



L'industrie européenne face à la déferlante chinoise

La réorganisation des flux commerciaux provoquée par Donald Trump et la montée en gamme de l'industrie de l'empire du Milieu créent une menace inédite.

La machine industrielle chinoise, surdimensionnée pour son propre marché qui tourne au ralenti, poursuit sa marche en avant. Son excédent commercial, qui a franchi la barre des 1000 milliards de dollars l'an dernier, devrait atteindre 1200 milliards cette année. Mi-septembre, à Bruxelles, Mario Dra-

ghi a sonné l'alarme : « Depuis décembre dernier, l'excédent commercial de la Chine avec l'Union européenne (306 milliards d'euros en 2024, NDLR) a augmenté de près de 20 %. » L'appréciation de l'euro face au dollar, et la dépréciation du yuan aggravent cette année la position compétitive européenne.

Cette offensive économique provoque des sentiments entre inquiétude et panique dans les rangs de toute l'industrie française et européenne. La concurrence chinoise remonte la chaîne de la chimie jusqu'aux fibres textiles les plus avancées. Elle s'impose dans les équipements électriques, informatiques et

de télécommunications. Elle attaque et monte en puissance dans le domaine de la pharmacie. Le monde automobile a déjà été renversé. Les technologies de la transition énergétique sont à 70 % chinoises... Face à ce choc, l'Europe hésite encore sur la marche à suivre et adopte plusieurs lignes à la fois.

► DANS LE SPATIAL, LA CHINE ACCÉLÈRE SA MONTÉE EN PUISSANCE, DÉFIANT LES ÉTATS-UNIS ► CANCÉROLOGIE, DIABÈTE... UNE PERCÉE SPECTACULAIRE
DANS L'INNOVATION THÉRAPEUTIQUE PAGES 18 ET 19

L'industrie européenne face au rouleau compresseur chinois

La réorganisation des flux commerciaux provoquée par les tarifs douaniers de Donald Trump et la montée en gamme une menace inédite, ressentie dans tous les secteurs. Face à ce choc, l'Europe hésite encore sur la marche à suivre et

de l'industrie de l'empire du Milieu créent adopte plusieurs lignes à la fois.

Bertille Bayart

La guerre commerciale de Donald Trump monopolise l'attention du monde. Mais une autre offensive économique est en cours, qui provoque des sentiments entre inquiétude et panique dans les rangs de toute l'industrie française et européenne. C'est un « bombardement chinois », alerte Nicolas Dufourcq, le patron de Bpifrance, sur Le Figaro TV : « De la Pologne à la Bretagne, tout le monde est touché, toutes les industries. » « C'est un défi vital, bien plus grave que celui que pose à l'Europe la politique commerciale américaine », confirme Thomas Grjebine, économiste au Cepii.

Les chiffres sont sans appel. La machine industrielle chinoise, surdimensionnée pour son propre marché qui tourne au ralenti, poursuit sa marche en avant. À ce rythme, l'empire du Milieu, qui pèse déjà un tiers de la production industrielle mondiale, en représentera la moitié en 2040. Son excédent commercial, qui a franchi la barre des 1000 milliards de dollars l'an dernier, devrait atteindre 1200 milliards cette année. Mi-septembre, à Bruxelles, Mario Draghi a sonné l'alarme : « Depuis décembre der-

nier, l'excédent commercial de la Chine avec l'Union européenne (306 milliards d'euros en 2024, NDLR) a augmenté de près de 20 %. »

L'appréciation de l'euro face au dollar, et la dépréciation du yuan aggravent cette année la position compétitive européenne. Selon la Banque de France, les importations chinoises en Europe auront augmenté sur un an de 12 % au dernier trimestre 2025. « La vague chinoise monte, mais lentement. Ils font attention pour ne pas provoquer de mesures de rétorsion, analyse un pont de l'industrie, mais je ne me fais aucune illusion : l'agenda chinois est de nous bouffer. » François Bayrou, dans sa déclaration de politique générale le 14 janvier, avait mis en garde : « C'est une stratégie programmée depuis dix ans et dont le but, la conséquence et la visée sont purement et simplement de remplacer notre industrie. »

Le report des exportations chinoises chassées par les barrières douanières américaines est déjà manifeste dans le reste du monde. Selon les chiffres chinois, les exportations ont augmenté au premier semestre de 25,9 % vers l'Afrique, et de 22,5 % avec les pays de





l'Asean. « *La Chine attaque nos marchés d'exportation* », confie une source européenne. « *Ils prennent ce qu'ils veulent, comme ils veulent, à moitié prix* », explique un industriel français. Au Sénat en mai, Thomas Grjebine avait évalué entre 30 % et 40 % l'écart de coûts séparant les industriels européens de leurs concurrents chinois, à qualité équivalente, et cela, non dans un ou deux secteurs, mais pour des pans entiers de l'industrie.

