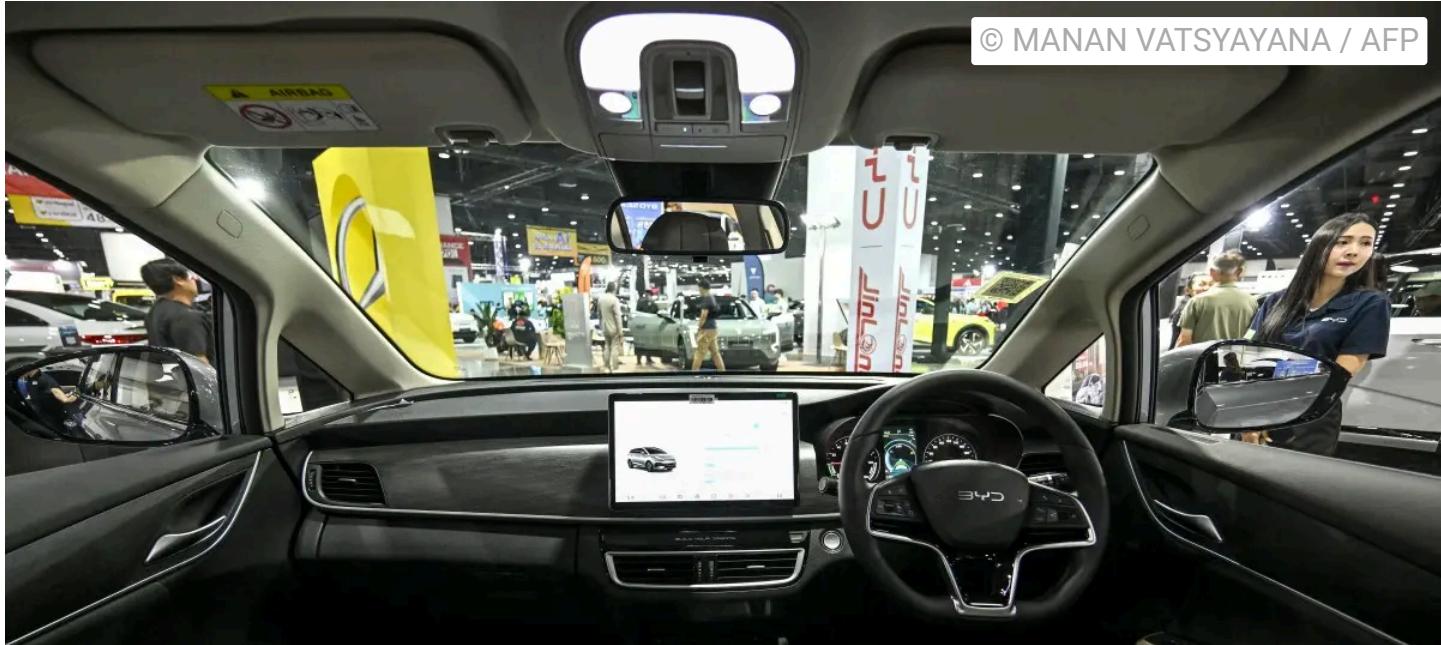


Le constructeur chinois d'automobiles électriques BYD a adopté une stratégie inventive d'internalisation.



Quand la Chine s'est éveillée...

Le deuxième choc chinois : ces transferts de technologie que l'Europe est désormais contrainte de demander à Pékin

De nouveaux critères obligeant les entreprises chinoises à avoir des usines en Europe et à partager leur savoir-faire technologique seront introduits à l'occasion d'un appel d'offres de Bruxelles pour un milliard d'euros de subventions pour le développement de batteries.

Atlantico : De nouveaux critères obligeant les entreprises chinoises à avoir des usines en Europe et à partager leur savoir-faire technologique seront introduits à l'occasion d'un appel d'offres de Bruxelles pour un milliard d'euros de subventions pour le développement de batteries. L'UE est-elle donc réduite à demander à la Chine de lui accorder des transferts de technologies pour construire des usines en Europe ? Cela ne va-t-il pas aboutir à des concurrences et à des rivalités entre les pays européens ?

