

NOS IMPÔTS FINANCENT LES MULTINATIONALES ÉTRANGÈRES !

SUBVENTIONS
AIDES D'ÉTAT
BONUS...



Pour attirer des investisseurs en France, Macron fait des chèques à plusieurs zéros à l'ordre de grands groupes étrangers : 4,4 milliards pour deux usines "stratégiques" et... 4 000 emplois promis. Les bonus écolos, distribués comme des petits pains par le gouvernement, font aussi les affaires de grands groupes à l'autre bout de la planète. Enquête. **PAR FRANCK DEDIEU**

La France enrichit le monde. Par ses Lumières, par ses arts, par son histoire... par son fric, aussi. Depuis quelques mois, un autre « pognon de dingue » file sans bruit à l'étranger sur les comptes de grands groupes, le plus souvent américains ou asiatiques. Pas pour rembourser l'ardoise publique de l'État souscrite par des grands fonds de Wall Street, de Californie ou de Singapour. Après tout, il faut bien payer ses dettes. Mais pour attirer les capitaux étrangers sur le sol français et y faire pousser des usines. Ces « giga-factories » coûtent en fait méga cher aux finances publiques... donc aux contribuables français : près de 4,4 milliards d'euros pour deux établissements, l'un destiné à fabriquer des semi-conducteurs sous la houlette du groupe de droit néerlandais STMicroelectronics et de l'américain GlobalFoundries, l'autre à produire des batteries électriques financées par le géant taïwanais ProLogium. Dans ces deux affaires, les subventions apportées par la France – sans qu'elle reçoive en retour la moindre part dans le capital – représentent 34 % des investissements. Le tout sur fond de promesses d'embauches pas vraiment alléchantes. Chacun des 4 000 emplois attendus revient à... 1 million d'euros. La réindustrialisation devrait rapporter gros, pour l'instant elle coûte cherot. Mais, autant le dire, la prodigalité publique ne concerne pas seulement le président Macron. Tous les chefs des grands pays cassent leur tirelire pour faire venir

ces champions mondiaux des puces électroniques, de l'hydrogène, des médicaments et des batteries électriques, tentés de se livrer effrontément à de la surenchère. L'américain Intel vient d'obtenir 10 milliards de l'État allemand, réputé dur en affaires, pour produire ses semi-conducteurs en Saxe-Anhalt.

Une quête d'autonomie qui coûte cher
Paradoxe politique suprême : le retour des enjeux de souveraineté met en position de force les multinationales et non les États, prêts à dépenser beaucoup pour assurer leur autonomie énergétique et technologique. Bien sûr, Macron pourrait créer sa propre filière, comme le général de Gaulle au temps du plan Calcul ou de l'indépendance nucléaire, mais il manque d'argent, de compétences et, surtout, de temps.

À ces chèques directement signés à l'ordre de ces grands groupes s'ajoutent des aides publiques envoyées indirectement à l'étranger par le biais de différents bonus et autres coups de pouce étatiques. Attribués par exemple aux acheteurs français de panneaux solaires, ils se retrouvent par ricochet dans les comptes des géants chinois du secteur photovoltaïque. Subventions, piège à cons ? Conscient du problème, le président français entend réserver le bonus vert des voitures électriques aux productions européennes. « Pourquoi on serait le seul espace au monde qui aime ce qui est fait chez les concurrents ? » Macron, les bonnes questions... pour l'instant sans réponse. ■

POGNON DE DINGUE

DES GIGA-USINES MÉGACOÛTEUSES

En réaction au plan protectionniste américain, la France et ses voisins tentent de séduire les géants de l'industrie et ne lésinent pas sur les moyens pour attirer sur leur sol les giga-usines d'entreprises asiatiques ou américaines. **PAR PIERRE LANN**

Subventions, aides, bonus...



LES SUCCÈS DE BRUNO
Le ministre de l'Économie, Bruno Le Maire, se réjouit d'avoir convaincu Thomas Caulfield, PDG de GlobalFoundries, et Jean-Marc Chery, PDG de STMicroelectronics, de construire une nouvelle usine en France. Mais à quel prix ?

