

Jérôme Bodelle est le fondateur et le président du Critt M2A.



© JEANNE MAGNIEN

— Jérôme Bodelle, président du Critt M2A

« Avec 24 millions d'euros, nous passons à la vitesse supérieure sur les tests de batteries »

Alors que la filière automobile vit une profonde mutation, le Critt M2A engage un nouvel investissement de 24 millions d'euros vers la mobilité électrique. Installé à Bruay-la-Buissière (Pas-de-Calais), ce centre d'essais et de recherche, devenu l'un des leaders européens du test de batteries, muscle ses capacités et prépare une implantation en Amérique du Nord.



« Il y a trois ans, 90 % de notre chiffre d'affaires était réalisé avec l'automobile, c'est désormais 80 %. Nous travaillons davantage avec l'aéronautique, le ferroviaire et le spatial. »

Jérôme Bodelle, le Critt M2A que vous présidez, accélère sur la mobilité électrique, avec un nouvel investissement de 24 millions d'euros, que comprend-il ?

Le Critt M2A a entériné en 2023 son grand virage vers la mobilité électrique, lancé dès 2015, puis fortement accéléré en 2021. Nous engageons à présent un investissement supplémentaire de 24 millions d'euros pour créer un pôle d'excellence.

Il comporte différents volets : une extension de 2 000 m², qui abritera 200 voies de tests de batteries électriques supplémentaires. Elles porteront à 400 le nombre total de voies, doublant donc notre capacité de tests. Nous allons aussi construire un bâtiment pour y installer l'activité de notre filiale de maintenance, créer un nouveau laboratoire d'analyse chimique des batteries et un nouveau département calcul et simulation. Un autre bâtiment sera construit et dédié aux tests risqués pour l'homologation des batteries.

Combien avez-vous investi au global pour réaliser ce virage vers l'électrique ?

Depuis 2020, les investissements dans cette transformation s'élèvent à 37 millions d'euros. La moitié de cette enveloppe est constituée par des aides de l'Europe, de l'État et de la Région Hauts-de-France. Il y a aussi une part de crédit impôt recherche et d'autofinancement : le Critt M2A est rentable et réinvesti tout ce qu'il gagne. Nous n'avons été déficitaires que lorsque l'automobile a beaucoup toussé : en 2009, puis en 2020-2021. 20 % du chiffre d'affaires est réinvesti chaque année en R & D. Cette démarche vise à anticiper les besoins des industriels d'ici 4 ou 5 ans. C'est ce qui nous a permis de faire assez tôt le choix de l'électrique. Ce centre d'essais et de recherche pour l'automobile est né en 2000,

d'une volonté publique, dans un GIP. Je l'ai racheté entre 2007 et 2018, pour le sortir du politique. Il est également détenu à 10 % par certains salariés et à 5 % par le fonds Rev3 Capital. Le Critt M2A figure désormais parmi les leaders européens de l'essai sur batteries électriques. Il faut savoir qu'il n'existe que 4 ou 5 structures positionnées sur cette activité en Europe.

Face à un marché de la voiture électrique en berne, considérez-vous toujours que ce virage est un bon choix ?

C'était le bon choix : le moteur thermique a représenté 20 % de notre activité en 2024 et ce sera 10 % en 2025. En 2024, nous avons pourtant réalisé 50 % de chiffre d'affaires de plus que celui réalisé avant le Covid. Il atteint 9,8 millions d'euros et devrait dépasser les 15 millions d'euros dans deux ou trois ans. Le thermique, c'est fini. Nous travaillons par ailleurs à sécuriser notre activité. Auparavant, nous étions un centre d'essais ponctuels. Les clients venaient quand ils avaient un besoin. Ce modèle nous rendait très sensibles aux variations du marché. Quand l'industrie ne va pas bien, la première chose qu'elle coupe, ce sont les budgets R & D... Pour cesser de tousser en même temps que l'industrie auto-



© NIKO SOLTWAER

Le Critt M2A travaille au développement de tests liés au recyclage des batteries électriques usagées, pour savoir si elles sont utilisables dans une seconde vie.

mobile, nous nous orientons de plus en plus vers des contrats long terme, sur sept ans environ, signés avec de gros partenaires, comme ACC. Et nous portons aussi des projets de diversification.

De quel ordre ?

Nous diversifions nos marchés, en orientant nos services vers l'ensemble de la mobilité. Il y a trois ans, 90 % de notre chiffre d'affaires était réalisé avec l'automobile, c'est désormais 80 %. Nous travaillons davantage avec l'aéronautique, le ferroviaire et le spatial. Le Critt M2A (55 salariés) appartient par ailleurs au groupe Critt (80 salariés, 14 M€ de CA en 2024), aux côtés de deux filiales nées en 2018 et 2019. Celles-ci proposent leurs services à la fois au Critt et à une clientèle externe. Il s'agit de CQM + (5 salariés), un acteur de la métrologie et de MA2S (20 salariés), qui réalise de la maintenance.

