



Trop dépendante de Pékin, l'Allemagne peine à s'extirper du piège chinois

Par Avril Pierre correspondant à Berlin Sébastien Falletti correspondant en Asie

Publié hier à 18:55, mis à jour hier à 18:55



Le chancelier Olaf Scholz lors de sa visite, en avril, d'une usine Bosch spécialisée dans la construction de moteurs à hydrogène, à Chongqing, dans l'ouest de la Chine. *Michael Kappeler/dpa*

À contre-courant du reste de l'Europe, et malgré les difficultés, les grands industriels allemands encouragés par Pékin investissent encore plus en Chine.

À 40 km de Shanghai, Taicang symbolise la solide implantation industrielle allemande au cœur des chaînes de production de l'usine du monde. Dans cette ville du bourdonnant delta du Yangtze, on organise des fêtes de la bière, des boulangeries vendent des bretzels et même les arrêts de bus résonnent d'intonations germaniques du nom des entreprises ayant pignon sur rue, telles Trumpf ou Kern-Liebers.

Cette dernière, groupe familial du Bade-Wurtemberg, fabricant de ceintures de sécurité automobile, s'y est implantée dès les années 1990, surfant sur le décollage du géant asiatique, profitant à plein de l'émergence du premier marché de véhicules du monde. Dans son sillage, des centaines de PME allemandes ont ouvert des sites de production aux portes de la première métropole de Chine. Et, aujourd'hui, la ville ne désemplit pas, malgré le ralentissement de la croissance et malgré les tensions géopolitiques grandissantes entre l'Occident et la deuxième puissance mondiale.

En début d'année, les autorités chinoises ont célébré en fanfare l'arrivée de la 500^e entreprise allemande. La presse officielle a mis en avant l'implantation du groupe logistique Beumer comme un succès du secrétaire du Parti local qui fit le voyage jusqu'en Allemagne pour sceller l'implantation à Taicang, un « *rôle modèle* » pour les relations sino-allemandes, selon le *China Daily*. Cette vitrine est censée battre en brèche le spectre d'un découplage entre la Chine et le reste du monde qui inquiète les stratèges rouges, alors que les capitaux étrangers refluent. « *Certains disent que les investisseurs quittent la Chine. Mais ce qui se passe à Taicang prouve qu'ils ont tort !* », proclamait un journaliste de la télévision CGTN.