Les succès de Bruno Le Maire coûtent cher au contribuable. Début juin, à Crolles, près de Grenoble, le ministre de l'Économie se vantait d'avoir attiré « le plus grand investissement industriel des dernières décennies, hors nucléaire ». STMicroelectronics, une société franco-italienne, et l'américaine GlobalFoundries, principalement détenue par le fonds souverain d'Abou Dhabi, annonçaient investir 7,5 milliards d'euros dans une nouvelle usine de semi-conducteurs, ces puces stratégiques présentes dans la quasi-totalité des joujoux technologiques du quotidien. Mais, pour les convaincre de bâtir en France, l'État a dû sortir son carnet de chèques : une aide directe de 2,9 milliards d'euros. Près de 40 % du coût du projet se trouve ainsi financé par la collectivité. Rapportée aux 1000 emplois directs promis, la somme peut paraître colossale : 2,9 millions d'euros par poste créé. En échange, les industriels se sont engagés à développer une nouvelle génération de puces, à livrer en priorité certaines commandes « afin de servir des besoins souverains de sécurité nationale ou des besoins spécifiques aux TPE et aux PME », et à rembourser une partie de l'aide si le site se révèle plus rentable qu'anticipé.

Le cas de la giga-usine de Crolles n'est pas isolé. En fait, la plupart des grands projets industriels actuels sont massivement financés par de l'argent public. Le soutien du contribuable représente généralement entre 20 et 40 % de l'investissement total. Ainsi, début août, la Commission européenne a accepté le versement par la France de 1,5 milliard d'euros à l'entreprise taïwanaise ProLogium pour la construction d'une usine de batteries électriques nouvelle génération à Dunkerque (coût total : 5,2 milliards d'euros). Ce gros coup de pouce fait des jaloux. ACC (une coentreprise française créée par Stellantis, TotalEnergies et Mercedes-Benz), concurrente de ProLogium, déplore n'avoir reçu que 846 millions d'euros d'aides publiques en France et a réclamé une rallonge alors qu'elle a inauguré un premier site dans le Pas-de-Calais.

Mieux conditionner les aides accordées ?

On assiste en ce moment à une course mondiale aux subventions dans laquelle les États se trouvent en position défavorable par rapport aux grandes entreprises. L'Allemagne en a récemment fait l'amère expérience. Pour

SACRÉ COUP DE POUCE !
STMicroelectronics et GlobalFoundries ont annoncé, en juin, investir 7,5 milliards d'euros dans une nouvelle usine de semi-conducteurs sise à Crolles (38). À la condition que l'État fasse un geste, en l'espèce une aide de 2,9 milliards. Soit près de 3 millions d'aides publiques par emploi créé...



Renault / Maignaux / Sipa - Mourad Aill / Sipa

L'ARGENT DE LA CHINE... AUX CHINOIS

Les subventions ne sont pas une anomalie historique. « Dans tous les pays industrialisés, le gouvernement est intervenu pour protéger les entreprises, en particulier lors des révolutions industrielles », explique l'économiste Thomas Grjebine. Dernièrement, les aides publiques massives de Pékin ont soutenu la croissance nationale. Entre 2006 et 2010, l'équivalent de plusieurs milliards d'euros ont été investis par l'État chinois pour aider son industrie navale, qui souffrait de la concurrence étrangère. Résultat : les parts de marché de la Chine dans le secteur ont doublé, passant de 25 à 50 % des exportations mondiales. ■

installer une gigantesque usine de semi-conducteurs dans le pays, l'américain Intel a fait monter les enchères et a fini par arracher 10 milliards d'euros d'aides. La multinationale a tordu le bras à l'État allemand, qui voulait absolument installer sur son sol cette usine à 30 milliards d'euros.

