

# Wuhan se rêve en capitale mondiale de la voiture

LE MONDE ECONOMIE | 19.02.2015 à 11h16 • Mis à jour le 19.02.2015 à 11h20 |

Par **Philippe Jacqué** ([/journaliste/philippe-jacqué/](#))



Usine Dongfeng-PSA à Wuhan. DARLEY SHEN / REUTERS

## *Wuhan (Chine) - envoyé spécial*

Ce ne sera pas encore pour cette année. Mais pour très bientôt, c'est sûr. Wuhan, dans le centre de la Chine, a un rêve : devenir la capitale chinoise, voire du monde, de l'automobile. Située au cœur du pays, dans la province du Hubei, cette cité de 10 millions d'habitants a les yeux de Chimène pour la voiture. Ce secteur industriel représente 20 % de l'activité de la ville et y emploie directement 200 000 personnes et indirectement plus de 1 million.

Ces statistiques datent de 2013. Depuis, l'américain General Motors (GM) et son partenaire chinois SAIC y ont inauguré une nouvelle usine d'une capacité de 240 000 véhicules par an. Fin 2015, c'est Renault qui y lancera une unité de production. Avec les sites des Dongfeng, de PSA, de Honda... la ville devrait rapidement compter une dizaine d'usines ; elles devraient fabriquer plus de 2 millions d'unités, pour un marché chinois actuel de près de 20 millions de véhicules. A cela s'ajoutent des usines de moteurs ou de transmission, des sous-traitants et des fournisseurs, c'est-à-dire un tissu industriel sectoriel équivalent, voire supérieur à celui que l'on trouve en France, mais sur un territoire un tiers plus petit que l'Ile-de-France.

Pour l'instant, Wuhan reste modeste. Elle était la septième ville productrice d'automobiles dans le monde en 2014. Avec 1,13 million de véhicules assemblés en 2014, dont 700 000 Peugeot et Citroën, Wuhan reste loin derrière sa grande rivale du centre de la Chine, Chongqing, plus à l'Ouest. Avec 2,3 millions d'automobiles assemblées, cette ville est le premier site mondial de production de voitures, devant Pékin et Liuzhou, dans le sud du pays, selon le cabinet IHS. Mais Wuhan va vite. En 2004, la ville ne produisait que 132 000 véhicules, quand Chongqing en produisait déjà 450 000.

## Berceau industriel de la Chine

En attendant de progresser dans les classements, les Wuhanais subissent surtout les bouchons. « *Dès 9 heures du matin, c'est pare-chocs contre pare-chocs* », peste Zhu Chun Qiao, au volant de son taxi C-Elysée, l'un des modèles produit localement par PSA et Dongfeng. Cela n'a pas toujours été le cas. « *En 1981, quand j'ai commencé, il y avait exactement 32 570 voitures de service, toutes des Toyota Crown, dans la ville. Je me rappelle, car c'était très difficile d'en obtenir une.* » Aujourd'hui, près de 2 millions de voitures saturent les avenues de la mégapole.

En trente ans, la ville, qui agrège trois anciennes cités qui vivaient de part et d'autre des fleuves Han et Yang-Tsé, a beaucoup changé. « *J'ai connu Wuhan avec un seul pont. Maintenant, je ne sais même plus s'il y en a cinq ou six* », confie Corinne Policisto, de Renault, qui a posé les pieds pour la première fois dans cette ville, sans grand charme, en 1988. Revenue en 2013, elle était complètement perdue. « *Quand j'ai visité mon ancien quartier de la fac, je n'ai rien retrouvé. Et si, à l'époque, je me baladais à vélo à 2 heures du matin dans des rues vides, je ne le ferais plus aujourd'hui. Le trafic est devenu fou.* »

A l'image du reste de la Chine, Wuhan se transforme à grande vitesse. La ville est un chantier permanent. Ici, un complexe de dix tours sort de terre. Là, c'est une autoroute surélevée qui apparaît. Ici, ce sont les voies du métro aérien qui sont posées, et là un nouveau centre commercial. Sans compter les logements, par milliers. Pas moins de 11 000 chantiers animent la ville. « *C'est la pagaille depuis le lancement de la construction du métro, il y a cinq ans* », assure Zhu Chun Qiao. En décembre 2014, une quatrième ligne a été inaugurée. En 2020, la municipalité promet que le réseau en comptera douze.

« *Pendant les années 2000, les changements étaient peu importants, dit Liu Yi, jeune cadre chinoise de PSA. Depuis 2010, tout a accéléré. Le gouvernement central a poussé le développement de Wuhan.* » Ce que confirme le patron local d'un équipementier français : « *Longtemps, la ville a manqué de dynamisme, désormais elle rattrape le temps perdu.* »

Malgré ces efforts, Wuhan est loin du standard des métropoles chinoises de la côte. Mais, elle compte dans le pays. C'est ici que la révolte qui a mis à bas la dynastie Qing au début du XX<sup>e</sup> siècle, a débuté. Pendant la guerre contre le Japon, la ville est devenue la base de repli des autorités. Et c'est encore ici que Mao aimait venir nager dans le fleuve Bleu.

