

AUTOMOBILES

La Chine fait le plein, l'Europe cale

Au Mondial de l'auto 2026, qui ouvre ce lundi, les marques chinoises dominent. Leurs exportations vers le Vieux Continent explosent, tandis que Bruxelles, Paris et Berlin durcissent le ton face à cette surcapacité qui fragilise les constructeurs de l'UE.

Par
DAMIEN DOLE

Le Mondial de l'auto qui s'ouvre à Paris ce lundi porte bien son nom. Non pas que tous les continents soient représentés de manière équivalente porte de Versailles. Mais une analyse complète des constructeurs présents permet de saisir l'évolution du barycentre du secteur. Et plus précisément vers

la Chine: 21 marques ayant un stand y sont nées ou sont sous le contrôle de l'une de ses entreprises contre 17 pour l'Europe et 8 pour le reste du monde, en comptant large. Un rapport de force commercial s'arrimant à une autre, industriel et stratégique, la volonté de l'UE de sortir des dépendances face à la Chine grandissant semaine après semaine. L'affaire ne se résume pas uni-

quement à un affichage de salon, mais illustre une dynamique à l'œuvre depuis plusieurs années. Les exportations de véhicules chinois vers l'Europe ont ainsi pratiquement doublé entre 2022 et 2025, où un million d'entre eux sont arrivés sur le Vieux Continent. Et de janvier à juillet de cette année, les compteurs affichent déjà 861 000 unités. En France, les marques comme BYD, Xpeng,

Geely ou encore MG représentaient d'ailleurs près de 10 % des ventes en France le mois dernier.

Ces signaux dans le vert contrastent avec la situation locale : en Chine, c'est 20 % de ventes en moins sur huit mois, soit quelque trois millions d'unités, un chiffre colossal qui pourrait dépasser cinq millions sur toute l'année. Ces mauvais résultats aggravent les surcapacités dans le pays. Un rapport du Parlement européen publié en mars estime à 1,1 million le nombre de véhicules électriques produits en 2024 en plus par rapport à la demande réelle et même 10,2 millions au regard des capacités industrielles installées.

«Répercussions»

Les surcapacités dans les batteries sont encore plus colossales, les usines tournant il y a deux ans à peine à un tiers de leurs possibilités. *«La surcapacité est le sous-produit inévitable d'un processus plus vaste d'accumulation industrielle et de montée en gamme technologique en Chine, dont les répercussions sur les entreprises européennes sont aussi profondes que multiples»*, résument les auteurs du rapport, qui réfutent, en revanche, une volonté de Pékin d'inonder le marché mondial, invoquant plutôt la surenchère à laquelle se livrent les boîtes dans leur pays. Mais les marques chinoises continuent leur entreprise de séduction afin d'écouler leurs stocks dans un univers toujours plus hostile. Les droits de douane ont été imposés sur les véhicules électriques en 2024 (de 27 % pour BYD à 45 %, sans compter les 17,8 % appliqués aux véhicules Tesla quand ils sont assemblés à Shanghai), avec un impact sensible sur les prix. Les

hybrides tout comme les véhicules utilitaires légers ne sont pas concernés par cette politique douanière, ce qui a pour conséquence une part plus importante d'hybrides rechargeables chinoises dans les ventes de cette année par rapport à l'an dernier. Fustigée depuis des mois, cette faille juridique serait en passe d'être résolue par la Commission européenne.

Côté appareil industriel, la France conserve une longueur d'avance avec quatre gigafactories de batteries, toutes dans les Hauts-de-France : deux d'entre elles à capitaux essentiellement européens (Verkor à Dunkerque et ACC à Douvrin) et deux possédées par des asiatiques (le chinois Envision à Douai, collée à l'usine de Renault qu'elle fournit ; et le taïwanais ProLogium dont la construction est bientôt achevée à Dunkerque). Cette stratégie est par ailleurs associée à un fléchage par Bercy des aides à l'achat ou au leasing pour les véhicules européens, une inflexion clairement anti-Pékin.

Alors pour cadenciser encore un peu plus, et sur le modèle notamment de la France, la Commission européenne a présenté son «accélérateur industriel», un texte protectionniste, et là aussi visant la Chine. Ainsi, parmi les six critères permettant un investissement étranger figurent le transfert de technologie, une participation étrangère limitée à 49 % du capital ou encore 50 % minimum des employés basés dans l'Union. Des règles de contenus «local» pour éviter les usines tournevis chinoises, Bruxelles citant notamment l'exemple de Leapmotor (codétenu par Stellantis) en Pologne, qui ne font qu'assembler des pièces produites de l'autre côté de la planète. Le texte, qui sera étudié à l'automne au Parlement euro-

péen, pourrait même encore être durci en excluant du «made in Europe» la Turquie ou le Maroc, qui permet de contourner les droits de douane. C'est notamment ce qui encourage les entreprises chinoises à investir dans l'appareil industriel européen, en construisant ses usines en Hongrie, partageant d'autres en Espagne voire en utilisant des lignes de producteur, comme l'usine Stellantis de Rennes.

Le couple franco-allemand, qui avait divorcé il y a longtemps sur les questions industrielles, s'est rabiboché cette semaine sur ces sujets. Emmanuel Macron et Friedrich Merz ont ainsi envoyé une lettre à Bruxelles afin d'exiger de nouveaux instruments juridiques permettant de «réduire les dépendances européennes» et de mettre en place «des mesures puissantes allant, si nécessaire, jusqu'à une coupure immédiate du marché intérieur» afin de «riposter dans les cas où des pays tiers cherchent délibérément à saper le rétablissement des conditions de concurrence équitables et loyales par des moyens politiques ou économiques, conduisant à des distorsions graves et systématiques de notre marché intérieur». Ou comment attaquer la Chine sans jamais prononcer son nom.