En Allemagne comme en France, l'État se retrouve donc à aider massivement des entreprises étrangères à s'installer sur son sol. L'objectif est de créer des emplois, de sécuriser les chaînes d'approvisionnement et de renforcer la souveraineté. Mais ce n'est pas sans risque. « Dans les secteurs où on maîtrise la technologie, comme les voitures électriques, l'idéal serait de construire une filière sur notre sol en créant des champions français et européens. Subventionner un concurrent direct comme le constructeur chinois BYD, qui réfléchit à s'installer en France, pose question », estime Thomas Grjebine, du Centre d'études prospectives et d'informations internationales (Cepii). L'économiste pointe le danger que BYD, géant de l'automobile électrique, « transfère ses revenus en Chine et tue la concurrence européenne en raison des aides massives qu'il reçoit de son gouvernement ».

En outre, « il pourrait être pertinent de conditionner certaines subventions au maintien de l'activité ou à des critères sociaux, en prévoyant, par exemple, le remboursement >

Subventions, aides, bonus...

► des aides en cas de délocalisation », estime Anaïs Voy-Gillis, chercheuse associée à l'Institut d'administration des entreprises (IAE) de Poitiers. À terme, la Confédération européenne des syndicats redoute en effet que les profits des entreprises soutenues finissent par être « siphonnés » par les « PDG et les actionnaires ». Mais, dans le contexte actuel, plus un pays introduit de conditions, plus il s'expose à voir les industriels investir ailleurs.

Vent de panique face au robinet américain

« On assiste à un changement complet de paradigme après des années d'orthodoxie économique. On avait toujours considéré que les aides mettaient les entreprises dans une situation de confort et les empêchaient de se situer dans une situation de compétitivité », explique Sarah Guillou, spécialiste de l'économie industrielle à l'Office français des conjonctures économiques (OFCE). Mais Bruno Le Maire et les autres gouvernants ont-ils vraiment le choix ? « Les subventions récemment accordées sont une réaction à l'Inflation Reduction Act [IRA], le grand plan d'investissement américain », analyse l'économiste Antoine Bouët, le directeur du Cepii. Sur le Vieux Continent,



QUI DIT MIEUX ?
La coentreprise française ACC, spécialisée dans les batteries électriques, a reçu 846 millions d'aides publiques en France. Loin des 1,5 milliard touchés par son concurrent taiwanais ProLogium... Ici, inauguration du premier site ACC, à Douvrin (Pas-de-Calais), le 16 juin.

ce plan a effectivement fait souffler un vent de panique. Promulgué en août 2022, le programme prévoit le versement de subventions publiques, à hauteur de 391 milliards de dollars sur dix ans, pour les entreprises de l'industrie verte désireuses de s'implanter aux États-Unis. Inquiets face à l'expansion de la Chine, les Américains ont ouvert grand le robinet d'aides pour réindustrialiser leur pays, créer des emplois bien payés pour la classe moyenne et accélérer la transition énergétique.

En face, les Européens ont redouté l'appel d'air. « Quand il fallait déposer des dossiers en Europe, les aides américaines paraissaient immédiatement accessibles. Les gou-

vernements ont eu peur de voir une fuite massive », poursuit Antoine Bouët. En réponse, l'UE a assoupli ses dogmes. Dans un passé récent, les aides directes à la production étaient en effet décriées. Par principe, elles sont même proscrites par l'Union européenne, dont les fondements reposent sur la libre concurrence. Mais, « si tous les pays subventionnent, il vaut mieux le faire aussi. Sinon, les investissements risquent de se faire ailleurs », estime l'économiste.

Aux yeux des dirigeants, ces subventions sont apparues d'autant plus nécessaires que la France et l'Europe sont très en retard dans la course industrielle. « Entre 2016 et 2022, l'Asie a concentré 60 % des méga-investissements industriels de plus de 5 milliards de dollars annoncés dans le monde, dont 20 % rien que pour la Chine. Les États-Unis en ont obtenu 14 %, et l'UE seulement 2 % », démontre Thomas Grjebine, du Cepii. Or, « à l'heure où la concurrence internationale s'intensifie dans les secteurs d'avenir, rater le virage de l'industrie verte, c'est prendre le risque d'une nouvelle vague de désindustrialisation aux conséquences durables pour les individus concernés et les territoires », relevait l'économiste dans un récent rapport. Pour éviter une catastrophe, le contribuable est donc appelé à supporter une partie du risque économique lié à ces investissements aussi massifs que stratégiques pour l'avenir. ■ P.L.

