

En Hongrie, derrière la vitrine rutilante des usines de voitures et de batteries, les doutes sur le pari électrique d'Orban

BMW vient d'ouvrir un site modèle dans l'Est hongrois, pour fabriquer son nouveau SUV iX3. Viendront d'autres inaugurations par les géants chinois BYD et CATL. Mais les incertitudes quant à l'avenir de la voiture électrique gênent les plans du premier ministre, qui a misé à fond sur cette industrie.

Le voyage de presse est à la hauteur de l'enjeu pour BMW. Ce mardi 9 septembre, le constructeur automobile allemand a transporté par avion une centaine de journalistes internationaux du salon automobile de Munich (Bavière) vers Debrecen, ville assoupie des confins orientaux de la Hongrie, pour montrer sa toute nouvelle usine, la première à être exclusivement dévolue aux véhicules électriques. Au milieu de la puszta, cette steppe typique des campagnes magyares, les grands cubes gris bardés du célèbre damier bleu et blanc du constructeur sont entourés de vastes champs photovoltaïques.

« Il ne s'agit pas seulement d'une nouvelle usine, c'est le début d'une nouvelle ère », lance avec emphase Hans-Peter Kemser, le jovial Bavarois ayant supervisé la construction de ce site qui doit être officiellement inauguré vendredi 26 septembre. A quelques mois des élections législatives d'avril 2026, qui s'annoncent très incertaines pour le pouvoir hongrois, le premier ministre nationaliste, Viktor Orban, devrait faire le déplacement pour célébrer une étape essentielle de son pari de transformer son pays de 10 millions d'habitants en une « grande puissance » de la mobilité électrique.

Avec ses 2 000 emplois créés dans ce coin reculé de la Hongrie, l'usine de BMW doit valider à la fois la stratégie d'électrification du constructeur, qui compte produire sur place son premier SUV purement électrique, le iX3, et celle du gouvernement hongrois, qui rêve de faire du pays un pivot entre une vieille industrie automobile allemande, peinant à prendre le virage de l'électrique, et des nouveaux constructeurs chinois qui en profitent pour s'installer en Europe. Le souci est que cette inauguration va intervenir à l'heure où les doutes s'accumulent sur le marché des véhicules électriques. Depuis des mois, la production de batteries ne cesse de reculer en Hongrie : elle était encore en baisse de 20 % en juillet par rapport à la même période en 2024.

En difficulté comme jamais dans les sondages face à son nouvel opposant, Péter Magyar, M. Orban compte donc enchaîner les inaugurations d'usines d'ici aux élections pour dissiper les doutes autour d'un pari qui a coûté de 3 à 4 milliards d'euros d'argent public. Le leader mondial du marché de la batterie CATL assure ainsi au Monde qu'il compte inaugurer « d'ici à quatre ou cinq mois » la première phase de son usine implantée dans une gigantesque zone industrielle au sud de Debrecen et qui devrait être, à terme, la plus grande d'Europe. Le constructeur chinois BYD promet aussi de lancer sa première usine de véhicules électriques européenne à Szeged, dans le sud de la Hongrie, d'ici à la fin de l'année 2025.

Un pied dans l'Union européenne

Mais le ralentissement est bien là. « Nous avons une faible utilisation des capacités de production en place », admet, l'air contrarié, Péter Karderjak, le directeur de l'association hongroise de la batterie. Mais « attendons de voir comment les Chinois vont se comporter », plaide-t-il, rejetant la responsabilité de ce coup de froid sur les fabricants de batterie coréens SK et Samsung, dont les usines hongroises ne tourneraient actuellement qu'à la moitié de leur capacité. Or les autorités ont un besoin urgent de relancer le pays. Alors que l'économie hongroise ne devrait connaître qu'autour de 0,5 % de hausse de son produit intérieur brut (PIB) en 2025, le gouvernement est persuadé que le lancement des usines chinoises va créer plusieurs points de croissance.

« Audi, BMW, Mercedes, CATL, BYD représentent la technologie la plus performante et la plus moderne au monde, et elle est ici en Hongrie », a encore vanté le ministre hongrois des affaires étrangères et du commerce, Péter Szijjarto, début septembre, après avoir été l'un des rares dirigeants européens à se rendre à Pékin pour assister à la commémoration de la fin de la seconde guerre mondiale en compagnie du président chinois, Xi Jinping, et du président russe, Vladimir Poutine. Attirées par cette politique d'ouverture, les usines chinoises ont fait de la Hongrie leur destination préférée pour mettre un pied dans l'Union européenne et éviter les droits de douane grandissants contre leurs produits fabriqués en Chine. Pour les constructeurs allemands déjà bien implantés dans ce pays où l'industrie automobile représente près de 10 % du PIB, elles sont à la fois des fournisseurs indispensables et des concurrents menaçants.

Les signes de ralentissement du marché semblent toutefois pousser même les Chinois à freiner leurs perspectives de développement en Hongrie. L'agence Reuters a affirmé, en juillet, que l'usine BYD ne devrait pas produire autant de véhicules que prévu en 2026. CATL, de son côté, n'est pas en mesure de donner une date pour le lancement de la construction des deuxième et troisième phases de son usine de Debrecen, censée, à terme, atteindre une capacité de production de 100 gigawattheures. Plusieurs ingénieurs hongrois ont, par ailleurs, été licenciés au printemps 2025, laissant planer des doutes quant à ses véritables perspectives. « Nous sommes très confiants dans notre activité, nos batteries sont les plus populaires chez les constructeurs automobiles », maintient une porte-parole du groupe.

