

ÉCONOMIE • CHINE

Surcapacités productive et montée en gamme : l'industrie chinoise ébranle les usines européennes et américaines

Alors que les surproductions de l'empire du Milieu, dont la qualité monte, mettent en péril les industries du Vieux Continent et des Etats-Unis, Pékin assume cette stratégie, accusant les Occidentaux de mauvaise foi.

Par Harold Thibault (Shanghaï, envoyé spécial)

Publié aujourd'hui à 05h30, modifié à 10h41 • Lecture 4 min.

Article réservé aux abonnés



La voiture électrique Seagull du constructeur automobile chinois BYD lors d'un salon automobile à Pékin, le 10 avril 2024. NG HAN GUAN/AP

Il y a les logos qui commencent tout juste à être aperçus à l'étranger – celui du premier constructeur électrique mondial, BYD –, les marques nées récemment mais déjà reconnues en Chine – Nio, Xpeng, Li – et les noms que le consommateur chinois lui-même peine à identifier – Neta, Aion, par exemple. La Chine compte une cinquantaine de marques locales d'automobiles électriques.

Lire aussi | [« L'automobile électrique chinoise, un danger existentiel pour les constructeurs européens »](#)

Pour le pays, ces voitures, qui remplacent rapidement les marques étrangères sur son sol, sont la preuve qu'il a enfin rattrapé son retard technologique avec les Etats-Unis, l'Europe, le Japon et la Corée du Sud. En Europe et aux Etats-Unis, en revanche, ces constructeurs sont perçus comme un nouveau risque vital pour l'industrie automobile locale.

Entre ces deux visions, il s'est creusé un immense fossé qu'a illustré l'échange à Paris, le 6 mai, entre la présidente de la Commission européenne, Ursula von der Leyen, inquiète de « *la surproduction chinoise massive de produits industriels qui noient le marché* », et le chef de l'Etat chinois, Xi Jinping, pour qui « *le soi-disant problème de surcapacités chinoises n'existe pas* ».

Derrière l'homme fort de Pékin, la presse d'Etat reprend chaque jour ce même message : « *arrogance du narratif occidental des surcapacités* », « *piège* », « *fabulation* », « *mentalité de la mauvaise foi* ». L'hostilité aux voitures chinoises serait de ce point de vue officiel une énième déclinaison d'un effort d'endiguement de la grande ascension chinoise. Les critiques occidentales sont particulièrement mal appréciées depuis que le Congrès américain a adopté, en août 2022, un plan de dépenses pour l'énergie et le climat, l'Inflation Reduction Act, de 400 milliards de dollars (368,4 milliards d'euros).

Des milliards de subventions

Bruxelles, de son côté, présentera, juste après le résultat des élections européennes, les conclusions de son enquête sur les subventions de l'Etat chinois à la production de véhicules électriques. L'adoption de taxes douanières en réponse fait peu de doutes. Pékin menace de représailles, et égrène les secteurs qui pourraient être visés : porc, cognac, grosses cylindrées, aéronautique...

Lire aussi | [La Chine menace l'Europe de représailles commerciales, avant la décision européenne sur les véhicules électriques chinois](#)

La problématique, côté européen, est d'établir que le soutien étatique chinois est plus massif que les aides pratiquées ailleurs. Sur ce point, les conclusions d'une étude publiée en avril par l'Institut sur l'économie mondiale de Kiel, en Allemagne, sont sans appel. « *Le niveau de subventions est bien plus élevé en Chine que dans les pays de l'UE [Union européenne] ou de l'Organisation de coopération et de développements économiques. Selon la méthodologie, c'est entre trois et neuf fois plus élevé* », dit Dirk Dohse, le directeur de recherche de l'institut. Ces chercheurs estiment notamment que le champion BYD a reçu environ 2,1 milliards d'euros de subventions directes en 2022, l'équivalent de 3,5 % de son chiffre d'affaires.

Subventions, surcapacités... Le diptyque est bien connu dans l'économie chinoise. Bien plus que dans les autres grandes économies, le pouvoir central fixe une ligne directrice, par le biais de plans quinquennaux et de multiples courroies de l'Etat-parti. Puis les provinces, villes et cantons font la course les uns avec les autres pour surperformer face aux exigences de la capitale. Chacun veut son usine.

