

16 | ÉCONOMIE & ENTREPRISE

Le Monde
SAMEDI 26 AVRIL 2025

SALON DE SHANGHAI

Automobile :
l'histoire secrète
du père
du miracle chinois

L'HYPERPUISSANCE AUTOMOBILE CHINOISE 3/3

Ancien dirigeant d'Audi, Wan Gang, ministre des sciences de 2007 à 2018, a amorcé et piloté méthodiquement le développement de la voiture électrique en Chine

Il s'étaient des dizaines de milliers de jeunes à applaudir et à brandir leur foulard rouge en cette matinée de mai 2007 à Shanghai. Les étudiants de l'université Tongji célébraient le centième anniversaire de l'institution. Mais ils étaient aussi venus soutenir leur héros du jour, le président de l'établissement, le professeur Wan Gang, tout fraîchement nommé ministre des sciences et des technologies. Une bonne nouvelle pour l'une des plus prestigieuses écoles de Chine, réputée former des cohortes d'architectes et d'ingénieurs de haut niveau. Un lieu hors norme, puis que fondé en 1907 par des physiciens allemands et qui conserve des liens étroits avec le pays de ses créateurs, comme en témoigne la présence de l'ancien chancelier Gerhard Schröder au premier rang de l'audience. Lui aussi fête l'ascension de l'ingénieur Wan, parfait connaisseur de l'Allemagne et dont le parcours résume le paradoxe des relations politiques et industrielles entre les deux pays. « C'est un plaisir d'être avec lui et sa nomination, la première d'un ministre non membre du Parti communiste, est un signe d'ouverture du pays », s'exclame alors Gerhard Schröder au micro de la télévision allemande ZDF.

L'ex-chancelier a raison de se féliciter de la nomination d'un homme qui a fait ses études et travaillé en Allemagne pendant quinze

ans et qui parle couramment la langue de Goethe. Voilà qui est excellent pour les affaires allemandes sur son marché le plus important et profitable. Mais ce que ne savent pas encore les politiques et industriels germaniques à cette époque, c'est que le très affable et souriant Wan Gang pourrait bien être aussi le fossoyeur de la première industrie allemande, celle de l'automobile, et de son ancien employeur chez qui il conserve encore tant d'amis, le groupe Volkswagen.

Wan Gang est considéré aujourd'hui comme le père du miracle chinois, celui du virage réussi vers la voiture électrique. Une rupture comparable à celle du passage de la vapeur au pétrole à l'aube du XX^e siècle et qui est en train de marginaliser les constructeurs traditionnels, japonais et coréens compris, sur le premier marché automobile mondial.

SOMBRES AUSPICES

Le réveil a été très brutal le 25 avril 2024, quand le salon de Pékin a ouvert ses portes après six ans de fermeture forcée pour cause de pandémie. « Dans un pays où l'industrie automobile n'existait quasiment pas il y a quarante ans et qui a produit 277 millions de véhicules en 2023, ce salon présentait 300 modèles électriques, dont 117 nouveaux ! », raconte le chercheur et ingénieur Marc Alcochet, spécialiste des politiques industrielles



Wan Gang, en marge de la première session de la 13^e Assemblée nationale populaire, à Pékin, le 10 mars 2018.

LI XIN/ZHONGHUA-REA

dans l'automobile. Et d'affirmer que la Chine « n'a plus besoin de ses mentors occidentaux ou asiatiques pour produire des voitures de haute technologie ». Et, surtout, des voitures dont le prix est désormais égal, voire inférieur à celui des automobiles à essence.

L'aventure de Wan Gang commence pourtant sous de sombres auspices, ceux de la Révolution culturelle. De 1968 jusqu'à la fin des années 1970, Mao expédie de force près de 17 millions de jeunes urbains à la campagne, gardes rouges ou enfants d'intellectuels,

pour les rééduquer. Né à Shanghai en 1952, le jeune Wan Gang est ainsi envoyé à l'âge de 16 ans à la frontière de la Corée du Nord. Bon élève, déjà passionné de mécanique, il intègre l'université forestière de Harbin et revient après dix ans d'exil à Shanghai pour intégrer l'université Tongji, celle qu'il présidera bien plus tard.

Il approche Volkswagen, qui sera en 1984 l'un des premiers constructeurs automobile étranger à tenter l'aventure chinoise. Les racines allemandes de Tongji et son pro-

En Chine, Tesla bousculé par la concurrence locale

Le constructeur américain est passé de la 8^e à la 15^e place du classement des ventes en 2024, même s'il a commercialisé plus de voitures

PÉKIN - correspondance

Boris Li, 35 ans, est développeur pour une start-up pékinoise. En 2022, après s'être longtemps amusé avec le 4 × 4 Mitsubishi Pajero d'un ami, ce père de deux enfants, marié, a craqué pour une Tesla Model Y bleu nuit. Le passage à l'électrique s'est fait par obligation. « A Pékin, une plaque minéralogique s'obtient par loterie [les autorités ont mis en place ce système pour limiter le nombre de véhicules en circulation]. Donc, les chances de pouvoir conduire sont infimes, raconte-t-il. Sauf si tu t'engages à ne rouler qu'en électrique, que ton épouse a aussi le permis et que tu as des enfants. » En effet, des quotas élargis sont ouverts aux familles prétendant à une voiture électrique.