TRANSITION ÉCOLOGIQUE COMMENT ON RÉINDUSTRIALISE... LES AUTRES

Faute d'une production nationale suffisante, les aides aux technologies bas carbone alimentent en partie les revenus d'entreprises étrangères. Alors que les États-Unis ont adopté une politique de restriction de leurs subventions, la France ne s'est engagée que timidement dans cette voie. **PAR SÉBASTIEN GROB**

C'est entendu, tout le monde a intérêt à réduire les émissions de CO₂. Reste que, malgré son utilité pour l'espèce humaine, la lutte contre le changement climatique ouvre des champs de rivalité inédits entre les pays. De fait, le déploiement des technologies bas carbone fait émerger de nouveaux pans de l'économie, sur lesquels les États s'efforcent de se positionner afin de défendre leur prospérité et leur souveraineté.

Cette recomposition touche en particulier le secteur automobile, qui pesait 11 % de la production industrielle de l'Union européenne en 2019. À travers des aides à l'achat, les pouvoirs publics soutiennent le passage aux véhicules électriques, dont la chaîne de fabrication est aujourd'hui dominée par la Chine. Problème : si ces subsides (1,4 milliard d'euros alloué en 2022) alimentent les caisses d'entreprises chinoises, ne risquent-ils pas de conforter encore leur avance technologique, au détriment de notre propre industrie ? « Force est de reconnaître que la domination des Chinois [dans ce secteur] rend les politiques de transition énergétique désindustrialisantes », constatait l'économiste Sarah Guillou dans un

article de l'Observatoire français des conjonctures économiques (OFCE) publié en juin. « Le soutien de la demande d'achat de produits des industries vertes est, en l'absence d'une offre locale suffisante, une subvention aux producteurs étrangers. »

En 2022, nos importations nettes (les achats aux autres pays moins les ventes) de voitures électriques s'élevaient à 96 000 unités, pour un coût de 3 milliards d'euros, à comparer avec un total de 200 000 véhicules vendus en France, d'après l'Association des constructeurs européens d'automobiles (Acea). Et même si une berline ne traverse pas la frontière, cela ne veut pas dire qu'elle soit 100 % made in France. Car, selon toute vraisemblance, ses composants ont été achetés pour une bonne part à l'étranger, avant d'être assemblés sur notre sol. À commencer par les batteries, qui

pèsent jusqu'à 40 % du coût total du véhicule : en 2021, 25 % des batteries manipulées dans les usines européennes avaient été livrées depuis la Chine, d'après l'Agence internationale de l'énergie (AIE). Résultat, nos importations de ces accumulateurs dits « lithium-ion » ont coûté à elles seules 1,5 milliard d'euros en 2022.

Un redressement à venir ?

Au demeurant, d'après un rapport de l'AIE publié en janvier, la dépendance européenne devrait se réduire dans les années à venir. Notamment grâce aux arrivées prévues de « giga-usines » de batteries : si les projets déjà annoncés se concrétisent, alors la capacité de production du Vieux Continent sera « équivalente à [sa] demande prévue pour 2030 », estime cette étude. En revanche, les perspectives sont ►

DEPENDANCE
En 2021, 25 % des batteries manipulées dans les usines automobiles européennes venaient de Chine, selon l'Agence internationale de l'énergie.



QUAND C'EST STRATÉGIQUE, L'ÉTAT PAIE PLUS

Entreprises	Type de produit / Ville	Investissement total pour la création de l'usine	Aide publique de la France	Nombre d'emplois directs créés	Coût pour la collectivité d'un emploi direct
STMicroelectronics (France-Italie) et GlobalFoundries (USA / UAE)	Semi-conducteurs à Crolles (38)	7,5 Mds €	2,9 Mds € (39 %)	1 000	2,9 M€
ProLogium (Taiwan)	Batteries électriques à Dunkerque (59)	5,2 Mds €	1,5 Md € (28 %)	3 000	500 000 €
Vicky Foods (Espagne)	Pâtisserie industrielle à Chalon-sur-Saône (71)	79,5 M€	1,8 M€ (2,3 %)	120	15 000 €

Inimaginables il y a quelques années, les montants d'aides publiques alloués pour les usines les plus stratégiques sont sans commune mesure avec le reste de l'industrie.

