

Batteries: "La France doit se battre pour attirer un maximum de gigafactories" (Roland Berger)



Pixabay

Publié le 12/12/2023 à 15h05

(AOF) - "On a vu fleurir un certain nombre de Gigafactories en Europe et en France, mais on aura encore besoin d'en créer beaucoup pour répondre à la demande à l'horizon 2030". C'est ce qu'affirme Olivier Hanouille associé du cabinet Roland Berger, dans un entretien accordé à AOF. Il se fonde sur une étude réalisée pour la PFA (Plateforme automobile) publiée fin septembre 2023, sur le potentiel de développement du secteur, dont l'une des 30 études de marchés portait sur la production de cellules de batteries.

Quelle est la conclusion de votre étude sur le secteur des "gigafactories" de batteries en France et en Europe ?

Le message c'est que la France doit se battre pour essayer d'attirer un maximum de ces gigafactories, car de nombreuses capacités additionnelles vont devoir être installées en Europe pour alimenter la hausse des ventes des véhicules électriques.

Devons-nous craindre des pénuries ?

Les pénuries ne sont pas à craindre sur la capacité de production des cellules et des batteries, mais plutôt sur la disponibilité des matières premières pour répondre à cette demande. C'est une des raisons de la bascule actuelle en termes de chimie de batterie. La technologie dominante aujourd'hui est la chimie NMC (nickel manganèse cobalt, en plus du lithium), mais il y a une évolution vers plus de LFP (lithium, fer, phosphates), et aussi une évolution vers une autre technologie moins mature mais plus prometteuse, la

technologie sodium-ion, à base de fer et de sodium, qui sont des composés disponibles assez massivement et sur lesquels il n'y aurait pas de tensions.

Selon votre étude l'Allemagne se place en tête des producteurs de batteries avec 536 Gigawattheures (GWh) attendus en 2023, produits principalement sur les sites de Tesla. La France vient après la Hongrie (208 GWh) et le Royaume-Uni (145 GWh), avec 122 GWh.

La production de batteries est très liée à la production automobile, car les constructeurs essaient d'avoir des gigafactories proches de leurs usines d'assemblage final. Or la production de véhicules en Allemagne et en Europe de l'Est est sans commune mesure avec la production en France, d'où les écarts. L'objectif pour la France est de capturer sa part de marché naturelle. C'est-à-dire que nous devons développer des gigafactories dans les mêmes proportions que notre production automobile.

C'est un peu la poule et l'œuf car, si d'autres pays développent beaucoup plus que nous leurs gigafactories et se mettent à approvisionner des centres d'assemblage final de véhicules en France, à terme il y a le risque que cela pousse à la délocalisation de programmes. Les gigafactories de batteries deviennent le maillon le plus important en termes de fourniture d'équipements pour constructeurs, donc il est important qu'elles soient proches des sites d'assemblage final.

On relève dans votre étude qu'il y a beaucoup d'usines à capitaux étrangers parmi les gigafactories créées en Europe.

Les acteurs qui fabriquent des cellules aujourd'hui sont coréens, chinois et japonais, et ils ont 80 à 95% du marché, donc on ne peut pas faire sans eux. Pour développer davantage de capacités industrielles en France, il faut un plan d'action en deux volets, et le premier consisterait à attirer un maximum de capitaux étrangers, souvent non européens, pour installer des usines en France. Ce sont eux qui maîtrisent le plus les produits et la production. Grâce à eux, au-delà de la création d'emplois, l'écosystème se renforcera.

Et quel serait le deuxième volet de cette stratégie ?

Le deuxième volet, ce serait de positionner des acteurs français ou européens, principalement sur les nouvelles générations de cellules, pour lesquelles les cartes seront davantage redistribuées. Nous avons un certain nombre de start-ups en France et en Europe déjà actives sur les nouvelles générations, soit sur le sodium-ion soit sur les générations qui lui succéderont comme les batteries solides.

Interview réalisée par Matthieu Richard-Molard.