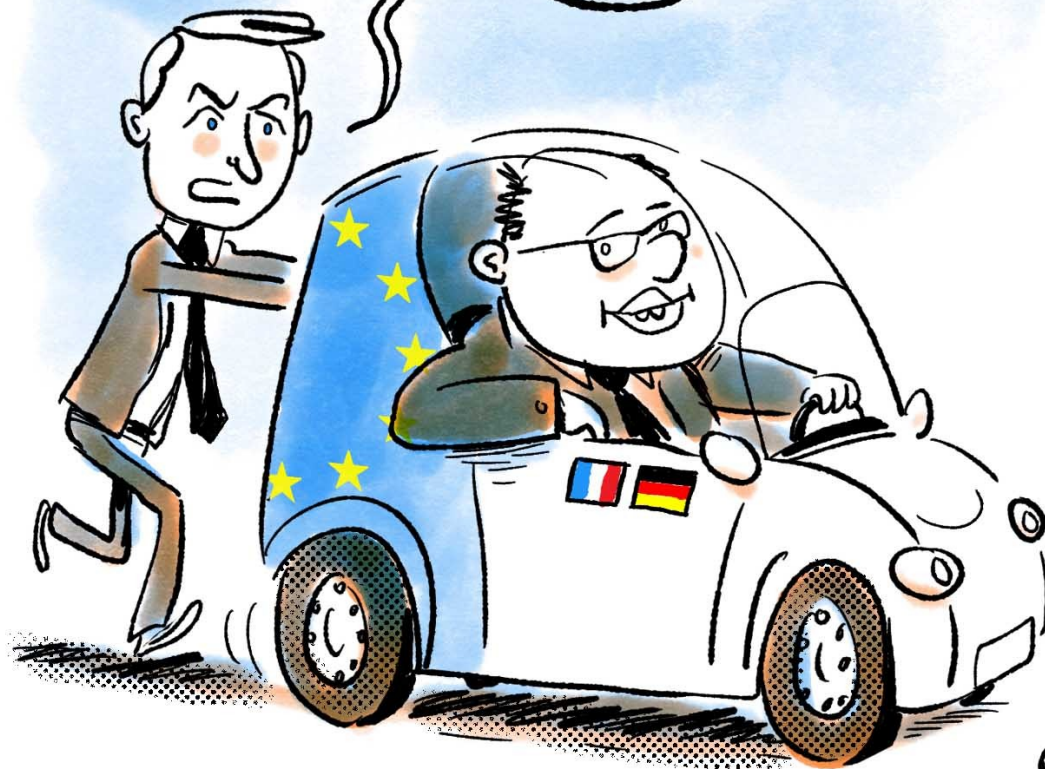


La politique industrielle européenne

Airbus
des
batteries

Bientôt un géant
made in Europe

Pour l'instant
ça charge...



BRG
BRIEF.ECO

La politique industrielle européenne

Les États français et allemand ainsi que la **Commission européenne** souhaitent créer une filière de production européenne de batteries pour l'équipement des véhicules électriques. **Cette planification relève de la politique industrielle, une compétence partagée en Europe par les États membres et l'Union européenne.**

L'ACTU

Les ministres français et allemand de l'Économie, Bruno Le Maire et Peter Altmaier, ainsi que le commissaire européen à l'Énergie, Maros Sefcovic, se sont réunis jeudi dernier à Paris pour « lancer définitivement » le projet d'un « Airbus des batteries ». Ce projet a été initié il y a 18 mois à la demande d'entreprises européennes, parmi lesquelles le fabricant français de batteries Saft et le constructeur automobile allemand Opel. Il vise à implanter dans l'UE **une filière de production de « batteries de quatrième génération » pour les véhicules électriques.**

À l'heure actuelle, les cellules nécessaires à la fabrication de ces batteries proviennent pour l'essentiel du Japon, de Corée du Sud et de Chine. Le projet prévoit l'ouverture d'une usine pilote en France en 2020 puis de deux usines de production en Allemagne et en France. Il nécessite des investissements de « 5 à 6 milliards d'euros », selon les ministres, dont 1,2 milliard d'euros d'argent public. Bruno Le Maire s'est félicité que « l'Europe » se décide à apporter, comme le font la Chine et les États-Unis, des subventions « au démarrage d'une industrie ». En février 2018, Maros Sefcovic avait souligné la volonté de l'UE de créer un « Airbus des batteries », estimant que la situation actuelle était proche de celle de l'aviation en 1960, lorsqu'aucune entreprise européenne ne parvenait à affronter la concurrence américaine.