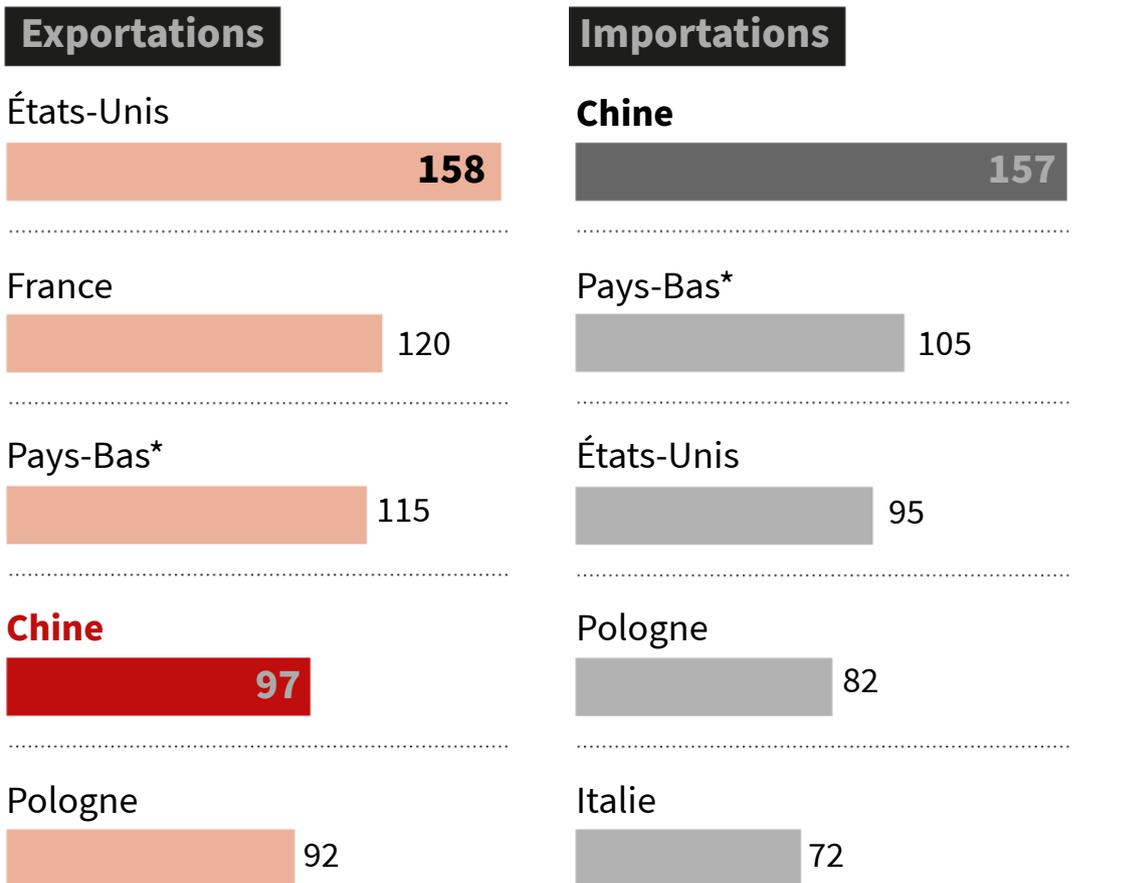
Ralentissement de la croissance

À Shanghai même, Thomas Nürnbergger, le patron Asie d'EBM-Papst, un fabricant allemand de ventilateurs, confirme le constat de ses hôtes. « *Il est impossible pour nous de ne pas être présents en Chine. Nous avons également de très nombreux clients dans le monde entier qui sont actifs ici et suivent la même stratégie que la nôtre. Nous y sommes traités avec beaucoup de respect* », se félicite cet industriel du Bade-Wurtemberg, qui vient de regrouper dans un parc de la mégalopole, baptisé One Shanghai, l'ensemble de ses activités régionales : production, recherche-développement et fonctions support. « *Ainsi, nous serons plus efficaces* », promet Thomas Nürnbergger. EBM-Papst emploie 900 personnes à Shanghai et 1900 dans toute la Chine et mise sur 4 % à 5 % de croissance en 2024, en stabilité par rapport à l'an dernier.

L'économie allemande reste

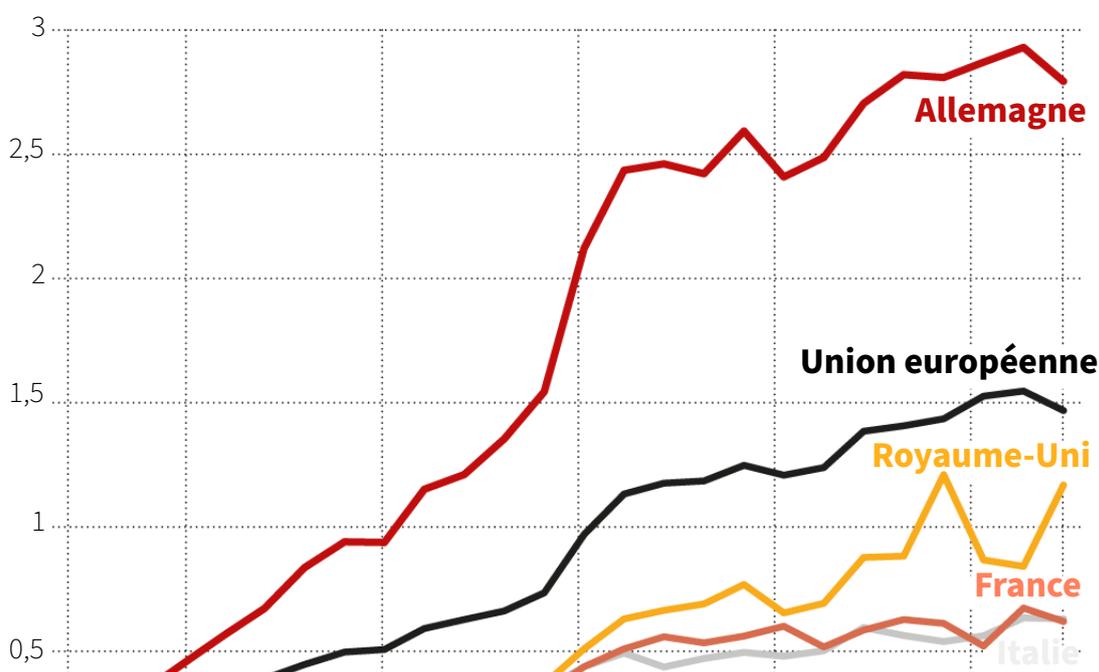
L'économie allemande reste très dépendante de « l'usine du monde »

