



REVUE DE PRESSE

DE FÉVRIER À AVRIL 2025

.becoming®

BILAN MÉDIAS

LES ACTIONS



2

INVITATIONS PRESSE

1 save the date et
1 invitation J-7 + J-1



2

COMMUNIQUÉS DE PRESSE

un premier CP d'annonce et un deuxième
avec le programme de l'événement



1

MICRO TENDU

après la plénière d'ouverture



2

PARTENARIATS MÉDIAS

Pour de l'échange de visibilité sur
des médias stratégiques

LES RETOMBÉES PRESSE

49

parutions

27 parutions web
1 parution newsletters
13 parutions print
2 parution radio
6 parutions TV

26 parutions nationales
23 parutions régionales

parutions "généraliste" 22
parutions "environnement" 4
parutions "économique" 12
parutions "spécialisées" 7
parutions "automobile" 4

18 médias présents

21 journalistes accrédités

35 sujets dédiés

14 citations dans un article

PORTE PAROLES MIS EN AVANT (24)

Patrice Vergriete
Rafael Ponce (ÉcosystèmeD) Christophe Pillot
(Avicenne)
Philippe Varin
Philippe Hotron (Orano)
Calvin Hsieh (Pro Logium)
Pascal Cerruti (Pro Logium)
Laurence Sdika (ÉcosystèmeD)
Sylvain Paineau (Verkor)
Benoît Lemaignan (Verkor)
Christophe Mille (Verkor)
Matthieu Hubert (ACC)
Anthony Drugeot (Borax)
Richard Bouveret (Blue Solutions)
Pierre Bagnon (Capgemini)
Franziska Klein (Fraunhofer ICT)
Mickael Dardek (Ener sens)
Kolja Beltrop (E-Lyte)
Matthias Braun (PowerCo)
Varnika Agarwal (Rho Motion)
Ayumi Kurose (AES)
Maxime Trèves (Battri)
Thierry Déau (Meridiam)
Yann Vincent (Verkor)

MEDIAS PRÉSENTS JOURS - J (21)

Les Echos, Roole, Financial Time, Batteries International (2), BFM Business (2), La Gazette des communes (2), L'Usine Nouvelle, Enerpresse, Le Journal de l'Automobile, BFM Grand Littoral, La Gazette NPDC, France Inter, Industrie & Technologies, La Voix du Nord Eco, La Voix du Nord Dunkerque, France 3 HDF, Le Phare Dunkerquois, l'AFP

**Batteries Event 2025, Dunkerque****1***BIMWorld*, Jumeaux numériques, ParisCongrès, *DC World Event*, Paris**2****Jour E, Bpifrance, Lille**Journée Démo *One-to-One* pour les décideurs de l'énergie et de l'environnement, Energy class factory, Paris**3****Forum National des éco-entreprises, Pexe et Ademe, Paris****8*****Wind Europe*, Copenhague (Danemark)****9**Conférence, *PPA : Innovations & Perspectives – Vers une facilitation de l'énergie renouvelable*, NES –

CEA – SER – La Plateforme Verte, Lyon

20***Totemic (Tools for Energy Materials Modelling Acceleration) Training school*, Cargèse****24*****Change Now*, Paris**

Mai

12

1re Rencontre de l'Observatoire des EnR et de la Biodiversité, Agir pour la transition écologique et Ademe, Paris

14**MIX.E, Salon du mix énergétique neutre en carbone, Lyon****20****Salon Eau Energies Déchets, Meeting et Solutions, Les Sables d'Olonne**

Juin

4***Drive to zero 2025*, Paris**

VivaTech, Paris

11

Terrentra, Les événements de la transition territoriale, 1re édition, Metz

Neutrality, 5e édition de la conférence nationale de la contribution à la neutralité carbone, Institut Orygeen et Everwood, Paris**17*****Seanergy*, Paris****19*****Wind Europe, Technology workshop*, Istanbul (Turquie)**

Juillet

1**Journée hydrogène dans les territoires : le congrès national sur l'hydrogène, Lyon****9***World biogaz expo and Summit*, *World biogaz association et Anaerobic Digestion & Bioressources Association*, Birmingham (Royaume-Uni)

BATTERIES EVENT LA VITRINE D'UNE FILIÈRE RÉGIONALE PROMETTEUSE

La première édition de Batteries Event, organisée par Avicenne Energy et Ecosystème D et co-produite par le port de Dunkerque, se déroulera dans la Cité de Jean Bart du 1er au 3 avril 2025. Cet événement, qui se tiendra au cœur de la première région automobile française, a vocation à réunir les acteurs locaux, nationaux et internationaux afin d'accélérer le développement de la filière batterie et de révéler l'ensemble de la chaîne de valeur des batteries électriques assurée sur le territoire régional.



Laurence Sdika, directrice générale adjointe d'Ecosystème D, co-organisateur du salon

La région, future Silicon Valley de l'industrie européenne des batteries ? C'est en tout cas l'ambition des Hauts-de-France, première région française de production automobile, qui concentre d'ores et déjà 6 000 emplois liés aux matériaux, à la fabrication ainsi qu'au recyclage des batteries. Poussée par les locomotives Verkor et Prologium (Dunkerquois), ACC (Douvrin) et AESC (Douai) - encore en chantier ou déjà en service - cette nouvelle industrie sortie de terre il y a quelques années fait face à de nombreux défis : faire tourner ces gigafactories à plein régime, pérenniser les emplois et jouer des coudes face aux acteurs asiatiques. Côté littoral dunkerquois, «8,5 milliards d'euros ont déjà été investis dans la filière dont 2 milliard d'investissement par Prologium

- en construction - qui a annoncé 3 000 emplois et 1,5 milliard pour Verkor qui assurera 1 200 emplois et dont l'activité doit démarrer en 2025», indique Laurence Sdika, directrice générale adjointe d'Ecosystème D.

700 VISITEURS ATTENDUS ET 100 SPEAKERS PRÉVUS

Batteries Event à Dunkerque a justement vocation à s'installer durablement dans le paysage régional et de participer au développement de la filière. Cette première édition dunkerquoise profite de la notoriété de l'événement organisé depuis 25 ans à Lyon et reconnu à l'échelle nationale et internationale. Les défis de cette manifestation sont nombreux : accompagner de futures implantations, évoquer les perspectives économiques, sociales autour de l'emploi, la formation et les compétences mais aussi attirer de nouvelles entreprises et renforcer le lien entre dirigeants, partenaires et institutionnels. «L'objectif de cet événement BtoB est de réunir l'ensemble des acteurs de l'écosystème mondial de la bat-

terie durant trois jours afin d'aller plus loin dans les échanges tout en révélant les atouts du territoire et promouvoir le tissu économique local», résume Laurence Sdika.

