

Après Trump, Pékin mise sur le Made in China



Si Donald Trump effraie ou fait sourire avec son «America First», la stratégie du «Made in China 2025» dévoilée par Pékin va se révéler nettement plus dévastatrice pour l'Europe et les occidentaux. Si Trump tweete sa volonté, les chinois jouent la discrétion.

Ainsi après avoir fait main basse sur l'énergie solaire et éolienne, la Chine porte son dévolu sur les solutions hautement stratégiques de stockage d'électricité et les véhicules électriques. Comme à son habitude, le pays du Milieu ne fait pas dans la demi-mesure pour se saisir de ce marché initié par les occidentaux.

Le concept «Made in China 2025, ou China Manufacturing 2025» est fondamentalement simple. Il se contente de rapatrier des technologies occidentales via l'achat de brevets ou d'entreprises dans les domaines hautement stratégiques comme l'intelligence artificielle, les semi-conducteurs, la biopharmacie, les voitures électriques ou la production énergétiques.

Pour compléter le dispositif, Pékin ajoute l'arsenal usuel de protectionnisme et de manipulation des marchés avec des freins administratifs ou des soutiens financiers aux entreprises locales.

Selon le président Xi Jinping la science et la technologie sont les «batailles principales de l'Economie» et au-delà de la puissance militaire, c'est sur ce terrain que l'hégémonie mondiale de la Chine se construit.

Activation des voitures électriques

Pour entrer sur le marché chinois, les grands fabricants occidentaux, japonais et Sud-Coréens de batteries doivent céder leur savoir-faire pour avoir le privilège d'écouler temporairement leurs produits. Preuve de son avance technologique, le Suisse Leclanché a vu entrer dans son actionnariat l'ombre chinoise.

Si la Chine est devenue incontournable, c'est qu'elle a su créer une demande dans la voiture électrique. Elle a réussi à immatriculer 1 million de véhicules et devrait en ajouter 4 millions d'ici à 3 ans pour atteindre la barre des 5 millions.

Depuis 2012, cette tendance a été encouragée par des subventions massives et des

changements de lois. Ainsi les constructeurs locaux, comme BYD (Build Your Dream) ont été financièrement favorisés pour écouler leurs produits au nez et à la barbe des règles de l'Organisation Mondiale du Commerce.

En quelques années, BYD installée à Shenzhen a vu sa capitalisation boursière exploser à 18,7 milliards \$ à la poursuite de Telsa qui culmine à 50 milliards \$.

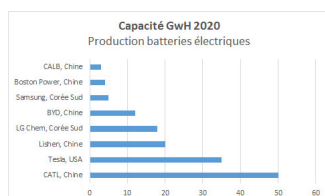
Les japonais ont inventé la batterie, les Coréens l'ont démocratisée et les chinois vont la dominer.

Depuis une décennie, l'industrie des batteries est dominée par les japonais et les sud-coréens mais Pékin ambitionne de doubler sa production d'ici à 2020 pour reprendre le flambeau. La salve actuelle se focalise sur les systèmes lithium-ion chers aux constructeurs automobiles et devisé à 40 milliards \$ d'ici à 2025.

Comme dans l'énergie solaire, la stratégie chinoise se base sur l'asphyxie de la compétition en proposant des tarifs imbattables. Si le solaire a chuté de 70% en quelques années, le prix des batteries est déjà sur cette voie.

Aujourd'hui Panasonic est le plus grand fournisseur mondial mais le japonais est talonné par CATL qui produit actuellement 7,6 GigaWatts heures (GWh) par année. En 2020, le chinois CATL dépassera, la Gigafactory de Tesla et Panasonic installée au Nevada, USA et créera 20'000 nouveaux emplois.

Globalement, la Chine est sur le point de livrer pour 121 GigaWatts heures assez pour propulser 5 millions de voitures sur 100 km selon Bloomberg.



Là aussi, Pékin s'assure que seuls les champions locaux en profitent. L'administration a bloqué

tous les producteurs étrangers pour la livraison de batteries aux automobiles chinoises et seuls les producteurs qui dépassent 8GWh ont droit à des subsides.

Le hasard fait bien les choses puisque seuls BYD et CATL remplissent ces critères. Tout a été fait pour écarter Samsung et Panasonic.

Pour garder l'hégémonie planétaire, les chinois devront trouver le moyen d'augmenter la performance tout en diminuant les prix qui représente aujourd'hui le 50% du prix des véhicules.

Malicieux, Pékin a planifié en détail son invasion en sécurisant l'accès aux matières premières notamment dans les terres rares, le cobalt ou le lithium. Là-aussi, le pays du milieu a déjà ratissé les mines du monde entier en passant par l'Argentine, le Chili ou les mines de Cobalt de la République Démocratique du Congo.

Avec les problèmes de plus en plus aigus du pétrole, la Chine pourrait devenir l'Arabie Saoudite de la mobilité mondiale. Avec le contrôle de la voiture électrique et des solutions de stockage pour les énergies renouvelables, Pékin tient en ses mains une puissance plus importante que n'importe quelle armée.

{rokcomments}