

L'affaire Nexperia met en péril l'industrie auto



Une Golf Volkswagen sur une chaîne de production, à l'usine de Wolfsburg (Allemagne), le 23 mai 2024. MORITZ FRANKENBERG/PICTURE ALLIANCE VIA GETTY IMAGES

Sophie Fay et Jean-Pierre Stroobants

Pékin a décidé de bloquer l'exportation des composants électroniques du fournisseur majeur du secteur

BRUXELLES *correspondant*

La panique s'est emparée du secteur automobile, comme au temps de la pandémie de Covid-19. La cause cette fois n'est pas un virus, mais une entreprise, Nexperia, qui fournit plus de 40 % des composants électroniques (diodes, transistors, régulateurs de tension, etc.) utilisés par le secteur en Europe. « *Plusieurs usines vont s'arrêter la semaine prochaine* », prévient Pierre Rochefrette, vice-président chargé des ventes chez Robert Bosch France.

En Allemagne, des interruptions sont déjà prévues chez Volkswagen, sur le site historique de Wolfsburg, affectant la fabrication des Golf et Tiguan, mais « *pour raisons d'inventaire* », pas encore d'une pénurie potentielle de composants, dit un porte-parole, qui reconnaît que « *des répercussions à court terme ne peuvent pas être exclues* ». Outre-Rhin, le problème s'étend au secteur de la machine-outil.

Chez Stellantis, l'usine de Sochaux (Doubs) est à l'arrêt, ses salariés en chômage partiel jusqu'au lundi 27 octobre, pour cause de problème d'approvisionnement de boîtes de vitesses « *non liés à Nexperia* », précise la société, ce qui lui permet de gagner du temps. Chez Renault, une « cellule de suivi » a été mise en place. « *Nous sommes en contact quotidien avec nos fournisseurs dans leur recherche de solutions alternatives pour assurer une continuité de production* », dit l'entreprise. Valeo, pour sa part, assure « *être sécurisé pour les prochaines semaines* »

Signal d'alarme

L'histoire est rocambolesque. Nexperia est née aux Pays-Bas, à Nimègue. C'était une division du géant néerlandais Philipps. Elle a été rachetée par la société d'investissement chinoise Jianguang Asset Management en 2017, pour 2,7 milliards de dollars (2,3 milliards d'euros), puis revendue en 2019, pour 3,7 milliards de dollars, à la holding chinoise Wingtech, de l'homme d'affaires Zhang Xuezheng (dit « Wing »).

Wingtech a des sites de production en Chine, en Malaisie, aux Philippines, en Allemagne et en Angleterre. L'entreprise emploie 12 500 personnes dans le monde, dont 400 aux Pays-Bas. Sa plus grosse production pour l'automobile est située à Guangdong, en Chine ; « [cette] *usine représente 70 % de la capacité d'assemblage final et de test* [de Nexperia] », explique Patrick Hummel, analyste financier chez UBS, pour qui « *40 % des produits vendus par Nexperia en dehors de Chine viennent de cette usine* ». Or, les autorités chinoises ont bloqué les exportations de produits Nexperia. Problème, aucun constructeur ou équipementier n'a de stocks.

Nexperia est le plus gros acteur de son secteur, mais ce n'est pas le seul. Les produits qu'il vend n'ont jamais été perçus comme stratégiques ou sensibles. « *Personne n'avait vu venir ce risque* », confirme Pierre Rochefrette. Les commandes vont se réorganiser, mais « *certifier des produits alternatifs prend plusieurs mois* », dit Patrick Hummel. Autre complication : des composants partent d'Allemagne ou du Royaume-Uni pour être conditionnés en Chine chez Nexperia et pourraient être bloqués.

Hildegard Müller, présidente de la Fédération automobile allemande, estime dans un communiqué du 21 octobre, que la situation pourrait « *conduire à des arrêts de production* ». Sigrid de Vries, directrice de l'Association des constructeurs automobiles européens (ACEA), redoute « *une situation qui vire rapidement au dramatique* ». L'Association des constructeurs automobiles japonais a aussi tiré le signal d'alarme.

Comment en est-on arrivé là ? Tout commence à la suite d'un conflit entre le gouvernement néerlandais et l'entreprise. Le 1^{er} octobre, des administrateurs européens de Nexperia demandent au tribunal de commerce d'Amsterdam de suspendre son dirigeant, Zhang Xuezheng, et de nommer une personnalité indépendante. La chambre donne son accord le 7 octobre. Le gouvernement démissionnaire, alerté, décide que Nexperia ne pourra prendre de décision sans son accord ; il invoque une loi, jamais appliquée, de 1952 qui autorise les autorités à intervenir – notamment en temps de guerre – pour des menaces graves sur l'approvisionnement du pays ou sur sa sécurité.

Selon des documents publiés par la presse néerlandaise, les administrateurs ont agi de peur que « Wing » ne siphonne les finances de Nexperia au profit de WingSkySemi, une entreprise de semi-conducteurs qu'il a fondée à Shanghai. Il lui aurait passé des commandes dont Nexperia n'avait pas besoin. Dans un document envoyé aux députés néerlandais, le ministre de l'économie, Vincent Karremans, accuse « Wing » de transférer des capacités de production et de l'argent à « *des entités étrangères non liées à Nexperia* » et d'avoir nommé des hommes de paille à des postes-clés.

Le quotidien néerlandais *NRC* a aussi découvert que Zhang Xuezheng avait été condamné, dans le passé, à 1 million d'euros d'amende par le « gendarme » chinois de la Bourse pour avoir tu certaines transactions. L'homme d'affaires, qui a fait dix-sept mois de prison, en 2005, pour le vol de secrets de fabrication à son premier employeur, a aussi été condamné à des amendes pour infractions aux règles environnementales. Sa fortune, estimée par *Forbes* à 2,7 milliards de dollars de 2022, aurait depuis été réduite de moitié. « Wing » a appelé Pékin à la rescousse. Le week-end du 19 octobre, il écrivait sur WeChat qu'il était la victime des « *discriminations contre les entreprises chinoises* » et des « *a priori géopolitiques du gouvernement néerlandais* ».

« **Banditisme économique** »

La chambre chinoise de commerce en Europe, établie à Bruxelles, a critiqué la décision du gouvernement des Pays-Bas, qualifiée d'« *acte moderne de banditisme économique* ». Le management chinois de Wingtech a donné ordre au personnel de Nexperia de refuser toutes les instructions qui ne viendraient pas de Chine.

Derrière cette affaire plane l'ombre du conflit commercial entre la Chine et les Etats-Unis. Washington a-t-il exercé des pressions sur le gouvernement néerlandais ? Devant des députés, le ministre Vincent Karremans a affirmé au lendemain de sa décision qu'elle avait été prise « *sans pression ou consultation avec un quelconque pays* ». Mais Wingtech est, depuis fin 2024, sur la liste des entreprises qui sont l'objet de restrictions commerciales avec les Etats-Unis et Washington menaçait d'y inscrire sa filiale Nexperia. Pour y échapper, le directeur général devait être écarté, avaient expliqué les Américains au gouvernement néerlandais, en juin.

Au vu des conséquences sur l'industrie automobile, la diplomatie néerlandaise a dû se mettre en branle. Selon Vincent Karremans, « *les contacts sont intenses* ». Le ministre du commerce chinois, Wang

Wentao, qui plaide pour « *la stabilité de la chaîne d'approvisionnement mondiale* », pourrait venir à Bruxelles. Les industriels sont suspendus à cette solution négociée.