



## La vente d'automobiles en Chine est-elle le signe d'une crise économique qui arrive?

Par [F. William Engdahl](#)

Mondialisation.ca, 21 juin 2019

Région : [Asie](#)  
Thème: [Économie](#)

*Les ventes de voitures neuves en Chine, aujourd'hui le plus grand marché automobile au monde, ont chuté de 16,4 % en mai, soit le pire mois de l'histoire de l'industrie automobile chinoise, encore relativement nouvelle. Selon la China Association of Automobile Manufacturers (CAAM), les ventes désastreuses de mai sont survenues après des baisses de 14,6 % en avril et de 5,2 % en mars. On peut se demander si cette situation est imputable à la guerre commerciale entre les États-Unis et la Chine. La baisse des ventes de véhicules en Chine a cependant un impact significatif sur les constructeurs étrangers, en particulier allemands. Cette information est-elle le présage d'une nouvelle récession économique mondiale majeure ou pire encore ?*

Une donnée montre que la guerre commerciale sino-américaine n'en est pas la cause principale car mai 2019 marque le 12<sup>ème</sup> mois consécutif de baisse des ventes d'automobiles en Chine. Les ventes entre les constructeurs automobiles en Chine et les concessionnaires automobiles ont baissé de 44 %. De même, les ventes d'automobiles de marque chinoises ont chuté de 26 % en mai. Baojun, Dongfeng et Trumpchi sont des marques chinoises qui ont chuté de 40% dans l'année. Seules les marques japonaises Honda et Toyota ont pu afficher des hausses de ventes. Il est clair que quelque chose d'important et de mauvais est en train de se produire en Chine, la [deuxième](#) plus grande économie au monde.

Xu Haidong, secrétaire général adjoint de CAAM, a donné un indice sur ce qui provoque cette chute. Selon lui, « *la baisse du pouvoir d'achat dans les groupes à revenu faible et moyen ainsi que l'attente de mesures d'incitation à l'achat prises par le gouvernement* » en sont [une cause](#) majeure.

C'est ce que signifie la « *baisse du pouvoir d'achat dans les groupes à revenu faible à moyen* » qui est le point préoccupant. Comme je l'ai mentionné dans un article précédent, les années de prospérité chinoise, tout comme celles de l'Occident, ont été marquées par le crédit facile, surtout depuis la crise financière mondiale de 2008.

En 2009, la Chine est devenue le pays qui produit le plus grand nombre d'automobiles au monde. Beaucoup sont des marques américaines, japonaises ou européennes avec des usines de production chinoises. Depuis une décennie, sa production automobile dépasse celle des États-Unis et du Japon réunis, ainsi que celle de l'ensemble de l'UE. En 2010, la Chine produisait près de 14 millions de véhicules par an, soit la plus grande production de toute l'histoire du pays et la plus grande partie pour son marché intérieur « *à revenu faible et moyen* ». Les Chinois à revenu moyen considéraient la possession d'une voiture comme essentielle, et les banques, bientôt des non-banques ou des *shadow banks*, furent

impatientes de prêter. En 2009, le nombre total de voitures, camionnettes et camions immatriculés était de 62 millions. Il dépassera les 200 millions d'ici 2020. Cela signifie que le marché de l'automobile est, sinon saturé, a du moins atteint les limites de capacité d'endettement des ménages.

Au cours de la dernière décennie, un grand nombre de jeunes familles chinoises avec des revenus en hausse et une voiture, se sont tournées vers l'achat de leurs propres appartements ou maisons. En 2018, l'explosion de la dette des ménages et d'autres dettes, en grande partie non réglementées, a commencé à alarmer Beijing et la Banque populaire de Chine. On estime qu'un montant alarmant de 15 000 milliards de dollars de prêts hors bilan ou venant de *shadow banks* étaient en cours. Au moins 3 800 milliards de dollars de cette somme ont été versés sous forme de fonds en fiducie qui ont permis à des citoyens chinois ordinaires d'investir dans des projets gouvernementaux locaux ou dans la construction de logements. La Banque mondiale estime que la part du *shadow banking* chinois est passée de 7 % du PIB en 2005 à 31 % en 2016. La BRI suisse estime qu'environ 7 000 milliards de dollars sont menacés de défaut de paiement.

Le boom actuel de la consommation a été déclenché après la crise financière mondiale de 2008, lorsque le gouvernement de Pékin a injecté dans l'économie ce que beaucoup considéraient comme une infusion quasi panique d'argent bon marché, dans le but de maintenir l'emploi et les revenus en hausse. Alors que les organismes de réglementation ont commencé à tenter de mieux contrôler le problème, des millions de familles chinoises à revenu moyen ont soudainement réalisé que le paradis économique qui semblait exister depuis deux décennies devenait tout à coup une prison pour débiteurs, la valeur des propriétés ayant cessé d'augmenter selon un pourcentage à deux chiffres. L'une des difficultés consiste à obtenir des données économiques gouvernementales précises. Contrairement à la croissance officielle de 6+% du PIB qui semble inébranlable, certains économistes chinois ont suggéré qu'elle pourrait bien se situer autour de 1%, voire être négative.

