



« L'interview » de Son Excellence Kong Quan, ambassadeur de la République populaire de Chine en France

BIO

1977

ATTACHÉ PRÈS
L'AMBASSADE
DE CHINE EN
BELGIQUE

1996

MINISTRE
CONSEILLER
PRÈS L'AMBASSADE
DE CHINE
EN FRANCE

2001

DIRECTEUR GÉNÉRAL
DE L'INFORMATION,
MINISTÈRE
DES AFFAIRES
ÉTRANGÈRES

2006

MINISTRE
ASSISTANT
DES AFFAIRES
ÉTRANGÈRES

2008

AMBASSADEUR DE
CHINE EN FRANCE

Safran et la Chine, une histoire déjà longue

Installé en Chine depuis près de quarante ans, le Groupe Safran a posé les bases d'une relation aujourd'hui exemplaire avec ce pays. À l'occasion des Journées découverte Safran, qui réunissent chaque année près de 1 000 nouveaux embauchés de toutes les sociétés du Groupe, Son Excellence Kong Quan, ambassadeur de la République populaire de Chine en France, a commenté le développement des secteurs de la sécurité, de l'aéronautique et du spatial en Chine, et leur importance dans la croissance du pays. *Safran magazine* a rencontré le diplomate à cette occasion.

Safran Magazine : Quelle évolution prévoyez-vous à moyen et long termes dans les relations économiques franco-chinoises ?

S.E. Kong Quan : Nous prévoyons une évolution positive et encourageante. Ces dernières années, les relations économiques et commerciales entre les deux pays se sont développées rapidement et les domaines de coopération ne cessent de s'élargir. Il faut rappeler qu'il y a trois ans, lors de la dernière visite du Premier ministre Wen Jiabao, il avait été proposé d'atteindre en cinq ans un volume d'échanges commerciaux sino-français de 40 milliards de dollars. Cet objectif sera atteint avec deux ans d'avance. Les grandes entreprises françaises appliquent en Chine leurs dernières avancées technologiques, en par-

ticulier dans des domaines comme les transports aériens et ferroviaires, l'énergie nucléaire, l'environnement. La Chine aura toujours besoin de la coopération française dans ces secteurs. Et surtout, je ne peux être que très optimiste lorsque j'observe les partenariats industriels très fructueux qui se développent entre la Chine et les entreprises françaises, comme c'est

le cas avec Safran à Beijing, Suzhou, Guiyang et Chengdu notamment.

En quoi le transport aérien représente-t-il un enjeu important pour l'économie de votre pays ?

La problématique est à la fois intérieure et internationale. En Chine, compte tenu de la croissance des revenus et du niveau de vie, le trans-

« En Chine, le transport aérien a pris le relais du train ou du bus » Son Excellence Kong Quan

port aérien a pris le relais du train ou du bus interurbain. L'année dernière, la moitié des déplacements en avion à l'intérieur du pays se sont faits à titre privé, un quart de ces passagers ayant voyagé plus de dix fois dans l'année, soit une augmentation de 4,4 % par rapport à 2006. En 2007, les compagnies aériennes chinoises ont transporté 190 millions de passagers (+ 16 %) et 4 millions de tonnes de marchandises (+ 15 %); 1 134 avions commerciaux étaient en service, soit 136 de plus qu'en 2006. La Chine compte aujourd'hui 152 aéroports, soit cinq de plus qu'en 2006. Bref, le secteur du transport aérien chinois est en plein essor. Selon une estimation de Boeing, la Chine aura besoin de 3 710 nouveaux avions dans les vingt ans à venir. Cela représente un marché de 390 milliards de dollars, soit 41 % de la demande dans la zone Asie-Pacifique. 10 % de ces nouveaux avions seront des cargos, ce qui va quadrupler notre flotte. Parmi les nouveaux avions de passagers, 70 % seront monocouloir et desserviront des lignes intérieures.

Mais si la Chine continue à importer des avions, elle commence également à en fabriquer (cf. photo page 43). Basée à Shanghai, la Société des avions commerciaux de Chine joue un rôle primordial dans le domaine aéronautique. Je suis convaincu que Safran va largement contribuer à ce développement, surtout grâce à sa présence locale.

DES IMPLANTATIONS ET DES PRODUITS SIGNÉS SAFRAN

Le Groupe Safran est largement présent en Chine, que ce soit par les produits vendus sur place, les implantations industrielles ou l'implication dans des programmes de formation. La Chine est le premier marché civil pour Safran et ses sociétés. À titre d'exemple, le nombre de moteurs CFM56 de Snecma (en coopération avec General Electric) équipant les avions chinois s'élève à 1 600 et un hélicoptère chinois sur deux utilise des turbines Turbomeca. Les trains d'atterrissage de Messier-Dowty et les roues et freins de Messier-Bugatti équipent le tiers de la flotte chinoise d'avions commerciaux de plus de 100 places. Dans le secteur sécurité-défense, Safran est aussi positionné sur plusieurs marchés, des systèmes d'identification aux terminaux de loterie en passant par les terminaux biométriques.

