

## Moteurs électriques : avec son centre de tests pour les batteries, une entreprise du Pas-de-Calais à l'heure de la transition écologique



Enceintes climatiques dans lesquelles seront testées les cellules des batteries, au Giga test Centre du CRITT M2A. • © CRITT M2A

Ce mardi 3 octobre, le centre d'essais en recherche et développement de batteries a inauguré son nouveau centre, le Giga Test Centre (GTC). L'entreprise implantée depuis 16 ans à Bruay-la-Buissière, dans le Pas-de-Calais, peut désormais se dédier entièrement aux batteries électriques et délaisser les batteries thermiques, son coeur de métier à l'origine. Un investissement majeur pour l'avenir.

*" C'est un centre d'outils, de recherche et d'essai qui arrive au coeur de la vallée électrique ", décrit Jérôme Bodelle, PDG de CRITT M2A, à propos de son Giga Test Centre (GTC) inauguré ce mardi 3 octobre. Une reconstruction sur le site de ce centre de recherche indépendant de 10.000 m<sup>2</sup> installé depuis 2007 à Bruay-la-Buissière (Pas-de-Calais) et dédié à la production et à l'homologation des batteries des gigafactories. Représentants de l'État, de la filière automobile ou de la recherche... 280 personnes étaient présentes pour ce que Jérôme Bodelle considère comme " l'aboutissement de trois ans de travail et un marqueur de réussite d'avoir relevé ce défi en un temps record de trois ans.*



Ce mardi 3 octobre, le CRITT M2A a inauguré son Giga Test Centre, dédié à la production et l'homologation des batteries de gigafactories. • © CRITT M2A

Fini les départements historiques où se passaient les tests des moteurs thermiques, place à un nouveau lieu pensé pour l'électrique, à l'exception d'une activité sur le sport automobile, les poids lourds et l'aéronautique. Désormais, CRITT M2A entend bien devenir un " *indispensable pour le développement, l'homologation et la conformité des batteries électriques* en rassemblant ces différents tests au même endroit. L'entreprise a également doublé sa capacité d'essai, passant d'une centaine de cellules à tester à plus de 200.

## Des moteurs thermiques aux moteurs électriques

Les batteries peuvent ainsi être testées de A à Z, de leur développement à leur conformité de production, ce qui n'était pas le cas auparavant. Ce nouveau centre permettra de travailler " *à la fois sur le stockage de l'énergie, la batterie et sur la chaîne de traction électrique, tout en ayant un aspect réglementaire avec l'homologation de manière indépendante*, souligne Jérôme Bodelle pour expliquer ce qui rend cette approche unique en Europe. Concrètement, les moyens de test ont pour objectif de vérifier avec des moyens extrêmes l'autonomie, la puissance et la sécurité des batteries, alors jugées conformes.



Sous ces grilles se trouve de l'eau, prévue pour plonger les batteries si les tests qui les mettent à rude épreuve ne sont pas concluants. • © CRITT M2A

Pour déployer cette technologie, 13 millions d'euros ont été investis depuis trois ans, dont 8 millions rien que cette année, afin de " s'adapter au marché, monter en compétence et investir dans de nouveaux moyens d'essais pour répondre aux attentes, explique Jérôme Bodelle. Plus précisément, il s'agit de répondre aux attentes des gigafactories, ces usines de très grande taille dédiées à la production de batteries et moteurs pour voitures électriques qui commencent à voir le jour en France.

La première, Automotive Cells Company, inaugurée en mai dernier à Douvrin dans le Pas-de-Calais et qui doit démarrer sa production dans quelques semaines, est justement en partenariat avec CRITT M2A pour les 7 prochaines années : " Nous sommes fiers d'accompagner sa montée en cadence et on espère accompagner les autres de la même façon, se réjouit Jérôme Bodelle, PDG depuis la création de l'entreprise en 2007.

## "Année de renaissance"

Les Hauts-de-France, première région automobile de France et berceau du développement des batteries électriques, envisage déjà l'implantation de trois autres gigafactories : AESC Envision à Douai en 2024, Verkor en 2025 et ProLogium en 2030 à Dunkerque. Pas étonnant, dès lors, que le PDG de CRITT M2A considère la transformation de la mobilité comme une opportunité, déjà amorcée il y a quelques années.

En 2015, l'entreprise se lançait dans une diversification d'activité via l'ouverture d'un nouveau département dédié à l'électrique. " Bien nous en a pris, commente Jérôme Bodelle.

"Ce qui n'était qu'une diversification devient le coeur de ce que j'appelle le nouveau CRITT" Jérôme Bodelle, PDG de CRITT M2A

Le choix s'est ensuite confirmé en 2020 avec la volonté de " *transformer lourdement* l'entreprise, délaissant les originels moteurs thermiques et l'acoustique automobile, qui subsistent toutefois dans le nom " M2A, pour se tourner vers l'électrique.

## Former le vivier de la vallée européenne de l'électrique

Une évolution qui place CRITT M2A comme un leader de la mobilité future, selon son PDG : " *Nous travaillons déjà depuis 2015 avec des acteurs européens en ayant une quantité, une expérience et des moyens d'essais qui correspondent à ce dont a besoin l'industrie aujourd'hui*, déclare-t-il. L'objectif est maintenant de consolider ce positionnement en France tout en accompagnant la filière automobile régionale, notamment les constructeurs et les équipementiers pour leur apporter un soutien en ingénierie par exemple. " *Après avoir été une société résiliente dans la reconversion, nous voulons être une entreprise agile*, témoigne Jérôme Bodelle.

Accompagner un secteur en pleine mutation ne va évidemment pas sans l'embauche d'une main-d'oeuvre qualifiée pour rejoindre les 60 salariés actuels : 15 ont été embauchés cette dernière année et l'entreprise cherche 15 autres personnes, notamment des techniciens électriques, informatiques ou ingénieurs automobiles et électriques, cite Jérôme Bodelle, en précisant que tous les collaborateurs sont formés et qu'une centaine de stagiaires et une dizaine d'apprentis sont sollicités chaque année.