développer un TGV « aux normes chinoises » dont le niveau technologique est aujourd'hui parfaitement compétitif au plan international.

Production locale

Outre les négociations commerciales, de nombreuses **contraintes** réglementaires de nature **fiscale** ou **normative (technologique)** conduisent à imposer aux industriels étrangers une part (souvent croissante) de localisation de leurs activités en Chine contre un accès au marché chinois. En particulier :

- **Automobile** : Une taxe de 25% sur les véhicules importés oblige de fait les constructeurs étrangers à localiser l'essentiel de leur production en Chine, sous forme de coentreprise.
- **Aéronautique** : L'accroissement de la valeur ajoutée générée en Chine dans les avions vendus en Chine est un objectif avoué des autorités chinoises. Airbus assemble depuis 2008 des A320 à Tianjin¹⁴ et a inauguré fin 2017 une ligne de finition d'A330 juste à côté de son premier site (deux appareils par mois). Boeing doit quant à lui assurer la finition des 737 à Zhoushan (près de Shanghai) à partir de 2018.
- **Numérique** : La loi chinoise sur la cybersécurité impose de nombreuses contraintes en termes de localisation des données en Chine (voir question 3) ; sachant que l'industrie donne un rôle croissant au *big data*, cela représente une incitation supplémentaire à localiser les activités en Chine.

De nombreux secteurs sont en outre confrontés à des politiques de **préférence nationale dans les appels d'offre publics** (« buy China »). L'article 10 de la loi sur les achats publics de 2002 révisée en 2014, impose ainsi aux autorités publiques d'acquérir des produits ou des services « chinois », sauf quand il n'existe pas de produit chinois correspondant à la demande ou lorsque la commande publique est réalisée à l'étranger. Cette loi ne précise cependant pas la définition exacte d'un produit « chinois » ; en particulier elle ne dit pas dans quelle mesure des produits fabriqués en Chine par des entreprises à capitaux étrangers peuvent être considérés comme chinois. Elle représente quoi qu'il en soit une incitation supplémentaire à localiser au maximum sa production en Chine pour les secteurs

¹⁴ Suite à un accord conclu à l'occasion de la visite d'Etat du Président Macron en janvier 2018 en Chine, le nombre d'A320 assemblés doit passer de 4 par mois actuellement à 6 à l'horizon 2020

dépendant de la commande publique. La Chine n'est pas actuellement partie à l'Accord plurilatéral sur les marchés publics supervisé par l'OMC.

Le plan « *China manufacturing 2025* », avec ses nombreux objectifs de part de marché pour les technologies « endogènes » en Chine et à l'étranger, risque par ailleurs d'entraîner une pression supplémentaire sur les entreprises étrangères pour que celles-ci améliorent de manière qualitative leur implantation en Chine ; autrement dit qu'elles passent d'une implantation locale se résumant à des activités productives à faible valeur ajoutée à une implantation comprenant des activités industrielles voire de recherche à fort contenu technologique.

Les problématiques liées aux transferts de technologie et aux exigences de production locale doivent cependant être nuancées et mises en perspective ; ces problématiques sont certes centrales, mais elles ne sont pas non plus le seul angle sous lequel les industriels étrangers conçoivent leur relation avec la Chine. Les moyens financiers considérables mis en œuvre pour développer les activités de recherche et développement et la très grande taille du marché intérieur font que, de plus en plus, la Chine développe des capacités d'innovation qui lui sont propres. Et, dans certains secteurs, les industriels français rencontrés par le service économique de l'Ambassade (notamment équipementiers automobiles et groupes pharmaceutiques) affirment également qu'il faut s'appuyer sur sa présence en Chine pour y capter l'innovation locale et la diffuser plus largement dans le reste du monde.