L'industrie chinoise, dopée aux subventions nationales, régionales et municipales, monte en gamme, très rapidement. « *Ce n'est donc pas un choc temporaire, mais une menace systémique* », affirme un bon observateur. Les investissements qui allaient vers les infrastructures et l'immobilier sont réorientés vers le secteur industriel depuis cinq ans environ. Les outils de production sont récents, modernes, performants, automatisés. « *Cela veut dire qu'il n'y a plus de refuge dans les stratégies de haut de gamme et de production à très forte valeur ajoutée pour les industriels européens* », confie un spécialiste. Le chimiste Vencorex, qui tentait ainsi de survivre sur quelques segments de laques et de mousse pour l'automobile, a été balayé.

« *Les entreprises chinoises se rapprochent de la pointe technologique, plusieurs secteurs affichant déjà des signes de parité, voire de leadership* », constatait au printemps un rapport de Rhodium Group consacré au bilan du plan Made in China 2025. La concurrence chinoise remonte ainsi la chaîne de la chimie jusqu'aux fibres textiles les plus avancées. Elle s'impose dans les équipements électriques, informatiques et de télécommunications. Elle attaque et monte en puissance dans le domaine de la pharmacie. « *Ils n'étaient nulle part il y a dix ans. Ils copiaient. Maintenant, ils trouvent* », résume un dirigeant du secteur. Le monde automobile a déjà été renversé : en une demi-décennie seulement, la Chine est passée de pays d'importation à premier exportateur mondial. Les technologies de la transition énergétique sont à 70 % chinoises : après le photovoltaïque et l'éolien terrestre, l'heure est à la conquête de l'éolien offshore. Idem pour la robotique domestique et industrielle. « *Les atouts dans les technologies fondamentales telles que les matériaux avancés, les semi-conducteurs et l'intelligence artificielle catalysent les progrès dans les applications en aval com-*

me la robotique, les véhicules à énergie nouvelle et les télécoms », relevait encore Rhodium.

L'Allemagne est en première ligne de ce second choc chinois. Les convictions mercantilistes de ses industriels, qui ont profité à plein de l'insertion de la Chine dans le commerce mondial, vacillent. En juin, l'emblématique fédération de la machine-outil (VDMA) est passée dans le camp de ceux qui demandent à l'Union européenne de sortir les griffes face à « *la politique économique et commerciale agressive de la Chine* ». Cet été, le BDI, le patronat allemand, a réalisé un sondage confidentiel auprès d'une vingtaine de fédérations adhérentes pour évaluer leur position face à la concurrence chinoise en Europe. « *Tous les secteurs, l'un après l'autre, décrivent un paysage compétitif qui se dégrade, caractérisé par une mécanique bien connue : des politiques de prix agressives de la part d'entreprises soutenues par l'État chinois et protégées de la concurrence étrangère sur leur marché domestique* », écrit Noah Barkin, expert chez Rhodium group et auprès du German Marshall Fund.

En Chine même, le sol se dérobe sous les pieds des industriels allemands, de l'automobile bien sûr, mais pas seulement. Sur les cinq premiers mois de 2025, les exportations allemandes de machines-outils et de produits pharmaceutiques dans l'empire du Milieu ont reculé de 19 %.

Le sujet s'invite jusqu'à la table du conseil de la Banque centrale européenne. Lors de sa dernière réunion, le 11 septembre, « *nous avons été plusieurs à souligner plutôt les risques à la baisse de l'inflation* », du fait de l'évolution des changes et « *de la montée des importations chinoises* », a raconté le gouverneur de la Banque de France, François Villeroy de Galhau. « *Les entreprises de l'UE font face à des difficultés sans précédent qui sont notamment liées à des mesures et pratiques hors marché systémiques* », constataient Emmanuel Macron et Friedrich Merz le 29 août.

« *Bruxelles continue de sous-estimer la gravité de la situation* », affirme Nicolas Dufourcq. Un avis largement partagé dans les rangs des industriels. Certes, la Commission européenne a effectué un virage. Avec la Chine, les relations ont atteint un « *point d'inflexion* », a dit fin juillet Ursula von der Leyen à Pékin. Un arsenal de mesures protectionnistes se met en place : droits de douane imposés aux produits





sur lesquels ont été constatées des subventions publiques, comme sur les véhicules électriques, enquêtes lancées contre les plateformes Shein et Temu, qui ont expédié plus de 4 milliards de colis en Europe l'an dernier, filtrage des investissements étrangers renforcé, clauses de sauvegarde sur les importations d'acier... D'autres chantiers sont ouverts avec des plans sectoriels pour l'automobile, l'acier et la chimie. L'Europe se convertit aux règles visant à imposer une préférence européenne. Une idée dont la France est le premier prosélyte. « Il faut des critères de contenu local dans les marchés publics, dans les aides publiques et dans nos normes. Les critères indirects, environnementaux ou de sécurité, sont complexes, largement contournables et in fine inefficaces », écrivait début juillet dans *Les Échos* le ministre de l'Industrie, Marc Ferracci.