UN PROGRAMME RICHE EN VISITES, CONFÉRENCES ET ATELIERS

Plus de 700 visiteurs sont attendus sur le littoral dunkerquois. Parmi eux, on retrouvera des dirigeants d'entreprises, des partenaires, des décideurs ainsi que des personnalités politiques. 100 speakers sont annoncés, à l'image de Patrice Vergriete, maire de Dunkerque et président de la CUD, Philippe Varin, président d'ICC, Maurice Georges, président du grand port maritime (GPMD), Vincent Yang, CEO de Prologium, ou encore Thomas Courbe, directeur général des entreprises. Des membres de la Commission européenne et de Blue solution prendront également la parole.

La première journée sera rythmée par des visites d'entreprises, à savoir Alumi-

nium Dunkerque, Arcelor Mittal ou encore Verkor et ACC, la gigafactory à Douvrin déjà en activité. «Les participants à Batteries Event pourront ainsi découvrir les coulisses de fabrication de batteries avec l'activité d'ACC qui est vraiment lancée». Les deuxièmes et troisièmes jours seront marqués par une série de conférences, d'ateliers pratiques, d'interventions ministérielles, de temps d'échanges et de soirées business synonymes de networking.

RAYONNEMENT INTERNATIONAL

Seront présents également à cet événement des représentants internationaux venus des Pays-Bas, de l'Allemagne, du Maroc, de l'Espagne, d'outre-Manche ou encore du Canada. «Nous cultivons le lien avec nos voisins étrangers de manière précieuse», glisse l'intéressée. «L'idée est de prendre le pouls de cette première édition, être au cœur des préoccupations de la chaîne de valeur locale. Cet événement joue un rôle capital dans le développement de la filière batterie et a vocation à

être renforcé». Si aujourd'hui la vallée de la batterie est reconnue en France, l'ambition est de s'inscrire comme le territoire de référence en Europe.

Les inscriptions sont ouvertes et la plateforme offre la possibilité de prendre des rendez-vous BtoB en amont de l'événement. ■



ACC, la gigafactory de batteries à Douvrin déjà en activité.

par Marie Boullenger

ENCADRÉS DE L'ARTICLE

« L'objectif est de réunir l'ensemble des acteurs de l'écosystème mondial de la batterie



01
AVR
03
AVR

Batteries Event : Dunkerque accueille le rendez-vous incontournable de l'industrie des batteries



©Batteries Event

⌚ 13h00

Kursaal, Palais des congrès de Dunkerque, 7 bis Pl. du Casino

📍 Dunkerque, 59240

Du 1er au 3 avril 2025, le Kursaal – Palais des Congrès de Dunkerque sera le théâtre du **Batteries Event 2025**, un sommet international dédié aux **acteurs de l'industrie des batteries**.

Organisé par ÉcosystèmeD et Avicenne Energy, en partenariat avec Dunkerque-Port, cet événement réunira plus de **50 exposants**, **100 conférenciers** et **700 visiteurs** pour trois jours d'échanges stratégiques sur l'avenir de la filière.

Un événement stratégique au cœur d'un écosystème en plein es

Paramètres cookies

Dunkerque, située au cœur de la **vallée européenne de la mobilité électrique**, s'impose comme un hub incontournable de l'industrie des batteries. L'édition 2025 du **Batteries Event** mettra en lumière les enjeux industriels, régionaux et environnementaux de ce secteur clé, avec un focus sur :

- **Les innovations technologiques** et les développements récents en matière de fabrication et de recyclage des batteries.
- **Le soutien aux start-ups et aux nouvelles opportunités d'affaires.**
- **Le développement des compétences** et l'intégration des nouveaux acteurs de la filière.
- **Les perspectives économiques et sociales** liées à l'implantation des gigafactories et sites industriels dédiés.

Un programme riche en conférences, tables rondes et visites exclusives

L'événement s'articulera autour de sessions variées :

Mardi 1er avril 2025 : Visites de sites industriels (sur inscription)

- **ArcelorMittal / Dunkerque-Port** : Industrie métallurgique durable
- **Aluminium Dunkerque** : Aluminium bas carbone
- **Dunkerque-Port** : Aménagements et infrastructures
- **ACC & CRITTM2A** : Centre d'essai et Gigafactory
- **EDF – Centre Nucléaire de Gravelines** : Production d'énergie nucléaire
- **ÉcosystèmeD** : Présentation des dynamiques industrielles et maritimes locales

Mercredi 2 avril 2025 : Conférences et networking

- **09h00 – Plénière d'ouverture**
 - Patrice Vergriete (Président Communauté Urbaine de Dunkerque, Ancien Ministre)
 - Maurice Georges (Président du Directoire de Dunkerque-Port)
 - Thomas Courbe (Directeur Général, Direction Générale des Entreprises)
 - Christophe Pillot (Directeur, Avicenne Energy)
 - Philippe Varin (Président, Chambre de Commerce Internationale)
- **11h00 – Conférences sur les enjeux internationaux et le développement de la filière**
- **14h00 – Retours d'expérience des industriels**
 - Christophe Mille (Verkor)
 - Vincent Yang (ProLogium)
 - Ayumi Kurose (AESC)
 - Sebastian Wolf (PowerCo)
 - Richard Bouveret (Blue Solutions)
- **19h30 – Soirée networking au FRAC Grand Large**

Jeudi 3 avril 2025 : Ateliers et workshops

- **09h00 – 17h00** : Sessions techniques sur :
 - Fabrication des cellules et packs
 - Matériaux et équipements

- Construction et recyclage
- Sécurité et logistique
- Recherche & Développement et innovation

Une opportunité unique pour les professionnels du secteur

Avec la participation de **leaders industriels et experts internationaux**, Batteries Event s'impose comme une plateforme stratégique pour les échanges et collaborations. L'événement mettra en avant **les entreprises pionnières** du secteur, dont ProLogium, Verkor, Neomat (XTC-Orano), PSA BDP, BASF, Air Liquide, Vinci et bien d'autres.

Inscrivez-vous dès maintenant, [en cliquant ici](#).

