

L'iPhone 6 et la stratégie industrielle chinoise

Par **Jean-François Dufour** | 28/08/2014, 15:32 | 836 mots



Face au géant Apple, les autorités chinoises mettent en place une stratégie duale. La production de l'iPhone, qui n'apporte que peu de valeur ajoutée à la Chine, est réservée aux régions pauvres. Les régions côtières, plus riches, développent leurs propres produits high

tech

Apple a été victime ces derniers mois sur le marché chinois d'attaques officieuses, avec, forcément, l'aval des autorités. Celles-ci promeuvent un développement de leurs propres fabricants, beaucoup plus rentables pour l'industrie nationale. La production massive de l'iPhone 6, attendu pour septembre, n'en proviendra pas moins de régions chinoises qui se sont donné les moyens de la capter. Derrière ce paradoxe apparent, on trouve les besoins très différents des régions qui coexistent au sein de l' « usine du monde ».

Les difficultés rencontrées par Apple en Chine, avec notamment, en juillet, des appels au boycott de ses produits, présentés comme une menace pour la sécurité nationale pour cause de géolocalisation, tiennent à plusieurs raisons.

La mise sous pression des autorités américaines, alors qu'elles devaient se prononcer sur le rachat d'une partie de l'activité serveurs d'IBM par le chinois Lenovo - opération qu'elles ont autorisé mi-août -, n'y était ainsi certainement pas étrangère.

Dépasser la sous-traitance

Mais de manière plus générale, les pressions récurrentes sur Apple en Chine s'inscrivent dans une démarche de soutien à ses concurrents chinois - les géants des smartphones que sont également en train de devenir Huawei, ZTE ou TCL, et plus récemment Lenovo ou Xiaomi.

Les motivations en sont très simples : sur la base des chiffres disponibles pour l'iPhone 5, l'activité d'assemblage à laquelle se limite l'intervention chinoise - dont la plus grande partie est assurée par Honhai / Foxconn, le principal sous-traitant d'Apple, basé à Taiwan mais producteur en Chine continentale -, ne correspond qu'à un peu plus de 1% du prix de vente final du produit d'Apple. La valeur ajoutée qui reste à l'industrie chinoise dans ce type d'opération est donc extrêmement faible, et correspond à un modèle de sous-traitance que Beijing aimerait voir dépassé.

A l'inverse, lorsque Huawei, ZTE ou TCL, voisins de l'ancienne plus grande base de Honhai à Shenzhen, dans la province du Guangdong, produisent leurs propres smartphones, c'est l'ensemble de la valeur ajoutée qui reste à l'industrie chinoise.

Délocalisation interne

Pourtant, c'est toujours de Chine que viendront les 80 à 120 millions d'iPhone 6 qui seraient envisagés; et le pays s'est donné les moyens de conserver cette production.

L'explication tient au fait que le Guangdong, plus riche des provinces du pays, n'est pas toute la Chine, loin de là. Et l'essentiel de la production de l'iPhone 6 profitera non pas à Shenzhen, mais à Zhengzhou, 1.500 kilomètres plus au nord.

La capitale de la province enclavée du Henan a en effet vu Honhai (qui devrait assurer 70% de l'assemblage des iPhone 6) y délocaliser l'essentiel de sa production d'iPhone à partir de 2011. L'assembleur taiwanais a installé à Zhengzhou la plus grande base de production de smartphones au monde, avec une capacité de pointe estimée à un demi-million de téléphones par jour.

Ce qui paraît peu souhaitable pour le Guangdong reste en effet une aubaine pour le Henan qui, avec une population comparable, affiche un PIB inférieur de moitié à celui de la riche province du sud.

Investissements stratégiques

Et le Henan, par-delà ses salaires inférieurs de 35% à ceux du Guangdong, s'est donné les moyens stratégiques de retenir l'assemblage des iPhones. La province s'est notamment assuré un positionnement logistique déterminant pour une production à vocation globale.

La société créée il y a deux ans seulement par le gouvernement provincial pour investir dans le transport aérien, s'est ainsi montrée fort active depuis.

Après s'être associée à China Southern, l'une des trois grandes compagnies aériennes chinoises, pour implanter une filiale spécifique basée sur l'aéroport de Zhengzhou, elle a investi en Europe, acquérant en janvier dernier 35% du capital de Cargolux, la principale compagnie aérienne tout - cargo européenne.

400 tonnes de capacité hebdomadaire pour les avions cargo vers les Etats-Unis

Indépendamment des services déployés par d'autres compagnies, les vols cargo déployés depuis 2013 par China Southern depuis Zhengzhou vers Los Angeles et Chicago, assurent 400 tonnes de capacité hebdomadaire disponible pour la desserte rapide du marché américain depuis le Henan. Et les vols assurés depuis juin dernier par Cargolux, entre Zhengzhou et Luxembourg, garantissent une capacité équivalente vers le marché européen. Des arguments qui n'ont pu échapper ni à Honhai ni à Apple, alors que les premiers marchés de l'iPhone sont américain et européen.

Stratégie duale

Le rapport à Apple illustre une stratégie industrielle chinoise qui tient compte de besoins géographiques différenciés : développer les industries à plus forte valeur ajoutée dans les provinces (côtières) les plus riches du pays, tout en conservant celles à moins forte valeur ajoutée, mais pourvoyeuses d'emplois, dans les provinces (enclavées) moins développées.

La Chine, tout en modernisant rapidement son industrie, entend bien rester l'« usine du monde » pour soutenir ses régions moins avancées ; et elle s'en donne les moyens.

Jean-François Dufour, Directeur, DCA Chine-Analyse