Le Critt M2A opère enfin une diversification géographique. Début 2026, nous allons implanter un deuxième centre d'essais et de recherche en Amérique du Nord. C'est un projet que nous avons engagé il y a trois ans. En dehors de la bulle Tesla, les États-Unis enregistrent de nombreux projets de gigafactories mais sont en retard sur la partie tests, tout comme le Canada. Le Critt M2A

Le Critt M2A est favorable à un soutien financier de l'Europe en direction des gigafactories de batteries, le temps de leur montée en puissance.



© FOKKE BAARSEN

réalise déjà 20 à 25 % de son chiffre d'affaires à l'export. Mais comme les batteries ne voyagent pas en avion, il est plus simple pour conquérir l'Amérique du Nord de s'y implanter, afin de tester les batteries sur place.

Depuis deux ans, le Critt M2A maîtrise aussi l'homologation de batteries. C'est une activité porteuse ?

Auparavant, nous réalisions des tests sur les batteries électriques en amont de l'homologation. Nous maîtrisons cette étape depuis deux ans. Nous proposons donc toute la chaîne de tests des batteries, jusqu'à l'homologation, sur laquelle nous voulons accélérer. Jusqu'à présent, nous sous-traitons tous les tests à risque nécessaires à cette homologation, mais nous allons les internaliser. Un bâtiment dédié va être construit, un peu à l'écart du site. Cela fait partie de l'investissement de 24 millions d'euros. Et pour accélérer fortement sur cette activité, nous cherchons des partenaires, plutôt de grands acteurs. Cela pourrait se faire éventuellement sous forme de joint-venture et dès 2026. Le besoin d'accélérer est urgent sur l'homologation de batteries électriques, notamment en raison de l'installation des gigafactories.

Les gigafactories françaises, toutes

« Puisque l'Europe a voulu ce virage vers l'électrique, il faut qu'elle assume ses responsabilités en continuant à soutenir financièrement les gigafactories, le temps de leur montée en puissance. »

situées en Hauts-de-France, peinent toutefois à monter en puissance, aurez-vous assez de batteries à homologuer ?

Le démarrage est long, car ce choix de la motorisation électrique n'est ni celui des constructeurs, ni celui des consommateurs. Il est politique. Puisque l'Europe a voulu ce virage vers l'électrique, il faut qu'elle assume ses responsabilités en continuant à soutenir financièrement les gigafactories, le temps de cette montée en puissance, tout en limitant le dumping chinois grâce à des mesures protectionnistes.

Ces usines accusent aussi un retard, difficile à rattraper, en termes de chimie des batteries, face aux usines chinoises...

Avec la gigafactory de Tiamat (Somme), la France est en train de rattraper le retard sur les batteries au sodium ion. L'Europe pourra rattraper son retard en s'emparant des nouvelles chimies

qui émergent, comme le lithium métal. Et selon l'usage du véhicule, différentes chimies peuvent être intéressantes... Il y aura aussi un besoin d'homologation sur les batteries chinoises, pour qu'elles puissent entrer sur le marché européen.

L'interdiction des moteurs thermiques pour les véhicules des particuliers pourrait par ailleurs être repoussée...

Sur le marché automobile, les intérêts des acteurs sont divergents, ce qui complique la donne. Les constructeurs ont besoin de volumes, mais ils ne les font plus en thermique et pas encore en électrique. Les gigafactories aimeraient de leur côté avancer cette date d'interdiction, car elles ont besoin d'une montée en puissance très rapide, liée aux milliards d'euros investis. Et les concessionnaires sont eux intéressés par la demande des consommateurs. Malgré tout, repousser cette échéance, c'est prolonger pour tout le monde les difficultés que représente cette période de transition. Ce serait notamment pénaliser les constructeurs qui ont pris des risques pour jouer le jeu de l'électrique au profit de ceux qui ne l'ont pas fait.

Le Critt M2A s'intéresse-t-il aussi à la partie recyclage des batteries ?

Nous ne serons jamais un recycleur de batteries électriques, mais nous portons des projets sur le sujet. L'un d'eux devrait nous permettre de commencer à proposer des services dans deux ans. L'idée serait de permettre à nos clients de savoir si leur batterie est utilisable en seconde vie.

Propos recueillis par Élodie Soury-Lavergne

Le Critt M2A a signé un contrat de long terme, pour mener des tests sur les cellules de batteries produites par la gigafactory ACC, à Billy-Berclau, dans le Pas-de-Calais.



© ACC