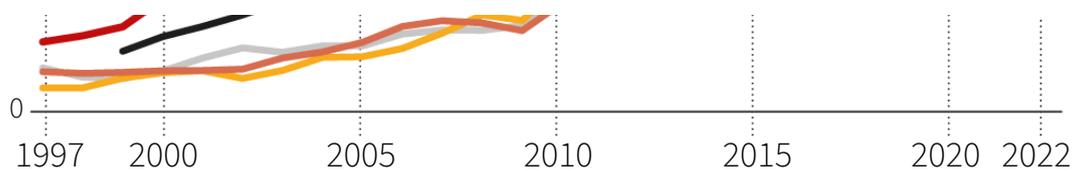
Les principaux partenaires commerciaux de l'Allemagne en 2023, en milliards d'euros



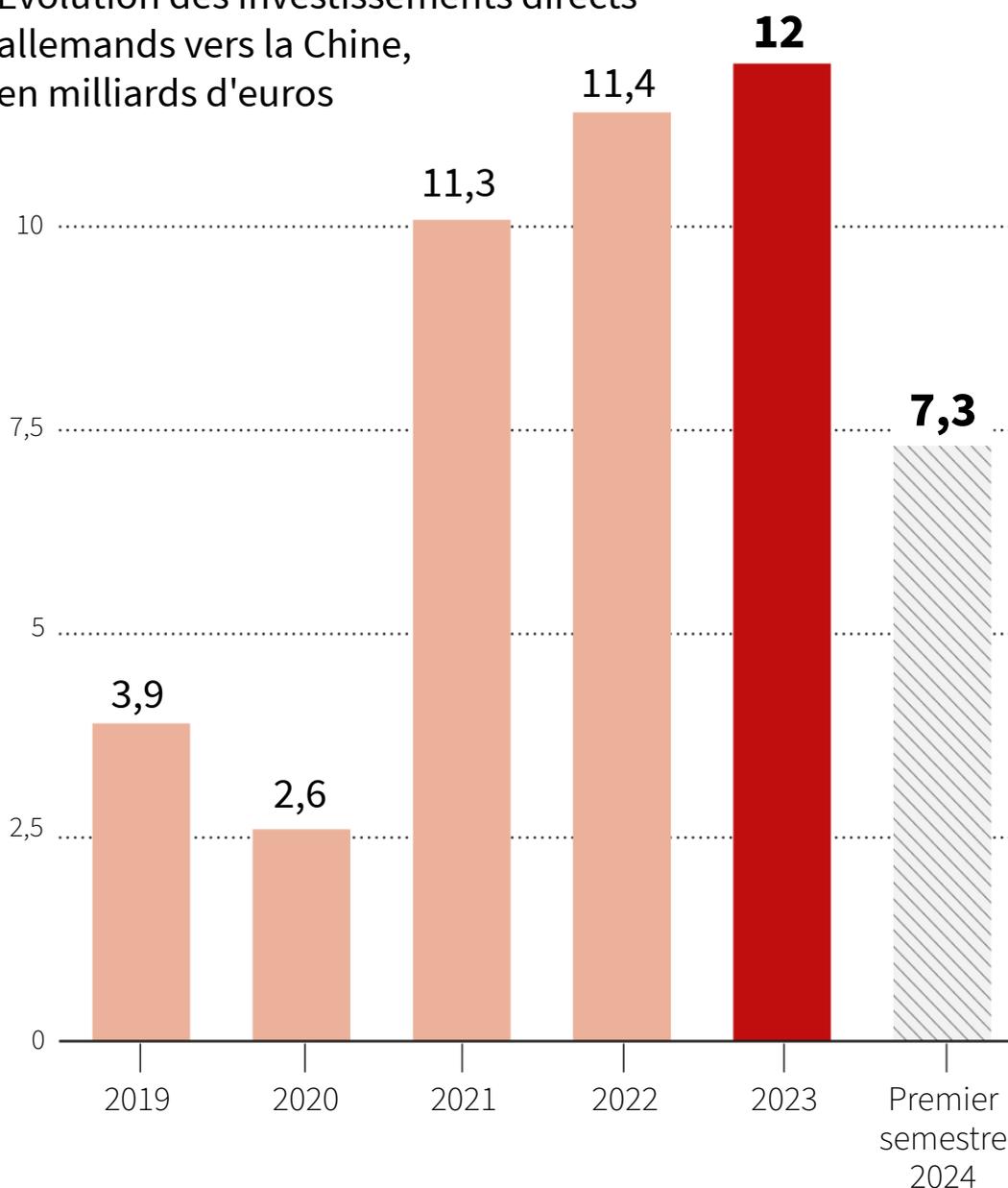
* Le pays est porté par le port de Rotterdam qui est le premier port de commerce européen

