

Résiliente, l'économie russe s'est adaptée aux sanctions

PME comme poids lourds de l'automobile ou de l'aéronautique, l'industrie russe a été touchée. Mais, loin des scénarios catastrophes, elle a su maintenir ses productions. Grâce notamment aux « substitutions des importations ». Et avec l'aide des « importations parallèles ».

BENJAMIN QUÉNELLE
CORRESPONDANT À MOSCOU

Entre géopolitique et économie, le 25 février dernier, Soyuz a vite pris la bonne décision. C'était au lendemain de l'offensive militaire russe en Ukraine. A Toula, ville industrielle à deux heures de train de Moscou, cette PME produit des micros haut de gamme. « Ce jour-là, on a senti que les méfaits seraient à long terme », se souvient Eketarina Kim, vice-directrice de l'entreprise d'une quarantaine de personnes. Rapidement, dans les stocks disponibles à Moscou, Soyuz a acheté le maximum de connecteurs *made in Europe*, petite pièce essentielle dans ses micros, le seul composant importé. Son exportateur habituel a depuis stoppé toute vente vers la Russie. Soyuz s'est ainsi assuré des réserves pour un an. « Mais elles fondent... », s'inquiète Eketarina Kim au milieu des étagères de stocks.

Comme tant d'autres industriels russes, l'entreprise dépend désormais des « importations parallèles » : les produits européens interdits d'exportation vers la Russie peuvent s'acheter chez des « pays amis », Turquie, Chine, Moyen-Orient... « Via divers intermédiaires ! On ne sait pas par quel pays nos connecteurs passent », explique Eketarina Kim. Résultats : délais de livraison plus longs de six mois et prix en hausse de 30 %. Cette pratique, qui surfe sur la légalité, s'est étendue à travers le pays, depuis les vaccins dans la production laitière jusqu'aux composants électroniques dans l'informatique.

Les ventes mensuelles de marques chinoises ont doublé

Pour toute l'industrie, l'essentiel est de maintenir la production. Avec une autre possibilité pour se fournir en pièces détachées : la Chine. Tout un symbole. Par exemple, dans l'ex-usine de Renault à Moscou, cédée en mai à l'administration municipale, le maire de la capitale a relancé la production de la Moskvitch. La marque symbole de l'ère soviétique renaît grâce au chinois JAC Motors qui, fournissant la plateforme, assure conception, ingénierie et production. Sur un marché automobile en plein marasme, un gagnant s'impose : Avtovaz, le géant russe que Renault, après vingt ans de coopération industrielle, a cédé en mai à une équipe pilotée par le gouvernement. « C'est le retour des ingénieurs partis quand Renault était arrivé... L'heure de leur revanche a sonné », se déssole un fin connaisseur du dossier, sceptique quant aux perspectives. « Aujourd'hui, ils peuvent sortir des modèles basiques. Mais sans toutes les options modernes. »



Après avoir été *de facto* à l'arrêt, l'imense usine d'Avtovaz a pourtant bel et bien repris la production. « Avec une approche pragmatique : d'abord fabriquer des modèles très simples pour occuper le marché et... les employés », confie un fournisseur. « Puis, petit à petit, le groupe a remplacé les pièces européennes et proposé des voitures plus complètes. » Alors que le gouvernement avait, au printemps, autorisé la production sans ABS ni airbags, des alternatives ont depuis été trouvées en Chine. La marque Haval du pays « ami » devrait être l'autre grand gagnant : les Occidentaux sont partis, mais l'usine russe du constructeur chinois est en plein essor. Au total, avec Haval, mais aussi Chery et Geely, les ventes mensuelles de marques chinoises ont déjà doublé, représentant près d'un tiers du total.

Les sanctions sont à la fois un coup dur et une chance !