PROPOSER UN ÉVÉNEMENT

EVENEMENT : le Batteries Event Dunkerque se tiendra au Kursaal en avril

ECRIT PAR **FLASH INFOS** SUR 3 MARS 2025. PUBLIÉ DANS **INFORMATION ECONOMIQUE NORD PAS DE CALAIS**

ECOSYSTEMED et Avicenne Energy, en partenariat avec **DUNKERQUE PORT** / T : 03.28.28.77.81, s'associent pour organiser le salon international Batteries Event Dunkerque, du 1^{er} au 3 avril 2025 au Kursaal, Palais des Congrès. de la **COMMUNE DE DUNKERQUE** / T : 03.28.59.12.34. Réservé aux professionnels du secteur de

: LEJOURNALDESENTREPRISES.COM

Le salon international de la batterie électrique, Batteries Event Dunkerque, se tiendra début avril

ÉcosystèmeD, le groupement d'intérêt public (GIP) dédié au développement du Dunkerquois, et la société de conseil Avicenne Energy, en partenariat avec Dunkerque-Port, s'associent pour organiser le salon international Batteries Event Dunkerque, du 1^{er} au 3 avril 2025 au Kursaal, Palais des Congrès. Réservé aux professionnels du secteur, ce rendez-vous dunkerquois doit rassembler plus de 50 exposants, des acteurs directs de la filière, 100 conférenciers et 700 visiteurs pour trois jours d'échanges, d'innovations et d'opportunités stratégiques. Parmi les entreprises qui ont d'ores et déjà confirmé leur participation en tant qu'acteurs de l'événement : Prologium, Verkor, Neomat (XTC-Orano), PSA BDP, Borax Français, ENCHEM, BASF, Critt M2A, Yusen Logistics, Air Liquide, GCA, Exyte, Vinci...





ACTUALITÉS

Flexis présente une plateforme dédiée pour VUL électriques, dotée d'une architecture électronique SDV

DOSSIER



Honda dévoile les technologies cachées de son moteur de Formule 1

FOCUS TECH



Les spécificités des transmissions pour la compétition SADEV

DOSSIERS RÉCENTS

- Honda dévoile les technologies cachées de son moteur de Formule 1
- L'allumage en préchambre envisageable en grande série grâce à Valvijet
- Les rendements des moteurs électriques synchrones : encore beaucoup à gagner
- Les moteurs-roues trouvent leur marché

- Moteur électrique à fils ronds ou à épingle à cheveux ?

Tous les dossiers

FOCUS TECH RÉCENTS

- Les spécificités des transmissions pour la compétition – SADEV
- Pirelli détermine des informations singulières à partir de capteurs intégrés dans les pneus du futur
- Mercedes intègre les disques de frein dans le GMP électrique
- Bosch Engineering et Ligier développent un prototype à moteur hydrogène afin de parfaire leurs connaissances
- Projet IBIS : une chaîne de propulsion électrique profondément repensée

Tous les Focus tech

Communiqué précédent | retour à la liste | Communiqué suivant
3204 communiqué(s) sur 3205

06/03/2025

Batteries Event Dunkerque : Dunkerque accueille le rendez-vous incontournable de l'industrie des batteries du 1er au 3 avril 2025

ÉcosystèmeD et Avicenne Energy, en partenariat avec Dunkerque-Port, s'associent pour organiser le salon international Batteries Event Dunkerque, du 1^{er} au 3 avril 2025 au Kursaal, Palais des Congrès. Réservé aux professionnels du secteur, ce rendez-vous rassemblera plus de 50 exposants, des acteurs directs de la filière, 100 conférenciers et 700 visiteurs pour trois jours d'échanges, d'innovations et d'opportunités stratégiques.

Batteries Event Dunkerque : le rendez-vous de référence pour l'industrie des batteries Depuis plus de vingt ans, Batteries Event est un rendez-vous incontournable de l'industrie des batteries. La nouvelle édition dunkerquoise de Batteries Event se situe au cœur d'un écosystème en plein essor, et offrira l'opportunité de découvrir les développements concrets de cette filière via des visites de sites industriels, des conférences et des ateliers pour créer les conditions du succès de la filière batterie.

Dunkerque : un territoire clé au cœur de la révolution des batteries

Le territoire dunkerquois s'impose comme un lieu incontournable pour organiser Batteries Event Dunkerque. Positionné au cœur de la vallée européenne de la mobilité électrique, le territoire joue un rôle stratégique dans trois maillons essentiels de la chaîne de valeur des batteries électriques : la préparation des matériaux, la fabrication des batteries et leur recyclage. Grâce à des projets d'envergure, son dynamisme industriel façonne l'avenir de la filière.

Dunkerque se distingue par son ancrage dans la première région automobile de France et l'implantation de plusieurs gigafactories, comme Verkor ou Prologium renforçant son statut de pivot essentiel du secteur. Mais l'attractivité du territoire ne repose pas uniquement sur ces acteurs spécialisés. De grands industriels historiques, déjà présents dans la région, participent, eux aussi, à cette transformation en mettant leur expertise au service du développement d'une industrie plus durable et décarbonnée. Batteries Event Dunkerque offrira aux participants une immersion unique au sein de cet écosystème dynamique à travers des conférences, des échanges privilégiés et des visites exclusives de sites industriels emblématiques.

Parmi les entreprises qui ont d'ores et déjà confirmé leur participation en tant qu'acteur de l'événement : Prologium, Verkor, Neomat (XTC-Orano), PSA BDP, Borax Français, ENCHEM, BASF, Critt M2A, Yusen Logistics, Air Liquide, GCA, Exyte, Vinci...

Sources : ÉcosystèmeD et Avicenne Energy

Auto-innovations.com n'est pas responsable du contenu de ce communiqué

Communiqué précédent | retour à la liste | Communiqué suivant
3204 communiqué(s) sur 3205

ABONNEZ-VOUS AUX DOSSIERS

Accédez à tous les dossiers et Focus tech
→ Particulier
→ Enseignement
→ Société

ABONNEZ-VOUS À LA NEWSLETTER

Inscription / désinscription à la newsletter bimestrielle
Vous serez informés des derniers dossiers, focus techniques, actus et communiqués de presse

PROCHAINEMENT

- Moteur électrique AVL : haute densité de puissance et 30 000 tr/min
- Le BMS, l'administrateur multifonction de la batterie
- Lamborghini AWC : angles de carrossage et de pincement variables pendant le roulage



Le salon international de la batterie électrique, Batteries Event Dunkerque, se tiendra début avril

EN BREF ÉcosystèmeD, le groupement d'intérêt public (GIP) dédié au développement du Dunkerquois, et la société de conseil Avicenne Energy, en partenariat avec Dunkerque-Port, s'associent pour organiser le salon international Batteries Event Dunkerque, du 1er au 3 avril 2025 au Kursaal,

