

# Les voitures électriques, c'est l'avenir, le CrittM2A passe donc la seconde

Mettre au point des turbos, tester des moteurs et désormais développer l'électrique et l'hybride... Le CrittM2A sait faire. Et même très bien. Soutenue par Artois Comm., cette société qui vend son expertise en ingénierie a rassemblé ses partenaires cette semaine. L'occasion de leur montrer leur savoir-faire.

PAR SARAH BINET  
bruay@lavoixdunord.fr

## BRUAY-LA BUISSIÈRE.

« Je serai content quand, lorsqu'il y aura des essais au CrittM2A, les gens s'accrocheront aux grilles pour voir, comme à Toulouse avec Airbus. » Ok, Pierre Moreau y va peut-être un peu fort. Mais le Monsieur économie d'Artois Comm. a vu juste en soutenant financièrement le CrittM2A. Aujourd'hui, la boîte, issue d'un ingénierie partenariat public-privé, compte une trentaine de salariés pour 4,1 m € de chiffre d'affaires.

« On veut frapper un grand coup », et devenir le premier centre d'essais électriques.

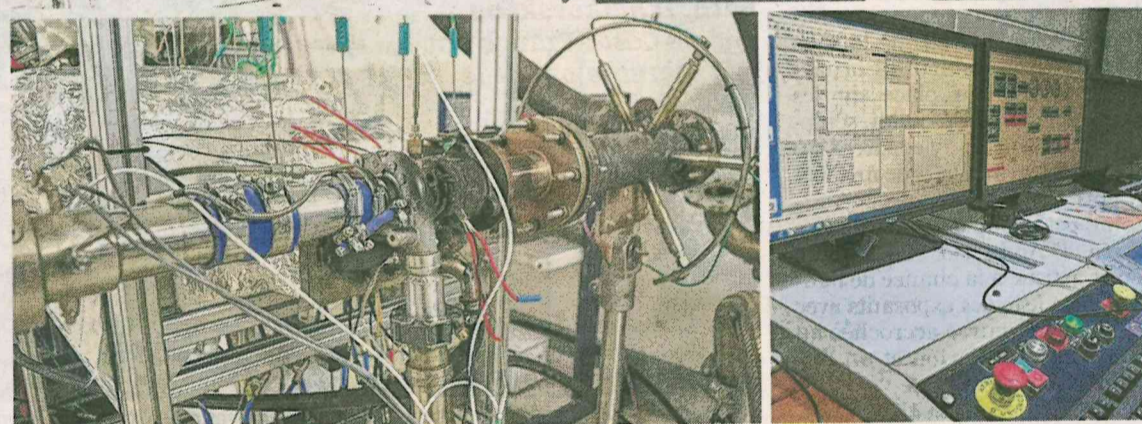
JÉRÔME BODELLE,  
DIRECTEUR DU CRITTM2A

« Au départ, en 2001, on était trois », sourit Jérôme Bodelle, « managing director » du Critt, comme écrit sur sa carte de visite. Maintenant que la firme contractualise avec l'Inde ou le Japon, la langue de Shakespeare devient toute naturelle.

« TORTURE » DES PROTOTYPES  
Que fait-on au Critt ? On travaille dans l'automobile, déjà. « Nous sommes le plus grand centre d'essais indépendant du monde », annonce le directeur. Dans les 7 000 m<sup>2</sup> à la Porte Nord, on trouve des bancs d'essais turbos et des salles isolées avec toutes sortes de capteurs comme pour tester l'acoustique des voitures.

## DES INGÉNIEURS DU CRU

Pierre Moreau le répète : le Critt, c'est « la vitrine » technologique d'Artois Comm. On y embauche donc des gens avec des compétences bien précises. Mais sachez que 50 % de l'équipe (30 personnes), « ce sont des anciens stagiaires ou thésards », explique Jérôme Bodelle, le directeur. En effet, le centre a noué des partenariats avec les écoles d'ingé et les IUT du territoire. « L'an dernier, on a accueilli trente-quatre stagiaires, trois apprentis, deux thésards... » De quoi faire émerger des compétences locales ! Et en plus, ces « cerveaux-là » ne fuiront pas.



