

## Comment l'innovation industrielle s'est transportée vers le Sud

Le dynamisme des grands pays émergents (Chine, Inde, Brésil) a souvent été expliqué par leurs caractéristiques propres : fort taux d'épargne et d'investissement, faible coût du travail, effort important d'éducation, Etat fort, parmi d'autres.

Un rapport récent de l'Institute of Development Studies (IDS, université du Sussex, Grande-Bretagne) apporte un éclairage plus complet sur le déplacement de l'innovation vers les grands pays émergents, en observant notamment l'industrie automobile à Sao Paulo, au Brésil.

Dans cette étude, *Shifts in Innovation Power to Brazil and India: Insights from the Auto and Software Industries* (« Transferts du pouvoir d'innovation vers le Brésil et l'Inde : illustrations à partir des industries de l'automobile et du logiciel »), Rasmus Lema, Ruy Quadros et Hubert Schmitz montrent que la transition de la « production » (qui utilise et adapte le stock de connaissances existants) vers « l'innovation » (qui crée de nouvelles connaissances et les transforme en capacité productive) s'est effectivement engagée dans l'industrie automobile, ce qui restait controversé au regard d'études plus anciennes.

Cette évolution doit beaucoup à ce que les auteurs appellent « l'organisation de la décomposition internationale de l'innovation », un peu comme l'on parle de la mondialisation des processus de production.

Loin de correspondre à la vision simpliste d'une « guerre économique » entre puissances nouvelles et anciennes, leur analyse documente l'imbrication internationale des chaînes de valeur. L'industrie automobile, dont l'intégration globale est une réalité, est en la matière un cas d'école.

Au Brésil, par exemple, les équipementiers locaux interagissent avec les filiales de groupes automobiles multinationaux. L'innovation se déplace d'abord à l'intérieur de ces groupes vers leurs filiales locales, puis sa dynamique est transférée aux fournisseurs locaux indépendants.

Ceux-ci deviennent des « codéveloppeurs » de nouveaux produits, services ou processus, dès lors qu'ils ont consenti les investissements nécessaires, notamment en capital humain.

Ainsi, les firmes brésiliennes Arteb ou Lupatech fournissent directement des produits innovants à General Motors, et Sabo travaille avec Volkswagen à partir de sa filiale européenne. Les équipementiers ne livrent plus seulement des composants, mais aussi du design. Ils coopèrent pour cela avec les universités du pays. Et, de fait, l'industrie locale s'engage à son tour dans une organisation internationale de l'innovation susceptible de bénéficier aussi aux « vieilles puissances ».

Tout cela témoigne de l'obsolescence de nos raisonnements et catégories : industrie « nationale », pays « industrialisés » (où des pans entiers de l'industrie ont en réalité plus ou moins disparu !), pays « en développement », commerce « international », balance commerciale, etc.

La tension entre une organisation politique internationale, dont les sujets sont les Etats-nations, et la réalité productive d'industrie et de services souvent intégrés mondialement à toutes les étapes des chaînes de valeur est patente. Comprendre ce nouveau paysage est un enjeu primordial pour l'élaboration de politiques publiques efficaces, conclut IDS.

**Le rapport « Shifts in Innovation Power to Brazil and India: Insights from the Auto and Software Industries » est à lire absolument dans notre base « Ressources », rubrique, Divers, international, Institute of Development Studies.**