Palais des Congrès. Réservé aux professionnels du secteur, ce rendez-vous dunkerquois doit rassembler plus de 50 exposants, des acteurs directs de la filière, 100 conférenciers et 700 visiteurs pour trois jours d'échanges, d'innovations et d'opportunités stratégiques. Parmi les entreprises qui ont

d'ores et déjà confirmé leur participation en tant qu'acteurs de l'événement : Prologium, Verkor, Neomat (XTC-Orano), PSA BDP, Borax Français, ENCHEM, BASF, Critt M2A, Yusen Logistics, Air Liquide, GCA, Exyte, Vinci... ■



DOSSIER



ACTUALITÉS



ABONNEZ-VOUS AUX DOSSIERS

Accédez à tous les dossiers et Focus tech
 → Particulier
 → Enseignement
 → Société

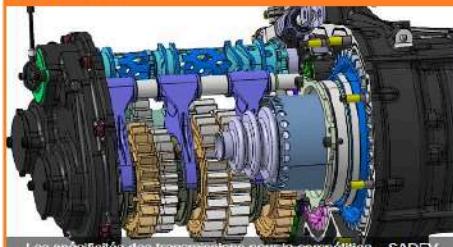
ABONNEZ-VOUS À LA NEWSLETTER

Inscription / désinscription à la newsletter bimestrielle
 Vous serez informés des derniers dossiers, focus techniques, actus et communiqués de presse

PROCHAINEMENT

- Moteur électrique AVL : haute densité de puissance et 30 000 tr/min
- Le BMS, l'administrateur multifonction de la batterie
- Lamborghini AWC : angles de carrossage et de pincement variables pendant le roulement

FOCUS TECH



FOCUS TECH



COMMUNIQUÉS

- Valeo et TactoTek collaborent pour innover dans l'éclairage automobile
- Batteries Event Dunkerque : Dunkerque accueille le rendez-vous incontournable de l'industrie des batteries du 1er au 3 avril 2025
- CY école de design lance un Bachelor « Modeleur Créatif 3D » en partenariat avec Renault, Stellantis, Mobi et Technicon Design
- Une première : TotalEnergies Lubrifiantes innove en intégrant une batterie retrofite par immersion dans la Renault Mégane E-Tech
- Mahindra lance deux SUV Electric Origin en Inde, le BE 6 et le XEV 9e, disposant tous les deux de la technologie de suspension intelligente de Monroe
- Hyundai Motor Group lance la conférence 'Pleos 25' en vue d'accélérer le développement des logiciels automobiles
- STMicroelectronics annonce un récepteur de navigation par satellite innovant afin de démocratiser le positionnement de haute précision pour les applications automobiles et industrielles
- Glasurit lance les premières solutions de réparation pour les véhicules électriques Légers (NEV)
- Hyundai, Kia et Samsung SDI collaborent au développement de batteries hautes performances pour robots
- NaturePlast, Terre de Lin et Novares Group : une alliance au cœur de l'innovation
- DVN Award 2025 pour l'éclairage Intelli-Lux HD du nouveau Opel Grandland
- La nouvelle Volvo ES90 : une voiture 100 % électrique développée à partir de la technologie « Volvo Cars Superset »

[Tous les communiqués](#)

ÉVÉNEMENTS

- Global Industrie, Lyon, du 11 au 14 mars 2025
- E-Fuels : Analyse d'une synthèse, 11 mars 2025
- Recharge du VE : Vers une reseaulement ? 18 mars 2025
- Smart Polymers Congress 2025, Paris, du 25 au 28 mars 2025
- Trajectoire écologique et virages technologiques, 25 mars 2025
- Challenges Etudiants : Creuset de l'automobile de demain ? 1er avril 2025
- Batteries Event Dunkerque (France), du 1er au 3 avril 2025
- SIA Simulation numérique, 2 et 3 avril 2025
- International Vienna Motor Symposium, Vienne (Autriche), du 14 au 16 mai 2025
- Hydrogen Internal Combustion Engines, ESTACA Campus Paris-Saclay, 15 mai 2025
- ITS European, Seville, du 19 au 21 mai 2025
- SIA Powertrain, 11 et 12 juin 2025
- Electric Vehicle Symposium EVS38, Göteborg, 15 au 18 juin 2025
- IAA MOBILITY, Munich, du 9 au 14 septembre 2025
- NVH 2025, Le Mans, 8 et 9 octobre 2025
- Solutrans, Lyon, du 18 au 22 novembre 2025

[Information publi-promotionnelle](#)

27 *Solar power summit*, Bruxelles

TechInnov, France 2030, Paris

Sommet *Climate Chance Europe Afrique 2025*, Marseille

31

Hannover Messe, Hanovre (Allemagne)



Avril

1 *Batteries Event 2025*, Dunkerque

Congrès, *DC World Event*, Paris

Jour E, Bpifrance, Lille

2 Journée Démo *One-to-One* pour les décideurs de l'énergie et de l'environnement, Energy class factory, Paris

BIMWorld, Jumeaux numériques, Paris

Minerec, *Assises nationales de l'économie circulaire des minéraux*, Lille

3 Forum National des éco-entreprises, Pexel et Ademe, Paris

Wind Europe, Copenhague (Danemark)

8

Explore Summit, 2050 Now, Paris,

9 Conférence, *PPA : Innovations & Perspectives – Vers une facilitation de l'énergie renouvelable*, NES – CEA – SER – La Plateforme Verte, Lyon

20 *Totemic (Tools for Energy Materials Modelling Acceleration) Training school*, Cargèse

22 *FOWT 2025 (Floating offshore wind turbines)*, Brest

24 *Change Now*, Paris

Energie

Eau

Déchets

Risques

Bâtiment

Transport

Aménagement

Biodiversité

Agroécologie

Gouvernance

#Reut



AGENDA

[Retour à l'agenda](#)

Partager

**Batteries Event Dunkerque**Du 1 avril 2025
au 3 avril 2025

Dunkerque, France

En 2025, EcosystèmeD et Avicenne Energy, en partenariat avec le Grand Port Maritime de Dunkerque, s'associent pour créer un nouvel événement.

L'objectif est ambitieux : Réunir les acteurs internationaux, nationaux et locaux au cœur d'une des régions européennes moteur de l'industrie des batteries.

Du 1er au 3 avril 2025, des conférences, des visites de sites, une exposition et des événements conviviaux permettront de comprendre, de se rencontrer et d'échanger autour de tous les enjeux liés à l'émergence de cette nouvelle filière industrielle. Ensemble, nous écrivons l'avenir au présent !

