



## ÉCONOMIE & ENTREPRISE

# Novo Mesto, symbole d'une Europe industrielle

Le vice-président de la Commission, Stéphane Séjourné, a défendu sa politique dans l'usine slovène de Renault

NOVO MESTO (SLOVÉNIE) -  
envoyée spéciale

Dans l'usine Renault de Novo Mesto en Slovénie, une Twingo verte, une Dacia Spring gris-bleu et une Nissan Pixo d'un violet profond attendent, bien alignées, la visite de Stéphane Séjourné. Jeudi 1<sup>er</sup> octobre, après avoir visité la ligne de montage, le vice-président exécutif de la Commission européenne prend la pose devant ce joli triplé de voitures électriques à prix abordable (à partir de 17 000 euros hors bonus).

Un peu plus tôt, il avait rencontré à Ljubljana le nouveau premier ministre slovène, Janez Jansa. La visite du commissaire est doublement intéressée. Expliquer sa vision de la politique industrielle pour convaincre chaque Etat membre de soutenir son projet de loi d'accélération industrielle, qui soutient le principe de préférence européenne. Et défendre la mise en place d'un ambitieux fonds pour la compétitivité dans le prochain budget de l'Union européenne pour la période 2028-2034, en cours de discussion.

Difficile de trouver meilleure illustration du bien-fondé de cette politique qu'à l'usine Renault de Novo Mesto. Le site est spécialisé dans l'assemblage de petits modèles, les préférés des Européens : depuis 1972, il a produit des R4, des R5, des Clio et plusieurs générations de Twingo. Mais l'usine est ancienne, enclavée dans la ville. A chaque fois qu'un modèle arrive en fin de cycle, l'activité d'assemblage y est remise en question. En juillet 2024, le site a été sauvé par Luca de Meo, l'ancien directeur général du constructeur, lorsqu'il a annoncé que la Twingo électrique y serait produite. Renault a ensuite décidé d'y rapatrier l'assemblage de la Dacia Spring, produite en Chine, et va y faire, début 2027, la petite citadine Pixo de son partenaire Nissan.

Cette production de modèles d'entrée de gamme dans un pays de l'Union européenne, alors que les constructeurs juraient qu'elle ne pouvait pas être rentable, ne doit rien au hasard. « Si la Com-

mission n'avait pas annoncé en juin 2024 les surtaxes douanières sur les voitures électriques chinoises, si je n'avais pas exposé clairement une stratégie industrielle disant qu'on voulait rééquilibrer le commerce avec la Chine, qu'on voulait que l'argent public européen serve en priorité la production européenne, Renault n'aurait peut-être pas pris les mêmes décisions », souligne le vice-président.

L'usine de Novo Mesto emploie 2100 personnes. Trois cents sont en cours de recrutement. Ce qui n'est pas simple dans un pays où le taux de chômage est de 3,5 %. Pour démarrer rapidement la production de la Twingo e-Tech, le site a fait venir des ouvriers philippins. La main-d'œuvre étrangère constitue de 50 % à 60 % des effectifs, selon le directeur, qui assure : « Nous travaillons avec l'agence nationale pour l'emploi afin de recruter petit à petit davantage de personnes localement. »

### Composants chinois

Pour Stéphane Séjourné, ce n'est qu'un début. « Cette production, c'est une étape, explique-t-il après sa visite, c'est la première étape de la réindustrialisation : on remet des chaînes de valeur en Europe. Ensuite, il faut les faire fonctionner avec des composants faits en Europe. » C'est le sens de la loi d'accélération industrielle qu'il a présentée le 4 mars. Pour bénéficier de l'argent public, les voitures devront respecter un niveau minimal de contenu local et fonctionner avec des batteries intégrant de plus en plus de composants européens. Devant la télévision slovène, il a rappelé : « L'argent public européen, c'est l'argent des impôts européens, il doit être orienté pour faire des gains de productivité en Europe et pas sur la production en Chine. »

Le projet de loi d'accélération industrielle, tel qu'il a été conçu, est exigeant. La Twingo de Novo Mesto ne passerait pas en l'état sous ses fourches Caudines. Conçue de manière accélérée par le centre d'ingénierie de Renault à Shanghai, en Chine, elle fait appel à un trop grand nombre de com-

posants chinois. Les jolis phares ronds, qui lui donnent son air de grenouille, viennent d'Asie. Peut-être plus pour longtemps, si l'on en croit les responsables de l'usine, qui cherchent des solutions pour rapatrier les composants. « On n'aurait pas pu développer ces phares si vite en Europe », commente Tomaz Blatnik, directeur de l'ingénierie, mais Renault est maintenant prêt à se fournir en Roumanie.

