



**Démondialisation et liens économiques entre l'Europe et la Chine.  
Incidences et opportunités pour la Wallonie...**

Xavier Dupret

Octobre 2024

86.758 signes

## Table des matières

Introduction (résumé) .....	4
Un certain échec européen... ..	5
Spécificités de la conjoncture chinoise.....	13
L'Europe entre réindustrialisation et démondialisation? .....	23
Conclusion .....	30

## Table des illustrations

Figure 1. Avantages comparatifs et absolus .....	21
Figure 2. Evolution de la production industrielle pour la zone euro et l'union européenne depuis janvier 2021 .....	27
Figure 3. Production industrielle aux Etats-Unis (2017=100) .....	28

## Introduction (résumé)

Cette étude trouve son origine dans l'ancrage historique fort de notre association au sein du mouvement ouvrier, un ancrage qui est, d'ailleurs, porté fièrement dans le débat public. C'est à la suite des nombreuses interpellations à l'occasion de la fermeture du site d'Audi à Forest dans la sphère de nos diffuseurs (LN24 et la RTBF), dont l'un fait d'ailleurs l'objet d'un contrat-programme comportant des missions d'éducation permanente, que cette étude a été rédigée. Elle envisage de faire le point sur la question des investissements chinois en Europe. Le traitement de cette thématique nécessite de passer en revue un certain nombre de variables de dimension mondiale. Cependant, l'ambition de cette production vise bien à identifier dans quelle mesure d'éventuels investissements chinois (et plus largement, étrangers) pourraient à l'avenir favoriser le redéploiement industriel de la Wallonie.

La reprise avortée du site d'Audi-Forest par la firme chinoise NIO a permis de mettre en évidence que les fabricants chinois de véhicules automobiles investiront à l'avenir davantage en Europe centrale que par chez nous pour contourner les barrières protectionnistes de la Commission européenne. A l'origine de ces choix de localisation, on retrouve bien sûr des paramètres tels que les coûts salariaux, et partant, les prix de revient, des sites de production. Le gouvernement chinois insiste d'ailleurs pour que les investissements de ses constructeurs de voiture électrique ne donnent pas lieu à des transferts de technologies vers le Vieux Continent. Cette prise de position est importante car le gouvernement chinois dispose d'une véritable capacité à se faire obéir de son secteur privé national. Il apparaît, de surcroît, que l'économie mondiale traverse une phase de démondialisation. Cette dernière ne semble d'ailleurs pas prête de s'arrêter. En témoigne notamment la tendance qu'ont les autorités chinoises à financer de plus en plus parcimonieusement les déficits des États-Unis, et ce en achetant de moins en moins de Bons du Trésor US.

Une page semble donc en train de se tourner. La Chine veut prioritairement utiliser ses excédents commerciaux pour financer la montée en gamme de ses industries. Accompagner ces profondes modifications sur le Vieux Continent supposera à l'avenir de revisiter en profondeur la tournure qu'a prise l'ordolibéralisme allemand au cours des vingt dernières années. Envisager d'accumuler un surplus économique à partir des importations chinoises en faisant pression à la baisse sur les salaires, et partant la consommation mais aussi les investissements intérieurs, s'avère, en effet, désormais caduc. C'est là tout le sens du rapport Draghi qui mise sur des investissements massifs soutenus par de l'argent public pour éviter aux entreprises européennes d'évoluer à l'avenir dans l'ombre de leurs concurrentes américaines et chinoises.

Ce retour de l'initiative industrielle publique au cœur de l'agenda des autorités européennes est de bon augure pour la Wallonie. En effet, la finalisation d'investissements industriels de grande envergure, spécialement dans des secteurs de pointe, nécessitera de l'espace à bon marché. Or, la Wallonie dispose d'atouts sérieux dans ce domaine. La désindustrialisation n'est décidément pas une fatalité. Ni en Wallonie, ni en Europe occidentale...

*L'affaire a capoté. Alors qu'à l'heure où la rédaction de cette étude débutait (19 septembre 2024), la presse économique signalait la possibilité d'une reprise du site d'Audi Forest par le groupe chinois Nio, 13<sup>ème</sup> capitalisation boursière mondiale (soit un niveau comparable à Hyundai, BMW et Honda). Pour les 1.100 travailleurs concernés (dont 1.000 ouvriers) et 2.000 emplois de sous-traitants liés au site de Forest, il s'agissait là bien entendu d'une perspective plus qu'intéressante. Cependant, le soulagement ne fut, hélas, que de courte durée. Lors du weekend qui suivit, le groupe chinois jetait l'éponge. Pourtant, en dépit de cet échec, il convient de relever que le tissu économique belge reste malgré tout concerné par des investissements chinois.*

### **Un certain échec européen...**

A ce propos, chacun garde évidemment en mémoire l'exemple d'Ali Baba à Liège, dont le bilan est actuellement fort discuté par des sources sérieuses et serait en réalité globalement mitigé, notamment en ce qui concerne le volet, important au demeurant, des conditions de travail. En ce qui concerne le volume d'emplois créés, force est cependant de reconnaître qu'Ali Baba a tenu parole. La chose est d'ailleurs soulignée, y compris par les mêmes sources critiques mentionnées auparavant<sup>1</sup>. A vrai dire, rien n'est jamais ni tout blanc ni tout noir. Aussi, les investissements chinois en Europe ne seront ni des réussites à tous les coups ni non plus des échecs programmés d'avance. La nuance doit prévaloir dans l'approche. Pour reprendre les exemples cités plus haut, on peut *a priori* penser que les salaires et les conditions de travail dans l'automobile, par exemple, seront toujours meilleurs que dans la manutention, que les dirigeants des firmes en questions soient chinois ou non. La question dans ce cas revient à interroger la valeur ajoutée dans ces deux secteurs de manière à identifier dans quelle mesure des moyens financiers peuvent éventuellement être mobilisés dans le cadre de la concertation sociale.

De ce point de vue, le secteur automobile présente de meilleures perspectives de rétribution en raison de ses hauts niveaux de valeur ajoutée que la manutention. A y regarder de plus près, déplacer et classer des objets dans le cas de la logistique chez Alibaba sera toujours générateur d'une valeur ajoutée moindre qu'innover de manière continue dans la conception et la construction d'automobiles. A la limite, et sans craindre (un peu) la provocation, il sera sans doute plus intéressant à l'avenir en Europe de travailler pour un constructeur automobile chinois plutôt que chez Amazon. Ce point de vue matérialiste permet d'ailleurs d'affirmer que ce sont des raisons économiques qui conduisent à des conditions de travail d'évidence ingrates chez Aliababa, comme chez les autres opérateurs de la manutention, et non des considérations éthiques, morales ou culturelles renvoyant de manière unilatérale à la nationalité chinoise du groupe.

A ce titre, on fera donc observer qu'Amazon n'aurait sans doute pas eu à proposer des conditions de travail nettement meilleures qu'Alibaba à Liège. Pour information, le cabinet

---

<sup>1</sup> RTBF, Investigation, Alibaba et les 40 promesses, 7 septembre 2023. Url: <https://shorturl.at/5so4c>

d'expertise français Syndex au service exclusif des représentants des salariés et des organisations syndicales de l'Hexagone a dans un rapport de 2018 fait état d'un système de maltraitance institutionnalisée dans le chef d'Amazon France. 74% des employés du groupe américain déclaraient ressentir des douleurs physiques qu'ils associaient directement à leur emploi. 70% se plaignaient d'un stress excessif au travail, quand un tiers des salariés, et 71 % des cadres évoquaient des insomnies. Sur le site de Montélimar, 79% des travailleurs interrogés s'insurgeaient contre un traitement des employés à géométrie variable. De manière unanime, la question des pauses toilette revenait systématiquement dans les témoignages des salariés. Les employés d'Amazon France dénonçaient un contrôle systématique des interruptions pour aller aux toilettes<sup>2</sup>. Au rang des témoignages de ce que le *Germinal* de la manutention ne se limite clairement pas uniquement aux acteurs chinois du secteur, on pointera les pratiques en vigueur au sein d'Amazon aux Etats-Unis où la firme de Jeff Bezos a été accusée d'utiliser des algorithmes intrusifs dans le cadre d'un vaste programme de surveillance visant à traquer pour mieux les dissuader les activités de syndicalisation. C'est ainsi que les salariés d'un entrepôt d'Amazon de situé dans la banlieue de St Louis dans l'Etat du Missouri ont déposé plainte pour dénoncer ce genre de pratiques en mai de cette année<sup>3</sup>.

On s'enfoncera un cran plus loin dans l'indécence en évoquant les pratiques de la filiale d'Amazon au Royaume-Uni en relayant le reportage de la BBC qui avait, en 2023, confirmé une campagne de presse lancée en 2018 contre Amazon par le tabloïd *The Sun* en relayant, à la faveur du premier mouvement de grève dans le pays contre la multinationale, des accusations évoquant des conditions de travail trop contraignantes. L'année dernière, les 300 salariés de l'entrepôt d'Amazon à Coventry regroupés au sein du syndicat GMB avaient débrayé pour protester contre des augmentations de salaire de 5% équivalent à 10,50 £ de l'heure. Outre cette augmentation dérisoire, les travailleurs avaient également confié à la BBC subir des conditions de travail particulièrement dégradantes et avaient dénoncé le fait d'être constamment surveillés et réprimandés pour des « temps d'inactivité » ne durant que quelques minutes. Un travailleur souffrant de diabète avait déclaré qu'il n'était pas toujours possible de trouver des toilettes à proximité dans le hangar et que dans ce cas, en trouver une et revenir pouvait parfois prendre jusqu'à 15 minutes. Les managers de l'entrepôt lui reprochaient régulièrement d'avoir perdu trop de temps<sup>4</sup>. Le temps que les travailleurs passaient aux toilettes faisait l'objet d'un pointilleux chronométrage. La presse populaire britannique avait, il y a de cela 6 ans, rapporté que les travailleurs du hangar de Rugeley urinaient dans des bouteilles parce qu'ils vivaient dans la peur d'être réprimandés en raison de leurs « temps morts » et de perdre leur emploi pour cette seule raison.

---

<sup>2</sup> European Trade Union Institute for Research, *Travailleur chez Amazon.com: de la lune de miel au divorce*, *HesaMag* 1<sup>er</sup> semestre 2019, pp.49-51. Url: [https://www.etui.org/sites/default/files/Hesamag\\_19\\_FR-49-51.pdf](https://www.etui.org/sites/default/files/Hesamag_19_FR-49-51.pdf). Date de consultation: 19 septembre 2024.

<sup>3</sup> *The Guardian*, 'You feel like you're in prison': workers claim Amazon's surveillance violates labor law, édition du 21 mai 2024.