M. Li a hésité entre BYD, Nio et Tesla. « En m'inspirant dans la BYD, je ne trouvais pas ça très sophistiqué », témoigne-t-il. Les deux autres marques offraient la même silhouette sportive et une puissance élevée. Nio se distinguait par un système innovant d'échange de batterie, mais Tesla s'est avéré plus rassurant : « Tesla est comme un MacBook [d'Apple, réputé pour

sa fiabilité]. On se dit qu'on l'achète pour ne pas avoir de pépin. A l'époque, les constructeurs chinois étaient déjà très performants chacun dans un domaine, mais on pouvait douter de leur fiabilité. »

Montrer patte blanche

Sur les réseaux sociaux, Tesla aime mettre en avant la sécurité de ses véhicules, supposés capables de mieux absorber les chocs que la concurrence, grâce à une armature spécifique, et même de filtrer les ultraviolets à 99,7 %, un argument séduisant pour les Chinois des grandes villes qui fuient le soleil. « Et puis, je déteste marchander. Les méthodes traditionnelles des constructeurs chinois, très peu pour moi », conclut Boris Li. Il n'est pas rare en Chine qu'une ristourne s'obtienne contre l'ouverture d'un compte auprès d'une banque spécifique, le parrainage d'un proche, voire le téléchargement d'une planquette d'applications partenaires.

Tesla a inauguré son usine chinoise en 2019, à Shanghai, grâce à d'importantes subventions étatiques. Produisant les Model 3 et Model Y pour le monde entier, cette gigafactory est à l'origine de

TESLA SE MAINTIEN
AU ZÉNITH EN MATIÈRE
DE SERVICE APRÈS-VENTE
ET S'APPUIE SUR UN VASTE
RÉSEAU DE « CENTRES
DE RÉPARATION »

la création d'un vaste écosystème local de 400 équipementiers. De cette manière, le constructeur assemble à bas coût et génère des marges élevées qu'il peut diminuer en cas de baisse des prix des concurrents. Comme c'est le cas aujourd'hui. Pour relancer ses ventes, qui ont chuté de 11,5 % en mars 2025 par rapport à mars 2024, Tesla a baissé ses prix : son Model 3, le moins cher, s'affiche à 235 500 yuans (28 540 euros), contre 240 900 yuans en janvier et 355 800 yuans à son lancement en 2019.

En 2026, le groupe envisage de commercialiser une version minimaliste de son Model Y 20 % moins chère que la version de base. La Chine reste cruciale pour

l'entreprise d'Elon Musk puisqu'elle a représenté 40 % de ses ventes mondiales au premier trimestre 2025 quand plusieurs pays européens lui ont tourné le dos.

Les déboîtements réguliers de son fondateur et son engagement au sein de l'administration Trump n'émeuvent guère les Chinois, auprès de qui Tesla continue de jouir d'une saine réputation. Elon Musk a toujours montré patte blanche avec les dirigeants chinois, ne refusant jamais une invitation pour plancher, notamment, sur les derniers standards du secteur.

Celui qui a célébré « l'éthique de travail du peuple chinois » profite aussi de la bonne image de sa mère, Maye Musk, 77 ans, devenue sur le tard une mannequin célèbre en Chine, ambassadrice des téléphones Oppo, des matelas Aisee Baobao et des vêtements INBY. Elle compte actuellement près de 700 000 abonnés sur Xiaohongshu, une plateforme vidéo appréciée des Chinois trentenaires. Celles-ci voient en elle une mère accomplie ayant élevé un fils milliardaire devenu milliardaire.

Tesla est le seul constructeur étranger en Chine dont les ventes

ont augmenté au cours de l'année 2024, mais sa part de marché s'effondre. Et pour cause : l'entreprise américaine est passée de la 8^e à la 15^e place du classement des ventes. On la dit larguée face à la concurrence locale, à la fois sur l'autonomie des batteries, la vitesse de recharge, le confort et le divertissement à bord.

Sentiment d'appartenance

En revanche, Tesla se maintient au zénith en matière de service après-vente. Le constructeur s'appuie sur un vaste réseau de « centres de réparation » maison et un service itinérant disponible à tout moment, de changement de pneus et de déblocage de portières. Un jour, une pièce en résine située à l'avant du véhicule de Boris Li s'est détachée lors d'un stationnement hasardeux. « J'ai géré à l'amiable avec l'autre conducteur, puis cherché en vain des réparateurs avant de tenter un garage Tesla. Ils m'ont changé la pièce en quinze minutes, sans paperasse aucune et sans rien facturer », assure-t-il.

La marque se distingue aussi par un service payant de « covering » maison, permettant aux propriétaires de changer la couleur de

leur véhicule régulièrement, en plus des six teintes disponibles à la fabrication. Ces efforts sur le service ont créé un solide sentiment d'appartenance : les conducteurs de Tesla se fédèrent des rassemblements ou des road trips.

Celui de Boris Li revendique 420 membres. On y a récemment débattu des attraits du rival Xiaomi. Faut-il se laisser séduire ? Son appartenance pékinoise est déjà truffée d'appareils connectés de cette marque. « L'avenir est à la conduite autonome et Xiaomi est bien placé. Mais là, j'hésite », dit-il. Un accident récent sur une autoroute de la province de l'Anhui, tuant trois jeunes filles et impliquant une berline Xiaomi SU7 en mode « autopilote » a poussé Pékin à interdire, le 16 avril, des dénominations trompeuses et des fonctionnalités jugées dangereuses sans la conduite prolongée sans les mains ou le stationnement sans humain à bord. Un coup dur pour Tesla, qui obtenait, le 25 février, l'autorisation de développer sa solution de conduite assistée dite « full self-driving », déjà opérationnelle aux États-Unis. ■

JORDAN POUILLÉ