



## Les investissements chinois en Europe de l'Est dans l'aéronautique civile

Depuis le lancement du projet des Nouvelles Routes de la Soie par le président chinois, Xi Jinping, en 2013, Pékin multiplie ses investissements dans les infrastructures de transport dans le monde. De nombreux projets d'investissement et de coopération dans le secteur aérien ont été mis en place entre la Chine et les États d'Europe de l'Est.

### Une stratégie d'investissement dans l'aviation commerciale

Attentive au potentiel de développement économique des pays de l'Europe de l'Est, la Chine a procédé à une augmentation rapide de ses échanges commerciaux avec eux depuis le début des années 2000. Alors que ces derniers n'étaient que de 2,2 milliards d'euros en 2000, ils atteignaient les 32,4 milliards en 2009 avant d'augmenter de 20 milliards en seulement 2 ans<sup>1</sup> pour finalement atteindre les 57,3 milliards d'euros en 2017<sup>2</sup>.

Dans ce cadre, de nombreux vols commerciaux ont été mis en place de façon à relier la Chine aux États d'Europe de l'Est. Ces derniers sont des points de passages importants du commerce chinois ; peu rentables, ils bénéficient de subventions importantes. Par exemple, des trajets directs ont été créés vers la Grèce depuis septembre 2017 ainsi que vers la République Tchèque. Cette dernière est également le lieu principal d'investissement de la *China Energy Company Limited (CEFC)* qui détient 49,9 % des parts de la plus grande compagnie aérienne privée tchèque, *Travel Service*<sup>3</sup>. Un projet de même envergure avait été engagé en Hongrie en 2004 par le *HNA Group* pour acheter des parts de la compagnie aérienne *Malév Hungarian Airlines*, mais celui-ci n'a pas abouti.

Le Premier ministre chinois a signé un contrat de 7 milliards d'euros avec la Grèce pour développer l'aéroport Hellenikon, à Athènes et a affiché son intérêt pour celui de Kastelli. De même, Xi Jinping a passé de nombreux accords avec le président Andrzej Duda lors de sa visite en Pologne en juin 2016, notamment autour du potentiel de financement d'un nouvel aéroport d'envergure, situé entre Lodz et Varsovie.

### Des entreprises chinoises s'imposent dans le secteur de l'industrie aérienne

Les entreprises chinoises se sont également emparées du secteur de l'industrie aéronautique en Europe de l'Est. En effet, *Beijing Skyriizon Aviation (BSA)* détient, par exemple, 41 % du capital de *Motor Sich*, l'un des principaux fabricants de moteurs d'avion en Ukraine. En 2017, *BSA* affiche sa volonté d'en devenir actionnaire majoritaire mais cette décision est refusée par la Cour suprême ukrainienne. La même année en Pologne, l'entreprise chinoise *Nuchtech* a annoncé investir pour la seconde fois dans *Kobylka*, une usine de fabrication de scanners pour l'industrie aérienne. Enfin, le groupe industriel chinois *Tianshan* développe des projets d'investissement dans l'industrie aérienne hongroise depuis 2016.

Des accords de coopération ont également été mis en place, c'est notamment le cas avec la Biélorussie. En effet, la visite du Premier ministre biélorusse en Chine en septembre 2016 a permis de définir une feuille de route pour renforcer les liens entre le Comité d'État pour la production militaire et industrielle biélorusse (*CEPMI*) et la *Corporation of Aerospace Science and Technology (CASC)*, le leader chinois dans le domaine des satellites de télécommunications, lanceurs de fusées et systèmes de défense aérienne. Fin 2017, le vice-président de la *SASTIND*<sup>4</sup> s'est rendu à Minsk accompagné des directeurs des plus grandes entreprises du complexe militaro-industriel chinois afin de discuter de projets futurs avec le directeur du *CEPMI*. Un nouveau partenariat industriel a également été conclu entre les deux États en avril 2018 avec la création du *Aviation Technologies and Systems* créé conjointement par l'Académie nationale des sciences de Biélorussie (*NASB*) et le conglomérat aéronautique chinois *AVIC*.

Alors que l'UE peine à répondre aux besoins financiers des États d'Europe de l'Est, la Chine vient pallier cette carence. Cette avancée est perçue par l'UE comme une atteinte à la cohésion du territoire. En effet et au-delà des risques de retrait dus à une forte dépendance financière et qui ont déjà causé des faillites, se pose également la question de la connexion d'une partie de l'espace aérien commercial européen, qui serait dès lors prioritairement orientée pour répondre aux besoins chinois.

*Ces propos ne reflètent que l'opinion de l'auteur.*

1 A. Stanzel & al "China's investment in influence: the future of 16+1 cooperation". European Council on Foreign Relations. 14/12/16.  
2 G. Grieger "China, the 16+1 format and the EU". European Parliament Research Service. 09/18.  
3 « *Chinese Investment in Europe. A country-level approach* » ETNC, 12/17.  
4 *State Administration for Science, Technology and Industry for National Defence* qui supervise les activités du complexe militaro-industriel chinois.