<sup>4</sup> BBC, *Amazon strikes. Workers claim their toilet breaks are timed*, 25 janvier 2023

Dans ce même article, The Sun présentait ce même entrepôt de Rugeley comme une prison. Pour l'anecdote, les sweats à capuche et les lunettes de soleil y étaient strictement interdits, tout comme les téléphones portables, « par mesure de sécurité »<sup>5</sup>.

Bref, pour en revenir à nos considérations de départ, Alibaba se caractérise d'évidence par un niveau certain de maltraitance de ses travailleurs mais ces conditions de travail sont le fait de toute une filière d'activité, comme le cas d'Amazon le démontre amplement. A ce propos, on pourrait fort légitimement arguer que la logistique est un secteur se caractérisant par des conditions de travail à ce point dégradantes qu'il vaut mieux ne pas y avoir recours du tout en tant qu'activité de référence pour le redéploiement d'une région. Mais dans ce cas, il faut impérativement développer des alternatives industrielles crédibles pour répondre au défi de l'emploi qui reste important en région liégeoise. D'ailleurs, en poussant le raisonnement un poil plus loin, on pourrait même postuler que plus des sites industriels à haute valeur ajoutée seront maintenus en Europe, éventuellement après intervention de groupes chinois, moins le recours à la manutention devra être envisagé pour préserver l'emploi ouvrier en Belgique et plus largement, en Europe. Un argument *a contrario* nous permet de pointer le bien-fondé de cette hypothèse, à savoir précisément le fait que la manutention a été envisagée comme voie de développement à Liège après que la filière sidérurgique ait été presque intégralement démantelée comme au demeurant, partout ailleurs dans le sillon industriel wallon.

Le fait, par exemple, qu'un journal comme The Sun, dont la ligne éditoriale est connue pour son conservatisme et son orientation pro-marché, dénonce les pratiques d'Amazon suffit à démontrer le niveau de réprobation collective que les pratiques du géant états-unien suscitent aux quatre coins du monde. Le public du Sun provient d'ailleurs dans une large mesure des milieux populaires qu'Amazon est, par ailleurs, susceptible d'employer. Il était donc logique que ce quotidien s'empare de ce thème. Il est évident que la misère ouvrière est de nos jours davantage le fait de l'économie de services que de l'industrie lourde où les combats syndicaux ont permis de stabiliser vaille que vaille des conquies sociaux. Par conséquent, dans des économies désindustrialisées, une vague d'investissements chinois (mais encore faut-il qu'elle se produise et rien n'est moins sûr, comme nous allons le voir par la suite) pourrait se révéler intéressante à l'avenir.

En cette matière, il semble, d'ailleurs, que les récentes mesures de protection adoptées par les autorités européennes portent leurs fruits. Alors que l'été s'annonçait sur le Vieux Continent, la Commission européenne faisait savoir au mois de mai de cette année qu'elle prévoyait d'imposer des barrières à l'entrée du territoire européen pour les voitures électriques chinoises. Dans le concret, ces barrières correspondaient à droits de douane de l'ordre de 38% en plus pour certains constructeurs. L'Union européenne choisissait, une fois n'est pas coutume, la voie du protectionnisme au service de son industrie automobile.

---

<sup>5</sup> The Sun, P\*ss the parcel. Rushed Amazon warehouse staff pee into bottles as they're afraid of 'time-wasting', 15 avril 2018.

S'il est vrai que la filière des voitures électriques produites en Chine est, depuis une dizaine d'années, fortement subsidiée par le gouvernement de l'Empire du Milieu, il n'en reste pas moins que l'Europe aurait pu adopter la même démarche de politique industrielle mais il faut croire que le Green Deal n'allait, hélas, pas jusqu'à embrasser les vues de l'hétérodoxie économique. Il n'y avait, en tout état de cause, aucune raison que l'Europe ne pousse pas davantage ses champions automobiles que ce qu'elle a fait jusqu'à présent. On retrouve dans cette démission à l'égard de la conduite d'une politique industrielle efficiente le même genre d'orientation idéologique que l'imposition de mesures austéritaires en ce qui concerne les finances publiques. La montée de la Chine semble donc avoir mis en échec l'ordolibéralisme des instances européennes en raison fondamentalement des carences structurelles de ce dernier. En fait, comme nous allons le voir, le pilotage économique de l'Union européenne ressemble davantage à une sorte de logiciel ordolibéral fortement endommagé par le virus néolibéral.

Pour rappel, l'ordolibéralisme désigne une doctrine économique libérale née dans les années 1930 en Allemagne assignant à l'Etat la mission de poser les bases d'un cadre légal permettant le maintien d'une concurrence saine entre entreprises de manière à éviter des situations de trop grande concentration du capital. Pour autant, l'Etat ordolibéral s'abstiendra d'adopter une posture dirigiste. Son rôle consiste exclusivement à poser un cadre et à le faire respecter. Dans cette optique, l'Etat est avant tout un régulateur mais n'a pas vocation à devenir un opérateur direct sur les marchés. Ces derniers doivent rester la chasse gardée des entreprises. Cependant, contrairement au cadre libéral classique qui laisse la bride sur le cou aux acteurs privés, la pensée ordolibérale tourne également le dos aux principes libéraux classiques de dérégulation, du « laissez faire, laissez passer » et de priorité accordée à la seule maximisation du taux de profit. Voilà pourquoi l'ordolibéralisme insiste classiquement sur le rôle des acteurs privés dans la promotion de la responsabilité sociale de l'entreprise<sup>6</sup>. Les origines allemandes de la pensée ordolibérale sont particulièrement perceptibles lorsque l'on passe en revue ses prescriptions en matière de politique monétaire. L'insistance sur l'importance de garantir l'indépendance de la banque centrale pour garantir la stabilité des prix nous renvoie évidemment à la vague hyperinflationniste qui a frappé l'Allemagne entre août 1922 et décembre 1923. A cette époque, le taux d'inflation mensuel le plus élevé dans l'Allemagne de la République de Weimar équivalait au niveau effarant de 29.500%. Durant ces seize mois, le taux d'inflation journalier moyen s'élevait à 20,9%. En moyenne, les prix doublaient tous les 3,70 jours. Dans l'histoire, l'hyperinflation allemande de cette époque appartient au top 5 historique des évènements de ce type<sup>7</sup>.

Il est dès lors parfaitement logique qu'une catastrophe économique de cette importance ait frappé les esprits pour longtemps en Allemagne tant et si bien qu'il était inévitable que les précurseurs de la doctrine ordolibérale se montrent particulièrement soucieux de cette

---

<sup>6</sup> Pour plus de précisions, lire Commun Patricia, Les Ordolibéraux. Histoire d'un libéralisme à l'allemande, Paris, Les Belles Lettres, 2016.

<sup>7</sup> Cato Institute, THE HANKE-KRUS HYPERINFLATION TABLE, septembre 2024 (<https://www.cato.org/sites/cato.org/files/pubs/pdf/hanke-krus-hyperinflation-table-may-2013.pdf>).



question lorsqu'au début des années 1930 (1932 pour être plus précis), l'économiste Walter Eucken rencontre deux juristes Franz Böhm et Hans Grossmann-Doerth au sein de l'Université de Fribourg. A la veille de la création de la RFA en 1949, Franz Böhm fonde avec Walter Eucken la revue *Ordo*, revue à comité de lecture qui subsiste encore de nos jours. Ils y répéteront leur souci de politique monétaire indépendante du Politique et de stabilité des prix. Ils sauront influencer les élites politiques de la jeune république. Après la réunification, l'ordolibéralisme deviendra dominant en Europe, du fait du poids de l'Allemagne au sein du Conseil Européen.

En réalité, force est également de constater qu'à l'origine, l'ordolibéralisme, loin de se limiter à une école d'analyse économique et monétaire, faisait davantage référence à un corpus théorique profondément enraciné dans la doctrine sociale de l'Eglise. C'est ainsi d'ailleurs que Franz Böhm sera député de la CDU de 1953 à 1965. Par conséquent, les ordolibéraux se montrent soucieux de dialogique social dans la lignée de l'encyclique *Rerum Novarum* (1891). Ils ne comprendraient certainement pas que la pauvreté au travail soit devenue de nos jours aussi dramatiquement banale outre-Rhin. De la même manière, il est fort peu probable que les tenants de l'ordolibéralisme aient, d'aventure, appliqué des politiques d'austérité aussi sévères et aussi brutales à la Grèce, à l'Espagne ou au Portugal lors de la crise de la zone euro. Parallèlement, on observera que l'ordolibéralisme allemand a même réussi à s'amalgamer dans les années 1960 avec le keynésianisme alors triomphant.

A ce propos, s'il est vrai que le Traité de Lisbonne se montre scrupuleusement ordolibéral avec l'interdiction de monétisation des dettes publiques des États (c'est-à-dire en faisant tourner la planche à billet sans passer par les marchés) par crainte d'une poussée inflationniste, il n'en reste pas moins que dans la pratique, il était tout aussi peu orthodoxe d'un point de vue ordolibéral de courir des risques similaires pour sauver des banques privées plutôt que des États. A vrai dire, d'un point de vue ordolibéral, un État, de par son rôle central dans l'adoption des normes législatives permettant la régulation de l'économie mérite davantage d'être sauvé, quitte à faire une entorse à certains grands principes (comme tous les systèmes de pensée, d'ailleurs), qu'une entreprise privée. Si le point de vue contraire s'est imposé au moment de la crise des dettes publiques du sud de la zone euro, c'est, en réalité, parce que le néolibéralisme a fini par contaminer la doctrine ordolibérale en Europe au point d'ailleurs de la vider partiellement de sa substance.

De ce point de vue, on peut, en tout état de cause, pointer le fait que l'échec de l'industrie européenne ne peut s'expliquer exclusivement par les subsides gouvernementaux chinois. En effet, les États-Unis se sont également insurgés contre la politique chinoise de subsidiation de leurs producteurs de voitures électriques mais ils l'ont fait pour protéger non seulement leurs firmes automobiles mais surtout préserver leur supériorité technologique. Il se trouve en effet que pour l'ensemble des filières numériques, la Chine a pris une sérieuse avance sur les États-Unis. Pour s'en rendre compte, il suffit de consulter les chiffres relatifs aux dépôts de brevets, Alors que l'Empire du Milieu était très en retard sur l'Oncle Sam au début des années 2000,

force est de constater que Pékin a dépassé Washington dans ce domaine en 2017. Depuis, les Chinois n'ont jamais quitté la première place de ce classement mondial<sup>8</sup>.