Jean-Marc Siroën : L'Europe a fait le choix d'imposer la voiture électrique à l'échéance 2035. Les entreprises européennes, jusque-là championnes dans les moteurs thermiques et diesel, ont alors été confrontées à un défi qu'elles n'ont, pour l'instant, pas relevé : organiser une mutation profonde impliquant un douloureux déclassement des compétences et des techniques existantes et un investissement massif sur l'électrique. Car il ne s'agit pas seulement de remplacer une batterie classique par une batterie électrique mais de mettre en place un autre processus de production avec moins de pièces détachées et une batterie coûteuse comme pièce principale. Les entreprises qui partaient de rien – Tesla, BYD, ... -

avaient l'avantage de s'épargner une phase difficile de transition et sont vite devenues dominantes (scénario assez banal dans l'histoire industrielle). De plus, la production de batteries bénéficie d'économie d'échelle et d'expérience ce qui donne un avantage aux premiers arrivants surtout s'ils lancent une production de masse. C'est ce que la Chine a (trop ?) bien compris en subventionnant une surproduction.

Les pays européens ont ensuite considéré qu'ils pouvaient rattraper leur retard en subventionnant des *gigafactories* conçues pour bénéficier à leur tour d'économies d'échelle. Malheureusement, venues trop tard, elles se révèlent incapables de rattraper les effets d'expérience acquis par les concurrents chinois avec, de surcroît, des débouchés qui ne suivent pas, d'où la quasi-faillite du leader suédois Northvolt et la tentation de subventionner les entreprises chinoises qui s'implanterait en Europe. C'est, semble-t-il, ce à quoi pense la Commission dès lors qu'il y aurait un transfert de technologie. Celui-ci reste à préciser dans la mesure où les technologies sont relativement banales.

Augmenter les droits douane pour les automobiles chinoises (35% maximum en plus des 10 % habituels), favorise la production sur place avec des réactions qui relèvent parfois de la schizophrénie. D'un côté on déplore une perte de souveraineté, d'un autre les États ou les régions, pour créer de l'emploi, cherchent à attirer les investisseurs étrangers à coups de subventions au risque de surenchères entre pays européens comme on l'a vu pour BYD qui a choisi la Hongrie plutôt que la France.

Selon Adam Tooze, historien et professeur à Columbia, « le premier choc chinois a eu lieu lorsque la Chine s'est intégrée dans nos chaînes d'approvisionnement. Le deuxième choc chinois s'est produit lorsque nous avons supplié pour être incorporés dans les leurs ». Cette évolution souligne-t-elle les difficultés de l'Europe et le fait que la Chine domine entièrement l'écosystème manufacturier mondial ?

Pendant deux décennies la Chine a tiré sa croissance industrielle en se spécialisant aux stades finals du processus de production – couture, soudage, montage, - acceptant une dépendance en amont (matières premières, conception, composants, etc.). Depuis les années 2010, la Chine a, au contraire, privilégié une politique de remontée vers l'amont. Elle s'est appuyée sur de nouveaux secteurs souvent liés à la transition énergétique (panneaux solaires, batteries électriques...) et à l'électronique. Elle a été aidée par l'abondance de métaux nécessaires pour leur production (terres rares, graphite, manganèse, etc.) ce qui facilitait une intégration verticale. Ainsi, le constructeur chinois d'automobiles électriques BYD a adopté une stratégie inventive d'internalisation. Le fait que, par ailleurs, la Chine cherche à limiter l'implantation de ses firmes en Europe aux activités de montage prouve que ce choix a d'abord pour but d'éviter les coûts de transport et de contourner les droits de douane.

