

Airbus des batteries : l'Europe finance à hauteur de 3,2 milliards d'euros

- Matthieu LAURAUX – Automobile propre - 9 Déc 2019



La Commission Européenne a validé l'aide publique que pourront accorder plusieurs pays européens, dont la France, pour financer le développement d'une filière industrielle européenne de la batterie.

Aujourd'hui, la majorité des batteries de nos voitures électriques sont d'origine asiatique, soit de Chine, Corée du Sud ou Japon. Pour contrer ce constat, l'Union Européenne a lancé en 2017 l'idée d'un projet de production de batterie sur son sol. Sous la bannière d'un PIIEC (Projet important d'intérêt européen commun), le financement du projet a été voté ce 9 décembre 2019.

L'approbation finale a été donnée « conjointement par l'Allemagne, la Belgique, la Finlande, la France, l'Italie, la Pologne et la Suède ». Ces pays investiront 3,2 milliards d'euros dans ce que l'on surnomme « l'Airbus de la batterie », jusqu'à l'échéance de 2031. C'est presque trois fois l'investissement initial annoncé en mai dernier.

Un projet mené sur plus de 10 ans

Le financement public rejoindra un projet comprenant des acteurs privés et organismes publics. Parmi eux, Nothvolt, BMW, BASF, Umicore, Saft ou la Banque Centrale Européenne sont impliqués.

Tout ce petit monde ira donc dans une même direction :

produire des batteries possédant « *une plus longue durée de vie, qui se rechargent plus vite, qui sont plus sûres et plus respectueuses de l'environnement que les batteries actuellement sur le marché* ».

La Commission autorise l'aide de 3,2 milliards € de sept États membres pour un projet d'intérêt européen commun pour **la chaîne de valeur des batteries**

Matières premières et matériaux avancés	Cellules et modules	Systèmes de batteries	Réaffectation, recyclage et raffinage
BASF	ACC	BMW	BASF
Eneris	BMW	Endurance	Endurance
Keliber	Endurance	Enel X	Elemental
Nanocyl	Eneris	Eneris	Eneris
Solvay	FAAM	Kaitek	FAAM
Terrafame	SEEL	SEEL	Fortum
Umicore	VARTA		SEEL
			Umicore

Précisément, quatre axes guideront le projet. D'abord les acteurs se penchent sur la façon durable d'extraire et raffiner les matériaux. Ensuite, ils innoveront dans la conception et production des cellules, modules et batteries. Enfin, l'après-vie des batteries est étudiée. Cela concerne la réaffectation (seconde vie), le recyclage et raffinage des matériaux employés. L'application ne se limitera pas à l'automobile, s'étendant au transport en général, ainsi qu'au stockage de l'énergie.

Dans ce grand projet, **des sous-projets** font actuellement l'objet d'un appel d'offres. Il appelle à « **produire la nouvelle génération de batteries, bas carbone et pour une empreinte climatique basse.** » Une vingtaine d'entreprises se sont déjà manifestées, dont les françaises Powertech Systems, Specific Polymers et Genes'ink.

Déjà de nombreux projets d'usines européennes

Les grands constructeurs et spécialistes n'ont pas attendu une telle décision pour développer des sites sur le Vieux Continent. La raison est simple. Désormais à une plus large échelle, la production de batteries a davantage de sens régionalement que sur un site mondial.

Il n'y a pas que **l'usine Tesla de Berlin** pour ses Model Y puis Model 3, batteries incluses. Daimler, Volkswagen, BMW ont aussi prévu des lieux de fabrications pour leurs futures voitures électriques. De même, SK Innovation, Samsung ou **LG Chem** implanteront des usines en Pologne, Hongrie ou en Allemagne.