Les progrès réalisés dans le secteur se caractérisent par des effets d'entraînement pour le reste de l'économie. Autrement dit, c'est en raison de leur avance en matière d'innovations numériques que les Chinois disposent d'une production automobile électrique de tout premier plan. Bien entendu, les subsides aux exportations ont joué un rôle important dans l'ascension de la voiture électrique « made in China » mais il ne faut pas tout mélanger. C'est parce qu'ils disposaient de centres de recherche particulièrement performants dans le numérique que les Chinois ont pu mettre au point des voitures qu'ils ont ensuite cherché à vendre aux quatre coins du monde. La réaction des Etats-Unis face à cet état de choses a consisté non seulement à imposer des droits de douane pour protéger leurs géants nationaux mais aussi à stimuler ces derniers par des politiques volontaristes de réindustrialisation. On soulignera, à ce sujet, la détermination de l'administration Biden qui s'est engagée dans une vigoureuse politique de réindustrialisation. Pour mémoire, c'est en 2022 que le gouvernement américain adoptait l'Inflation Reduction Act (IRA), soit un grand plan d'investissement de 370 milliards de dollars sur dix ans pour engager la transition énergétique. Depuis, on constate que si le nombre de sites industriels est resté globalement stable pour l'ensemble des secteurs industriels états-uniens, les investissements se sont multipliés dans les nouvelles filières informatiques, électroniques et électriques. Cette évolution se situe en parfaite cohérence avec les décisions adoptées par l'Administration Biden puisque l'IRA et le CHIPS Act se focalisent sur les secteurs informatiques (notamment, semi-conducteurs) et électriques (on songera tout particulièrement aux batteries ou aux éoliennes). Les énergies renouvelables et les innovations technologiques dans la mobilité ont pris une place de plus en plus importante au sein de l'économie américaine. Les investissements dans les technologies de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) effectués depuis deux ans ont représenté 4,5% du total des investissements privés américains dans les structures, les équipements et les biens de consommation durables contre 2,6% au premier semestre 2022. Depuis la promulgation de l'IRA, les investissements dans les énergies propres et les filières vertes ont représenté plus de la moitié de la croissance totale des investissements privés américains. Les investissements dans la fabrication d'énergies propres et dans filières vertes de la mobilité ont enregistré la croissance la plus rapide, totalisant 89 milliards de dollars au cours de la période post-IRA, soit plus du quadruple des 22 milliards de dollars investis au cours des deux années précédant la promulgation de l'IRA. Plus d'un quart des investissements dans les filières vertes s'est effectué dans le secteur manufacturier au deuxième trimestre 2024 contre 10% au troisième trimestre 2022. Cela reflète une croissance rapide et soutenue, la part du lion allant aux chaînes de fabrication des véhicules électriques<sup>9</sup>.

---

<sup>8</sup> Benjamin Bürbaumer, Le véhicule électrique au cœur de la bataille technologique entre la Chine et les États-Unis, *The Conversation*, 5 juin 2024.

<sup>9</sup> Clean Investment Monitor, Tallying the Two-Year Impact of the Inflation Reduction Act, 7 août 2024, pp.2-5.

Le contraste avec l'Europe est saisissant tant et si bien qu'une partie des milieux financiers du Vieux Continent s'en inquiète. Dans son rapport 2023, l'assureur crédit Allianz Trade tirait déjà la sonnette d'alarme. Selon Allianz Trade, la progression des voitures chinoises constitue une menace importante pour le secteur automobile en particulier et l'économie européenne en général. Il est vrai qu'en 2022, on retrouvait trois véhicules chinois parmi les voitures électriques les plus populaires en Europe, dont la célèbre Dacia Spring qui porte le nom d'un constructeur roumain appartenant au groupe français Renault mais est intégralement fabriquée en Chine. Il y a deux ans, plus de 5,4 millions de batteries pour véhicules électriques se trouvaient en Chine, soit les 2/3 du total mondial. Ce chiffre correspondait à une impressionnante augmentation de 83% par rapport à 2021. La progression de la Chine dans cette filière constitue un immense coup dur pour l'industrie automobile européenne et donc toute l'économie européenne. Le Vieux Continent est, en effet, le premier exportateur de véhicules automobiles au monde. Au cours de la décennie écoulée, la demande automobile mondiale équivalait à un excédent commercial de 70 et 110 milliards d'euros pour l'Europe. En outre, le secteur automobile représente la filière industrielle la plus importante en Europe et équivaut, en moyenne, à un dixième de la valeur ajoutée totale dans le secteur manufacturier. Dans d'autres pays, ce chiffre est sensiblement plus élevé. C'est notamment le cas de l'Allemagne (15%), de la Hongrie, de la République tchèque et de la Slovaquie (20%). L'industrie automobile joue également un rôle important en tant que client pour les secteurs du métal, du plastique et de l'électronique. Ces éléments permettent de situer l'importance de l'automobile pour l'ensemble du tissu économique du Vieux Continent.

De nos jours, 80% des voitures vendues en Europe sont également assemblées chez nous. Mais depuis que le parc automobile commence à s'électrifier, les choses évoluent et pas nécessairement dans le bon sens. A moyen terme, si les tendances actuelles se maintiennent, les consommateurs européens seront incontestablement plus nombreux à se tourner vers des voitures « Made in China » tant et si bien qu'à l'horizon 2030, les firmes automobiles du Vieux Continent pourraient perdre un total de plus de 7 milliards d'euros de bénéfices nets chaque année. L'Europe a pris du retard face à la Chine pour ce qui est de la mobilité électrique et cela risque de se payer cher.

De surcroît, l'électrification du parc automobile conduit à une situation désavantageuse pour ce qui est des ventes des groupes européens sur le sol chinois. En effet, la popularité croissante des constructeurs automobiles chinois sur leur territoire (et demain dans toute l'Asie ?) met également en péril les ventes des constructeurs automobiles européens en Chine continentale, que ce soit par l'entremise de coentreprises montées avec des partenaires chinois ou de filiales opérant de façon autonome (un cas de figures relativement rare, au demeurant). Alors qu'elles représentent 85% du volume de ventes de véhicules thermiques sur le marché chinois, les filiales et coentreprises mises sur pied par des firmes européennes sont en revanche à la traîne pour ce qui est des voitures électriques. En 2022, parmi les 20 véhicules électriques les plus populaires sur le marché chinois, un seul était fabriqué par une coentreprise sino-européenne. Le déclin est donc sensible. Or, il existe un lien très fort entre notre prospérité matérielle globale et la situation sur les marchés chinois. Les chiffres sont très clairs. Il y a 10 ans, le secteur automobile chinois présentait un déficit de 40 milliards de

dollars, principalement au bénéfice de l'Union européenne. En 2022, l'avance des constructeurs chinois pour la filière des véhicules électriques était telle que l'Empire du Milieu présentait une balance positive pour ce qui est de son commerce international dans l'automobile<sup>10</sup>.

Il serait alors tentant de prôner une politique d'ouverture aux investissements chinois pour combler le retard européen. La chose est parfaitement compréhensible, ce d'autant que les groupes chinois ne se limitent pas à des opérations d'assemblage de voitures électriques. C'est ainsi que le géant chinois BYD a annoncé, outre la construction de deux usines, la mise en œuvre d'un centre de recherche et développement (R&D) et de design en Europe. De surcroît, un partenariat stratégique a été conclu entre le géant chinois et l'équipementier français Forvia. Du côté des services, là encore, l'arrivée de BYD en Europe permettra de stimuler l'activité économique. C'est ainsi que l'entreprise chinoise s'est associée à Ayvens, la filiale de la Société Générale spécialisée dans le leasing ainsi que la gestion de parc automobile pour entreprises de façon à favoriser la distribution des voitures de marque BYD pour particuliers et de véhicules utilitaires légers électriques pour les entreprises en Europe. Ces nouvelles sont évidemment importantes en termes de transferts technologiques vers le Vieux Continent.

Pour autant, il faut éviter de se réjouir prématurément et de se montrer trop unilatéral dans l'approche. Incontestablement, les investissements chinois dans la filière électrique de l'automobile, là où ils se produisent, s'avèrent positifs pour le tissu économique local. Cependant, force est de constater qu'ils sont terriblement localisés géographiquement. On relève, d'ailleurs, une focalisation sur le segment des véhicules électriques de la part des investisseurs chinois.

On constate, en effet, que l'Europe ne constitue plus une destination privilégiée pour les investissements chinois. En 2023, ces derniers se sont élevés à 6,8 milliards d'euros sur le Vieux Continent (Royaume-Uni compris). On n'avait plus enregistré un mouvement aussi bas depuis 2010. Un an auparavant, les investissements chinois en Europe avaient atteint le niveau de 7,1 milliards d'euros. Les 47,5 milliards d'euros investis par des groupes chinois en 2016 sont désormais un lointain souvenir. Il y a 8 ans, le groupe chinois Midea spécialisé dans la fabrication d'appareils électroménagers et de climatiseurs avait dépensé plus de 4 milliards d'euros pour acquérir sur la firme allemande Kuka, une firme de pointe active dans la filière des machines-outils, des robots industriels et des solutions d'automation industrielle. La chose avait d'ailleurs beaucoup inquiété outre-Rhin. Depuis quatre ans, les opérations de fusion-acquisition entre entreprises européennes et chinoises se sont littéralement effondrées. A 1,5 milliard d'euros, elles ont encore chuté de 58% en 2023, au plus bas depuis la crise financière de 2009.

Or, l'actuelle focalisation des investissements chinois sur les seuls véhicules électriques profite pour une large part à un seul pays et a, au passage, bouleversé la localisation des

---

<sup>10</sup> Allianz Trade, The Chinese challenge to the European automotive industry, 9 mai 2023, pp.6-10.

implantations chinoises. Alors que les grandes puissances européennes – Allemagne, France et Royaume-Uni – constituaient le réceptacle principal d’une majorité d’investissements chinois en Europe, c’est aujourd’hui la Hongrie qui est devenue leur destination privilégiée. En 2023, Budapest a concentré 44% des investissements chinois en Europe contre moins de 1% jusqu’en 2021. La Hongrie se situe donc largement devant la France (14,6%). Pour leur part, la Pologne, la République Tchèque et la Slovaquie présentent des résultats honorables. La position dominante dont jouit pour l’instant Budapest n’est pas uniquement corrélée à des considérations d’ordre économique. Certes, les multinationales sud-coréennes y multiplient également d’importants investissements. Il est également vrai que le pays constitue depuis longtemps déjà une place forte du secteur automobile en raison des salaires notoirement plus bas qu’en Europe occidentale et de sa politique de subventionnement massif du secteur. Pour autant, des considérations géopolitiques ne sont pas, loin de là, étrangères à cette orientation<sup>11</sup>.

En tout état de cause, pour les travailleurs belges, ces évolutions seront (et sont déjà) lourdes de conséquences. On peut, sur cette base, anticiper que pour un pays comme le nôtre se caractérisant par des salaires élevés et une politique extérieure particulièrement atlantiste, les investissements chinois seront *a priori* moins importants à l’avenir.