Adam Tooze a donc raison même s'il anticipe un peu. Si la Chine acquiert un leadership dans un certain nombre d'industries d'avenir, qui ne sont pas toutes de très haute technologie, elle reste dépendante ailleurs, notamment dans celui plus stratégique encore

des microprocesseurs (ce que les Etats-Unis ont compris). Par ailleurs, les succès à l'international de la Chine sont aussi la conséquence de ses échecs sur le plan intérieur. Si le pays cherche à exporter tant de voitures électriques et de panneaux solaires, c'est aussi parce que le pays n'a pas réussi à relancer sa croissance par la demande intérieure. Pour écouler la production elle doit donc subventionner son industrie et pratiquer des prix de dumping qui donnent l'illusion d'une compétitivité, sans doute réelle mais aussi, en partie, artificielle.

Qu'est-ce que cette situation dit sur l'état de l'Europe et de l'aveuglement européen ?

Qu'est-ce que cela révèle sur le fait que l'Europe se soit retrouvée dans cette position-là et soit à la traîne sur les technologies ? Qu'est-ce que cela traduit sur le système d'enseignement, de recherche en Europe ?

Que l'Europe ait du mal à s'adapter à l'évolution des nouvelles technologies et peine à définir une stratégie soutenable, est un fait qui a bien été constaté, disséqué et déploré notamment dans le rapport Draghi. Certains mettront en cause le défaut d'Europe, d'autres son excès. D'une certaine manière, ils ont tous raison. Comme l'Europe n'est pas parvenue à tirer parti de ses choix les plus ambitieux pour renforcer son industrie (on pense à la transition écologique), ceux-ci tendent à susciter davantage de rejet que d'adhésion. Ainsi, l'adoption légitime d'un programme de décarbonation n'a pas été soutenue par une politique industrielle cohérente et a laissé les entreprises jouer la montre (on pourrait dire la même chose dans le domaine énergétique). Le cas de Volkswagen qui a utilisé tous les moyens possibles, y compris illégaux, pour préserver ses moteurs diesel est sur ce point significatif.

Beaucoup de choses pourraient être dites sur le système d'enseignement et de recherche mais, de fait, les Etats-Unis sont moins bien classés que la plupart des pays européens dans le classement PISA (la Chine n'y figure pas !) et l'Europe n'est pas à la traîne de la Chine dans le classement dit de Shanghai des universités. Il est vrai que l'Europe dépasse beaucoup moins de brevets que la Chine. Mais si problème il y a, et c'est particulièrement vrai pour la France, c'est surtout parce que le lien entre la recherche qui invente et industrie qui développe n'est pas à la hauteur. La Chine et les Etats-Unis (du moins sous Biden) ont une politique assez claire. L'Europe beaucoup moins.

En quoi est-ce que l'Europe se berce d'illusions en pensant qu'elle sera riche et souveraine en travaillant 32 heures et en devenant dépendante de la technologie des Chinois ou d'autres pays comme les Etats-Unis ?

Il ne me semble pas que la population européenne se berce d'illusions. Au contraire, c'est plutôt un sentiment de déclin qui domine. Les votes et les « colères » actuelles en sont les expressions les plus tangibles.

Si l'autarcie commerciale n'est pas une option, l'autarcie technologique ne l'est pas non plus d'autant moins d'ailleurs que même brevetées, les technologies sont fluides. Être à l'origine des technologies est une chose, les exploiter - en est une autre. Dans les années 1990 c'étaient des marques européennes très innovatrices (Nokia, Ericsson, Alcatel, etc.) qui dominaient les téléphones mobiles. Qu'en reste-t-il aujourd'hui ? L'Europe a souffert du syndrome de la vieille puissance qui conduit à des choix industriels conservateurs voués à une destruction créatrice « schumpétérienne ». Quand elle innove, elle a du mal à anticiper le coup d'après. Ce constat établi, chacun peut, selon son tropisme, dresser la liste des faiblesses : prix de l'énergie, coût du travail, hyperréglementation, faiblesse des investissements et de la recherche-développement, segmentation des marchés financiers, taux d'emploi trop faibles, etc.