Le prochain grand texte européen, baptisé « Accélération de la décarbonation industrielle », « doit devenir un "Draghi Act" », explique une source française, en référence au rapport de Mario Draghi consacré à la perte de compétitivité de l'Union. « Il ne s'agit pas d'étudier chaque secteur séparément - ce qui a trop souvent été le cas. Nous devons à présent adopter une vision holistique du marché européen », explique le commissaire européen Stéphane Séjourné dans *Le Grand Continent*. « Cela ne suffit pas de faire sa révolution par rapport à soi-même, dit Thomas Grjebine, le réveil européen ne se produit pas au rythme des changements qui ont lieu autour de nous. »

En réalité, l'Europe hésite encore sur la marche à suivre et adonte plusieurs lignes

à la fois. La première consiste à poursuivre un agenda de libre-échange avec de nouvelles zones, comme le Mercosur ou l'Indonésie. La deuxième est de mettre en application des mesures protectionnistes d'une ampleur que l'Union européenne n'aurait jamais imaginée. La troisième revient à ravalier son orgueil, et constater, comme le font déjà les industriels de la batterie et derrière eux beaucoup d'équipementiers et de constructeurs automobiles, qu'il y a désormais beaucoup à apprendre en Chine et de la Chine. D'où ce renversement vertigineux des rôles qui conduit l'Europe à envisager d'être celle qui exige des transferts de technologie dans le cadre d'accords de joint-ventures permettant aux industriels chinois de s'installer sur son sol. Le tout est censé renforcer la main européenne dans la négociation avec Pékin. Sans être dupe des assurances données par Xi Jinping, qui se revendique désormais à la tête du combat mondial pour le multilatéralisme et contre le changement climatique, mais en faisant levier de l'importance que conserve le marché européen pour sa machine de guerre industrielle. ■

« Nous avons été plusieurs à souligner plutôt les risques à la baisse de l'inflation (...) et de la montée des importations chinoises »

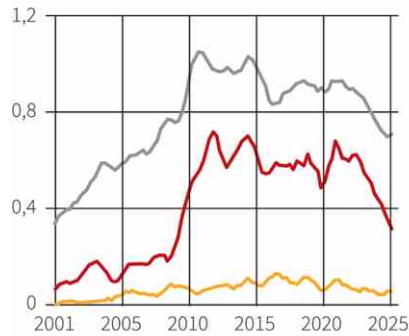
François Villeroy de Galhau
Gouverneur de la Banque de France



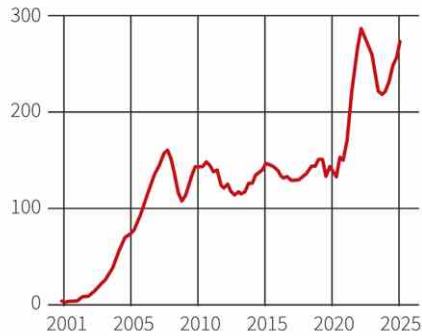
L'Europe face à l'économie chinoise

Exportations allemandes vers la Chine, en % du PIB allemand

— Machines — Avions
— Automobiles / Pièces détachées

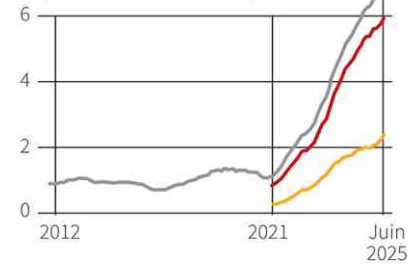


Déficit commercial de l'Union européenne avec la Chine, en milliards de dollars par trimestre



Exportations de véhicules chinois, en millions de véhicules, cumul annuel

— Total des exportations
— Voitures particulières — Voitures électriques



Taux de change avec le yuan, en base 0 = moyenne de 2022



Sources : Council on foreign relations sur données des douanes chinoises, Bloomberg





PHOTO/NUROPHOTO VIA AFP





Le projet photovoltaïque offshore dans la province du Shandong (à gauche). En une demi-décennie, la Chine est passée de pays d'importation à premier exportateur l'usine de SAIC-GM-Wuling Automobile, à Liuzhou). Les plateformes Shein et Temu, elles, ont expédié plus de 4 milliards de colis en Europe l'an dernier (à droite, le port

mondial d'automobiles (au milieu, de Qingdao, province du Shandong).