Sur la base de ces constats, deux domaines d’interrogation baliseront la suite de notre questionnement. Le premier se rapportera à la conjoncture économique en Chine. Comme nous l’avons vu, la politique de subvention des entreprises chinoises réduit les parts de marché des groupes européens. Il s’avère donc primordial de faire le point sur la conjoncture et les politiques économiques en vigueur dans l’Empire du Milieu pour en anticiper les répercussions sur l’Europe et la Belgique. En outre, nous interrogerons également du point de vue des grandes dynamiques géoéconomiques mondiales la décision protectionniste adoptée récemment par la Commission européenne à l’égard des investissements chinois. Cette posture est-elle compatible avec l’orientation des politiques publiques reposant sur une combinaison assez inédite d’éléments néolibéraux avec un fonds ordolibéral ? S’interroger de cette façon, cela revient à nous demander si une vague de démondialisation n’est pas en train d’émerger à l’échelle mondiale. Si tel est le cas, il va sans dire que les politiques de relance économique basées sur la volonté d’attirer des investissements directs étrangers s’avèreront éculées. Au contraire, les pouvoirs publics et la demande intérieure redeviendront des éléments centraux dans la conception des politiques économiques. Pour une région comme la Wallonie en attente d’un redéploiement industriel, anticiper ces orientations constitue un exercice primordial. Il est, en effet, difficile de mettre en œuvre des politiques adéquates et efficaces sur la base de diagnostics en décalage par rapport à la réalité.

### **Spécificités de la conjoncture chinoise**

On commencera cette mise en perspective en interrogeant les évolutions de l’économie chinoise de manière à en identifier les incidences sur l’Europe et la Belgique. En effet, le ralentissement économique constatable depuis la pandémie de Covid-19 handicape les

---

<sup>11</sup> L’Usine Nouvelle, Les investisseurs chinois boudent l’Europe... sauf dans le véhicule électrique, 7 juin 2024.

possibilités financières des multinationales chinoises, lesquelles font désormais l'objet d'un contrôle très rigoureux des mouvements de sorties de capitaux par le gouvernement central à Pékin.

A première vue, on peut aujourd'hui penser que l'heure de la grande ouverture de la Chine sur le monde est, pour l'instant, au point mort. On en voudra pour preuve le fait que tout récemment, le gouvernement chinois a prié ses grands constructeurs de se limiter à de l'assemblage de véhicules électriques en cas d'installation à l'étranger de manière à ne permettre aucun transfert de technologie. Si ces recommandations étaient suivies d'effets, il en ressortirait une limitation des investissements chinois chez nous. Pour l'heure, on sait que deux pays en particulier étaient dans le collimateur des autorités à Pékin. C'est ainsi que l'Inde et la Turquie étaient particulièrement visées. En tout cas, les autorités chinoises insistent, pour l'heure, sur la nécessité de conserver la fabrication des composants en Chine afin de conserver l'intégralité de la technologie sur le territoire nationale.

On peut d'ores et déjà considérer que cette mise en garde se traduira à terme par de sérieuses tensions entre les groupes automobiles et le gouvernement. En tout état de cause, cette ligne politique va compliquer la vie des constructeurs désireux de contourner les barrières douanières que l'Europe leur a imposées. Par exemple, MG envisageait de fabriquer des véhicules en Thaïlande pour ensuite les exporter à destination du Vieux Continent. Pour cela, il est impératif que 40% de la valeur marchande de ces automobiles soit produite sur le sol thaïlandais pour que les automobiles puissent être considérées comme thaïlandaises en Europe. Pour les mêmes raisons, BYD est en train de finaliser son projet d'usine en Turquie. Là encore, c'est l'accès au précieux marché européen qui en dépend<sup>12</sup>. C'est d'ailleurs peut-être suite à cette annonce du gouvernement chinois que Nio a renoncé au rachat du site de Forest.

Si pour l'heure, MG et BYD semblent inflexibles face aux nouvelles orientations du gouvernement chinois, personne ne peut garantir qu'elles seront en mesure de persévérer dans cette attitude. Le style de capitalisme pratiqué en Chine est, en effet, assez différent du nôtre. Sous le capitalisme d'Etat tel que pratiqué en Chine, les entreprises ne sont pas libres de mettre en œuvre leur production comme elles l'entendent. Comme chacun le sait, les entreprises en Chine, tant privées que publiques, sont encadrées de très près par le Parti-Etat. C'est ainsi que l'on trouve des cellules du Parti Communiste Chinois (PCC) au sein de toutes les grandes entreprises actives sur le territoire national. Il y va du maintien de la stabilité sociopolitique du pays et davantage encore de la perpétuation de la domination du Parti-Etat sur la société chinoise. Dans cet ordre d'idées, chacun gardera en mémoire les mésaventures de Jack Ma. Lorsque le patron d'Alibaba, le géant chinois du commerce en ligne, a commencé à se montrer critique à l'égard des réglementations qui bridaient l'expansion de son groupe, il s'est retrouvé en fâcheuse posture face aux autorités gouvernementales contrôlées par le parti unique. Le bras de fer a abouti à sa sortie du monde des affaires.

---

<sup>12</sup> Automobile Propre, La Chine veut dissuader ses constructeurs d'investir à l'étranger, 16 septembre 2024. Url : <https://shorturl.at/eqVkf>. Date de consultation: 23 septembre 2024.

Le processus de « rectification » dans le secteur de la tech a démontré la capacité du PCC à peser sur la vie de ses géants industriels. En délicatesse avec le gouvernement de Pékin, Jack Ma a abandonné en 2023 le contrôle d'Ant Group, la maison mère de la très populaire plateforme de paiement en ligne Alipay, et ce après avoir quitté la présidence d'Alibaba en 2019. A l'avenir, le milliardaire de la tech chinoise, fondateur d'Alibaba et jusqu'il y a 5 ans, l'homme le plus riche de la Chine, ne conservera que 6,2% des parts d'Alipay. Il en possédait jusqu'à présent la majorité du capital par l'entremise d'un écheveau aussi complexe qu'opaque d'entreprises-écrans. Les droits de vote au sein de l'entreprise ont été redistribués de manière à diluer l'actionnariat de façon à ce que le gouvernement chinois ne soit plus confronté à l'ascension d'un oligarque de l'envergure de Jack Ma.

Il est, de ce point de vue, patent que les capacités de régulation de l'activité économique par le gouvernement chinois s'avèrent particulièrement étendues. C'est ainsi qu'en 2021, le pouvoir en place à Pékin avait mis fin aux ambitions de Jack Ma en interdisant purement et simplement l'introduction à la Bourse de Shanghai d'Ant, la société qui gérait le service de paiement Alipay et détenait la plateforme Alibaba. Si cette entrée en bourse s'était produite, Jack Ma aurait alors contrôlé l'institution financière jouissant de la valorisation boursière la plus importante du monde, devant les géants états-uniens actifs dans le développement des cartes de paiement Visa et Mastercard.

On se fera une meilleure idée encore de la mainmise du gouvernement chinois sur les entreprises du pays si on réalise que cette opération boursière a été bloquée sur injonction unilatérale du gouvernement. Un renforcement de la réglementation relative aux exigences de fonds propres quant prêts accordés aux particuliers et aux petites entreprises a été invoqué. En réalité, Jack Ma avait violemment critiqué le système bancaire chinois quelques jours avant l'entrée en bourse d'Ant. Il n'en fallait pas plus pour que le gouvernement chinois et le PCC sortent leurs griffes et montre qui était le (vrai) patron. Les ennuis se sont alors enchaînés pour Jack Ma et ses entreprises. L'offensive des autorités chinoises contre le monopole du géant du commerce en ligne fut particulièrement virulente. C'est ainsi qu'au printemps 2021, les autorités de sauvegarde de la concurrence ont infligé une amende historique de 18,2 milliards de yuans (2,5 milliards d'euros) à Alibaba. Quelques mois plus tard, les pratiques monopolistiques d'Alibaba ont été sérieusement contrecarrées. Cette profonde restructuration du *modus operandi* d'Alibaba s'est notamment traduite par la possibilité pour les clients de s'acquitter du règlement de leurs achats en utilisant WeChat Pay, le principal rival d'Alipay<sup>13</sup>.

A ce stade de l'exposé, on est en droit de se demander si ce qui a été possible avec un géant du numérique tel que Jack Ma ne pourra pas être réédité avec des groupes automobiles dont l'essor a jusqu'à présent été porté à bout de bras par le gouvernement chinois. De ce point de vue, on notera avec le plus grand intérêt que l'arrivée à maturité des producteurs de voitures électriques en Chine, et donc la possibilité d'une autonomisation à l'égard du politique, n'est pas encore d'actualité. On en voudra pour preuve le fait que les dividendes versés par les fabricants chinois de véhicules électriques sont encore très faibles quand ils ne sont pas tout

---

<sup>13</sup> La Croix, Le milliardaire chinois Jack Ma cède le contrôle d'Alibaba, édition mise en ligne du 7 janvier 2023.

simplement nuls. Par exemple, Nio n'a jusqu'à présent pas versé de dividende. Quant au retour sur investissement offert par BYD, il est particulièrement faible en se situant au niveau de 1,24% en termes de rendement annuel. Seule la firme MG International tire son épingle du jeu avec un rendement annuel de 7,80%<sup>14</sup>.

Si Jack Ma a plié devant l'Etat chinois, on peut aisément concevoir que des firmes automobiles, dont certaines sont à peine rentables, ne se feront pas prier avant de se conformer aux injonctions du gouvernement et du Parti-Etat. Gageons, dès lors, que les recommandations de limitation des investissements à l'étranger ne resteront pas longtemps lettre morte. Pour le surplus, il faut également tenir compte du fait que par ces mesures, Pékin cherche à protéger le niveau de croissance de l'économie chinoise alors que le pays est en proie à de sérieuses difficultés économiques. Par exemple, les statistiques officielles ont révélé, en juillet de cette année, que la croissance du PIB en Chine était inférieure à l'objectif du gouvernement de 5%.

De surcroît, le pays serait en proie à une vague de surproduction. D'après certaines sources états-uniennes (à relativiser en partie forcément quand elles abordent le cas de la Chine), les usines chinoises seraient désormais en mesure de produire annuellement le double de panneaux solaires que le monde peut utiliser<sup>15</sup>. La chose constituerait un indice fort de surproduction. D'après cette explication d'obédience clairement libérale, les problèmes structurels qui seraient susceptibles d'expliquer la stagnation économique de la Chine ne sont pas le résultat de choix politiques récents. Au contraire, ils découleraient directement de la stratégie industrielle déséquilibrée qui a été définie dès les premières années de l'ouverture de la Chine au monde, il y a de cela près 40 ans. Le sixième plan quinquennal chinois (1981-1985) a été le premier à être mis en œuvre après les premières mesures de libéralisation contrôlée de l'économie chinoise par le dirigeant chinois Deng Xiaoping. Bien que ce document compte plus de 100 pages, la quasi-totalité était consacrée au développement du secteur industriel chinois, à l'expansion du commerce international et au progrès technologique. En revanche, une seule page évoquait le thème de l'augmentation des revenus et de la consommation. En dépit de profonds bouleversements dans la sphère technologique et une économie mondiale absolument différente de ce qu'elle était au début des années 1980, le PCC pourrait commettre une erreur de diagnostic en mettant encore et toujours l'accent sur la base industrielle de la Chine de la même manière qu'au début de l'ère Deng. C'est ainsi que le 14ème plan quinquennal (2021-2025) propose des objectifs détaillés en matière de croissance économique, d'investissement en R&D, d'obtention de brevets et de production alimentaire et énergétique, mais à part quelques références éparses, la problématique de la consommation des ménages y était réduite à un seul et unique paragraphe au contenu fort vague et pour tout dire, presque anecdotique.