L'ÉCLAIRAGE

En quoi consiste une politique industrielle ?

Dans une étude réalisée en 2008 pour la Banque mondiale, l'économiste turc Dani Rodrik définit la **politique industrielle** comme **l'ensemble des « mesures interventionnistes » prises par les pouvoirs publics pour « favoriser des activités économiques spécifiques »**. Il précise que le terme de « politique industrielle » ne s'applique pas seulement à l'industrie, mais à tous les secteurs.

Selon **l'école keynésienne**, issue de la pensée de l'économiste britannique John Maynard Keynes (1883-1946), **la puissance publique est légitime à intervenir quand il existe des défaillances de marché**, c'est-à-dire lorsque les entreprises ne parviennent pas à une situation optimale, permettant la meilleure allocation des ressources.

Dans un article publié en 2012, l'économiste français Pierre-André Buigues cite parmi les **défaillances de marché possibles** celle de « **l'information imparfaite** ». Il prend l'exemple du secteur bancaire qui, faute d'une information suffisante sur les réelles chances de succès des PME, peut décider de limiter les crédits à ces entreprises, entravant ainsi leur développement. Dans ce cas, une politique industrielle visant à accorder des fonds à ces PME, par exemple à travers une banque publique, peut corriger cette défaillance et être profitable à la croissance du pays.

Comment a été créé Airbus ?

Dans les années 1960, alors que les États-Unis comptent trois grands constructeurs aéronautiques, il en existe une quinzaine en Europe. Comme l'explique l'ancien PDG d'Airbus Noël Forgeard dans *La Jaune et la Rouge*, la revue des anciens élèves de l'École Polytechnique, « le nombre trop important d'appareils européens concurrents empêche chaque fabricant d'atteindre des séries significatives ».

Dans ce contexte, les États-Unis dominent le marché mondial de l'aviation commerciale. Le 29 mai 1969, les gouvernements français et allemand signent un accord instituant une coopération entre les constructeurs aéronautiques des deux pays. Les gouvernements espagnol et britannique rejoignent l'accord, respectivement en 1971 et en 1979. Celui-ci impose que chaque partenaire se recentre sur ses domaines d'excellence, comme le cockpit pour la France ou le fuselage pour l'Allemagne, et abandonne les compétences qui ne lui sont plus nécessaires. Les groupes industriels se voient fixer comme objectif le développement d'un appareil plus petit et plus économique que ses concurrents américains, ce qui sera le cas avec l'A300. En 2018, Airbus a réalisé un chiffre d'affaires de près de 64 milliards d'euros. Il est le deuxième constructeur mondial derrière l'Américain Boeing, qui a enregistré un chiffre d'affaires de près de 90 milliards d'euros.

Comment a évolué la politique industrielle de l'UE ?

En 1992, les États membres signent le **traité de Maastricht** qui dote l'UE d'une base légale lui **permettant de conduire à l'échelon communautaire une *politique industrielle***. Cette dernière relevait jusqu'à cette date d'une « compétence exclusivement nationale », rappelle sur son site la Fondation Robert-Schuman, un centre de recherche sur l'UE.

La politique industrielle européenne se met en place après l'adoption de la **stratégie de Lisbonne** en 2000 qui vise à faire de l'UE « l'économie de la connaissance la plus compétitive et la plus dynamique du monde » à l'horizon 2010 selon le Conseil européen, qui réunit les dirigeants européens. Parmi les objectifs poursuivis figure l'instauration d'un système de protection de la propriété intellectuelle à un prix abordable. En 2006, la Commission européenne a proposé la création d'un brevet communautaire qui permettra de déposer un brevet dans plusieurs États membres à un coût moindre. Il devrait être effectif cette année, selon l'Office européen des brevets. L'UE finance également des projets communautaires, comme Galileo, un système de radionavigation par satellite qui vise à rendre l'Europe indépendante du GPS, le système de géolocalisation américain.

POUR ALLER PLUS LOIN

Les politiques industrielles.

Dans un article publié en 2012 dans *Reflets et perspectives de la vie économique*, une revue consacrée à l'économie politique, l'économiste français Pierre-André Buigues présente les **différents types de politiques industrielles menées en Europe**. Il relève le soutien apporté par l'État français à ses « champions nationaux », ces très grandes entreprises compétitives à l'international, tandis que l'Allemagne privilégie une approche plus décentralisée et tournée vers les PME.

Source: <https://www.brief.eco/>