Évolution des exportations vers la Chine, en % du PIB





Évolution des investissements directs allemands vers la Chine, en milliards d'euros



Sources : Destatis, Eurostat, Bundesbank, German Economic Institute, EAC



Ce faisant, la puissance industrielle rhénane semble agir à contre-courant de ses concurrents occidentaux. Selon des chiffres de la Bundesbank publiés par le *Financial Times*, les investissements allemands directs continuent de progresser. Ils ont atteint 4,8 milliards d'euros au deuxième trimestre 2024, après 2,5 milliards sur les trois premiers mois. Au même moment, les constructeurs automobiles, qui tirent l'essentiel de ces investissements,

voient leurs ventes reculer dans l'empire du Milieu : - 12 % et - 24 % respectivement pour Mercedes et Porsche. La Chine n'est plus l'eldorado qu'il fut pour les grands constructeurs, lorsque les hauts cadres du Parti aimaient à se déplacer en Audi noir aux vitres teintées. L'implacable campagne anticorruption ordonnée par le président Xi Jinping et le ralentissement de la croissance sont passés par là.

Pour sa part, le leader du segment premium, BMW, vient d'afficher un retrait de 4,2 % au premier semestre. Cette faiblesse devrait persister au troisième trimestre. Plus tôt, en avril, le groupe munichois avait annoncé un investissement de 2,7 milliards d'euros, censé permettre un bond technologique à son usine de Shenyang, où sera produite la prochaine Neue Klasse EV électrique. Ce choix démontre « *l'engagement sans faille de BMW envers le marché chinois et sa confiance dans les années à venir* », a déclaré son PDG, Oliver Zipse.

Enfin, dans le moyen de gamme, Volkswagen vend un million de véhicules en moins par rapport à 2018, selon le cabinet Statista. Et sa progression dans l'électrique est poussive au moment où explose la concurrence chinoise. Cela n'empêche pas le géant de Wolfsburg d'annoncer la construction d'un hub de production et d'innovation à Hefei, pour 2,5 milliards d'euros.

Angélisme au sein du lobby industriel

Alors que la confiance des entreprises étrangères à l'égard du marché chinois est « *à son niveau le plus bas* » depuis l'ouverture du pays, soulignait, le 11 septembre, la chambre de commerce européenne, en Allemagne, une forme d'angélisme semble vouloir régner au sein du lobby industriel. Ce hiatus suscite la perplexité, voire l'incrédulité des analystes économiques. Ces derniers se demandent quelle part d'aveuglement ou d'atavisme entre en compte dans cette stratégie.

« *Les affaires ne vont pas très bien, mais on espère toujours un retournement de situation. Et, en attendant, on s'adapte : voilà le consensus qui prévaut chez les industriels* », observe Max Zenglein, chef économiste à

l'Institut Merics, spécialisé dans les relations avec la Chine. « *Après être parvenues à asseoir leur implantation et leur forte représentation sur le marché chinois, les entreprises craignent de perdre leur position* », complète Ferdinand Schaff, spécialiste de la Chine à la Fédération industrielle allemande.

