

## 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.

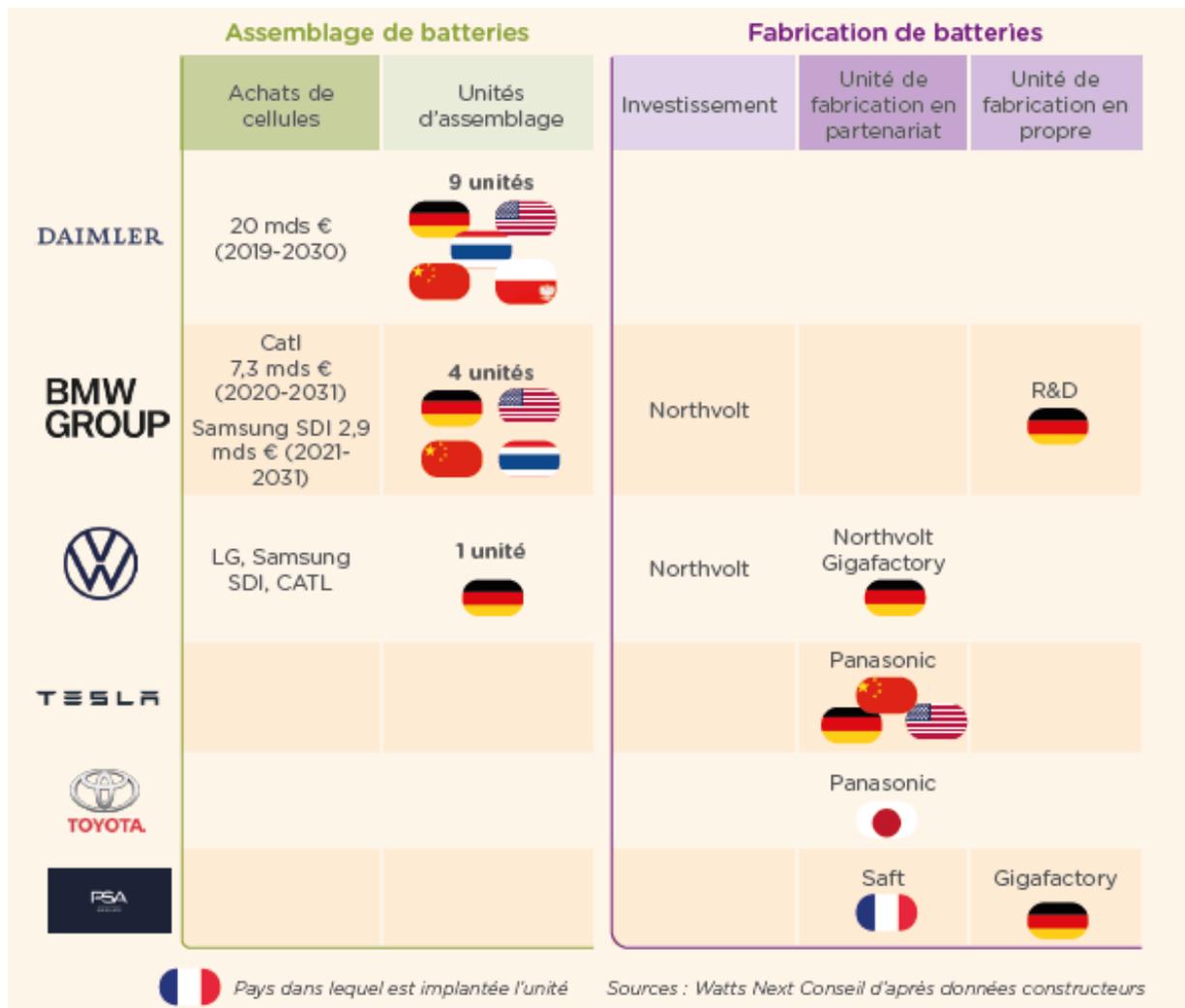


### La France pousse à l'intégration

© 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.