L'usine de Novo Mesto produit en interne des équipements comme le pare-chocs, les sièges ou des éléments du tableau de bord, pour tenter d'optimiser les coûts. Un point salué par Stéphane Séjourné. Le moteur électrique, toutefois, arrive encore de Chine. Son assemblage doit démarrer à Cléon (Seine-Maritime), courant 2027, mais à partir de pièces chinoises. Reste enfin la question épineuse des batteries. « On les achète en Chine, mais on va aussi en acheter en Europe », promettent les ingénieurs de Renault, qui assurent même qu'il serait possible d'assembler les cellules pour former la batterie sur le site.

### Accord franco-allemand

Toutes ces évolutions dépendront du niveau d'exigence du texte final. Il est en cours d'examen par le Parlement européen et le conseil des ministres. Les parlementaires sont sur la même ligne exigeante que le vice-président de la Commission. Les Etats, eux, sont encore en concertation. Stéphane Séjourné espère bien avoir un accord avant la fin de l'année « sur un paquet, un ensemble de règles qui vont du "made in Europe" aux flexibilités sur les émissions de CO<sub>2</sub>, notamment des voitures hybrides rechargeables, en passant par les obligations spécifiques pour les flottes automobiles, très importantes pour le marché allemand ».

Il faut pour cela que la France, l'Allemagne, l'Italie et la Pologne s'accordent. En échange de la préférence européenne chère aux Français et aux équipementiers, Berlin et Rome négocient un assouplissement des règles de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> de-

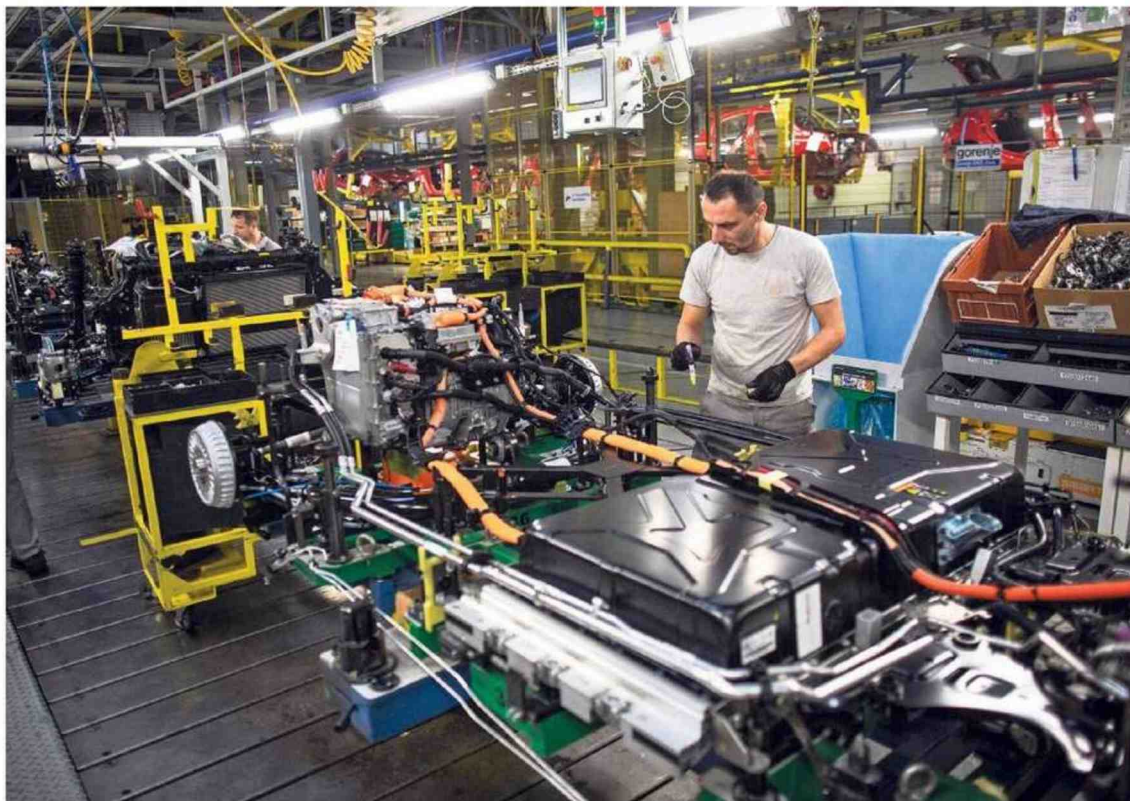


mandées par les constructeurs, qui veulent continuer à vendre des voitures hybrides rechargeables. Rome veut des véhicules roulant aux biocarburants et Varsovie, plus de souplesse sur les critè-

res énergétiques. Les industriels espèrent un accord franco-allemand avant le Mondial de l'automobile, qui se tiendra à Paris du 12 au 18 octobre. Le dossier est sur le bureau du président français,

Emmanuel Macron, et du chancelier allemand, Friedrich Merz. ■

SOPHIE FAY



Une ligne de production de l'usine Renault de Novo Mesto (Slovénie), le 16 novembre 2022. OLIVER BUNIC/BLOOMBERG VIA GETTY IMAGES