

Batteries : les diverses stratégies des groupes automobiles

[greenunivers.com/2020/05/batteries-les-diverses-strategies-des-groupes-automobiles-237967](https://www.greenunivers.com/2020/05/batteries-les-diverses-strategies-des-groupes-automobiles-237967)

28 mai
2020

Au coeur de la politique de relance qui commence à s'esquisser en Europe, la filière automobile peut compter sur le soutien des pouvoirs publics à condition qu'elle accélère sur le segment électrique. Cela passe naturellement par la batterie qui représente environ la moitié du coût du véhicule. Raison pour laquelle les constructeurs remontent chacun à leur manière la chaîne de valeur. Petit tour d'horizon.

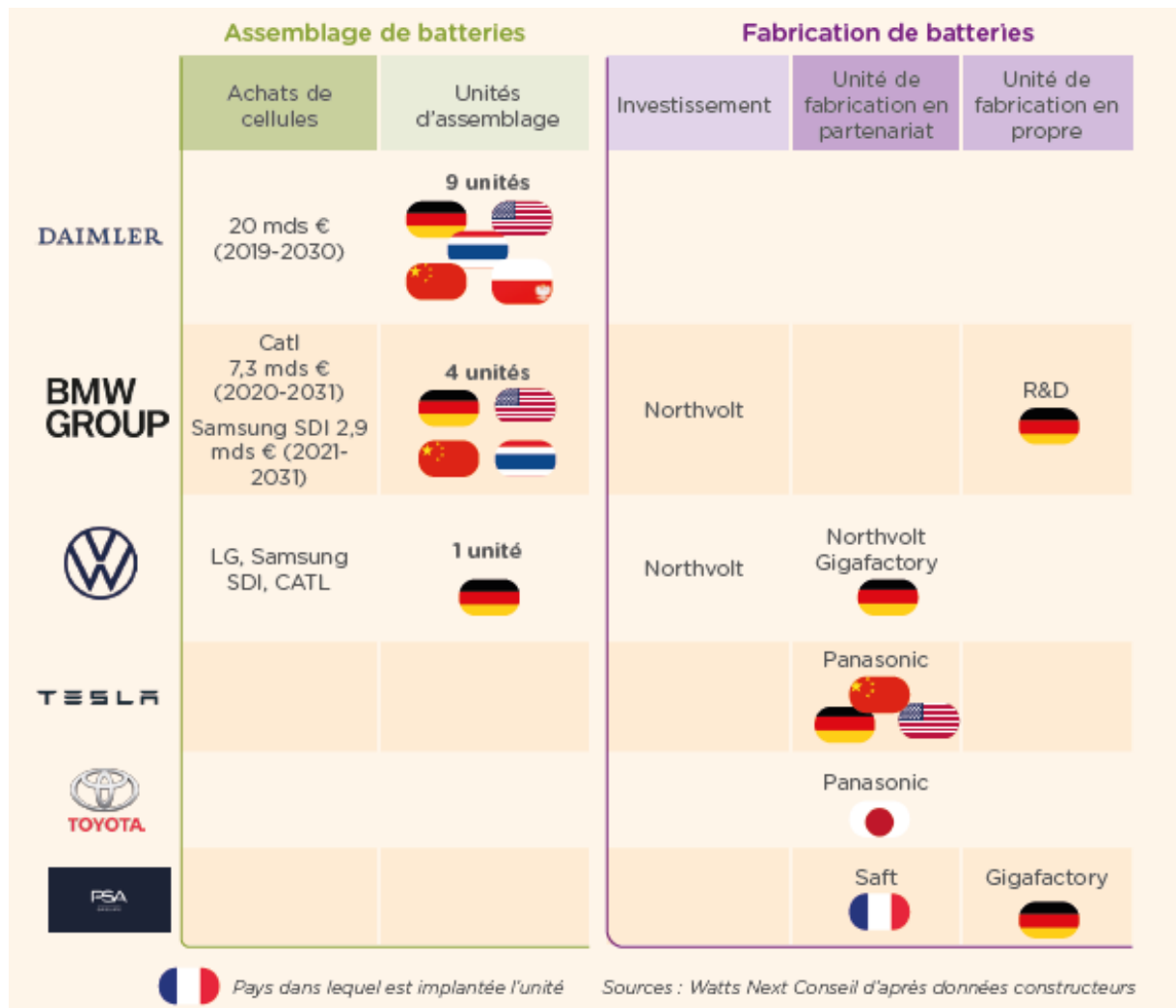


La France pousse à l'intégration

© BG Electric Car

En matière de batteries pour véhicules électriques, deux grandes tendances se dessinent : d'un côté les compagnies qui se limitent à leur assemblage en s'approvisionnant en cellules ; de l'autre les constructeurs qui poussent jusqu'à la fabrication des cellules, généralement en partenariat avec des spécialistes asiatiques. A l'instar de l'américain Tesla, exemple par excellence, avec son partenariat avec Panasonic et ses trois gigafactories en exploitation ou en construction (Etats-Unis, Allemagne, Chine). Toyota collabore depuis longtemps avec Panasonic avec qui il a construit une usine au Japon. Les deux partenaires ont créé en avril dernier Prime Planet Energy and Solutions, une joint-venture (détenue à 51% par Toyota) dédiée à la production de batteries.

La France pousse quant à elle ses deux fleurons industriels à remonter la chaîne. Dernier exemple en date, l'intégration probablement imminente de Renault-Nissan dans le projet franco-allemand d'usines de batteries aux côtés de PSA-Opel et Total-Saft. En négociation pour obtenir un soutien de 5 Mds€ garanti par l'Etat, le gouvernement a clairement conditionné l'octroi de ce prêt à l'investissement de la marque au losange dans le consortium. Il s'est fixé comme objectif de produire dans un premier temps 8 GWh, et d'ici 2030 une capacité cumulée de 48 GWh, soit environ 1 million de batteries par an. La première usine se situe sur le site de Total-Saft de Nersac, la deuxième sera abritée dans l'usine de PSA à Douvrin, dans les Hauts-de-France, la troisième en Allemagne.



(c) Watt's Next

Les Allemands sont plus prudents

Les constructeurs allemands remontent moins la chaîne de valeur, mais cela évolue selon le cabinet Watt's Next. Daimler se contente d'assembler ses batteries, mais a mis en place une stratégie de long terme qui s'articule sur un réseau de 9 unités d'assemblage à travers le monde, proches des usines de production de véhicules, et l'achat de cellules sur le long terme (20 Mds€ prévus sur dix ans). BMW a construit 4 usines d'assemblage sur 3 continents et a signé deux contrats d'approvisionnement de cellules d'une valeur de 10 Mds€ avec Catl et Samsung qui courent jusqu'en 2031. Le groupe a par ailleurs investi 200 M€ pour ouvrir en novembre 2019 une usine pilote de production de prototypes de cellules de batteries. Volkswagen détient une usine d'assemblage en Allemagne mais a passé la seconde l'année dernière en faisant l'acquisition de 20% de Northvolt. Les deux entreprises ont créé une *joint-venture* à parité pour construire une gigafactory de 900 M€ en Allemagne.

Selon l'ONG Transport & Environment (T&E), l'Europe compterait une quinzaine de projets confirmés d'usines de batteries, et le secteur de l'électromobilité aurait mobilisé 60 Mds€ d'investissements en 2019.