Point de bascule

C'est fin septembre que s'est par ailleurs opéré le point de bascule. L'industrie allemande, et en particulier ses constructeurs, œuvrait depuis des années afin de protéger ses relations avec la Chine car Mercedes, BMW – grand absent du Mondial à Paris –, et Volkswagen en avaient fait un relais de croissance, avec des années records entre 2019 et 2021. Ces groupes historiques ont cependant encore plus subi le retournement du marché chinois, ce dernier

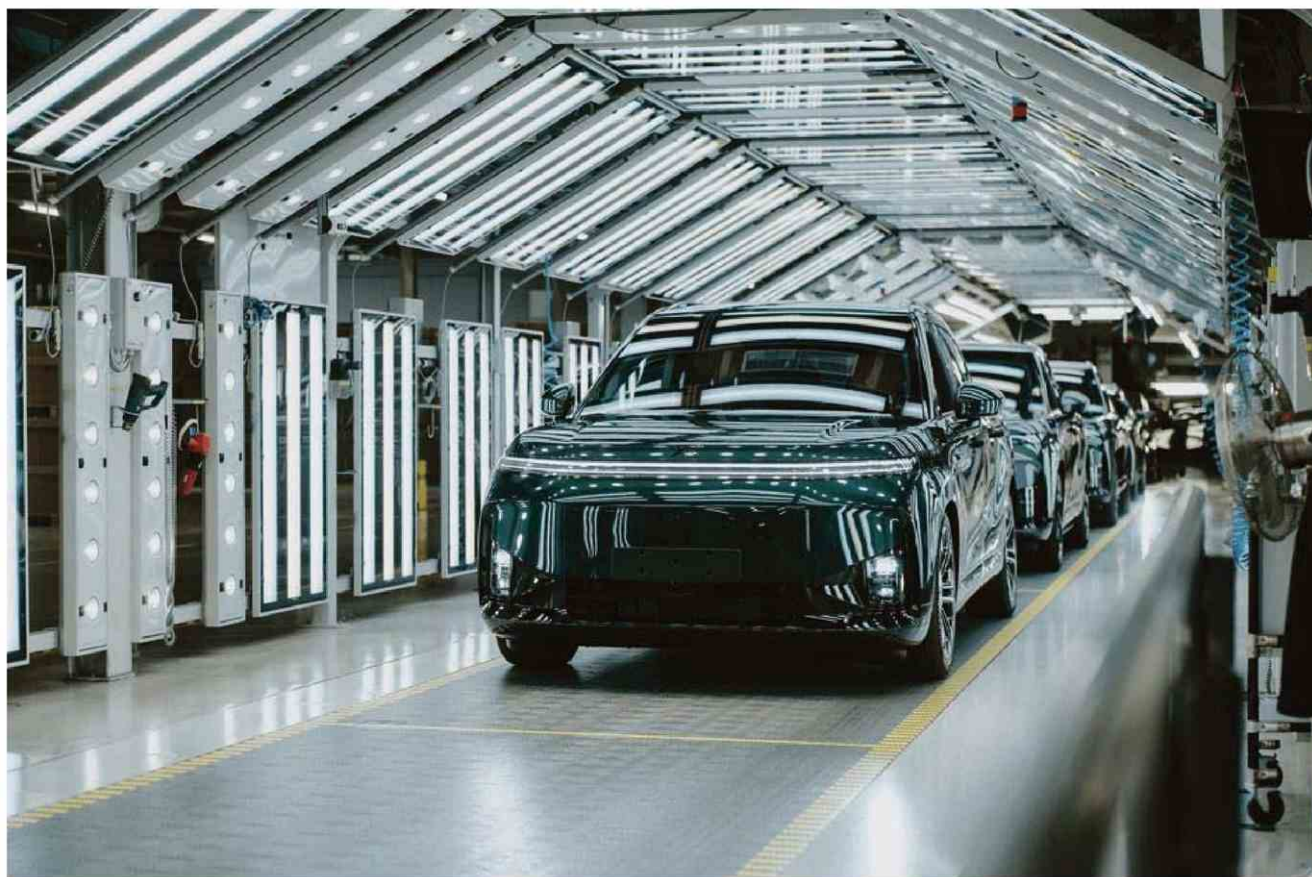
privilégiant de plus en plus les marques locales, en raison de la priorité à la technologie et au confort à bord, supérieurs en moyenne aux concurrents du reste du monde. Si BMW et Mercedes sont dans le rouge, avec un volume qui pourrait être divisé par deux en cinq ou six ans, les chiffres sont encore plus éloquentes pour Volkswagen : de 4,2 millions de voitures écoulées en 2019 à 2,9 millions l'an dernier.

Hildegard Müller, présidente de la puissante fédération de l'industrie automobile allemande,

a estimé dans le quotidien *Handelsblatt* que le recours à «des instruments de défense commerciale conformes aux règles de l'OMC» doit être étudié, avec pour objectif permanent «l'établissement de conditions de concurrence équitables et la préservation d'un jeu loyal». Des évolutions douanières que sa fédération estime même «nécessaires» en cas de distorsions de concurrence avérées.

Or il y a urgence. Alors que les constructeurs européens peinent à vouloir réduire la voilure

en Chine – malgré les ventes qui s'effondrent –, ce sont les usines et les travailleurs européens qui paient la facture sociale. En effet, Volkswagen, Mercedes, Audi, BMW ou encore Porsche ont tous annoncé depuis un an des postes supprimés, voire des fermetures d'usines. Loin des paillettes du Mondial de l'auto parisien. ◆



Le constructeur Xpeng assemble ses voitures dans une usine autrichienne, à Graz. PHOTO XPENG