

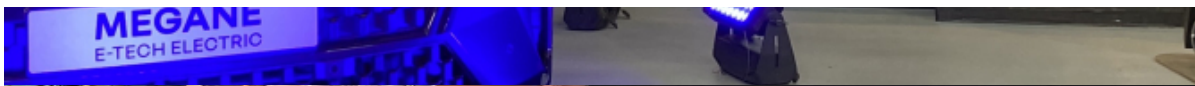
HAUTS-DE-FRANCE AUTOMOBILE

# Enquête Les industriels des Hauts-de-France s'arment pour la bataille de l'électrique

Par Julie Dumez, le 19 septembre 2022

Premier secteur industriel des Hauts-de-France, l'automobile se prépare à livrer un combat des plus féroces. Poussée par un changement brutal de réglementation pour accélérer vers la décarbonation, la filière s'organise pour passer au plus vite du véhicule thermique à l'électrique. Entre craintes et atouts, comment les acteurs locaux se préparent-ils à cette transition majeure ?





▲ Luciano Biondo, DG du pôle Renault Electricity, avec la Mégane E-Tech de Renault sera produite à Douai. — Photo : Julie Dumez

Au menu

**Un virage trop rapide ?**

**ElectriCity en pole position**

**"Vallée de la batterie"**

**Le défi de l'emploi**

**Embarquer les PME**

**Contrôler la chaîne de valeur**

---

D'ici douze ans, brancher sa voiture à une prise électrique pour la recharger sera-t-il devenu un acte quotidien pour la majorité des Français ? Selon un projet du Parlement européen validé par les États membres en juillet, il ne sera plus possible d'acheter de véhicules thermiques neufs en Europe à partir de 2035. Derrière ce choix, une décarbonation à marche forcée de la filière automobile, qui se voit dans l'obligation de prendre à toute vitesse le virage de l'électrique. Dans les Hauts-de-France, première région automobile française en termes de production avec plus de 462 000 véhicules, 832 000 boîtes de vitesses et 572 000 moteurs fabriqués chaque année, on s'inquiète des turbulences à venir. Car derrière le volant, 550 entreprises employant 56 000 salariés sont concernées.

**Un virage trop rapide ?**

"La façon dont nous sommes passés du tout diesel au zéro diesel est exactement le modèle de ce qu'il ne faut pas faire. [...] On a brutalement mis en difficulté des entreprises dans l'amont de la filière, notamment celles qui travaillent sur le

moteur thermique", déplorait en février 2022 Jean-Dominique Senart devant les étudiants de l'Edhec. Le président de l'Alliance Renault-Nissan-Mitsubishi prévenait alors sans détour : "On ne passe du thermique à l'électrique juste d'un claquement de doigts!".

Pour Luc Messien, délégué général de l'Association régionale de l'industrie automobile (Aria) Hauts-de-France, qui fédère 230 entreprises de l'écosystème régional automobile, "il faut accélérer sur l'électromobilité mais il y a aujourd'hui de réelles difficultés. Ce virage aussi rapide est regrettable. Notre filière n'est pas encore sortie du Covid et nous faisons face à une crise des approvisionnements et à la pénurie de semi-conducteurs". Il pointe par ailleurs "sur fond de hausse du prix des carburants, l'attentisme des consommateurs qui ne savent plus quelle motorisation choisir". Résultat : une chute de 14 % des ventes de véhicules neufs en Europe au premier semestre 2022 par rapport au premier semestre 2021.

## **ElectriCity en pole position**

Dans sa manche, l'industrie automobile régionale dispose cependant de nombreux atouts. Véritable locomotive, Renault est engagé dans cette transformation vers l'électrique et ce changement profond de modèle. "Les Hauts-de-France ont un coup d'avance. S'il y a bien une région où l'on vit la transition du charbon à la batterie, c'est la nôtre. J'ai la conviction que nous sommes en train de réussir la transition de la voiture thermique à l'électrique", veut croire, optimiste, Luciano Biondo. Fort de son succès à l'usine Toyota de Valenciennes (Nord) avec la Yaris, il pilote désormais Renault ElectriCity à Douai (Nord).

Ce pôle regroupe les trois manufactures régionales du constructeur français et vise la production de 500 000 véhicules électriques par an d'ici 2025. À Maubeuge, la construction des Kangoo électriques, à Douai la Mégane électrique et bientôt la R5, et à Ruitz (Pas-de-Calais) les moteurs hybrides et les futurs bacs batteries, fruits d'une coentreprise en cours de création avec le chinois Minth. D'ici 2025, 300 000 de ces modules accueillant les batteries

électriques doivent sortir des nouvelles lignes de production béthunoises. Pour ce faire, Renault a choisi de transférer en Espagne l'assemblage des moteurs hybrides pour se concentrer sur ce nouveau "créneau d'avenir créateur d'emplois" des bacs batteries, se félicite Luciano Biondo.

## "Vallée de la batterie"

Cette nouvelle production sera aussi une pierre à l'édifice de l'écosystème électrique qui se crée dans les Hauts-de-France. En effet, ces bacs batteries fourniront la gigafactory de batteries électriques d'Envision AESC, dont la construction débutera en octobre sur le site de Renault Douai. D'une capacité de 9 gigawattheures (GWh) par an en 2024, qui pourrait être portée à 30 GWh par an ou plus à horizon 2029, cette dernière fournira en priorité le constructeur français. Deux autres de ces gigafactories doivent voir le jour sur le territoire. Les premières batteries devraient sortir d'Automotive Cell Company (ACC), entreprise créée en 2020 de l'association de Saft, filiale de Total, PSA, Opel et Mercedes. Le groupement construit à Billy-Berclau-Douvrin (Pas-de-Calais), sur le site de fabrication de moteurs thermiques de Stellantis, un premier bloc d'une capacité d'environ 300 000 batteries par an, soit 8 GWh d'ici fin 2023. Et vise quelque 800 000 unités (environ 30 GWh/an) à horizon 2030. La start-up grenobloise Verkor, créée en 2020, dont Renault est également actionnaire et premier client, a également choisi le Pas-de-Calais pour implanter son premier site de fabrication, à Dunkerque. Soit près de 2,5 milliards d'euros d'investissement déployés en deux phases pour atteindre d'ici 2 030 une production de 32Gw/h.