Cette ligne de conduite est dictée par la douzaine de grands patrons ayant accompagné Olaf Scholz durant sa dernière visite de printemps en Chine. Du chimiste BASF aux grands constructeurs et sous-traitants automobiles en passant par Merck et la Deutsche Bank, ces derniers se sont employés à contrer le « China bashing » qui, selon le patron de BASF, Martin Brudermüller, prévaut dans la sphère diplomatique et parmi ses homologues du monde des affaires. En janvier, selon la chambre de commerce allemande AHK à Pékin, le nombre d'entreprises envisageant un retrait de Chine avait doublé, même si ce pourcentage (9 %) reste minime.

“L'économie chinoise n'a pas encore atteint son pic

Jörg Wuttke, ancien représentant de BASF à Pékin

Malgré les périls, tous restent « accros » à un pays qui continue à absorber un tiers de la production automobile allemande, à une base manufacturière sans rivale dans le monde et à une classe moyenne d'une force consommatrice inégalée. Pour cela, une seule méthode : « *Construire en Chine pour la Chine.* » BASF a obtenu de Pékin le privilège de construire à Zhanjiang, dans le Guangdong, un site pétrochimique sans association d'un industriel chinois, comme cela est d'ordinaire la règle. L'empire du Milieu pèse à lui seul 44 % de la production mondiale de la chimie.

Les risques sont identifiés

« *L'économie chinoise n'a pas encore atteint son pic. Et grâce à l'effet de base, l'écart face à l'Inde va se creuser dans les années à venir, malgré une croissance ralentie* », justifie au *Figaro* Jörg Wuttke, l'ancien représentant de

BASF à Pékin. L'investissement historique record à 10 milliards d'euros à Zhanjiang a néanmoins suscité des frictions chez le chimiste de Ludwigshafen. Jugeant trop risquée la stratégie chinoise du groupe, la patronne de la branche européenne, Saori Dubourg, a démissionné en février dernier.

Les risques sont identifiés de longue date, à commencer par la dépendance induite par la stratégie d'internalisation de l'activité chinoise. « *Ceci revient précisément à encourager ce que les entreprises entendent combattre : le découpage des affaires chinoises du reste du monde. C'est absurde* », ironise Max Zenglein, de l'Institut Merics. Exemple, EBM-Papst entend dans les deux ans faire passer de 85 % à 95 % la part des approvisionnements chinois dans son processus de production.

Malgré les appels à la souveraineté économique européenne, le laboratoire Merck vient de s'associer avec le chinois Jiangsu Hengrui pour produire et commercialiser hors Chine des molécules anticancéreuses issues du portefeuille de Jiangsu, en échange, in fine, d'un accès commercial du pharmacien de Darmstadt au marché chinois. Ferdinand Schaff y voit un « *risque* » possible. « *Les intérêts de l'État sont associés aux intérêts privés, et les constructions peuvent être complexes. Il faut regarder cela avec attention* », met en garde l'économiste du BDI, l'organisation patronale de l'industrie.

Pression en faveur des droits de l'homme

Parallèlement, le patronat allemand s'inquiète - sans forcément la condamner - de la pression occidentale en faveur des droits de l'homme. Le gouvernement Scholz a adopté une loi visant à sanctionner les approvisionnements suspects. Voilà des années que Volkswagen est dans le collimateur pour ses activités au Xinjiang, où les soupçons de travail forcé à l'encontre de la minorité musulmane ouïgoure se sont accumulés.

Tout en s'efforçant d'encadrer le développement des entreprises allemandes, le chancelier mise sur la continuité. Malgré l'appel lancé à Pékin en faveur d'une « *concurrence équitable* », le dernier voyage en cavalier seul d'Olaf

Scholz avait froissé l'Élysée et Bruxelles, partisans d'un dialogue plus ferme avec le régime communiste. Berlin, désormais suivi par Madrid, s'oppose en particulier aux droits de douane communautaires (jusqu'à 37 %) poussés sur les autos électriques chinoises.