---

<sup>14</sup> Rendement Bourse, Ur : <https://rendementbourse.com>, 23 septembre 2024.Url :

<sup>15</sup> Zongyuan Zoe Liu, China's Real Economic Crisis Why Beijing Won't Give Up on a Failing Model in Foreign Affairs, Vol.103, n°5, September/October 2024.



En accordant une telle priorité à la production industrielle, les planificateurs économiques chinois supposent que les producteurs de l'Empire du Milieu seront toujours en mesure de se défaire de l'offre excédentaire sur le marché mondial et également accumuler des devises grâce à leurs opérations de vente. Cependant, d'après les observateurs anglo-saxons, les dirigeants chinois ont ainsi posé les bases d'un immense surinvestissement dans des secteurs pour lesquels le marché intérieur chinois est déjà saturé alors que, et c'est une nouveauté, les gouvernements étrangers se méfieraient de la domination chinoise sur les grandes chaînes d'approvisionnement aujourd'hui mondialisées. Durant les premières années du XXI<sup>e</sup> siècle, il s'agissait de l'acier chinois, dont la capacité excédentaire a fini par dépasser la totalité de la production d'acier de l'Allemagne, du Japon et des États-Unis réunis. Plus récemment, la Chine s'est retrouvée avec des excès similaires dans le charbon, l'aluminium, le verre, le ciment, les équipements robotiques, les batteries de véhicules électriques et d'autres matériaux.

Du point de vue de l'économie mondiale, les surcapacités chroniques de la Chine ne peuvent évidemment qu'entraîner des conséquences majeures. Nous l'avons vu avec les véhicules électriques, secteur dans lequel les producteurs européens doivent aujourd'hui faire face à la concurrence des importations chinoises moins chères. Bien sites de production actifs dans ces grandes filières technologiques émergentes pourraient fermer en Occident. Et c'est ici que le bât blesse. Les industries manufacturières à forte valeur ajoutée se caractérisent par des effets d'entraînement économique qui vont bien au-delà de leurs propres activités. C'est ainsi qu'elles permettent la création d'emplois dans le secteur des services et s'avèrent essentielles pour donner un emploi aux cadres qualifiés qui créent des solutions innovantes et des innovations technologiques. Sans ces industries, un pays risque de connaître une fuite des cerveaux à plus ou moins brève échéance. Si la chose devait survenir en Europe à l'avenir, c'est le financement des États sociaux typiques des modèles européens de capitalisme qui serait ainsi mis structurellement en péril.

Sur le marché intérieur chinois, les problèmes de surcapacité auraient provoqué une guerre des prix particulièrement virulente dans certains secteurs. Cette dynamique entrave les profits et devrait déboucher tôt ou tard sur une destruction de capitaux. Selon les statistiques gouvernementales, 27% des constructeurs automobiles chinois n'étaient pas rentables en mai. La surproduction dans l'ensemble de l'économie a également fait baisser les prix de manière générale, provoquant une inflation nulle voire dans certains cas négative (on parlera alors de déflation). Et c'est ainsi que le ratio du service de la dette du secteur privé non financier, c'est-à-dire le rapport entre le total des remboursements de la dette et le revenu disponible, a atteint un niveau record au cours de l'année écoulée. Nous avons donc affaire à un scénario de déflation par la dette susceptible de détruire des capacités productives. Ces tendances lourdes ont érodé la confiance des consommateurs, ce qui se traduit par une baisse en retour de la consommation intérieure. Si cette tendance s'installe trop longtemps, le risque est grand de voir la Chine sombrer dans un piège déflationniste. Cette situation de surproduction conduit les planificateurs économiques du gouvernement chinois à n'aborder la consommation qu'en relation avec des objectifs industriels. C'est ainsi que le plan quinquennal en cours stipule que la consommation nationale devrait être prioritairement orientée vers les biens qui

correspondent aux priorités industrielles excédentaires, c'es-à-dire l'automobile, l'électronique, les produits numériques et l'intelligence artificielle. En fait, pour les autorités chinoises, la consommation intérieure n'a de pertinence comme variable qu'à partir du moment où elle permet d'écouler les stocks d'inventaires de l'industrie nationale. C'est indéniablement une faiblesse.

Il va de soi que pour une revue aussi profondément américaine dans son approche du monde que Foreign Affairs, ne pas mettre le consommateur directement au centre du jeu constitue une hérésie. Et si la description par cette source des problèmes rencontrés en Chine ne manque pas d'intérêt, on pourrait lui reprocher de ne pas tenir compte des facteurs de résilience propres à l'économie chinoise en ne pointant que ses faiblesses. Un peu à la manière des militants de gauche, chez nous, qui ne se donnent pas les moyens de comprendre pourquoi les Etats-Unis ont pu traverser de nombreuses crises tout en préservant jusqu'à présent le rôle central du dollar dans les rouages de l'économie mondiale.

Il est évidemment inutile de nier que des éléments de surproduction caractérisent aujourd'hui l'économie chinoise et que dans ces conditions, le gouvernement à Pékin va tenter de freiner les investissements à l'étranger. Cependant, force est également de constater que les autorités chinoises disposent des capacités de relance de leur économie.

La Chine peut, en effet, compter sur près de 3.288 milliards de réserves accumulées à partir de ses exportations aux quatre coins du monde. Cette manne à disposition des pouvoirs publics permet de se retourner en cas de coup dur pour le dire familièrement. Pour autant, le plan de relance annoncé au début de l'automne 2024 n'a rien de titanesque et même s'il a permis aux indices boursiers de rebondir (y compris chez nous, d'ailleurs), on peut penser qu'il ne changera pas la donne sur le long terme. Alors que la croissance chinoise est plombée par un immobilier en crise, un taux de chômage élevé chez les jeunes et une faible consommation de la part des ménages qui ne manifestent guère de confiance en l'avenir, les mesures mises en œuvre ne permettent pas d'augurer d'un rétablissement rapide du géant asiatique. Pour le coup, on est bien obligé de reconnaître que l'approche de Foreign Affairs permet de bien identifier les défis auxquels est confrontée pour l'heure l'économie chinoise, et par ricochet, les investissements à attendre en Europe. Plus que jamais, l'objectif des autorités chinoises d'atteindre une croissance du PIB d'environ 5% en 2024 semble, pour le coup, excessivement optimiste.

La décision de la Banque populaire de Chine, la banque centrale du pays, de revoir à la baisse ses taux directeurs ainsi que le niveau des réserves obligatoires pour les banques privées n'est sans doute pas de taille pour permettre au pays de renouer avec une forte croissance. En effet, la faiblesse de la demande de crédit de la part des entreprises et des consommateurs ne permet pas d'anticiper une réussite. La Chine a besoin pour l'heure d'un programme de relance de la consommation. Pour comprendre la faiblesse de la demande intérieure en Chine, il faut impérativement s'intéresser aux données relatives à l'immobilier dans ce pays.

Le secteur de l'immobilier en Chine traverse une crise profonde depuis en fait une petite dizaine d'années. C'est ainsi que plusieurs promoteurs immobiliers de taille importante ont

fait faillite. Leur croissance, faute d'avoir été bridée à temps, a eu pour conséquence la multiplication d'immeubles sans acquéreurs potentiels, vu la surproduction dans le secteur et de nombreux projets inachevés. Pour remédier à cette situation pour le mois problématique, le gouvernement a décidé, dans le passé, d'éliminer un certain nombre de barrières légales à l'achat de logements (notamment les exigences en matière de mise de fonds propres) et a baissé drastiquement les taux hypothécaire. Jusqu'à présent, on ne peut pas dire qu'il ait réussi à relancer la demande pour ce type de biens. D'ailleurs, il n'est même pas parvenu à mettre fin à la baisse des prix de l'immobilier. Ces derniers ont, en effet, connu en août de cette année leur diminution la plus forte depuis une décennie. Du côté des ménages, ce type de mesures ne permet guère de consolider la confiance et partant, la consommation. L'orientation des politiques économiques en Chine placées systématiquement du côté de l'offre a débouché sur une surproduction dramatique de logements. Or, 70% de l'épargne des ménages chinois est investie dans l'immobilier.

Par conséquent, l'excès d'offre de logements et la dépréciation qui s'en est suivie pèse encore sur le niveau de richesse de cette partie de la population qui en est encore à panser ses plaies après l'explosion de la bulle immobilière. Pour redonner du tonus à la demande privée, il eût été plus avisé de subsidier directement une partie de la consommation des ménages par l'octroi d'une série d'allocation et de subventions complétant les revenus, spécialement à l'heure où de nombreux foyers de classe moyenne populaire comptent un ou deux jeunes travailleurs sans emploi. On avait déjà caractérisé auparavant le modèle économique chinois comme relevant du capitalisme d'Etat. Dans un tel système, l'initiative privée est fortement encadrée, quitte parfois à accepter voire organiser des distorsions de prix. L'objectif primordial d'une telle architecture de la production consiste à augmenter la production nationale coûte que coûte, quitte à ce que cette dernière ne soit pas nécessairement la plus efficiente. De cette priorité accordée à l'expansion de l'industrie découle une deuxième caractéristique du modèle de développement propre à la République populaire de Chine.

En l'occurrence, il s'agit d'une orientation que l'on qualifie en économie politique de « politique de l'offre ». Cette dernière part du principe que la croissance, en tant qu'objectif clé de toute politique économique ne pourra être déclenchée qu'en soutenant directement l'initiative des producteurs. La demande ne joue qu'un rôle supplétif dans ce type de politique contrairement à l'école de l'économie de la demande. Cette dernière postule que la stimulation de la croissance passe par un soutien indirect aux entreprises supposant la médiation de la demande, qu'elle soit privée ou publique. Ce soutien à la demande peut revêtir la forme d'une baisse des recettes publiques.