De nombreux défis passionnants seront au cœur de ce tout nouveau événement :

- Enjeux industriels, territoriaux et environnementaux,
- Perspectives économiques et sociales,
- Besoins en compétences et en savoir-faire,
- Accompagnement des implantations,
- Accueil et intégration des nouveaux arrivants,
- Création de liens entre tous les acteurs économiques et institutionnels,
- Promotion du territoire pour créer une dynamique et attirer de nouveaux acteurs.

Située au cœur de la 1ère région automobile de France, Dunkerque se positionne aujourd'hui sur trois étages de la chaîne de valeur des batteries électriques (préparation des matériaux, fabrication des batteries, recyclage), grâce notamment à de nombreux grands projets industriels.

[En savoir plus](#)[!\[\]\(1756d15cc2af328215b9046d38c02a44_img.jpg\) Ajouter à mon agenda](#)**Infos pratiques**

Payant



Colloque / Conférence



Energie, Transport



59140, Dunkerque



AGENDA

Vous souhaitez référencer votre événement ?

[Référez votre événement](#)**L'emploi sur le thème**

Technicien Mécanique Climatique
(F-H-X)
Île-de-France



Responsable Maintenance Usine
Limay F/H/X
Île-de-France



Technicien Certificats d'Economie
d'Energie H/F/X
Pays de la Loire

[+ d'offres](#)



Fluids and Lubricants

*LES LUBRIFIANTS – FLUIDES, HUILES pour l'automobile et
l'industrie, usinage (machines outils, outils coupants, énergies nouvelles. (*
Suite et accès au blog <http://leslubrifiants.unblog.fr/>

[Blog](#)

[Contact](#)

Batteries Event Dunkerque : Dunkerque
accueille le rendez-vous
incontournable de l'industrie des
batteries du 1er au 3 avril 2025.

[« Précédent](#) / [Suivant »](#)

[JC.GIROUD](#) / 6 mars 2025 / [Agenda](#)



ÉcosystèmeD et Avicenne Energy, en partenariat avec Dunkerque-Port, s'associent pour organiser le salon international Batteries Event Dunkerque, du 1^{er} au 3 avril 2025 au Kursaal, Palais des Congrès. Réservé aux professionnels du secteur, ce rendez vous rassemblera plus de 50 exposants, des acteurs directs de la filière, 100 conférenciers et 700 visiteurs pour trois jours d'échanges, d'innovations et d'opportunités stratégiques.

Depuis plus de vingt ans, Batteries Event est un rendez-vous incontournable de l'industrie des batteries. La nouvelle édition dunkerquoise de Batteries Event se situe au cœur d'un écosystème en plein essor, et offrira l'opportunité de découvrir les développements concrets de cette filière via : des visites de sites industriels, des conférences et des ateliers pour créer les conditions du succès de la filière batterie.

Pendant trois jours, les participants, locaux, nationaux et internationaux, pourront comprendre les enjeux du secteur, échanger et rencontrer les acteurs clés de cette industrie en plein essor. Le programme abordera des sujets essentiels, comme les défis industriels, régionaux et environnementaux. L'événement mettra également l'accent sur le soutien aux start-ups et aux nouvelles opportunités d'affaires, le développement des compétences nécessaires pour structurer la filière et l'intégration des nouveaux acteurs dans le secteur. Enfin, des tables rondes seront organisées sur les perspectives économiques, techniques, sociales et l'implantation des sites industriels dédiés aux batteries.

dunkerque.batteriesevent.com

Organisé par ÉcosystèmeD et Avicenne Energy, en partenariat avec Dunkerque-Port, le **Batteries Event Dunkerque s'installe au Kursaal du 1er au 3 avril 2025**. Cet événement, réservé aux professionnels du secteur, rassemblera **plus de 50 exposants**, acteurs directs de la filière, et **100 conférenciers** pour 700 visiteurs attendus.

Pendant ces trois jours, les participants, locaux, nationaux et internationaux, pourront **comprendre les enjeux du secteur, échanger et rencontrer les acteurs clés de cette industrie en plein essor.**

Vous trouverez le **communiqué de presse** avec les premières annonces du programme en pièce jointe. Nous nous tenons à votre disposition si vous souhaitez approfondir le sujet à travers une interview avec une des parties prenantes de l'organisation.

INDUSTRIE

Les Batteries Event reviennent à Dunkerque

DUNKERQUE Le salon international Batteries Event posera ses valises au Kursaal du 1^{er} au 3 avril pour trois jours de conférences sur le secteur industriel et ses innovations sur le territoire dunkerquois. Plus de cinquante exposants français et étrangers présenteront leurs innovations.

ELISA HUMANN

Depuis plus de vingt ans, Batteries Event s'est imposé comme le rendez-vous incontournable de l'industrie des batteries. Pendant trois jours, les participants venus du monde entier pourront comprendre les enjeux du secteur, échanger et rencontrer les acteurs essentiels cette industrie en plein essor.

À l'occasion de cette nouvelle édition, Batteries Event se situe au cœur d'un écosystème offrant l'opportunité de découvrir les développements de la filière avec des visites de sites industriels, des conférences et des ateliers pour créer les conditions du succès de la filière batterie.

L'événement, réservé aux professionnels du secteur, mettra notamment l'accent sur le soutien aux startups et aux nouvelles opportunités d'affaires, le développement des compétences nécessaires pour structurer la filière et les défis industriels, régionaux et liés à l'environnement. Près de 50 exposants



La plateforme industrielle Neomat devrait voir le jour à Dunkerque dans le courant 2026. Crédit : Orano/XTC New Energy - 2025 - Projet Neomat de Dunkerque

700

C'est le nombre de visiteurs attendus pendant les trois jours du salon qui se déroulera du 1^{er} au 3 avril au Kursaal de Dunkerque.

et 700 visiteurs sont attendus lors de ce salon pour partager leurs connaissances et visions via des conférences et des contenus traduits en français et en anglais.

Des tables rondes seront également organisées sur les perspectives économiques, techniques, sociales et l'implantation des sites industriels dédiés aux batteries comme la giga-usine de fabrication de matériaux Neomat, issue de l'alliance entre les entreprises Orano (France) et XTC (Chine). ■

Kursaal, Palais des congrès de Dunkerque
7 bis Pl. du Casino, 59240 Dunkerque
Mardi 1^{er} avril : ouverture des portes à 13h et départ des visites sur site (sur inscription)
Mercredi 2 et jeudi 3 avril : 8 heures - 17 heures

PLUS DE 1000 BROCANTES, VIDE-GRENIERS, À DEUX PAS DE CHEZ VOUS

Guide 2025 des BROCANTES & VIDÉ-GRENIRS à deux pas de chez vous

Neuchâtel-Hardelot

MARS

2€ 90

En vente en kiosque et sur boutique.nordlittoral.fr

2€ 90



NordLittoral
MÉDIAS de proximité hebdomadaires et quotidien GROUPE



INDUSTRIE

Les Batteries Event reviennent à Dunkerque

Dunkerque Le salon international Batteries Event posera ses valises au Kursaal du 1 er au 3 avril pour trois jours de conférences sur le secteur industriel et ses innovations sur le territoire dunkerquois. Plus de cinquante exposants français et étrangers présenteront leurs innovations.