“Pour Pékin, l'Europe a un rôle important à jouer au moment où s'établit un monde bipolaire, et l'Allemagne sera toujours son point d'ancrage sur le continent

An Gang, chercheur à l'université Tsinghua

C'est précisément pour atténuer le raidissement français et européen que, de l'autre côté, le régime communiste soigne sa relation avec Berlin. En avril, Xi a déroulé le tapis rouge à Olaf Scholz soulignant « *l'interdépendance* » des chaînes de productions allemandes et chinoises. Une « *garantie de stabilité* » plutôt qu'un « *risque* », a vanté le leader chinois. Pékin redoute de voir se refermer un marché européen plus essentiel que jamais à ses débouchés alors que les États-Unis ont imposé 100 % de droits aux véhicules chinois. « *Pour Pékin, l'Europe a un rôle important à jouer au moment où s'établit un monde bipolaire, et l'Allemagne sera toujours son point d'ancrage sur le continent* », écrit An Gang, chercheur à l'université Tsinghua, dans un article en mars sur le site China-US Focus.

Si la volonté de maintenir les liens persiste, à Berlin comme à Pékin, l'attelage est fragilisé. En témoigne la chute de 15 % l'an dernier du commerce bilatéral. Les États-Unis viennent de détrôner la Chine comme premier partenaire commercial de l'économie rhénane. Tout un symbole, à l'heure où Washington exhorte Berlin à durcir sa diplomatie à l'égard de Pékin. Sous l'influence du puissant lobby de l'industrie, ce durcissement tarde à arriver.

[La rédaction vous conseille](#)

- Après avoir conquis la Chine, Boucheron met le cap sur les États-Unis
- La BCE a-t-elle vraiment vaincu l'inflation?
- Les Européens surévaluent les fonds pour le climat

Sujets

Allemagne

Olaf Scholz

Chine

Sur le même thème

En Allemagne aussi, le budget vire au casse-tête 🇫🇷

Les partis de la coalition, désunis sur les priorités, doivent encore trouver 12 milliards d'euros de financement d'ici l'adoption finale de la loi budgétaire en novembre. L'Allemagne ne reviendra pas sur l'austérité.

L'Allemagne va refouler à ses frontières les réfugiés illégaux

Berlin a indiqué avoir informé ses principaux voisins dont la France, tandis que l'Autriche rejette une telle initiative.



Hommages à Rebecca Horn, l'artiste entre cyborg et femme-papillon décédée à 80 ans 🇫🇷

DISPARITION - Grande figure de la scène allemande, elle a créé un monde onirique où le corps et la machine, l'art et la danse, la poésie et l'image touchaient le cœur de la vie. Elle est décédée vendredi, chez elle.

La Chine donne un nouveau souffle à sa politique africaine 🇫🇷

À l'heure du ralentissement de sa croissance, Pékin soigne ses relations avec le continent délaissé par l'Occident, pour séduire le «Sud global».

Saxe, Thuringe : l'Allemagne s'attend à une forte poussée de l'extrême droite pour les élections régionales 🇫🇷

RÉCIT - Pour éviter de gouverner avec ce parti d'extrême droite, les autres formations pourraient être contraintes de former des coalitions contre-nature.

En Allemagne, Sahra Wagenknecht, l'outsider de la gauche populiste surfe sur le rejet d'Olaf Scholz 🇫🇷

PORTRAIT - En Thuringe, l'ancienne députée de Die Linke capitalise sur le rejet du gouvernement Scholz et les sympathies prorusses.

La Chine et les États-Unis tentent de prévenir une escalade avant l'arrivée d'un nouveau locataire à la Maison-Blanche 🇫🇷

Le président Xi Jinping a reçu Jake Sullivan, l'envoyé spécial de Joe Biden, alors que les tensions s'exacerbent en mer de Chine du Sud.

Cannabis : en Allemagne, la conduite avec un taux limité de THC autorisée

Le taux arrêté est «plus élevé que ce que les tribunaux avaient retenu» et «suffisamment bas pour éviter qu'un automobiliste ressente encore les effets de la drogue lorsqu'il prend la route», estiment des experts cités par le Centre européen de la consommation.



À Wuhan, l'essor des taxis sans chauffeur suscite quelques émois

Le géant chinois Baidu a lancé un service de voitures autonomes. Ces 500 taxis robots arpentent désormais les rues de la ville de Wuhan, un record mondial pour ce secteur naissant.

«Elles sont comme frappées par un syndrome de Stockholm» : les entreprises allemandes investissent plus que jamais en Chine 🇨🇳

DÉCRYPTAGE - Les industriels allemands, en particulier les constructeurs automobiles, veulent développer la production locale pour défendre leurs parts de marché.