Pour l'heure, les décisions adoptées par le gouvernement chinois ne vont pas dans ce sens. C'est ainsi que le nouveau plan de relance comprend nombre de mesures de soutien au marché de l'immobilier correspondant notamment à une réduction de 50 points du taux d'intérêt moyen pour les prêts hypothécaires actuels et également une réduction à 15% de l'avance de fonds minimale obligatoire les acquisitions de logement<sup>16</sup>. En tout état de cause,

---

<sup>16</sup> L'Echo, édition du 24 septembre 2024.

tout se passe en Chine comme si la dynamique de contrôle des marchés caractéristique du capitalisme d'Etat ne s'accompagnait pas encore d'une valorisation plus poussée de la demande privée pour soutenir la croissance. Il est vrai que lorsque la Chine a débuté sa modernisation dans les années 1970, l'industrie y était somme toute encore embryonnaire. Les outils de régulation de la politique économique en Chine devront à l'avenir intégrer dans leurs postulats fondamentaux le fait que le pays a atteint un niveau d'industrialisation supposant de prendre en compte la nécessité de solvabiliser davantage la demande.

Des échanges économiques sino-européens, on retiendra qu'ils sont profondément marqués par une dimension particulièrement prégnante de la mondialisation telle qu'elle s'est mise en place depuis la fin des années 1980, à savoir la pression structurelle à la baisse sur les salaires. Le constat est déjà ancien. Au milieu des années 2000, Paul Samuelson, pourtant à l'origine un ardent partisan du libre-échange, développait une approche particulièrement critique de la thèse des gains systématiques inhérents, selon la théorie classique, au libre-échange. En postulant que l'économie mondiale consiste en deux pays n'échangeant entre eux que deux biens, chacun des deux pays en question va, d'après Samuelson, spécialiser ses exportations en lien avec sa productivité pour chacun des deux biens.

Tant que chacun des deux pays maintient son avantage comparatif pour son produit unique de vente, tout se passe bien. En revanche, si par la suite, un des deux pays améliore fortement sa productivité pour le bien dans lequel il n'était pas spécialisé à l'origine, il en résultera une perte nette de richesse pour l'autre pays<sup>17</sup>. C'est ce type de raisonnement qui a amené, dès les années nonante, Robert Reich, à l'époque, Secrétaire d'État au Travail de Bill Clinton et ancien professeur à Harvard, à exposer dans un ouvrage resté célèbre les évolutions que le processus de mondialisation alors en cours (nous étions à l'aube des années 1990) risquait de faire peser sur le marché intérieur de l'emploi aux États-Unis. Selon Reich, le dumping social était appelé à devenir une des règles de la localisation des activités économiques dans le monde. Ce qui signifiait la disparition au Nord des emplois dits d'exécution appelés à être délocalisés et relocalisés n'importe où dans le monde selon la logique du moins-disant salarial<sup>18</sup>.

Les constats posés Paul Samuelson ont conduit une partie du personnel académique à revisiter et surtout à réhabiliter les théories du commerce international en prenant, cette fois, davantage appui sur Adam Smith et sa théorie des avantages absolus. Celle-ci préconise qu'un pays se spécialise dans la production des biens pour lesquels il est plus efficace que les autres. Bref, chez Smith, il y a spécialisation dans toutes les productions pour lesquels la productivité du travail est la plus importante. Pour exemplifier la chose, on aura recours au tableau suivant.

---

<sup>17</sup> Samuelson, Paul, «Where Ricardo and Mill Rebut and Confirm Arguments of Mainstream Economists Supporting Globalization» in *Journal of Economic Perspectives*, vol. 18, n°3, 2004, pp.135-146.

<sup>18</sup> Reich, R., *L'économie mondialisée*, Ed.Dunod, Paris, 1993.

**Figure 1. Avantages comparatifs et absolus**

	Pays A	Pays B	Coûts relatifs Pays A/Pays B
<i>Heures de travail nécessaires à la production d'une voiture</i>	21	12	1,75 (21/12)
<i>Heures de travail nécessaires à la production d'une bouteille de vin</i>	7	6	1,17 (7/6)

Dans le modèle d'Adam Smith, le pays B se spécialisera à la fois dans les voitures et le vin. Adam Smith envisage les choses de manière absolue. David Ricardo, dont la modélisation a constitué jusqu'à présent l'épine dorsale des théories du commerce international, envisage les choses de manière relative. Pour ce faire, il va calculer l'avantage comparatif des deux pays pour chaque catégorie de bien. Dans notre exemple, on voit que l'avantage comparatif du pays B pour les voitures est plus important que celui dont il dispose pour le vin. En conséquence de quoi, il va miser exclusivement sur la production de voitures.

Pour un certain nombre de théoriciens hétérodoxes, le retour de la Chine dans les échanges internationaux a finalement signifié, en réalité, l'émergence d'une superproduction de masse capable de concurrencer et dépasser tous les pays occidentaux dans tous les segments de la production. L'exemple des voitures électriques est particulièrement emblématique de ce point de vue. Qui aurait cru, en 2007, la chose possible ? La réponse est simple et claire : à peu près personne chez les économistes *mainstream*. Il ne reste plus aujourd'hui que la construction dans l'aviation civile pour lesquels la Chine est structurellement désavantagée. Gageons que le rattrapage en la matière ne constitue plus désormais qu'une question de temps dans la mesure où le développement des programmes militaires en Chine aura des retombées pour l'ensemble de la filière aéronautique, comme ce fut le cas notamment au Etats-Unis auparavant.

D'un point de vue historique, on notera que le développement économique de l'Europe occidentale et de l'Amérique du Nord trouve son origine à la fin du XVIII<sup>ème</sup> siècle avec le développement de la production industrielle de masse dans le delta Rhin-Meuse-Escaut et du duopole Manchester-Liverpool au nord de l'Angleterre qui disposait d'un avantage absolu et a éliminé les systèmes productifs basés sur les techniques artisanales. C'est à cette époque que l'Extrême-Orient a opéré une bifurcation en s'accrochant au paradigme productif artisanal. Le

récent essor industriel de la Chine est venu bouleverser de fond en comble ce legs de l'Histoire économique<sup>19</sup>.

La pression à la baisse sur les salaires semble aujourd'hui nourrir une dynamique de crise des échanges commerciaux entre la Chine et l'Europe. En effet, la Chine n'hésite plus à jouer ouvertement la carte des avantages absolus. C'est ainsi que le troisième plénum du PCC centré sur la stratégie de développement économique qui s'est tenu le 21 juillet de cette année insistait sur la nécessaire montée en gamme de l'économie chinoise et de sa diversification en priorisant les filières de l'innovation technologique, des données massives (également appelé « Big Data ») et de l'intelligence artificielle tout en reléguant aux oubliettes les objectifs de soutien à la demande intérieure. Des observateurs craignent, dès lors, qu'en s'appuyant aussi résolument sur ses avantages absolus, les bénéfices de la participation commerce international soient trop inéquitablement distribués, au point d'éventuellement alimenter un retour de bâton protectionniste<sup>20</sup>. Jusqu'à présent, la doxa néolibérale et libre-échangiste s'est toujours empressée, dans le droit fil du modèle ricardien, de faire valoir auprès de l'opinion publique que les destructions d'emploi à court terme seraient systématiquement compensées par l'augmentation de la richesse globale procédant de l'insertion dans la division internationale du travail. Dans cette optique, chaque pays se spécialise de façon différente de manière à obtenir les gains de productivité les plus élevés. Par conséquent, la prospérité du monde est *ipso facto* supérieure à la situation qui prévaudrait si les pays vivaient en autarcie. Dans cette configuration, si les taux de change restent stables, chaque Etat partie au commerce international ouvert dispose d'un supplément de bien-être.

Les derniers travaux de Paul Samuelson tournent assez radicalement le dos à ce paradigme en procédant à une actualisation des avantages comparatifs de Ricardo par la théorie de « destruction créatrice » de l'économiste Joseph Schumpeter (1883-1950). Le but de l'opération vise à pouvoir comparer le supplément de bien-être des consommateurs résultant de la globalisation des échanges aux pertes des producteurs. Pour Samuelson, il est clair que les bénéfices constatés du côté de la consommation ne contrebalancent pas toujours et en tout lieu sur le long terme les dégâts résultant de la disparition d'une partie de la production sous la pression de l'innovation technologique.

Au départ de son raisonnement, Samuelson reprend le modèle ricardien d'échange de deux biens entre deux pays. En l'occurrence, la Chine populaire et les Etats-Unis. L'auteur estime les bénéfices résultant de l'ouverture commerciale en partant du principe qu'initialement, la productivité était dix fois plus élevée aux Etats-Unis pour les biens produits. C'est ce différentiel qui permet à chacun des deux pays de jouir des bienfaits du libre-échange tel que préconisé par la théorie de Ricardo. Dans la suite de son analyse, Samuelson discerne l'impact de l'innovation technologique sur les gains de la productivité des travailleurs en Chine. A ce

---

<sup>19</sup> Arrighi, Giovanni, Adam Smith in Beijing. Lineages of the Twenty-First Century, Verso Books, London, 2007.

<sup>20</sup> Laurent Augier, "Le risque de voir la Chine annuler partiellement ou totalement les bénéfices du commerce international est préoccupant" (Tribune), Le Monde, 20 août 2024.

stade de la démonstration, la théorie de Ricardo se vérifie dans la mesure où Pékin et Washington jouissent mutuellement d'un supplément de richesse, quand bien même la productivité apparente aux Etats-Unis reste identique.

Toutefois, un écueil majeur doit être signalé si à un moment donné, la partie chinoise procède à de grandes innovations technologiques, que ce soit en copiant les technologies occidentales ou en déployant ses propres efforts de R&D, pour le bien importé des Etats-Unis. Dans ce cas de figures, les Chinois n'ont plus d'intérêt à importer cette marchandise. Par conséquent, l'économie états-unienne va connaître une diminution de ses emplois et du revenu de ses habitants. Au total, l'avantage comparatif a disparu en raison des innovations technologiques et de l'augmentation de la productivité en Chine. Finalement, l'incitation des Etats-Unis à jouer le jeu du libre-échange a entièrement disparu. Il existe un précédent historique de cette nature dans le passé. Il s'agit de la montée en puissance des Etats-Unis eux-mêmes face aux industries de l'Angleterre victorienne à partir de 1850. Cette émergence américaine s'explique en partie par l'imitation des procédés de fabrication déployés à l'époque sur le Vieux Continent. Il se pourrait que notre époque se caractérise par une réorientation similaire des pôles de la puissance politique et économique.

### **L'Europe entre réindustrialisation et démondialisation?**

Ce qui a été écrit plus haut à propos des Etats-Unis face à la Chine peut évidemment être reproduit à propos de l'Europe. D'un point de vue structurel, la chose pourrait expliquer pourquoi les autorités européennes ne sont, en fin de compte, pas vraiment étrangères à la diminution des investissements chinois en chez nous.

