



LES ACTEURS DE L'ÉLECTROMOBILITÉ EN PLEIN QUESTIONNEMENT

« Si on recule la date de 2035, ça peut donner l'apparence d'être intéressant à court terme pour quelques constructeurs, mais on va perdre du monde en route ». Le propos inquiet est de Jérôme Bodelle PDG du CRITT M2A (lire par ailleurs), à l'occasion de la journée technique Sytec qu'il organise tous les deux ans. Un moment privilégié pour réfléchir avec les acteurs de la vallée de la batterie sur le contexte général de leur métier, en pleine ébullition. Le motif ? La perspective de reporter de quelques années la date d'interdiction du moteur thermique sur fond de réticence du consommateur. Renault a été parmi les premiers à adopter l'électromobilité avec l'évolution dans ce sens de ses trois sites régionaux (Douai, Maubeuge et Ruitz). Un pari payant puisque l'usine de Douai, dont l'activité était tombée à 21 000 véhicules seulement en 2021, puis 50 000 un an plus tard, et qui avait connu 10 ans de mesures de chômage partiel, remonte la pente très rapidement. « Cette année, on s'apprête à passer le cap des 150 000 véhicules. On commence enfin à retrouver du vent dans les voiles grâce à la Renault 5 e-tech », explique Philippe Farge, délégué régional de Renault. De la même façon, les gigafactories régionales montent en régime. ACC (Stellantis-Mercedes-Saft), qui vient de fêter ses cinq ans, emploie déjà 1 300 personnes à Douvrin. Verkor, à Dunkerque en compte 600 et doit doubler ce chiffre.

« ON A OUBLIÉ LE CLIENT »

Mais cette montée en régime est beaucoup plus lente que prévu, car le marché est loin des espoirs initiaux. « On a oublié le client. Ce n'est pas lui qui a demandé à passer à l'électrique. Il

a été contraint par des décisions politiques, il se pose beaucoup de questions », observe Maxence Lempereur, qui a succédé à son père à la tête du grand groupe éponyme (850 salariés, 49 concessions, 500 M€, 20 000 véhicules vendus par an, dont 10% de véhicules électriques). Les doutes sur le report de l'échéance de 2035 ne sont pas de nature à donner de la visibilité aux clients. « Ils se disent : on a le temps d'acheter du thermique. Ça met un frein dans cette transition qui de notre point de vue est beaucoup trop rapide ».

Résultat, malgré un certain frémissement, les volumes de l'électrique plafonnent avec une part de marché de 15,6% sur les sept premiers mois de 2025. « On n'est pas sur la trajectoire qui nous conduit à la neutralité carbone en 2035. Il faudrait une part de marché selon les experts de 22% à 25% », constate Philippe Farge pour Renault.



« S'IL VOUS PLAÎT, AIDEZ-NOUS PENDANT CETTE PHASE DE TRANSITION DE LA VALLÉE DE LA MORT, SINON ON VA TOUT Y RESTER ! »
 MATHIEU HUBERT

Quel doit être le tempo de la montée en cadence industrielle de la filière électromobilité ? Les résistances du marché comme les volte-face de l'Europe secouent les acteurs, qui étaient réunis autour d'une table ronde passionnante au CRITT M2A il y a quelques jours entre Mathieu Hubert, secrétaire général du fabricant de batteries ACC, Christophe Mille, son homologue de Verkor, mais aussi Maxence Lempereur, DG du groupe éponyme de concessions automobiles et Philippe Farge, délégué régional nord est de Renault.

« DIABLEMENT COMPLEXE »

Les réticences du consommateur s'accompagnent de difficultés techniques lourdes pour le passage à l'échelle des gigafactories. ACC a produit 10 000 batteries avec son premier bloc, et devrait en produire 10 à 15 000 de plus sur la fin d'année. « C'est long, c'est coûteux, c'est un chemin semé d'embûches. C'est deux à trois fois moins que ce qu'on espérait il y a encore quelques semaines », reconnaît Mathieu Hubert, secrétaire général d'ACC. « On essuie encore des plâtres. On est très humble par rapport à quelque chose que l'on découvre. C'est diablement complexe ! L'industrie de la batterie c'est un process qui mélange de la chimie de la mécanique, du traitement électrique, tout ça sur un process en continu. On revoit l'objectif. Le principe de réalité est qu'on ne sera probablement pas au rendez-vous de ce qu'on avait imaginé », poursuit-il, soulignant que la courbe d'apprentissage a été tout aussi difficile pour les concurrents chinois, coréens ou japonais.



CONCURRENCE DÉLOYALE

Autre souci, le niveau de prix des batteries peut-il être réduit que les véhicules électriques soient compétitifs ? « La réponse est oui, mais on n'y arrivera pas tout seuls », juge Mathieu Hubert.

L'optimisation industrielle est en cours, mais les prix des batteries asiatiques sont particulièrement bas. Le fruit de subventions, mais aussi d'une énergie souvent carbonée et de 2 à 3 fois moins chère qu'en France et un coût de matières premières bien inférieur.

Les constructeurs demandent néanmoins des batteries européennes pour éviter une dépendance fatale vis à vis

de l'Asie. Et nos gigafactories ont sécurisé leurs marchés. « Nos deux blocs sont remplis à ras bord de commandes jusqu'en 2030 », rassure Mathieu Hubert.

Mais pour basculer au tout électrique, les constructeurs ne pourront pas proposer que des véhicules à 50K€. Cela passera sans doute par des batteries moins chères, à la chimie différente, quitte à s'allier avec des Chinois, qui maîtrisent parfaitement ces technologies.

« On a beaucoup appris des mésaventures de Northvolt. On s'attache à avoir un seul site de production, une seule ligne au démarrage et l'ensemble des ressources affectées à ce

De gauche à droite :
Philippe Farge,
Mathieu Hubert,
Maxence Lempereur et
Christophe Mille

projet », complète Christophe Mille, cofondateur de Verkor. Calée pour 16 Gwh dans une première phase, ses réserves foncières lui permettaient de monter à terme à 50 Gwh.

« VALLÉE DE LA MORT »

« On a en gros une projection en scénario du pire, d'un besoin de 400 Gwh en Europe à horizon 2030. Nous pesons potentiellement 30 Gwh, Verkor 16 Gwh et potentiellement plus. A nous deux, on a largement de quoi manger un bout du gâteau, le but n'est pas de se tirer dans les jambes », analyse Mathieu Hubert, d'ACC.

Mais les fabricants de batterie souhaitent que Bruxelles remplisse son rôle protecteur pour ne pas laisser entrer des batteries asiatiques à des prix défiant toute concurrence du fait des subventions. « On n'arrive même pas au coût des minerais ! », s'insurge Christophe Mille qui en appelle aussi à une stabilité des politiques européennes pour garder une certaine visibilité. « Ce n'est pas dans la tempête qu'il faut donner des coups de barre à babord ou à tribord ». « On a reçu un certain paquet d'argent, y compris de la Région, pour installer du capacitair. Maintenant on a une deuxième étape de montée en cadence, c'est plus long et plus difficile que prévu. Les autres contre qui on se bat ont eu 50 fois plus que nous. S'il vous plaît, aidez-nous pendant cette phase de transition de la vallée de la mort, sinon on va tous y rester », plaide Mathieu Hubert.

Olivier Ducuing

