

Le CRITT M2A « teste les véhicules de demain » depuis 25 ans et réussit son virage vers l'électrique

Bruay-la-Buissière. En 2014, le centre de recherche automobile (CRITT M2A) décidait de s'intéresser aux batteries. Onze ans plus tard, le voilà à la pointe de l'innovation, à travailler avec les plus grands de l'industrie et à préparer une percée en Amérique du Nord.



Le CRITT M2A a 25 ans et un avenir de centre de recherche leader en batterie électrique devant lui. Photo archives et Séverine Courbe



ÉCO RÉGION

● **Etixia finalise l'acquisition de deux retail parks au Mans et à Mantes-la-Ville**
Lezennes. Etixia, pour le compte des sociétés qu'elle a en gestion, vient d'annoncer l'acquisition de deux sites auprès de Nhood pour la foncière Cestrus, pour un montant de près de 30 millions d'euros. Le site du Mans, d'une surface de 14 308 m², est composé de 12 cellules, occupées par des enseignes comme Kiabi, Blackstore, Darty ou encore Smith Toys. Le site de Mantes-la-Ville, quant à lui, se compose de 7 cellules, occupées par des enseignes telles que Maxi Zoo, Optical Center ou encore Burger King, pour une surface totale de 3 787 m². Cette opération, qui générera 2,3 millions de loyers annuels, permettra à Etixia de poursuivre sa stratégie d'acquisition d'actifs, portant son patrimoine à 850 millions d'euros. Cette société de gestion immobilière patrimoniale, dont le siège est situé à Lezennes, est propriétaire et gère plus de 100 sites en France, en Italie et Espagne. Cette foncière regroupe les actifs immobiliers de Kiabi.



Mélanie Cottrez
journaliste
economie@lavoixdunord.fr

Montée en cadence industrielle : quel tempo pour électrifier la mobilité ? À l'organisation de cette table ronde, le Centre de recherche, d'innovation technique et technologique en moteurs et acoustique automobiles (CRITT M2A) qui, comme tous les deux ans, réunissait tous les acteurs régionaux de la filière automobile. À ses côtés, trois gigafactories de batteries (ACC, Verkor et Tiamat), un constructeur automobile (Toyota) et un concessionnaire automobile (le groupe Lempereur) donnent le ton. Lancé en 2000 sur une impulsion publique autour de l'innovation thermique et acoustique, le CRITT M2A, implanté à Bruay-la-Buissière, a suivi les Hauts-de-France dans le virage de l'électrique. Plus de 3 500 essais pour

250 clients de l'industrie mondiale de l'automobile ont eu lieu dans ce pôle d'excellence. Qui, en 2024, affiche un chiffre d'affaires de 14 millions d'euros de services, dont 80 % sur l'électrique. « Nous disposons de onze ans d'expérience sur les batteries puisqu'on a commencé à investir en 2014 », rappelle Jérôme Bodelle, président-directeur général de la société. À l'époque, c'est une diversification stratégique. « Aujourd'hui, notre niveau technique est très important et on peut se considérer comme leader européen. »

37 millions d'investissement pour être à la pointe
Pour y parvenir, il faut mettre les moyens. Poussé par des années noires liées au Covid, le centre de recherche indépendant a investi 37 millions d'euros dans l'électromobilité en cinq ans. D'abord pour un centre d'essais batteries pour véhicules électriques et hybrides en 2021. Puis, pour un Giga Test Centre où sont homologuées les batteries depuis 2023. « Et actuellement, dans un laboratoire de chimie, un nouveau département calcul si-

mulation et un bâtiment sur la partie abusive pour l'homologation des batteries, ce qui portera notre surface à 12 000 m², déroule le responsable. Nous passerons de 200 à 400 voies d'essai à l'été 2026. Toutes sont préservées. » Si ACC a dégagé en premier, signant avec le CRITT M2A un contrat d'une durée de sept ans, les autres gigafactories sont également sur les rangs.

« D'ici deux ans, on pourra directement dire au client si son prototype est prometteur. »

Devenir incontournable sur toute la chaîne de valeur de l'électromobilité (cellules, batteries, packs), tel est l'objectif : développement des compétences en électrochimie, modélisation et essais hybrides, homologation et recyclage. Le projet Recybat, porté avec le CREPIM et l'université de chimie de Lille, « va durer quatre ans. On va établir un diagnostic de la batterie usagée afin de proposer une méthode de se-

conde vie à nos clients et préparer la mise en place opérationnelle d'une filière ».

Une vingtaine d'embauches dans les tuyaux

Autre projet en cours en phase avec l'ADN du CRITT M2A – « tester les véhicules de demain » – la création d'une base de données via l'homologation. « D'ici deux ans, on pourra directement dire au client si son prototype est prometteur. » Entre ingénieurs et techniciens, 80 personnes travaillent sur place et une vingtaine d'embauches sont dans les tuyaux. Sans compter le développement sur lequel travaillent le centre et les élus depuis trois ans : une implantation en Amérique du Nord. Le CRITT M2A réalise déjà un quart de son chiffre d'affaires à l'export et cherche à exporter son savoir-faire au Canada et aux États-Unis. « On m'a demandé de ne pas en dire plus avant la fin du mois. Mais on lancerait cette opération début 2026. » ●

● Eurostar : un recours en justice pour s'opposer à la concurrence ?

Transmanche. Le groupe britannique Virgin a remporté un épisode clé dans la bataille des trains sous la Manche : il vient d'obtenir l'accès au très convoité dépôt londonien de Temple Mills, jusqu'ici réservé à l'Eurostar et indispensable pour lancer des liaisons concurrentes entre Londres et le continent. Depuis le lancement de la ligne en 1994, plusieurs entreprises ont annoncé leur intention de concurrencer Eurostar, mais aucun de ces projets ne s'est concrétisé. « Il est temps de mettre fin à ce monopole de 30 ans, a assuré Richard Branson, patron de Virgin. Nous allons bousculer le modèle transmanche et donner aux consommateurs le choix qu'ils méritent. » Selon le quotidien britannique The Times, Eurostar et ses avocats étudient la possibilité d'un recours pour contrer cette décision en justice.

1073.

Extras du journal La Voix du Nord - Vendredi 07 novembre Page 50/51

La copie, la reproduction et la diffusion sont soumis aux droits d'auteurs et nécessitent une déclaration préalable, conformément aux dispositions du code de la propriété intellectuelle. (Art L.335-2 et L.335.3)