Andrei Klepach

Économiste en chef de la banque de développement VEB

”

Menacée de paralysie par les sanctions, l'aéronautique russe a pareillement plongé dans l'inconnu mais, au final, s'en sort. Pour maintenir leur flotte, les compagnies aériennes recourent à la « cannibalisation » : démanteler certains Boeing et Airbus afin de récupérer des pièces détachées et de maintenir le reste de la flotte. Parallèlement, l'industrie se réinvente avec ses propres technologies et des apports chinois ou turcs. La production du Superjet, premier appareil civil post-soviétique fabriqué jusque-là avec 70 % de composants étrangers, est stoppée. C'est le clap de fin d'une association internationale qui avait permis à l'avion d'être le premier appareil russe certifié en Europe. Mais un « nouveau Superjet » est en

chantier : fabriquer des fuselages avec une localisation maximale des composants et, à partir de 2024, sortir un Superjet 100 % russe, avec un moteur russe. Moscou prévoit aussi de relancer son Tupolev 214, dont la conception date des années 1990. « Cela ne sera pas un modèle supermoderne. Mais cela fonctionnera. Avec des technologies russes et des pièces turques », assure un ingénieur bien au fait. « Toutefois, l'un des problèmes fondamentaux de l'industrie russe demeurera : passer au stade de la production en série. »

L'embargo sur le pétrole va seulement commencer à peser

Ces exemples confirment que, résiliente, l'industrie russe s'est adaptée aux sanctions. Loin des scénarios catastrophes, elle a été touchée avec, mois après mois, une baisse de la production, un manque chronique de pièces de rechange et de premières vagues de licenciements liées à la fermeture d'usines. Mais, en mode apnée, elle a su maintenir ses productions. « Les sanctions sont à la fois un coup dur et une chance ! », résume Andrei Klepach, économiste en chef de la banque de développement VEB, qui fait allusion aux « substitutions des importations », l'objectif du Kremlin pour doper les productions nationales et créer de nouveaux circuits d'approvisionnement. « La chute de nos industries a été moins forte qu'on ne pouvait le craindre. Et le gros de la crise est déjà derrière nous », assure-t-il.

L'économie est pourtant entrée en récession avec une baisse du produit intérieur brut de 4 % sur un an au troisième trimestre en 2022. Un déclin de moindre ampleur que les initiales prévisions de Cassandre, en Occident comme en Russie même. La Banque centrale

russe a calculé le déclin du PIB autour de -3,5 % sur l'ensemble de 2022. Le FMI et la Banque mondiale, eux, estiment respectivement cette baisse à -3,4 % et -4,5 %. L'an passé, la manne énergétique a permis à la Russie d'engranger 158 milliards d'euros de revenus tirés des exportations d'énergies fossiles grâce aux cours élevés. Mais elle va désormais être frappée par l'embargo sur le pétrole, arme la plus lourde de l'Union européenne, en vigueur depuis décembre. Les nouveaux embargos sur les équipements et les machines-outils devraient pareillement se révéler douloureux. Un test d'une autre ampleur pour la résilience de l'économie russe.

Le constructeur Avtovaz a repris la production, fabricant d'abord des modèles très simples, sans ABS ni airbags, puis a remplacé les pièces européennes par d'autres venues de Chine et proposé des voitures plus complètes.

© PHOTO NEWS.

« Le Soir » reste présent à Moscou

Les autorités russes confirment que la loi du 4 mars 2022 contre les « fausses informations » couvre aussi les correspondants étrangers installés à Moscou. Elle introduit un nouveau crime, punissant la publication depuis la Russie d'informations considérées comme « fausses » sur les forces armées russes, avec des peines pouvant aller jusqu'à 15 ans de prison. Toute personne (journaliste ou non) publiant des informations non officielles sur ce que le

Kremlin nomme simplement « l'opération spéciale » en Ukraine peut tomber sous le coup de cette loi.

Malgré cette nouvelle loi qui restreint encore un peu plus la liberté d'informer le plus objectivement possible, notre correspondant en Russie, Benjamin Quénelle, a choisi de rester sur place. *Le Soir* estime que continuer à témoigner de la vie quotidienne des Russes dans ces nouvelles circonstances est indispensable à sa mission d'informer.