

Journée du GERPISA n°231

La Chine: un nouveau laboratoire pour les modèles productifs ?

Vendredi 3 février (14h-17h)
Au CCFA, 2 rue de Presbourg, 75008 Paris (métro et RER Charles de Gaulle Etoile)

Intervenants :
Robert BOYER

Chercheur associé à l'Institut des Amériques, Anciennement chercheur au CNRS (CEPREMAP)
r.boyer2@orange.fr <http://robertboyer.org>

Michel FREYSSENET

Sociologue, Co-fondateur du GERPISA, directeur de recherche au CNRS
freysenetmichel@orange.fr <http://freysenet.com>

Présentation

17 ans après la publication des *Modèles productifs* (Editions Repères La Découverte, 2000), il est utile de revisiter le cadre conceptuel et de s'interroger sur sa pertinence à la lumière des transformations qu'ont connues respectivement les modèles de croissance nationaux et les stratégies des constructeurs automobiles. Clairement, le plus significatif des changements est le développement extrêmement rapide de la Chine et la croissance explosive de son industrie automobile. Quels sont les experts qui auraient pu anticiper que la production d'automobiles passe de 2 à 25 millions en seulement 15 années, au point de dépasser celle de l'Union Européenne et des Etats-Unis. Pour rendre compte de cette percée, l'exposé met en jeu trois étapes successives.

Il est d'abord de bonne méthode d'explicitier les contraintes et les opportunités associées au mode de développement macroéconomique concernant la viabilité des modèles productifs de l'automobile. En Chine, la mise en concurrence d'une multitude de corporatismes locaux sous la supervision du pouvoir central implique une croissance tirée par un impressionnant taux d'investissement et, à un moindre degré, par un excédent commercial. Ce régime, typiquement concurrentiel car mobilisant un grand nombre d'entreprises dans chaque branche de l'industrie manufacturière, attise les inégalités entre régions (opposition entre zones urbaine et rurale), firmes et individus.

Ce régime macroéconomique explique deux spécificités de l'industrie automobile, en premier lieu l'imposition aux multinationales de règles du jeu favorisant la production domestique, en second lieu, un développement du système de formation national beaucoup plus performant que dans les autres pays émergents. Il en résulte aussi une segmentation du marché entre véhicules classiques destinés aux urbains et produits destinés aux ruraux. Si les firmes multinationales alimentent presque exclusivement le marché domestique, les firmes chinoises se développent à l'exportation. En conséquence, coexistent au moins trois modèles productifs bâtis sur une complémentarité entre relation d'emploi, type de produit et insertion internationale. Ainsi, l'originalité du contexte macroéconomique explique que l'hybridation l'emporte sur l'importation des modèles productifs américains ou européens.

Cette analyse permet d'esquisser une réponse à la question qui anime la communauté automobile internationale : quel sera le pays/la firme qui fondera le nouveau paradigme du véhicule électrique ? La Chine dispose de nombreux atouts : bloquée dans la trappe de la production modulaire dans l'électronique et tard venue dans le véhicule à moteur thermique, les autorités publiques misent avec constance sur le futur du véhicule électrique car c'est aussi la solution au problème de la pollution urbaine. D'ores et déjà, la bicyclette électrique est largement diffusée et une myriade de producteurs de véhicules tant classiques que rustiques entre dans une compétition aiguë pour se partager un marché réputé prometteur. Encore faut-il que le développement de batteries à haut rendement aboutisse grâce à un effort de recherche fondamentale, particulièrement dynamique aux Etats-Unis. Néanmoins, la conjonction de stratégies locales et des plans gouvernementaux favorisant les véhicules électriques pourrait faire de la Chine le 1^{er} producteur de masse de ces véhicules car ce pays est le lieu du renouvellement des rendements croissants.