Ce sont ses successeurs qui ont lancé la Chine dans une grande offensive dans les années 1990 pour doter le pays d'une industrie automobile.

*« L'objectif était de développer six grands groupes, rappelle Xinmin Yin, professeur d'économie à l'université de Fudong de Shanghai. Pour développer l'automobile, il fallait tout ce qui était autour. Le Hubei, et donc sa capitale Wuhan, était un lieu indiqué, car c'est un des berceaux industriels de la Chine, qui plus est bien connecté, notamment grâce au fleuve Yang-Tsé. »*

## Premier port fluvial du pays

Au départ, Second Automotive Work, devenu Dongfeng en 1992, s'est installé à Shiyan dans les montagnes du Hubei, à 450 kilomètres de Wuhan. Il fallait protéger cette industrie, qui produisait des véhicules pour l'armée. En 1990, Dongfeng a créé une coentreprise avec Citroën et a décidé d'installer sa première usine d'automobile civile dans la capitale du Hubei, plus facile d'accès que Shiyan. Ce n'est qu'en 2005 que Dongfeng, partenaire de PSA, mais aussi de Honda, de Nissan, ou de Renault a fini par installer son siège à Wuhan, lançant les ambitions de la ville, jalouse de voir prospérer d'autres cités.

*« A chaque ville, son champion. Et Wuhan sort du lot car Dongfeng compte le plus de coentreprises avec des constructeurs étrangers que les autres groupes étatiques, indique Jean-François Dufour, du cabinet de conseil DCA. Le groupe est important dans le pays et pèse. Pour les autorités locales, les constructeurs locaux sont essentiels. C'est un gage de prestige, une source de revenus potentiels et surtout de l'emploi. »*

Dans l'ouest de la ville, la zone économique est l'épicentre de la « Dongfeng city ». Autour du siège du groupe, les rues portent toutes son nom : Dongfeng Road 1, 2, 3... Et autour, s'étendent pas moins de six usines de PSA, de Honda et de Dongfeng.

*« Dongfeng, c'est le grand frère », confirme Zhu Chun Qiao, le volubile chauffeur de taxi. Entre ouvriers qui assemblent des véhicules, hôpitaux, centres sportifs, logements... tout est peu ou prou Dongfeng dans ce coin de la capitale du Hubei. « Et c'est un bon employeur, juge Liu Yi. La mutuelle et la retraite sont bonnes par rapport à d'autres entreprises. »*

Pour Zhu Chun Qiao, *« c'est une bonne chose d'avoir ce groupe ici. On a beaucoup de travail et cela apporte de l'activité. Sans lui, la ville ne se*

*serait pas développée aussi vite ». Et puis, précise-t-il, « Xu Ping, le patron de Dongfeng, est plus important que le maire ».*

De fait, Wuhan a profité de l'incroyable boom de l'automobile chinoise, décuplant sa production. *« Désormais, nous disposons d'une capacité de production installée de 3 millions de voitures. Et nous accueillons tous ceux qui veulent venir »*, s'emballait récemment, devant des visiteurs français, le vice-maire de Wuhan, en charge du transport.

La capacité de production théorique des neuf usines existantes ou en cours de développement se rapproche de 2,5 millions de véhicules. *« Mais entre capacité théorique et volume produit, il y a une différence. On peut penser qu'ils atteindront les 2 millions de voitures produites à partir de 2020 »*, prévient Denis Schemoul, d'IHS.

C'est que Wuhan attire. *« Si le marché automobile s'est d'abord développé sur la côte est, l'épicentre se déplace vers l'Ouest. De Wuhan, qui exploite le premier port fluvial chinois, nous avons accès de manière rapide à tous les marchés*, relève Jean Mouro, le directeur général adjoint exécutif de Dongfeng PSA. *Ceux qui ont installé nos usines ici ont eu le nez fin. »*

## Des étudiants à foison

Par ailleurs, Wuhan est l'une des premières villes universitaires chinoises, avec 1,3 million d'étudiants. Cela assure un flux de jeunes ingénieurs et de techniciens bon marché, le coût du travail restant moins important que sur la côte. Cependant, *« si GM s'est installé ici, c'est pour le marché potentiel, pas pour les salaires. Volkswagen ou Hyundai s'y sont intéressés pour les mêmes raisons »*, assure un cadre d'un équipementier.

Reste qu'*« aujourd'hui, si Shanghai, Pékin ou Canton peuvent se passer de l'automobile, Wuhan, sans cette industrie, ce serait un joli port de pêche »*, caricature un expatrié français. Au-delà de l'automobile, la capitale du Hubei concentre d'autres activités dans les équipements, l'acier, l'informatique l'agroalimentaire, l'énergie et la pétrochimie. Mais rien d'aussi charismatique et rentable que l'automobile.



[\(/journaliste/philippe-jacqué/\)](#) **Philippe Jacqué** [\(/journaliste/philippe-jacqué/\)](#)

Suivre

Rédacteur au service économie (automobile et transport)