Elisa Humann

D epuis plus de vingt ans, Batteries Event s'est imposé comme le rendez-vous incontournable de l'industrie des batteries. Pendant trois jours, les participants venus du monde entier pourront comprendre les enjeux du secteur, échanger et rencontrer les acteurs essentiels cette industrie en plein essor.

À l'occasion de cette nouvelle édition, Batteries Event se situe au cœur d'un écosystème offrant l'opportunité de découvrir les développements de la filière avec des visites de sites industriels, des conférences et des ateliers pour créer les conditions du succès de la filière batterie.

L'événement, réservé aux professionnels du secteur, mettra

notamment l'accent sur le soutien aux startups et aux nouvelles opportunités d'affaires, le développement des compétences nécessaires pour structurer la filière et les défis industriels, régionaux et liés à l'environnement. Près de 50 exposants et 700 visiteurs sont attendus lors de ce salon pour partager leurs connaissances et visions via des conférences et des contenus traduits en français et en anglais.

Des tables rondes seront également organisées sur les perspectives économiques, techniques, sociales et l'implantation des sites industriels dédiés aux batteries comme la giga-usine de fabrication de matériaux Neomat, issue de l'alliance entre les entreprises Orano (France) et XTC (Chine).

Kursaal, Palais des congrès de Dunkerque

7 bis Pl. du Casino, 59240 Dunkerque

Mardi 1er avril : ouverture des portes à 13h et départ des visites sur site (sur inscription)

Mercredi 2 et jeudi 3 avril : 8 heures - 17 heures ■



La plateforme industrielle Neomat devrait voir le jour à Dunkerque dans le courant 2026. Photo : Crédit : Orano/XTC New Energy - 2025 - Projet Neomat de Dunkerque

par Elisa Humann





INDUSTRIE

Les Batteries Event reviennent à Dunkerque

Dunkerque Le salon international Batteries Event posera ses valises au Kursaal du 1 er au 3 avril pour trois jours de conférences sur le secteur industriel et ses innovations sur le territoire dunkerquois. Plus de cinquante exposants français et étrangers présenteront leurs innovations.

Elisa Humann

D epuis plus de vingt ans, Batteries Event s'est imposé comme le rendez-vous incontournable de l'industrie des batteries. Pendant trois jours, les participants venus du monde entier pourront comprendre les enjeux du secteur, échanger et rencontrer les acteurs essentiels cette industrie en plein essor.

À l'occasion de cette nouvelle édition, Batteries Event se situe au cœur d'un écosystème offrant l'opportunité de découvrir les développements de la filière avec des visites de sites industriels, des conférences et des ateliers pour créer les conditions du succès de la filière batterie.

L'événement, réservé aux professionnels du secteur, mettra

notamment l'accent sur le soutien aux startups et aux nouvelles opportunités d'affaires, le développement des compétences nécessaires pour structurer la filière et les défis industriels, régionaux et liés à l'environnement. Près de 50 exposants et 700 visiteurs sont attendus lors de ce salon pour partager leurs connaissances et visions via des conférences et des contenus traduits en français et en anglais.

Des tables rondes seront également organisées sur les perspectives économiques, techniques, sociales et l'implantation des sites industriels dédiés aux batteries comme la giga-usine de fabrication de matériaux Neomat, issue de l'alliance entre les entreprises Orano (France) et XTC (Chine).

Kursaal, Palais des congrès de Dunkerque

7 bis Pl. du Casino, 59240 Dunkerque

Mardi 1er avril : ouverture des portes à 13h et départ des visites sur site (sur inscription)

Mercredi 2 et jeudi 3 avril : 8 heures - 17 heures ■



La plateforme industrielle Neomat devrait voir le jour à Dunkerque dans le courant 2026. Photo : Crédit : Orano/XTC New Energy - 2025 - Projet Neomat de Dunkerque

par Elisa Humann



: LA GAZETTE NORD-PAS DE CALAIS

Batteries Event, vitrine d'une filière régionale prometteuse

La première édition de Batteries Event, organisée par Avicenne Energy et Ecosystème D et co-produite par le port de Dunkerque, se déroulera dans la Cité de Jean Bart du 1er au 3 avril 2025.

Cet événement, qui se tiendra au cœur de la première région automobile française, a vocation à réunir les acteurs locaux, nationaux et internationaux afin d'accélérer le développement de la filière batterie et de révéler l'ensemble de la chaîne de valeur des batteries électriques assurée sur le territoire régional.

La région, future Silicon Valley de l'industrie européenne des batteries ? C'est en tout cas l'ambition des Hauts-de-France, première région française de production automobile, qui concentre d'ores et déjà 6 000 emplois liés aux matériaux, à la fabrication ainsi qu'au recyclage des batteries. Poussée par les locomotives Verkor et Prologium (Dunkerquois), ACC (Douvrin) et AESC (Douai) - encore en chantier ou déjà en service - cette nouvelle industrie sortie de terre il y a quelques années fait face à de nombreux défis : faire tourner ces gigafactories à plein régime, pérenniser les emplois et jouer des coudes face aux acteurs asiatiques. Côté littoral dunkerquois, «8,5 milliards d'euros ont déjà été investis dans la filière dont 2 milliard d'investissement par Prologium - en construction - qui a annoncé 3 000 emplois et 1,5 milliard pour Verkor qui assurera 1 200 emplois et dont l'activité doit démarrer en 2025», indique Laurence Sdika, directrice générale adjointe d'Ecosystème D.

700 visiteurs attendus et 100 speakers prévus

Batteries Event à Dunkerque a justement vocation à s'installer durablement dans le paysage régional et de participer au développement de la filière. Cette première édition dunkerquoise profite de la notoriété de l'événement organisé depuis 25 ans à Lyon et reconnu à l'échelle nationale et internationale. Les défis de cette manifestation sont nombreux : accompagner de futures implantations, évoquer les perspectives économiques, sociales autour de l'emploi, la formation et les compétences mais aussi attirer de nouvelles entreprises et renforcer le lien entre dirigeants, partenaires et institutionnels. «L'objectif de cet événement BtoB est de réunir l'ensemble des acteurs de l'écosystème mondial de la batterie durant trois jours afin d'aller plus loin dans les échanges tout en révélant les atouts du territoire et promouvoir le tissu économique local», résume Laurence Sdika.