Source : ministère de l'Économie et des Finances et région Bourgogne-Franche-Comté.

➤ moins reluisantes pour un autre maillon de la chaîne : les Européens ne couvriraient en 2030 qu'environ un tiers de leurs besoins en cathodes, ces composants qui forment une des deux électrodes de la batterie et contiennent du lithium. En mai 2021, le cabinet d'études BloombergNEF estimait que cet élément pèserait à la fin de la décennie 40 % du coût d'une batterie. Autrement dit, un coup de pouce de l'État pour l'achat de batteries made in France ferait en partie les affaires des fabricants de composants made in Ailleurs...

Malgré l'avance prise par la Chine, les contraintes du secteur favorisent les implantations en Europe, selon l'économiste Vincent Vicard : « Historiquement, l'automobile est un marché avant tout continental, notamment à cause de coûts de transport élevés : 90 % des véhicules vendus en Europe y sont fabriqués. Or les voitures électriques sont encore plus difficiles à transporter, à cause de leur poids et des conditions de sécurité des batteries », explique ce chercheur au Centre d'études prospectives et d'informations internationales (Cepii). Conséquence : « Pour la France, la question première est celle de la concurrence avec les autres pays européens, notamment dans le cadre des choix de transition industrielle de Renault et de Stellantis. »

L'Hexagone est-il bien parti dans la course aux investissements ? « Les usines de batteries prévues en France représenteraient une part non négligeable de la production continentale », estime Clément Molizon, délégué



DOMINATION
"Au milieu des années 2010, Pékin a réservé les subventions aux constructeurs automobiles qui achetaient leurs batteries à des producteurs nationaux", rappelle Clément Bonnet, maître de conférences en économie. Aujourd'hui, les leaders du marché sont chinois.

général de l'Association nationale pour le développement de la mobilité électrique (Avere-France). Une première « giga-usine » a été inaugurée fin mai à Douvrin, dans le Pas-de-Calais, et trois autres projets sont dans les tuyaux. D'après un panorama du site allemand Battery-News, les capacités annoncées en France restent cependant en-deçà de celles de la Hongrie, et même plus de trois fois inférieures à celles de l'Allemagne.

L'exception des pompes à chaleur

La voiture électrique n'est pas la seule technologie subventionnée : à travers les aides pour la rénovation énergétique, l'État encourage aussi l'installation de pompes à chaleur. À Theure actuelle, ces primes ne bénéficient qu'aux modèles utilisant l'eau comme vecteur, qui permettent de remplacer une chaudière à fioul ou à gaz. En l'occurrence, les fabricants étrangers ne profitent guère de ces subsides. Car, à l'inverse de l'automobile, l'industrie française est bien positionnée

sur ce terrain : en 2022, nos ventes vers l'étranger y ont dépassé nos achats, pour un surplus de 200 millions d'euros. « Nous avons un savoir-faire dans l'hydraulique, puisqu'en France nous sommes les rois du chauffage central [qui transmet la chaleur via un liquide] », souligne Jean-Paul Ouin, délégué général du syndicat des industries thermiques Uniclimate. Avec l'envol de la demande, les lignes pourraient toutefois bouger : « On pourrait perdre des parts de marché au profit des pays d'Europe de l'Est, où il y a davantage de hausses de capacité prévues qu'en France », avertit le représentant.

Par ailleurs, l'exécutif a annoncé qu'une subvention pourra être versée à partir de 2024 pour l'installation de pompes à chaleur « air-air », qui ne font pas transiter leur chaleur par l'eau et servent aussi bien à chauffer qu'à climatiser. Or, sur ce segment précis, « l'approvisionnement est massivement asiatique et nous ne disposons d'aucune usine en France », indique Jean-Paul Ouin. Cette nouvelle aide ne devrait

être accessible que dans le cadre de « rénovations d'ampleur », sans autres précisions pour le moment.

