

# Le Monde

## Ferroviaire, naval : comment « résister au rouleau compresseur chinois » ?

Jean-François Dufour, spécialiste de la Chine, se demande, dans une tribune au « Monde », si les fusions Alstom-Siemens et Chantiers de l'Atlantique-Fincantieri ne reproduiront pas les erreurs du passé qui ont nourri la concurrence chinoise.

LE MONDE ECONOMIE | 28.09.2017 à 12h06 |

Par Jean-François Dufour (directeur de DCA Chine Analyse, société de conseil en affaires internationales)

**Tribune.** Avec les fusions Siemens-Alstom et Fincantieri-Chantiers de l'Atlantique, une logique industrielle européenne tente de se mettre en place, notamment pour résister au rouleau compresseur chinois. Pour qu'elle ait des chances de succès, il faudra que des leçons soient tirées du passé ; et que se mette en place une stratégie européenne capable de dépasser les divisions nationales.

La fusion entre Siemens et Alstom est le dossier dans lequel la volonté de faire face à la menace industrielle chinoise est le plus évident. Pour s'imposer face au géant chinois CRRC (China Railway Rolling Stock Co), créé par le regroupement des deux grands constructeurs de matériel roulant de ce pays-continent en 2015, une combinaison des deux acteurs de référence européens paraissait logique.

Le seul mais sérieux bémol à ce scénario, diplomatiquement passé sous silence, c'est que si CRRC est devenu en quelques années un concurrent redoutable sur le marché mondial des équipements ferroviaires, c'est en bonne partie grâce... à Siemens.

### **Perspectives du marché chinois**

Les rames à grande vitesse sont la vitrine globale de l'offre de CRRC aujourd'hui. Or en 2008, Siemens, attiré par les perspectives offertes par le marché chinois, concédait à CNR (China Northern Rolling Stock, l'une des futures composantes de CRRC), la production sous licence, assortie de transferts de technologie massifs, de son modèle de pointe Velaro.

Le groupe allemand n'a pas été le seul à faire alors ce pari perdant, imité par le japonais Kawasaki et le canadien Bombardier. Mais le Velaro a servi de base à celle des rames à grande vitesse dérivées de leurs productions sous licence par les constructeurs chinois qui a connu la production la plus importante. Dès 2010, le CRH380B, dans lequel la part des composants achetés à Siemens était réduite à 18 %, venait affirmer l'autonomisation de la construction ferroviaire chinoise.

CRRC s'inscrit dans une démarche chinoise qui associe constructeurs d'infrastructures (forts de la construction du plus grand réseau à grande vitesse au monde en Chine) et banques susceptibles de financer lignes et achats de matériel roulant, renforçant considérablement la position de CRRC sur les appels d'offres internationaux.

### **Scenario naval sous surveillance**

L'autre grand dossier européen évoqué cette semaine, celui de l'acquisition des Chantiers de l'Atlantique par l'italien Fincantieri, a nourri des inquiétudes légitimes du gouvernement français, parce qu'il paraît susceptible de s'inscrire dans un scénario comparable.

En s'associant en 2015 au groupe chinois CSSC (China State Shipbuilding Corp) pour lui permettre d'aborder le créneau des navires de croisière, Fincantieri a en effet répondu directement à l'un des objectifs assignés par les autorités nationales à la construction navale chinoise. A savoir monter en gamme pour accéder à des segments à plus forte valeur ajoutée, dont notamment les méthaniers pour gaz naturel liquéfié et ... les navires de croisière.

### **Profils comparables**

Et CSSC est le pendant dans la construction navale de ce qu'était CNR il y a dix ans. C'est à dire l'un des deux groupes d'Etat dominant le secteur (l'autre étant CSIC, China Shipbuilding Industry Corp), dont la fusion prochaine, pour créer un géant sur la scène mondiale, est envisagée par Beijing aujourd'hui.

Le contrôle des transferts de technologie qui seront associés au partenariat Fincantieri-CSSC sera dès lors essentiel, pour éviter l'émergence accélérée d'un concurrent aux chantiers navals européens.

### **Airbus et le risque contrôlé**

La logique d'une démarche européenne pour résister à la concurrence chinoise est pourtant fondée ; et le meilleur exemple en est certainement fourni par Airbus, l'entreprise qui sert de référence aux manœuvres industrielles engagées aujourd'hui.

Airbus a pris des risques en Chine, notamment en y implantant sa première unité d'assemblage final hors d'Europe. Mais ces risques apparaissent contrôlés.

COMAC (Commercial Aircraft of China), créée en 2008, l'année même où Airbus assemblait ses premiers A320 en Chine, et où Siemens livrait ses premiers Velaro (sous le nom CRH3) au pays, affiche clairement sa volonté de concurrencer l'avionneur européen. Et ce nouveau champion chinois dispose d'énormes soutiens financiers pour cela. Toutes les grandes banques chinoises se sont dotées de filiale de location, afin d'acquérir des appareils qui doivent encore faire leurs preuves.

### **Avance préservée**

Mais cinq mois après le premier vol historique de son C919, destiné à concurrencer l'A320 (et le B737 de Boeing), le fait qu'un deuxième vol n'ait pas encore eu lieu traduit d'évidentes difficultés de développement, qui font écho à celles rencontrées dans l'entrée en opérations de l'ARJ21, l'autre appareil produit par COMAC.

Airbus n'a pas opéré en Chine de transferts de technologie qui auraient permis à l'industrie aéronautique de connaître un développement accéléré. Et l'avionneur européen, qui livre depuis l'an dernier les A320neo avec lesquels le C919 veut rivaliser, garde une sérieuse avance.

### **Une approche européenne vitale**

Une partie de l'explication tient à la complexité technologique particulièrement poussée de l'industrie aéronautique.

Mais une autre partie tient au fait qu'Airbus était dès le départ un projet européen, capable de traiter sur un pied d'égalité avec ses interlocuteurs chinois ; et qui a dès lors échappé aux tentations nationales de se placer plus rapidement que des concurrents du vieux continent.

Si les nouveaux « Airbus » annoncés pour le matériel ferroviaire et la construction navale veulent avoir une chance de résister au rouleau compresseur chinois, il leur faudra intégrer dès le départ cette dimension européenne.

Jean-François Dufour, directeur, DCA Chine Analyse