Quatre nouveaux sites en 2008
La première implantation du Groupe dans ce pays date des années 1970, lorsque Turbomeca a vendu des moteurs Turmo III pour les hélicoptères *Super Frelon* que la Chine avait achetés. Depuis,

plusieurs autres sites y ont été construits. Safran, résolu à rester un partenaire de référence de l'industrie chinoise, y a par exemple construit quatre nouvelles usines en 2008. Un site destiné à la production d'arbres de turbines basse pression pour les moteurs CFM56-5B et -7B a été ouvert par Snecma à Suzhou. Juste à côté, le Groupe a bâti un site consacré à la fabrication de pièces de train d'atterrissage. Deux autres sites ont été inaugurés par Safran en Chine en 2008, en partenariat avec des industriels chinois : l'un dédié à la fabrication d'éléments de fonderie pour les moteurs CFM56, l'autre dédié au montage et au test d'ensembles hydromécaniques de moteurs d'hélicoptères. Safran emploie en Chine plus de 600 personnes, à travers deux bureaux de représentation, trois *joint ventures* et trois filiales. Il mène une politique active de formation, avec par exemple le centre de formation CFM International créé il y a dix ans à Guanghan. À l'heure où COMAC (Commercial Aircraft Corporation of China) lance le développement d'un nouvel avion de 150 places, le Groupe Safran, en tant que motoriste et équipementier de premier rang, confirme sa volonté d'accompagner l'industrie chinoise dans les défis de demain.

Dans ses relations avec la Chine, Safran a toujours privilégié la coopération et l'aide à la formation : que pensez-vous de ce positionnement, y compris pour le futur ?

Dans l'aéronautique comme dans d'autres domaines, un grand pays tel que la Chine doit posséder sa propre industrie. À ce titre, nous apprécions hautement la politique de coopération internationale de long terme mise en œuvre par Safran. L'aéronautique est devenue un secteur de plus en plus globalisé qui demande à chaque partenaire d'apporter sa part de contribution. Dans cet esprit, la formation est aussi un moyen d'investir dans le futur. Les jeu-



Premier avion régional commercial chinois (70 à 90 places), l'ACAC ARJ-21 a volé la première fois le 28 novembre dernier.

nes qui ont reçu une formation à l'étranger vont tisser des liens privilégiés, voire indéfectibles, avec le pays dans lequel ils ont été formés. Non seulement ils vont continuer d'œuvrer à l'amitié et à la coopération entre les deux pays, mais aussi – et surtout – ils vont mettre leur talent et leur motivation au service de la création et de l'innovation. C'est une combinaison qui garantit une relation gagnant-gagnant. Safran est particulièrement exemplaire en Chine et mérite d'être soutenu et encouragé.

Quels sont aujourd'hui les attentes et les objectifs de la Chine en matière environnementale, et comment cela se traduit-il pour la filière aéronautique ?

La Chine relève de grands défis environnementaux. Le changement climatique menace déjà gravement notre système écologique et notre développement économique et social. Dans le monde d'aujourd'hui, personne n'est davantage sensibilisé aux enjeux environnementaux que les Chinois. Les responsables politiques

et la population ont pris conscience de la nécessité de protéger davantage l'environnement afin de léguer un héritage propre aux générations futures. Indépendamment des résultats des négociations internationales et des engagements des pays industrialisés, la Chine a mis en œuvre ses propres mesures de protection de l'environnement et de réduction des émissions de CO₂. De 1996 à 2005, l'efficacité énergétique par unité de PIB a augmenté de 47 %. Notre objectif est de faire en sorte que la consommation énergétique par unité de PIB diminue de 20 % entre 2005 et 2010.

En 2007 et 2008, le gouvernement central a financé 681 projets d'économie d'énergie, ceux-ci représentant l'équivalent de 25 millions de tonnes de charbon. Les gouvernements locaux, quant à eux, ont financé des projets qui permettront d'économiser 60 millions de tonnes de charbon. Aujourd'hui, les énergies renouvelables représentent 8,3 % de l'énergie utilisée en Chine et, d'ici à 2010, cette proportion montera à 10 % pour atteindre 15 % d'ici à 2020.

Si, dans le passé, l'accent a été mis avant tout sur l'augmentation du PIB, nous insistons aujourd'hui sur le développement durable, qui préserve davantage l'environnement et met l'être humain au cœur des enjeux. Grande consommatrice d'énergie, l'aéronautique émet beaucoup de CO₂. Comme dans l'industrie automobile, il faut donc créer des moteurs qui consomment et émettent moins. Il y a déjà beaucoup d'avancées technologiques dans ce sens, chez Safran en particulier. Certes, la Chine a du retard. Mais c'est sur la base de ce retard qu'elle peut directement adopter les normes environnementales les plus modernes du monde. Ainsi, dans les grandes métropoles chinoises, comme ici en Europe, les automobiles sont soumises à la norme Euro 4 : la même politique devrait s'appliquer aux avions, ce qui représente à la fois un challenge et une opportunité pour les motoristes. Si l'on parvient à relever ce défi, les perspectives de développement seront énormes. ■