Les craintes occidentales devant la situation de surproduction en Chine sont telles qu'elles ont déjà conduit au mois de mai de cette année le G7 (soit les 7 grandes économies occidentales qui furent naguère les 7 économies les plus développées de la planète) à déclarer vouloir agir contre les surcapacités chinoises. Les Etats-Unis avaient déjà grevé d'importants droits de douane les productions chinoises. L'Europe a suivi. Outre les États-Unis qui ont augmenté les droits de douane de nombreux produits chinois, la Commission européenne a engagé un bras de fer avec la Chine, qu'elle accuse de fausser le marché européen. Le secteur automobile n'était pas le seul à être affecté. Les productions ferroviaires ainsi que les panneaux solaires et les éoliennes étaient également concernés<sup>21</sup>,

C'est dans ce contexte de montée des conflits commerciaux que la Commission européenne a décidé de renforcer les mécanismes de surveillance en ce qui concerne les investissements en provenance de l'Empire du Milieu. C'est ainsi qu'elle a singulièrement musclé ses outils de contrôle des investissements étrangers sur le Vieux Continent en opposition frontale avec l'ensemble des doctrines libérales (y compris, d'ailleurs, l'ordolibéralisme) et s'est dotée d'une législation *ad hoc* destinée à empêcher les reprises d'entreprises financées par des subventions jugées déloyales par Bruxelles.

---

<sup>21</sup> L'Echo, édition du 25 mai 2024.

La chose pourrait se solder par le bocage structurel des flux de technologie chinois à destination du Vieux Continent. C'est ainsi qu'en septembre de cette année, le très sérieux Financial Times, que l'on ne soupçonnera guère de gauchisme, se posait la question de savoir si la mondialisation pouvait survivre aux différends entre la Chine et les Etats-Unis. Pourtant, malgré ces pressions de nature autant géopolitique qu'économique, le commerce mondial a jusqu'à présent fait preuve d'une résilience certaine. En effet, malgré le virage protectionniste des États-Unis et les guerres tarifaires avec la Chine, la preuve d'une fracture de l'investissement et du commerce en deux blocs relève avant toute chose du domaine de l'hypothèse<sup>22</sup>. Pas forcément infondée d'ailleurs. En effet, les conflits de ces dernières années ont divisé le monde en deux blocs géopolitiques centrés tantôt sur les États-Unis, tantôt sur la Chine.

C'est ainsi que les économistes de l'OMC estimaient que depuis l'invasion de l'Ukraine par la Russie, le commerce intrabloc a davantage progressé que le commerce entre blocs. Ce différentiel s'élevait à 4,2 %, d'après une étude du FMI. Ce chiffre relativement faible prouve à première vue que la démondialisation reste encore de l'ordre du slogan mais il se pourrait fort bien que nous ne soyons qu'au début d'un processus de retrait de la mondialisation. Selon le FMI, les premiers signes de fragmentation du commerce mondial peuvent déjà être mis en évidence. Cette fragmentation correspondrait davantage à des lignes géopolitiques que régionales. Entre les lignes, le FMI relève, au passage, que la mondialisation n'a jamais mis le politique hors-jeu mais que c'est ce dernier qui a pris la liberté de se mettre sur la touche à un moment donné de l'histoire du capitalisme. Autrement dit, le Politique pourrait bientôt envisager de reprendre davantage le dessus sur la sphère de l'échange marchand sous nos contrées. Attention toutefois aux conclusions hâtives. En effet, les données analysées par le FMI, puisqu'elles correspondent à des données douanières, ne permettent pas de démontrer l'impact sur le commerce international de la relocalisation d'activités dans des pays amis (en anglais, on parle de *reshoring*). Ce n'est pas la seule limite des analyses du FMI. Ces dernières n'envisageaient que le secteur des marchandises physiques et excluaient donc de ce fait le commerce international des services<sup>23</sup>.

Or, il apparaît très clairement que les progrès réalisés pour ce qui est des technologies numériques ont développé le potentiel de démultiplication à l'échelle mondiale de l'offre de services. En effet, puisque ces derniers peuvent être aisément diffusés via Internet, il se pourrait que ce mouvement se traduise par des délocalisations accrues. Toutes choses égales par ailleurs, si ces hypothèses se vérifient, le scénario de la démondialisation dans le secteur des services prend *ipso facto* du plomb dans l'aile<sup>24</sup>. De manière plus décisive, un argument

---

<sup>22</sup> Financial Times, Can globalisation survive the US-China rift?, 5 septembre 2024.

<sup>23</sup> IMF, Staff Working Paper: Research ERSD-2023-10, 5 December 2023.  
Url: [https://www.wto.org/english/res\\_e/reser\\_e/ersd202310\\_e.pdf](https://www.wto.org/english/res_e/reser_e/ersd202310_e.pdf). Date de consultation : 12 mars 2024.

<sup>24</sup> Baldwin, R. & Dingel, J.I. Telemigration and development: on the offshorability of teleworkable jobs, NBER Working Papers n°29387, 2021, National Bureau of Economic Research.



nous permet de valider, malgré tout, l'hypothèse d'une phase de démondialisation en cours et d'anticiper un approfondissement.

En réalité, il s'agit d'un contre-argument. Expliquons-nous.

Les tenants du scénario de maintien de la mondialisation, qu'ils soient néolibéraux ou altermondialistes, insistent sur le fait que le commerce mondial représentait 40% du PIB mondial en 1989 (10 points de pourcentage de plus qu'en 1914 quand les échanges commerciaux internationaux équivalaient à 30% du PIB mondial) contre 60% en 2007 à la veille de la crise des subprimes. En 2019, ces mêmes flux internationaux représentaient 55% du PIB mondial. Cette contraction de 5 points de pourcentage<sup>25</sup> pourrait sembler minime.

Il n'en est cependant rien. Tirer des conclusions à partir de chiffres sans nécessairement préciser le contexte socio-productif dans lequel ils s'inscrivent peut donner lieu à la production de profonds contresens. C'est ainsi que nos amis néolibéraux mais aussi altermondialistes (peut-être l'aile gauche des premiers cités) ne manquent pas de souligner que les flux financiers internationaux sont passés de 5% du PIB mondial en 1989 à 20% en 2007 pour s'effondrer aux alentours de 3% après 2008 pour ne plus jamais se relever depuis que les banques centrales ont pris la relève de la finance de marché pour ce qui est de l'allocation du crédit interbancaire. La séparation entre capitaux financier et productif qui est opérée dans ce discours s'avère particulièrement spacieuse. En effet, les services financiers se trouvaient pour l'essentiel au Nord et les usines au Sud. A la faveur de l'internationalisation des échanges, s'est mise en place sous nos latitudes une désindustrialisation coïncidant avec la montée de plateformes financières chez nous, lesquelles constituent dorénavant l'épine dorsale d'une économie de services spécialisée dans la captation de valeur ajoutée à partir des grands pays émergents.

L'économie mondialisée comme totalité productive supposait, en fait, que les excédents commerciaux enregistrés par les Etats émergents financent les passifs du Nord et partant, sa consommation. Ce bouclage des flux est entré en crise à la suite de deux coups de boutoir. Le premier est bien connu et correspond à la Grande Récession de 2007-2009. Le deuxième est lié au lancement en mai 2015 par les autorités chinoises du plan « Made in China 2025 », lequel visait à assurer la position de la Chine en tant que puissance mondiale dans les industries de haute technologie. L'objectif était de réduire la dépendance de la Chine à l'égard des importations de technologies étrangères et d'investir massivement dans ses propres réseaux nationaux d'innovation afin de créer des entreprises chinoises capables de rivaliser sur le plan mondial avec les Etats-Unis d'Amérique et l'Union européenne.

D'un point de vue financier, cette opération consistait à réorienter une partie des excédents commerciaux de la Chine vers son marché intérieur. La chose s'est traduite par une diminution des achats de Bons du Trésor US par les autorités chinoises. Alors qu'en 2010, la

---

<sup>25</sup> A ce sujet, écouter l'interview d'Arnaud Zacharie sur les ondes de la Première (25 janvier 2024). Url : <https://t.ly/ryhFL>. Date de consultation: 1er septembre 2024. Dans cette entrevue radiodiffusée, il est fait erronément mention d'une différence de « 5 pourcents ».

Banque populaire de Chine détenait pour plus de 1.000 milliards de dette états-unienne, on relèvera que ce montant a diminué au niveau de 776,5 milliards de dollars en juillet de cette année<sup>26</sup>. La chose est, au demeurant, parfaitement documentée par les autorités états-uniennes, lesquelles notaient dans un rapport du service d'étude du Congrès, que la Chine, bien qu'elle reste un gros détenteur de la dette fédérale a diminué son soutien financier au budget des Etats-Unis puisque les montants qu'elle détient des montants qu'elle tient en sa possession ont diminué à la fois en termes absolus ainsi qu'également en proportion du volume total de la dette US<sup>27</sup>. Voilà qui nous aide à comprendre pourquoi la Chine n'a cessé de s'opposer à un élément essentiel de la mondialisation néolibérale, à savoir la libéralisation financière. En effet, un économiste d'origine chinoise notait, il y a un peu plus de dix ans, que « la Chine n'a pas accordé une grande confiance à la libéralisation financière »<sup>28</sup>.

Aussi, l'ouverture de son secteur financier se déroulait lentement et sous haute surveillance. Les choses n'ont guère évolué depuis. C'est ainsi que plus récemment, un économiste français actif dans les services bancaires se plaignait de ce que les épargnants chinois ne puissent précisément pas investir dans le monde en raison d'une libéralisation financière déficiente se traduisant par le fait « que des contrôles sur les sorties de capitaux empêchent cette épargne de quitter le pays »<sup>29</sup>.

Il semble de plus en plus illusoire pour les Occidentaux de pouvoir financer à l'avenir leurs importations en provenance de Chine à partir de l'épargne accumulée par l'Empire du Milieu à partir des excédents commerciaux « Made in China ». Dans ces conditions, et n'en déplaise à nos amis altermondialistes, la diminution des flux financiers mondiaux permet d'augurer d'une diminution à venir des échanges commerciaux dans le monde. Sachant que de surcroît, les chiffres bruts d'échange de marchandises dans le monde ne permettent pas de différencier flux extra et intra-blocs, la probabilité d'un scénario de démondialisation apparaît renforcée.

Face à cette modification en profondeur des relations commerciales internationales, les politiques économiques européennes, mêlant les perspectives ordolibérales et néolibérales pour asseoir des politiques budgétaires restrictives, ont placé le Vieux Continent en plus mauvaise posture que les Etats-Unis face à la Chine. Le graphique qui suit montre l'évolution de la production industrielle européenne depuis janvier 2021.

---

<sup>26</sup> US Treasury, Major Foreign Holders of Treasury Securities, juillet 2024 (Url: [https://ticdata.treasury.gov/resource-center/data-chart-center/tic/Documents/slt\\_table5.html](https://ticdata.treasury.gov/resource-center/data-chart-center/tic/Documents/slt_table5.html)). Date de consultation: 1er septembre 2024.