Pour l'économiste Dora Györffy, ces nuages confirment les doutes autour du projet de M. Orban. « La Hongrie a tout parié sur un secteur qui dépend complètement de la régulation européenne et dont le marché dépend des subventions à l'achat. C'est très risqué, vu l'évolution de l'opinion publique en Europe sur l'électrique », avertit-elle, en prédisant que la Commission européenne ne devrait pas résister longtemps à la pression économique et politique grandissante pour repousser au-delà de l'échéance de 2035 la fin de la production de véhicules thermiques en Europe. Un sacré paradoxe pour M. Orban, dont le principal pari économique est désormais à la merci des décisions de la présidente de la Commission, Ursula von der Leyen, et des attaques menées par ses propres alliés d'extrême droite contre le pacte vert européen.

Des airs de start-up

Le premier ministre hongrois avait pourtant bien fait les choses en décidant de concentrer les ouvertures d'usines à Debrecen. Cette ville de 200 000 habitants est implantée dans une région déshéritée qui se trouve être, par ailleurs, un fief du Fidesz, le parti de M. Orban. Cette cité universitaire sans véritable tradition industrielle est devenue, en quelques années, la

capitale du virage électrique voulu par le pouvoir hongrois. A l'ouest, juste à côté du site flamboyant neuf de BMW, se dressent déjà les piliers de la future usine de batterie du chinois EVE Power. Au sud, autour de la gigantesque usine en construction gris et rouge CATL, s'est installé le sous-traitant chinois SemCorp, qui fabrique des feuilles séparatrices, et le coréen EcoPro, qui s'apprête à produire des cathodes, deux éléments essentiels des batteries.

« C'est forcément un avantage d'avoir ses fournisseurs aussi proches pour diminuer les coûts de transport des batteries et adapter les cellules », vante un cadre de BMW, qui a retiré ses billes en 2024 du fabricant suédois Northvolt, ancien espoir de la batterie 100 % européenne aujourd'hui en faillite, pour s'approvisionner désormais uniquement chez EVE et CATL. Le constructeur haut de gamme a investi plus de 2 milliards d'euros à Debrecen pour ouvrir ce qui sera sa première usine dans un pays à bas coût d'Europe centrale, suivant ainsi avec retard ses principaux concurrents comme Audi et Mercedes, déjà installés en Hongrie. BMW promet des salaires démarrant à environ 1 000 euros brut par mois, au-dessus du salaire minimum hongrois, fixé à 700 euros.

Grâce à son autonomie et à sa vitesse de charge record, le iX3 qui sera produit à Debrecen est « censé sauver l'industrie automobile allemande », selon l'hebdomadaire allemand Der Spiegel. A son image, toute l'usine se veut une vitrine des avantages de la transition énergétique. A l'assemblage, les ateliers sont propres et ne sentent pas l'huile, bien loin de la production conventionnelle. Les ateliers de peinture sont chauffés en partie grâce aux panneaux solaires environnants. Même la cantine a des airs de start-up avec ses couleurs vives et ses grandes fenêtres.

« Syndicats indésirables »

« Nous avons totalement coupé la canalisation de gaz », vante M. Kemser, pour bien signifier qu'aucun retour en arrière vers les énergies fossiles n'est possible. L'électricité entièrement renouvelable présente certes un surcoût, mais il reste surmontable, estiment les cadres de BMW, qui s'apprêtent, il est vrai, à commercialiser leurs iX3 pour un prix qui démarrera, en France, à 71 950 euros. Le constructeur bavarois tient surtout à se différencier des usines de batteries asiatiques qui sont certes essentielles à ses nouveaux véhicules, mais qui ont progressivement acquis une image déplorable en Hongrie en raison de leur impact environnemental et de leur recours massif à de la main-d'œuvre étrangère.

« Je n'arrête pas de dire à CATL qu'il faudrait ouvrir davantage les portes, confie M. Kemser, le directeur de l'usine. A l'Est [de l'Europe], si on ne parle pas aux gens, les rumeurs se propagent. » Même si Debrecen connaît déjà un renouveau de vitalité après des années de déclin, la population locale, traditionnellement conservatrice, reste en effet assez méfiante envers ces investissements. « Dans toutes ces usines asiatiques, les employés sont le cadet de leurs soucis et les syndicats sont considérés comme des indésirables », dénonce Tamas Székely, le président du syndicat de la chimie, qui a le plus grand mal à s'implanter dans les usines chinoises. « Il va falloir voir combien de tous ces emplois seront occupés par des étrangers », abonde Laszlo Mandi, le chef de file de l'opposition au conseil municipal.

En juillet, M. Magyar s'est d'ailleurs rendu devant l'usine de CATL pour afficher son soutien aux collectifs d'habitants opposés à ce projet. Même s'il s'est gardé de menacer directement les usines de batteries chinoises de fermeture, l'opposant a promis davantage de contrôles environnementaux et sociaux en cas de victoire aux législatives et dit son refus que la Hongrie « devienne une simple usine d'assemblage, une colonie chinoise ou sud-coréenne ». De son

côté, le maire (Fidesz) de Debrecen, Laszlo Papp, estime que, même si « tous ces changements majeurs ont engendré des débats de société, le gouvernement a eu raison de miser sur la transition électrique ». Et il rappelle qu'il a été réélu avec 48 % des voix en 2024.

[Cet article est paru dans Le Monde \(site web\)](#)