## Le défi de l'emploi

Des projets hors normes - largement subventionnés par la puissance publique, de l'État aux collectivités - qui s'appêtent à former en Hauts-de-France une véritable "Vallée de la batterie". Défi de taille pour la filière qui s'installe : le recrutement et la formation de milliers de salariés. "Sur l'électromobilité, la région est très bien positionnée. Nous avons réussi le premier défi d'attirer les usines de batteries. Il faut maintenant que l'on réussisse leur démarrage pour

qu'elles soient compétitives face à la concurrence asiatique", prévient Luc Messien, de l'Aria. Selon lui, l'emploi représente un enjeu colossal : "d'ici 2026, la filière automobile régionale devra embaucher 13 000 personnes". À Douai par exemple, la gigafactory d'Envision AESC n'est pas encore sortie de terre que les recrutements ont d'ores et déjà commencé. Tous les acteurs économiques sont autour de la table pour aider à pourvoir quelque 1 200 emplois pour fin 2024. Compétences en électronique, chimie, maintenance industrielle, robotique sont particulièrement recherchées. 2 000 personnes sont aussi attendues in fine sur le site d'ACC, idem chez Verkor.

Une aubaine tout autant qu'un défi pour la région, qui va avoir besoin de structures pour former autant de personnes sur des métiers qui n'existent parfois pas encore en France. Renault l'a bien en tête. "Nous allons créer un campus de la batterie à Douai avec un centre de formation. C'est le projet e-mobility Academy", annonçait Luciano Biondo en juillet à Ruitz. "On va se battre sur le même bassin d'emplois pour récupérer les mêmes talents. Ce campus est donc une opportunité de travailler en commun sur le sujet", se réjouit de son côté Matthieu Hubert, secrétaire général d'ACC, qui ne manque pas de louer le tissu local en matière de formation et de recherche.

## Embarquer les PME

"Parmi nos forces, nous pouvons compter sur le tissu robuste d'entreprises, des constructeurs en passant par les PME. Il faut désormais qu'elles sautent dans le train de l'électrique", plaide Luc Messien. Projet encore confidentiel : des PME régionales s'organisent actuellement en consortium pour fournir des composants aux gigafactories.

À Bruay-la-Buissière (Pas-de-Calais), le CRITT M2A (46 salariés, 6,5 M€ de CA) est déjà en ordre de marche. Le centre de recherche et d'essais a achevé en 2021 - au terme d'un investissement de 17 millions d'euros - son pôle dédié à la mobilité électrique. Objectif : devenir leader européen de l'électromobilité d'ici 2025. Le centre s'est doté de sept bancs d'essais dédiés à la batterie électrique pour tester toutes les composantes des équipements, aux côtés d'un banc

multimachines unique en Europe.

Développer la collaboration de l'écosystème et l'innovation, c'est justement ce que préconise KPMG dans une étude remise en février sur commande de l'Aria. Outre l'enjeu des compétences, la feuille de route prévoit un travail sur l'attractivité et la communication pour renforcer encore la compétitivité de la filière automobile.

## **Contrôler la chaîne de valeur**

"Si l'on veut créer la Vallée de la batterie, il nous faut travailler sur l'écosystème en amont en implantant des fournisseurs comme des chimistes, des fabricants d'anodes, des spécialistes du traitement des matériaux", ambitionne l'Association régionale de l'industrie automobile en Hauts-de-France. Car c'est en contrôlant au maximum la chaîne de valeur du véhicule électrique que l'écosystème pourra être le plus compétitif face à une concurrence asiatique, en avance et des plus féroces. "Plus de 60 % de la chaîne de valeur du véhicule électrique est couverte par Renault. Nous voulons monter cette part à 80 % à moins de 300 kilomètres, c'est la robustesse industrielle du projet", défend de son côté Luciano Biondo.

La bataille de l'électrique se gagnera donc en sécurisant les approvisionnements, notamment du côté des métaux stratégiques, composants essentiels des batteries sourcés à l'étranger, notamment en Chine. Mais aussi avec un déploiement suffisant des bornes de recharges, qui soutiendra la demande. Un créneau sur lequel des industriels régionaux se positionnent, à l'image de DBT près de Douai ou plus récemment d'Electra, qui vient de lever 160 millions d'euros pour accélérer ses implantations en France.

Qui dit chaîne de valeur, dit aussi gestion de la fin de vie. Le conseil régional des Hauts-de-France a par exemple lancé un appel à manifestation d'intérêt pour le recyclage et le réemploi des batteries. Quatre projets sont actuellement accompagnés à hauteur d'1,5 million d'euros. De quoi poser les prémices d'une nouvelle filière, forte de sens localement, et créatrice d'emplois.

MOTS-CLÉS **AUTOMOBILE** **TRANSPORT** **ENVIRONNEMENT** **INDUSTRIE** **INNOVATION**

POUSUIVEZ VOTRE LECTURE