<sup>27</sup> Congressional Research Service, Foreign Holdings of Federal Debt, Updated June 18, 2024, p.3.

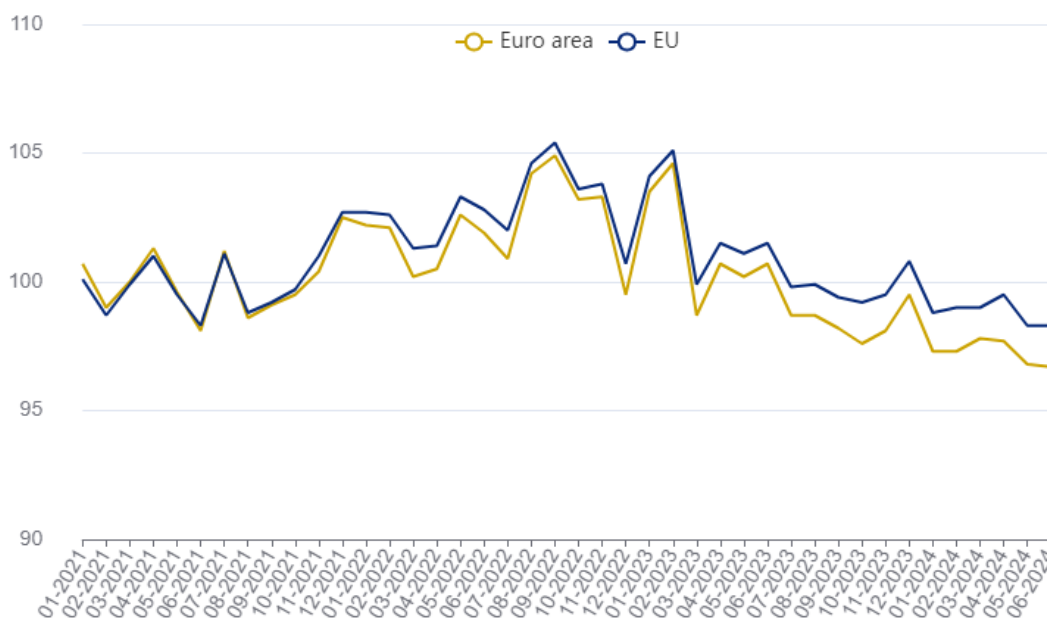
<sup>28</sup> Zhaomin Zou, La transition financière chinoise: un contre-exemple de la libéralisation financière. Journée doctorale d'économie, Association des doctorants de Grenoble en économie, avril 2013, Grenoble, France, p.2.

<sup>29</sup> Patrick Artus, Quatre mécanismes peuvent conduire à une crise grave et globale de l'économie mondiale, Le Monde, édition du 20 février 2019.

Figure 2. Evolution de la production industrielle pour la zone euro et l'union européenne depuis janvier 2021

### Industrial production

2021=100, seasonally adjusted series



Source : Eurostat, octobre 2024.

Si l'on attribue la valeur 100 en janvier 2021 à la production industrielle de l'Union européenne en bleu et de la zone euro en jaune, on voit clairement qu'en juin 2024, la production industrielle était inférieure de 2% dans l'Union européenne et de 4% dans la zone euro. Or, c'est au sein de cette dernière que les règles d'austérité budgétaire sont les plus contraignantes sur le continent européen.

Il y a donc clairement un lien entre l'austérité budgétaire et la dégradation de la production industrielle. *A contrario*, des politiques budgétaires expansionnistes assurent une fonction de soutien adéquat aux industries. C'est ce que prouve l'exemple de l'économie américaine. Le soutien massif de l'administration Biden à l'industrie US s'est traduit outre-Atlantique par une croissance de la production industrielle. C'est ce que permet d'établir le graphique suivant.

**Figure 3. Production industrielle aux Etats-Unis (2017=100)**



Source: Federal Reserve Bank of Saint Louis, Industrial Production Total Index, octobre 2024.

Alors qu'en janvier 2021, la production industrielle US était inférieure de 3% à son niveau de 2017, on doit noter une croissance bien établie depuis le début de l'année 2021. En août 2024, la production industrielle des Etats-Unis était de 3% supérieure à son niveau de 2017. Entre janvier 2021 et août 2024, la croissance de l'industrie américaine a été de 6%. Le contraste avec l'Union européenne est particulièrement saisissant.

Le rapport Draghi sorti en septembre de cette année insiste sur la nécessité de procéder à des investissements de 800 milliards d'euros par an en Europe pour doper la compétitivité de l'industrie européenne, qui en a d'ailleurs bien besoin, face à la Chine et aux Etats-Unis. Comme l'a noté la presse économique d'outre-Quévrain, on retrouve « un non-dit dans le rapport sur l'avenir de l'économie européenne qu'a rendu Mario Draghi. Ce document constitue une critique à peine voilée de la politique économique suivie par l'Allemagne depuis vingt ans. Sa politique budgétaire et son manque d'investissements, sa conception de la compétitivité construite sur la modération salariale, son modèle basé sur les exportations, notamment vers la Chine, et sa dépendance au gaz russe sont largement blâmés »<sup>30</sup>.

Du point de vue des évolutions structurelles de l'économie internationale, la sortie du rapport Draghi coïncide de manière particulièrement cohérente avec les tendances constatées à la démondialisation. Cette dernière rend caduc le modèle de dépendance aux exportations, principalement dans le domaine de l'automobile, à destination de la Chine. Partant, on peut anticiper que l'éventuel développement en Europe des projets contenus dans la note Draghi, encore dans les limbes à l'heure où ces lignes étaient écrites, impliquera un relâchement des liens économiques avec la Chine.

Dans ces conditions, on ne peut pas nier que la Wallonie pourrait éventuellement tirer son épingle du jeu. Il est vrai que programmer des investissements dans le Benelux n'a rien de

<sup>30</sup> Les Echos, édition du 23 septembre 2024.

simple en raison du prix élevé du mètre carré. Cependant, il se trouve que la Wallonie fait de ce point de vue figure d'Eldorado. Les chiffres en la matière sont particulièrement éclairants. Au premier trimestre 2023, il fallait dépenser en Wallonie 128 euros au m<sup>2</sup> pour un terrain. Au niveau national, le prix moyen au m<sup>2</sup> atteignait à cette même époque 310 euros et en Flandre 429 euros<sup>31</sup>.

Si les projets de réindustrialisation de l'Union européenne venaient se concrétiser, la Wallonie dispose en tout état de cause d'atouts objectifs pour convaincre les investisseurs, à commencer d'ailleurs par ceux du nord du pays où le prix du terrain au m<sup>2</sup> est trois fois plus élevé qu'en région wallonne.

---

<sup>31</sup> Notaire.be, La raréfaction des terrains à bâtir conduit inévitablement à une hausse des prix ,30 août 2023.

## Conclusion

Lorsque les travailleurs d'Audi Forest apprenaient, cet été, que le grand groupe allemand allait fermer leur site, ils étaient sans doute pour la plupart loin de se douter que leur secteur d'activité se trouvait au carrefour d'enjeux à la fois industriels (ce qui est, somme toute, banal) et géopolitiques (ce qui est *a priori* plus surprenant). Les barrières protectionnistes mises en œuvre par l'Union européenne étaient censées favoriser les investissements chinois en Europe. Pourtant, pour les travailleurs d'Audi, il s'est avéré que l'annonce d'une possibilité de reprise par un investisseur chinois relevait finalement de la rumeur. Il est vrai que les compagnies chinoises actives dans la filière des véhicules électriques ont jusqu'à présent centralisé la grande majorité de leurs investissements en Europe centrale. Il ne faut d'ailleurs pas être grand clerc pour deviner les raisons de ce choix. Le différentiel des coûts salariaux permet d'expliquer cette localisation des activités.

Cela dit, ce n'est pas l'unique raison. Des considérations géopolitiques interviennent également. C'est ainsi que depuis la guerre en Ukraine, la Hongrie, notoirement proche du Kremlin et indirectement de la Chine, est devenue le principal réceptacle en Europe des flux d'investissements chinois dans la filière des voitures électriques. Comme cette étude a permis de l'établir, il est possible de discerner dans les évolutions récentes du commerce mondial une tendance à la démondialisation. Cette dernière a été appréhendée essentiellement à partir de la volonté chinoise d'augmenter la part des entreprises de l'Empire du Milieu dans la valeur ajoutée des chaînes de production. Cette décision politique s'est traduite depuis quinze ans par une diminution importante des volumes de dettes états-uniennes détenues par les autorités chinoises. Cette tendance est consubstantielle au fait que le gouvernement chinois dirige dorénavant moins ses excédents commerciaux vers nos marchés financiers et s'applique à financer davantage des investissements à haute valeur ajoutée sur son territoire. Ce soutien implique également des subventions à destinations des entreprises exportatrices.

C'est d'ailleurs ce volet des aides d'Etat qui a poussé la Commission européenne à frapper de droits de douanes les véhicules électriques arrivant en Europe. Cette initiative devrait être complétée par la concrétisation, peut-être partielle, du rapport Draghi, lequel préconise un soutien public aux investissements industriels sur le Vieux Continent. Cette initiative devrait impliquer la mise en œuvre d'investissements entre 750 et 800 milliards d'euros chaque année à l'horizon 2030. On notera avec intérêt que ces recommandations tournent en partie le dos aux traités austéritaires qui définissent la doctrine en matière de finances publiques de la Commission européenne. De ce point de vue, force est de reconnaître que le retard pris par le continent européen dans la course à l'innovation face aux concurrents états-uniens et chinois s'explique par l'échec patent du modèle ordo-néo-libéral qui a sévi sur le Vieux Continent depuis le début des années 2000. Baser comme l'ont fait les classes dirigeantes en Allemagne (pour d'autres pays, on parle d'oligarques) la compétitivité des industries sur l'accès au marché chinois à partir d'une compression des salaires, mais aussi des investissements, ne constitue sans doute plus une stratégie d'avenir. Du point de vue des droits sociaux, on ne dira

jamais assez à quel point la mise en œuvre de ces politiques ordo-néo-libérales ont fragilisé les conditions de travail dans toute l'Europe. A cet égard, on peut vérifier que les conditions de travail au sein d'Amazon sont aussi pénibles que chez Alibaba. Cette déshumanisation du travail ouvrier dans certains secteurs s'explique avant toute chose par la mise en œuvre d'un cadre de politique économique. La nationalité de l'investisseur importe, au demeurant, fort peu en la matière.

Pour la Wallonie, les orientations dévoilées par le rapport Draghi sont finalement aussi, voire davantage, porteuses que les flux d'investissement chinois, ou états-uniens, à destination de l'Europe. Il est vrai que le prix au m<sup>2</sup> des terrains en Wallonie est particulièrement bas. C'est une exception dans tout le Benelux et bien évidemment, un avantage indéniable.