

VW : un coronavirus plus nocif qu'un virus logiciel fraudeur ?

écrit par Richard Mil | 10 mars 2020



De 6 à 16% : un ordre de grandeur expliquant tout

Lors de l'épidémie SRAS (syndrome respiratoire aigu sévère) de 2003, l'économie chinoise pesait quelque 5-6% du PNB mondial. À cette époque, la Chine était encore ce bassin de main-d'œuvre ultra bon marché pour fabrication à faible valeur ajoutée, comme le textile ou l'électronique domestique Moulinex. En 2020, l'Empire du Milieu développe (développait ?) environ un sixième du PNB mondial.

La « Fabrique du Monde » est un acteur clé de cette globalisation tant décrite par les chroniqueurs RL & RR, engendrant un écosystème d'une extraordinaire complexité. Un petit grain de sable COVID-19, le moulin se met à tourner à bas régime et le maillon central de la chaîne logistique mondiale prend un solide coup de rouille.



Wuhan en province de Hubei, épiscntre du virus, 10 millions d'habitants

Hubei monte 2 millions de bagnoles/an soit 20% de la production annuelle

La Chine, présente au quotidien routinier

Au taf, mon facteur bpost (service postal belge), c'est Youssef. Normal, nous sommes à Bruxelles. Que transporte

Youssef dans son panier à lettres ? Depuis quelques années, de plus en plus de petits sachets gris souris contenant des composants made in China. Toutes les PME bruxelloises font appel à du chinetoque, c'est vous dire... Vous dire aussi que mon facteur hors taf est Congolais. Postier, encore un métier délaissé par les Bruxellois de souche même s'il en reste ci et là, on les détecte à leur accent brusselaire.

Quand Berlin tousse, Varsovie se mouche

La Chine, c'est le plus grand marché automobile au monde. Le groupe Volkswagen – 23 usines VW en Chine – y monte, outre les Golf et Passat traditionnelles à la sauce design chinoise, les SUV en version hybride rechargeable et autres e-versions.

En 2018, VW s'est accaparé **18,3%** du marché des véhicules neufs particuliers immatriculés en Chine. Plus précisément FAW-Volkswagen, joint-venture entre First Automobile Works et Volkswagen Group.

La complexité de ce groupe est telle (123 usines à travers le monde) qu'aucun groupe d'experts-comptables n'est en mesure d'appréhender en temps réel actif et passif d'un mastodonte sorti sans encombre du Dieselgate puisque les Belges raffolent toujours autant des descendantes de la Cox. J'ai connu mon propre coccinavirus, d'ailleurs toujours actif.

L'effet domino provoqué par la contraction de l'économie chinoise aura dans le meilleur des cas un effet modéré sur l'industrie automobile allemande et par voie de fait sur l'économie polonaise, l'un des plus gros sous-traitants en pièces détachées et sellerie des marques allemandes.



La France au parfum

La France automobile risque également de perdre quelques plumes via Renault China. Sa popularité au sein du Céleste Empire est certes moindre que celle de VW. Ceci est dû non pas à une qualité moindre mais à un manque d'agressivité commerciale à l'export et à une valeur perçue moins pointue, sans compter certaines similitudes behavioristes entre Prussiens et Chinois démontrées par les sociologues du travail.

Signalons également LVMH (Bulgari, Christian Dior, Louis Vuitton) et Kering (Gucci, Saint Laurent) dont les produits sont forts prisés parmi la jetset et les classes moyennes aisées. La France n'a point de réelle concurrence européenne en ce domaine.



Solidarité UE

Nos institutions européennes ont maintenant une excellente raison de justifier l'existence de l'U27 : il lui faut pratiquer le catenaccio à la frontière gréco-turque et voler au secours d'une Italie au bilan coronaviral assez effrayant. Salviniland ne méritait franchement pas un tel coup du sort !

Au 9 mars 2020, 16 Polonais sont contaminés au coronavirus et la Hongrie a connu il y a quelques jours ses deux premiers cas via deux Iraniens y étudiant.

Municipale grippale ? Sauf si LREM s'empale

Richard Mil+a

À chacun ses allégories



Globalisation : Chine vs Europe