Dans cette situation, la baisse récente des ventes de voitures chinoises est plus qu'alarmante. Elle a des implications mondiales, notamment en Allemagne. La VW allemande produite en Chine est la voiture la plus vendue dans ce pays, avec plus de 3 millions d'unités en 2017.

Au cours des derniers mois, l'industrie automobile mondiale est entrée dans une nouvelle phase de crise, en grande partie en raison de la baisse continue des ventes de voitures en Chine. Ce n'est pas une bonne nouvelle pour l'industrie si l'on tient compte de questions comme les scandales sur les émissions de diesel. Le *Center for Automotive Research* allemand estime qu'en 2019 la production mondiale de voitures va chuter d'au moins 4 millions d'unités, un choc énorme. La plupart des analystes occidentaux ne [s'attendaient pas](#) à cette forte baisse des ventes de voitures en Chine.

En mai, le PDG allemand de Daimler, Dieter Zetsche, a déclaré que des « *réductions radicales des coûts* » sont en vue pour se préparer à ce qu'il appelle une perturbation « *sans précédent* » du secteur. Les équipementiers automobiles allemands comme Bosch et des milliers de petites et moyennes entreprises parlent de leur pire crise depuis les chocs pétroliers des années 1970. Au cours des six premiers mois de 2019, les constructeurs automobiles du monde entier, de l'Allemagne à l'Italie en passant par les États-Unis et la Chine, ont supprimé quelque 38 000 emplois en réponse à la récession mondiale. L'analyste automobile de Bank of America Merrill Lynch, John Murphy, a déclaré : « *L'industrie est en*

train d'être confrontée à ce que nous pensons être un ralentissement important. Le rythme du déclin en Chine est une [vraie surprise](#). »

Pour les constructeurs automobiles allemands, le moment de l'effondrement du marché chinois ne pouvait pas être pire. Alors qu'ils investissent des milliards dans le développement de véhicules électriques du futur, dont on pense encore qu'ils sont à des années de la viabilité et beaucoup plus coûteux que les modèles actuels à essence ou diesel, ils sont aussi frappés par les exigences draconiennes et arbitraires de l'UE en matière d'émissions.

Si Washington imposait maintenant de nouveaux droits de douane sur les importations de voitures allemandes et d'autres voitures de l'UE, les choses pourraient mal tourner sur le plan économique. La mondialisation de la production industrielle depuis 2000, qui a fait de la Chine l'atelier du monde, commence maintenant à montrer des fissures tectoniques.

**F. William Engdahl**

Article original en anglais :



### [Will China's Automobile Market Trigger Next Economic Downturn?](#)

Traduit par Wayan, relu par San pour [le Saker Francophone](#)

La source originale de cet article est Mondialisation.ca  
Copyright © [F. William Engdahl](#), Mondialisation.ca, 2019

Articles Par : **[F. William Engdahl](#)**

**Avis de non-responsabilité** : Les opinions exprimées dans cet article n'engagent que le ou les auteurs. Le Centre de recherche sur la mondialisation se dégage de toute responsabilité concernant le contenu de cet article et ne sera pas tenu responsable pour des erreurs ou informations incorrectes ou inexactes.

Le Centre de recherche sur la mondialisation (CRM) accorde la permission de reproduire la version intégrale ou des extraits d'articles du site [Mondialisation.ca](#) sur des sites de médias alternatifs. La source de l'article, l'adresse url ainsi qu'un hyperlien vers l'article original du CRM doivent être indiqués. Une note de droit d'auteur (copyright) doit également être indiquée.

Pour publier des articles de [Mondialisation.ca](#) en format papier ou autre, y compris les sites Internet commerciaux, contactez: [media@globalresearch.ca](mailto:media@globalresearch.ca)

[Mondialisation.ca](#) contient du matériel protégé par le droit d'auteur, dont le détenteur n'a pas toujours autorisé l'utilisation. Nous mettons ce matériel à la disposition de nos lecteurs en vertu du principe "d'utilisation équitable", dans le but d'améliorer la compréhension des enjeux politiques, économiques et sociaux. Tout le matériel mis en ligne sur ce site est à but non lucratif. Il est mis à la disposition de tous ceux qui s'y intéressent dans le but de faire de la recherche ainsi qu'à des fins éducatives. Si vous désirez utiliser du matériel protégé par le droit d'auteur pour des raisons autres que "l'utilisation équitable", vous devez demander la permission au détenteur du droit d'auteur.

Contact média: [media@globalresearch.ca](mailto:media@globalresearch.ca)