Un programme riche en visites, conférences et ateliers

Plus de 700 visiteurs sont attendus sur le littoral dunkerquois. Parmi eux, on retrouvera des dirigeants d'entreprises, des partenaires, des décideurs ainsi que des personnalités politiques. 100 speakers sont annoncés, à l'image de Patrice Vergriete, maire de Dunkerque et président de la CUD, Philippe Varin, président d'ICC, Maurice Georges, président du grand port maritime (GPMD), Vincent Yang, CEO de Prologium, ou encore Thomas Courbe, directeur général des entreprises. Des membres de la Commission européenne et de Blue solution prendront également la parole. La première journée sera rythmée par des visites d'entreprises à savoir Aluminium Dunkerque, Arcelor Mittal ou encore Verkor et ACC, la gigafactory à Douvrin déjà en activité. «Les participants à Batteries Event pourront ainsi découvrir les coulisses de fabrication de batteries avec l'activité d'ACC qui est vraiment lancée». Le deuxième et troisième jour seront marqués par une série de conférences, d'ateliers pratiques, d'interventions ministérielles, de temps d'échanges et de soirées business synonymes de networking.

Rayonnement international

Seront présents également à cet événement des représentants internationaux venus des Pays-Bas, de l'Allemagne, du Maroc, de l'Espagne, d'outre-Manche ou encore du Canada. «Nous cultivons le lien avec nos voisins étrangers de manière précieuse», glisse l'intéressée. «L'idée est de prendre le pouls de cette première édition, être au cœur des préoccupations de la chaîne de valeur locale. Cet événement joue un rôle capital dans le développement de la filière batterie et a vocation à être renforcé». Si aujourd'hui la vallée de la batterie est reconnue en France, l'ambition est de s'inscrire comme le territoire de référence en Europe.

Les inscriptions sont ouvertes et la plateforme offre la possibilité de prendre des rendez-vous BtoB en amont de l'événement.



<https://www.gazettenpdc.fr/files/articles/2025/02/BATTERY-EVENT-Photo-mme-sdika.jpeg>

Laurence Sdika, directrice générale adjointe d'Ecosystème D.



Batteries Event rassemble une filière qui démarre réellement

Batteries Event rassemble une filière qui démarre réellement

Si ACC à Billy-Berclau a déjà démarré sa production, si AESC à Douai s'apprête à le faire, le territoire dunkerquois est à l'aube d'un grand lancement de toute la filière batteries qu'elle regroupe. Le Batte-

ries Event va fédérer ses acteurs autour des enjeux et de la technique.

Après le Battery Tech Expo organisé à Lille le 30 janvier (une seconde édition est déjà prévue les 4 et 5 février 2026), un nouveau grand rendez-vous autour de la batterie arrive dans la région. Du 1 er au 3 avril,

c'est Batteries Event qui accueillera 50 exposants, 100 conférenciers et 700 visiteurs (professionnels) au Kursaal de Dunkerque.

<https://dunkerque.batterieseve...> ■



À Dunkerque, Batteries Event rassemble une filière qui démarre réellement

Si ACC à Billy-Berclau a déjà démarré sa production, si AESC à Douai s'apprête à le faire, le territoire dunkerquois est à l'aube d'un grand lancement de toute la filière batteries qu'elle regroupe. Le Batteries Event va fédérer ses acteurs autour des enjeux et de la technique.



La future usine de Verkor, qui va démarrer sa production d'ici la fin de l'année. - Photo Verkor

Après le Battery Tech Expo organisé à Lille le 30 janvier (une seconde édition est déjà prévue les 4 et 5 février 2026), un nouveau grand rendez-vous autour de la batterie arrive dans la région. Du 1er au 3 avril, c'est Batteries Event qui accueillera 50 exposants, 100 conférenciers et 700 visiteurs (professionnels) au Kursaal de Dunkerque. Mais pourquoi un nouveau salon de ce genre ?

« Il était normal d'avoir un salon de stature européenne sur le territoire de Dunkerque, dans la vallée de la batterie régionale », insiste Rafael Ponce, directeur général d'EcosystèmeD, qui coorganise l'événement avec Avicenne Energy (qui est derrière le même type de salon à Lyon). Cet événement arrive à un moment clé, « car on est vraiment au moment où les usines vont démarrer, notamment Verkor d'ici la fin de cette année, et toute la chaîne de valeur qui se met en place à Dunkerque. » Et à la différence d'autres territoires régionaux, il y a ici de très nombreux maillons de la chaîne : les gigafactories comme Verkor et Prologium, les composants avec Neomat, Enchem, le recyclage (même si le projet d'Eramet est en pause)...

Pour Rafael Ponce, « dans le contexte économique que l'on vit, il importait de communiquer sur la réalité des projets. Les grands patrons de ces entreprises, des experts seront aussi pour témoigner

de l'avancée de la filière et de parler du cadre global européen de la batterie. Toute action qui soutient cette filière est la bienvenue. »
Événement dédié aux professionnels, ce Batteries Event trouvera un écho pour le grand public, avec des plateaux de formation, des journées d'échange avec la population « *pour présenter tous les postes de la filière, les métiers induits, les opportunités d'emploi* ».

<https://dunkerque.batteriesevent.com/>

par M G



Confirmer le positionnement du territoire comme fer de lance de la batterie

Du 1^{er} au 3 avril, Dunkerque accueille le salon Batteries Event au Kursaal. Un événement organisé par EcosystèmeD et Avicenne Energy. Se déroulant habituellement à Lyon, l'édition 2025 a été délocalisée au cœur de la vallée de la batterie française. Explications avec Laurence Sdika, directrice générale adjointe d'EcosystèmeD.

Le salon international Batteries Event est un événement réservé aux professionnels des industries de la batterie. Le délocaliser au cœur de la capitale française de la batterie était-il une évidence ?

Il était incontournable pour nous d'ancrer cet événement à Dunkerque. Le territoire est investi de l'amont à l'aval de la chaîne de valeur : de la fabrication des matériaux nécessaires à la fabrication des batteries en elles-mêmes jusqu'à leur recyclage. Avoir un événement phare ici permet aux acteurs de cette filière de se retrouver au cœur de ce territoire européen moteur. Cet événement abordera tous les enjeux concrets puisque la filière y est en cours de développement. Ce qui ne manquera pas de confirmer le positionnement du territoire comme fer de lance. C'est l'occasion pour des acteurs mondiaux de découvrir notre territoire et de faire la promotion des projets qui sont en cours ici. Ceux de Verkor, de Prologium, la production d'électrolyte par Enchem, les co-entreprises Neomat (NDLR, la joint-venture entre XTC et Orano).

