

Pour une filière batterie 6 française

«Être aux mains d'une poignée de fournisseurs asiatiques entraîne une grande vulnérabilité», confirme Yann Vincent, le directeur industriel du groupe PSA. «Si l'on ne fait rien, c'est un drame qui se prépare en Europe», assène un connaisseur du secteur.

En 2018, le Japon, la Chine, et la Corée du sud ont totalisé 70% de la production de batterie mondiale. Ces deux derniers font partie des pays les plus carbonés au monde. Avec des perspectives de croissance exponentielle, ces acteurs créent des partenariats et investissent fortement en Europe.

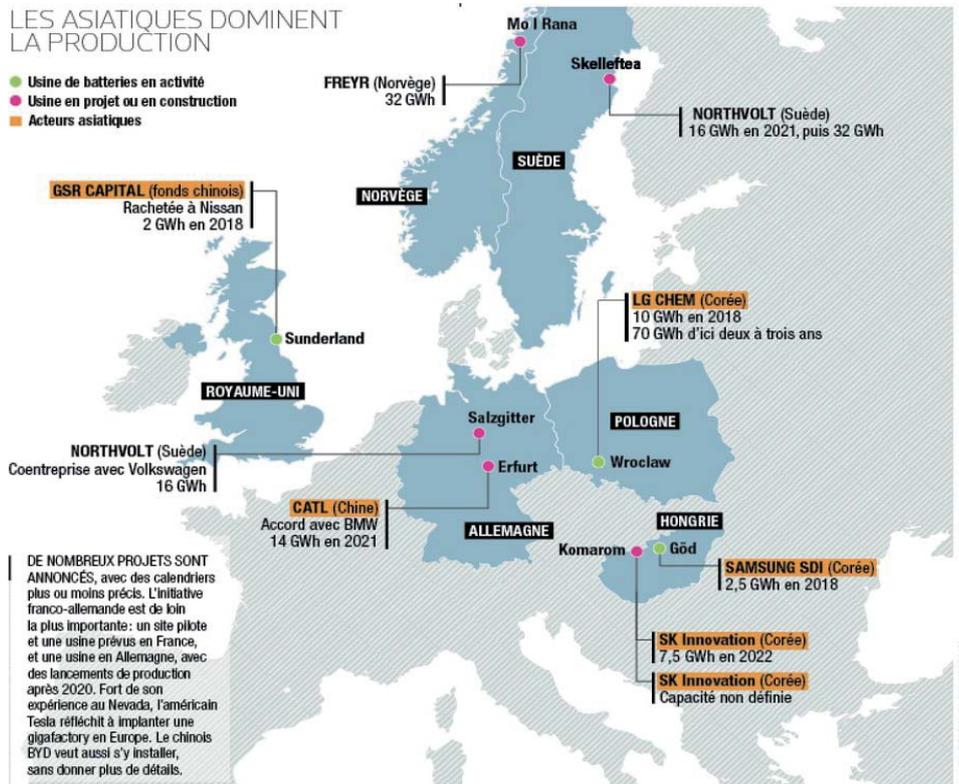
Une stratégie européenne encore floue malgré la nécessité de prise de position des pouvoirs publics

Les gouvernements allemands et français et l'Union Européenne annoncent la création d'une filière batterie en Europe. Ils débloquent des fonds pour financer une usine pilote en France dès 2020 avec un objectif de produire des batteries liquides améliorées entre 2022/2023, avant de passer aux batteries solides à l'horizon affiché pour 2026 (date de sortie peu probable).

Mais la volonté d'une filière batterie européenne reste encore très floue. D'un côté les constructeurs allemands s'engagent dans diverses entreprises sous forme de consortium avec la Chine et de l'autre les français restent prudents sur le développement du marché.

LES ASIATIQUES DOMINENT LA PRODUCTION

- Usine de batteries en activité
- Usine en projet ou en construction
- Acteurs asiatiques



Renault : un rendez-vous manqué

«Nous y sommes favorables (et) il s'agit simplement qu'on se mette autour de la table pour qu'on comprenne où il y a un plan économique qui tient la route. Il faut que cela fasse du sens économique»

Jean-Dominique SENARD.

Pour la direction de Renault, rien de concret :

« Nous avons perdu une grande bataille (et) je n'imagine pas que l'Europe reprenne un semblant de souveraineté dans ce domaine, sauf à favoriser massivement la recherche sur le sujet pour que nous puissions très vite atteindre les nouvelles générations de batteries. »

Chimère technologique :

La batterie solide présentée comme le nouveau graal de la technologie serait plus sûre, plus légère, d'une très grande capacité de stockage d'énergie et moins chère. Idéale pour la voiture électrique. Néanmoins ceci reste encore de la théorie. Elle est confrontée à de nombreux problèmes, aujourd'hui sans solutions, comme la température de fonctionnement et la présence de réactions chimiques néfastes. De l'avis des chercheurs, il est hautement improbable de voir des batteries solides en production avant 2030.

Là encore des effets de manches : aucune annonce n'est faite sur ce qui est primordial, **un investissement massif dans la recherche de batteries de nouvelle génération.**

Renault est plus préoccupé par la rentabilité à court terme et préfère trouver des fournisseurs à bas coût malgré l'importance de l'enjeu à la fois environnemental et social, puisque la création d'une filière batterie en France créerait des milliers d'emplois et permettrait également de maîtriser la chaîne de valeur.

Ne pas hypothéquer l'avenir et maîtriser la chaîne de valeur

Le véhicule électrique est promis à une forte croissance quoique l'on en dise. La demande en batterie pourrait être en 2030 cinq fois supérieure à celle d'aujourd'hui.

Un engagement fort des constructeurs européens dans la filière batterie aurait un impact immédiat sur l'emploi et sur l'environnement.

Il ne sera pas possible de maîtriser toute la chaîne de valeur en Europe, puisque l'extraction minière semble peu probable sur le continent. Cependant, une intégration forte de la fabri-

cation des matériaux, des cellules et des fonctions importantes du système de batteries doit être visée.

Cela permettra de gérer les différentes générations de produits, mais également d'avoir un impact social positif.

Dans une étude parue en juillet, l'ONG Transport et Environnement estime que les différents projets d'usines d'assemblage de cellules pourraient générer quelque 120 000 emplois en 2023, et 250 000 en 2028.

L'analyse du rapport de mars 2019 de

RTE (Réseau Transport Electrique) sur l'électromobilité à l'horizon 2035 et des études menées en interne chez Renault mettent en avant le formidable gain en émissions de gaz à effet de serre. Il suffit d'industrialiser des batteries de puissance moyenne en France.

L'impact carbone de la batterie est d'autant plus faible si son centre de production est au plus proche de son utilisateur. Et la balance commerciale française en sera bénéficiaire.

Autant de raisons pour lesquelles la CGT revendique la création d'une filière batterie française, intégrant le recyclage.

**NOTRE AVENIR :
UNE MOBILITE
POPULAIRE
ET RENOUVELABLE**

www.cgt-renault.com