## À bord d'une Tesla 100 % électrique

On a « teslé » ! Pour dire qu'au rendez-vous du CrittM2A, on a pu monter dans une Tesla P85D. Entièrement électrique, ce petit bolide, une berline à la ligne fluide et classe, développe dans ses deux moteurs 262 cv à l'avant... et 510 à l'arrière ! On attend les 100 km/h en trois secondes...

Direction la piste du Critt en compagnie d'un ancien pilote professionnel. « Attention à bien poser votre tête sur l'appuie-tête », prévient-il. On comprend vite pourquoi : l'accélération de la voiture est phénoménale ! Le crâne est projeté en arrière. « Le couple est de 900 Nm, c'est énorme », commente le pilote qui roule « dans du velours ». On retrouve des sensations comme dans un avion au décollage. À l'intérieur, tout n'est que luxe, calme, volupté... et technologie. Un écran tactile géant permet de naviguer sur le web, de trouver votre chemin sur le GPS ou juste



de tout commander, à commencer par le toit ouvrant, pour rouler cheveux au vent. Tous les paramètres de la voiture apparaissent clairement.

## L'AVENIR SANS CARBURANT

Avec les normes de pollution de plus en plus restrictives, le 100 % électrique a de l'avenir. Tesla l'a bien compris en débarquant des États-Unis en Europe où la firme installe des stations de recharge

partout, que les propriétaires de Tesla peuvent utiliser gratuitement. Néanmoins les prix de ces concentrés de technologie sont prohibitifs pour le conducteur lambda : environ 100 000 €. À quand la démocratisation ? ■

**SUR LAVOIXDUNORD.FR**  
Retrouvez nos photos et vidéos de l'essai de la Tesla sur notre site internet, onglet Bruay et environs

Derrière les vitres, les ingénieurs enregistrent, calculent, et fournissent un rapport détaillé aux constructeurs autos qui torturent ici leurs prototypes pour la bonne cause. Le développement du moteur EB2DT construit à la Française de mécanique ? C'est aussi eux. Encore un anglicisme direz-vous, mais la R&D – pour recherche et développement –, c'est ce qui fait leur renommée. Et leur business. C'est pourquoi « 20 % du chiffre d'affaires est réinvesti ». C'est aussi pourquoi le Critt lie des partenariats avec les universités du monde ou les IUT du secteur. « Pour faire émerger les compétences. »

## ÉLECTRIQUE : EN AVANT MARCHÉ !

Il y a du boulot. Surtout avec l'électrique balbutiant. Vingt-quatre machines de test viennent d'arriver au centre de recherche. Sept millions d'euros d'investissement public, pour une première phase. Dans ces grands caissons sont testées des « cellules », des plaques grises peu épaisses. Il en faut cent pour faire avancer une Porsche. Et chacune d'entre elles est aussi puissante que deux cent cinquante iPhones. C'est elles qui composent donc les batteries des véhicules électriques de demain. Mais résistent-elles à la chaleur ? Au froid ? Comment peut-on améliorer leurs performances ? Comment limiter l'usure ? C'est ce que les ingénieurs du Critt essaient de savoir. Au bout des sinusoides et des algorithmes, il y a une place à prendre sur ce marché en développement. Il faudra devancer les besoins des constructeurs. « On frappe un grand coup. » D'où l'opération séduction de cette semaine. ■

# 31

C'est, en millions d'euros, la somme investie par Artois Comm. dans le CrittM2A depuis le début de l'aventure en 2001. L'agglo possède une grande partie du matériel ainsi que les murs, qu'elle loue à la SAS qui chapeaute le Critt.