Autres secteurs soutenus par l'État : l'éolien et le photovoltaïque, principalement à travers des prix garantis aux producteurs d'électricité. Si le tarif du marché descend au-dessous du niveau fixé, les deniers publics comblent ainsi la différence. Ces subventions, destinées à faciliter l'investissement dans les « renouvelables », s'élèvent tout de même à l'équivalent de 36,7 milliards d'euros sur les vingt dernières années. Après tout, pourquoi pas, tant le réchauffement climatique menace. Mais, gros problème, ces coups de pouce financier, du même coup, les hélices des éoliennes, leurs nacelles et une flopée de composants fabriqués à l'étranger. Idem pour le photovoltaïque avec ses panneaux produits à 80 % en Chine.

Pour contrer cette domination asiatique, les États-Unis ont adopté en août 2022 le plan « Inflation Reduction Act » (IRA), dont les subventions massives sont en partie conditionnées à des exigences de



STRATÉGIQUE
Soutenir la production locale dans les secteurs innovants permet d'accompagner les entreprises dans leur apprentissage de la technologie en leur évitant d'avoir à affronter la concurrence internationale. Ci-dessus, la ville innovante de Wuxiang, en construction à Hangzhou, en Chine, en janvier.

production locale. Le bonus pour l'achat d'une voiture électrique ne sera versé en totalité que pour les modèles dont les batteries auront été fabriquées en Amérique du Nord, et les crédits d'impôts aux énergies renouvelables seront possibles seulement si une part des matériaux provient des États-Unis. Le tout doit faire des subventions écologiques un tremplin pour l'industrie nationale.

Trouver le moyen de se protéger

Bien avant les Américains, la Chine elle-même avait eu recours à ce levier. « Au milieu des années 2010, Pékin a réservé les subventions aux constructeurs qui achetaient leurs batteries à des producteurs nationaux », rappelle Clément Bonnet, maître de conférences en économie à l'université de Montpellier. Cela a mis en concurrence une série

de fabricants soutenus par l'État, parmi lesquels a émergé le champion national CATL, aujourd'hui leader mondial du secteur. « D'une manière générale, ces exigences de contenu local sont pertinentes pour des industries nouvelles, car elles permettent d'accompagner les entreprises dans leur apprentissage de la technologie, avant qu'elles soient prêtes à affronter la concurrence internationale », expose l'économiste. En revanche, un inconvénient possible est de pénaliser les exportateurs de produits finis, par exemple les constructeurs automobiles qui devraient acheter plus cher des batteries locales ».

Ces derniers mois, le gouvernement français a fait mine de vouloir emprunter la même voie. En septembre, il a modifié les règles du « bonus écologique », la principale aide à l'achat de voitures électriques, pour en exclure les modèles dont la fabrication est trop polluante. Exception assez habile : puisque notre mix électrique repose sur le nucléaire, donc reste largement décarboné, l'astuce doit permettre une « défense environnementale de nos industries », comme l'a formulé Clément Beuane, le ministre des Transports. Problème : si elle pénalise bien les produits chinois, la formule ne fait cependant aucune différence entre notre production et celle de nos voisins européens sur plusieurs points clés et alors même que certains emploient une énergie bien plus polluante (Allemagne, Pologne, Hongrie...). À croire que le protectionnisme à la sauce Macron s'arrête aux portes du Vieux Continent. ■ S.G.

DES BONUS POUR ACHETER DU... "MADE IN AILLEURS"

SOLDE COMMERCIAL* DE TECHNOLOGIES BAS CARBONE EN 2022 DE LA FRANCE (en Mds €)

Voitures électriques	- 3
Batteries électriques	- 1,5
Pompes à chaleur**	+ 0,2
Cellules photovoltaïques	- 1,1

Attribuer des aides pour rouler vert ou se chauffer au solaire, c'est bien, mais nous importons encore beaucoup trop de voitures électriques et de cellules photovoltaïques.

* Exportations - importations. ** Hors climatiseurs air-air. Source : Douanes françaises.