En Chine, un débat très timide

Le professeur Lan Xiaohuan en connaît un rayon sur le fonctionnement de l'économie chinoise. Le livre de cet économiste, *Comment marche la Chine*, s'est écoulé à plus de 1 million d'exemplaires dans son pays. De son bureau sur le campus de l'université Fudan de Shanghai, il détaille : « *La Chine est si grande. Une préfecture ou une province cherche à concurrencer les autres. Les gouvernements veulent créer des emplois, faire monter les salaires et attirer de grosses entreprises. N'est-ce pas ce que tente de faire tout gouvernement dans le monde ? Essayer d'attirer le business, et si la concurrence est intense, cela crée beaucoup de capacités de production. Puis certains vont perdre, certains vont gagner. La différence ici est que le gouvernement aide à baisser les coûts d'entrée et donne des terrains moins chers et parfois des crédits moins chers. Cela crée plus d'usines, d'entreprises, qui se font concurrence. C'est comme ça que la technologie chinoise a progressé si rapidement.* »

Lire la tribune | [« Une politique protectionniste à l'endroit de la Chine pourrait nuire aux affaires des constructeurs automobiles occidentaux »](#)

Le pays a massivement misé sur l'économie de l'innovation. L'économiste Barry Naughton, de l'université de Californie, à San Diego (Etats-Unis), parlait en 2021 du « *plus important engagement de ressources gouvernementales au service d'une politique industrielle de l'histoire* ».

Mais en Chine, le débat est très timide, puisque le président tout-puissant a écarté l'idée qu'il y ait des surcapacités. D'autant que, malgré la difficulté à stimuler la consommation, Xi Jinping insiste sur une politique économique qui redouble d'effort sur l'industrie, avec un slogan : les « *nouvelles forces productives* ».

Déséquilibre macroéconomique

Un économiste chinois de renom, Huang Yiping, de l'université de Pékin, soulignait toutefois dans un entretien au journal *Economic Observer* début mai que les surcapacités, sans être actuellement « *généralisées* », sont un problème régulier. « *La raison la plus fondamentale est le déséquilibre macroéconomique, à savoir plus d'investissement et moins de consommation* », disait-il.

Ce même professeur Huang, membre du Comité de politique monétaire de la banque centrale, conseillait fin mai, constatant la montée des tensions avec les Etats-Unis et l'UE, de lancer un « *plan Marshall chinois* » de la transition en dirigeant les produits issus des surcapacités vers les pays en développement.

Lire aussi | [« L'Europe pourrait être engloutie dans la rivalité économique entre la Chine et les Etats-Unis »](#)

Pour les marques automobiles européennes, l'adoption par l'UE de droits de douane pourrait n'offrir qu'un court répit. La nouvelle compétitivité des constructeurs chinois est telle qu'elle pourrait éroder leurs parts de marché malgré les digues hissées aux frontières de l'Union. La question fondamentale sera de savoir non pas si les concurrents chinois sont subventionnés, mais si là est leur premier atout.

Car la montée en qualité est bien réelle. Ainsi le français Orano, ex-Areva, qui montrait aux Chinois, il y a quelques années encore, comment faire une centrale nucléaire, a-t-il dû s'associer en 2023 avec le chinois XTC pour apprendre à faire des batteries en France.

Une certaine fierté

Les marques chinoises, entre elles, se trouvent déjà dans une telle concurrence qu'elles doivent être en mouvement accéléré pour se maintenir. En 2011, le patron de Tesla, Elon Musk, éclatait de rire lorsqu'une journaliste l'interrogeait sur BYD. Il rétorquait : « *Vous avez vu leur voiture !* » En janvier 2024, alors que les ventes de la marque de Shenzhen dépassaient celles de Tesla, M. Musk prévenait que les constructeurs chinois allaient « *démolir* » leurs concurrents occidentaux sans barrières douanières, « *ils sont extrêmement bons* ».

Lire aussi | [« Les industriels chinois ne négligent aucun marché à l'international »](#)

Cette ascension ne va pas sans nourrir une certaine fierté. « *Je peux comprendre que les Occidentaux craignent que le prix des voitures chinoises soit trop faible, ils pensent que c'est du fait des subventions, mais je crois que la réelle force derrière ces bas coûts est l'échelle de notre économie, l'ampleur de notre industrie*, avance Lan Xiaohuan, non sans un air victorieux. *Quoi que vous vouliez produire, la Chine est la plus efficace sur le coût. Nous avons la meilleure main-d'œuvre, la meilleure chaîne d'approvisionnement, les meilleures infrastructures. Bien sûr que nos produits sont moins chers.* »

Harold Thibault (Shanghai, envoyé spécial)

Services *Le Monde*

Découvrir

Cours en ligne, cours du soir, ateliers : développez vos compétences

Testez votre culture générale avec la rédaction du Monde