Les chiffres de cet évènement ?

Un salon dense. Des 50 stands attendus, nous sommes à 62 entreprises exposantes. Sur les trois jours du salon, nous allons accueillir plus de 100 conférenciers qui vont aborder tous les défis industriels et de développement de la filière, ainsi que toutes les actualités du marché avec un volet international. Parmi nos conférenciers, on peut noter des têtes d'affiche comme Philippe Varin, président de la Chambre de commerce internationale, Thomas Courbe, directeur général des entreprises au sein du ministère de l'Économie, Patrice Vergriete, Maurice Georges. Sur le plan international, nous ne sommes pas en reste. La Commission

europeenne sera représentée, le lien France-Chine, le Maroc, les Pays-Bas, la Belgique. Enfin, Marc Ferracci, le ministre de l'Industrie et de l'Énergie, est attendu pour clore l'événement.

La batterie à Dunkerque, c'est aussi quelques soubresauts. L'exemple d'Eramet qui suspend son projet de recyclage, la coentreprise entre Stellantis et Orano qui ne voit finalement pas le jour sur le territoire ...

Les soubresauts de la filière seront aussi abordés. Pas de langue de bois sur l'événement tant au niveau des conférences que des ateliers. L'enjeu du Batteries Event est d'accompagner au plus près la filière. Le verdissement de notre économie, concilier en permanence économie et écologie, c'est la destination. Même si le chemin est un peu bousculé par moment, nous devons rester focus sur la destination. On est dans un renouveau industriel, il y a des modèles économiques pour tous. On y croit vraiment, tout le monde est au chevet de la filière.

62
62 entreprises, 700 participants et 100 conférenciers.



**Laurence Sdika,
directrice générale adjointe
d'EcosystèmeD, revient sur
l'importance de l'événement
pour une filière qui se structure
à Dunkerque.**

02/04/2025

[BFM GRAND LILLE](#)





02/04/2025

[Ici Nord](#)



Du mardi 1er au Jeudi 3 avril

Batteries Event 2025 – Dunkerque



ÉcosystèmeD et Avicenne Energy, en partenariat avec Dunkerque-Port, s'associent pour organiser le salon international Batteries Event Dunkerque, du 1er au 3 avril 2025 au Kursaal, Palais des Congrès. L'objectif : Réunir les acteurs internationaux, nationaux et locaux au cœur d'une des régions européennes moteur de l'industrie des batteries.

Pendant trois jours, des conférences, des visites de sites, une exposition et des événements conviviaux permettront de comprendre, de se rencontrer et d'échanger autour de tous les enjeux liés à l'émergence de cette nouvelle filière industrielle.

De nombreux défis passionnants seront au cœur de ce tout nouvel événement :

- Enjeux industriels, territoriaux et environnementaux,
- Perspectives économiques et sociales,
- Besoins en compétences et en savoir-faire,
- Accompagnement des implantations,
- Accueil et intégration des nouveaux arrivants,
- Création de liens entre tous les acteurs économiques et institutionnels,
- Promotion du territoire pour créer une dynamique et attirer de nouveaux acteurs.

Parmi les entreprises qui ont d'ores et déjà confirmé leur participation en tant qu'acteur de l'événement : ProLogium, Verkor, Neomat (XTC-Orano), PSA BDP, Borax Français, ENCHEMA, BASF, Critt M2A, Yusen Logistics, Air Liquide, GCA, Exyte ou encore Vinci.

Située au cœur de la 1ère région automobile de France, Dunkerque se positionne aujourd'hui sur trois étapes de la chaîne de valeur des batteries électriques (préparation des matériaux, fabrication des batteries, recyclage), grâce notamment à de nombreux grands projets industriels.

Site officiel de l'événement : [dunkerque.batteriesevent.com](http://dunkerque.batterieseevent.com)

Inscriptions : dunkerque-batteriesevent2025.site.calypso-event.net



Accueil > Europe > France > L'agenda de la transition énergétique

Europe France

L'agenda de la transition énergétique

Par **Pauline Guibert** - 28 mars 2025

Chaque semaine, *GreenUnivers* sélectionne les principaux événements professionnels de la transition énergétique. Des rendez-vous qui ont lieu en France et ailleurs en Europe dans les secteurs des énergies renouvelables, de l'hydrogène, de la rénovation ou encore de la mobilité électrique.



Mars

Sommet *Climate Chance Europe Afrique 2025*, Marseille

31

Hannover Messe, Hanovre (Allemagne)

Avril

Batteries Event 2025, Dunkerque

1 *Innopolis Expo*, Paris

Conférence, *Decarbonizing datacenters : Innovation & Energy efficiency*, Inno Energy, Paris

Congrès, *DC World Event*, Paris

Jour E, Bpifrance, Lille

2 Journée Démo *One-to-One* pour les décideurs de l'énergie et de l'environnement, Energy class factory, Paris

BIMWorld, Jumeaux numériques, Paris

Minerec, *Assises nationales de l'économie circulaire des minéraux*, Lille

3 Forum National des éco-entreprises, Pexe et Ademe, Paris

MORCEAUX CHOISIS



**“ON LES FORME, ON LES LOGE,
ON LES AMUSE ET ENSUITE
Ils s'en vont”**

Philippe Beauchamps,

à propos des jeunes qui étudient à Lille, lors de la présentation de l'enquête sur l'attractivité des régions, au Newton Offices, le 25 mars.

“NON AU DÉCLASSEMENT DE NOTRE AÉROPORT AMIENS-HENRY-POTEZ !”

L'appel de **Pascal Fradcourt**,
président de la CPME de la Somme, face à la réforme envisagée par l'Etat de déclassez 6 aéroports en France (dont celui de Merville) qui seraient dès lors amenés à financer eux-mêmes le contrôle aérien et non plus à bénéficier du service public de la DGAC.

“ILS ONT DES CHALLENGES, PAS DES DIFFICULTÉS. ET LES CHALLENGES SONT DES OPPORTUNITÉS”

Pascal Cagni,

ex président de Business France, à propos des perspectives d'Arc France, dont il vient de rejoindre le tour de table, dans une interview à la Voix du Nord le 25 mars.



**“RÉCUPÉRER DES FRICHES FERROVIAIRES,
C'EST PROBABLEMENT CE QU'IL Y A DE PLUS
DIFFICILE EN FRANCE ! ET POURTANT, J'ÉTAIS
MINISTRE DES TRANSPORTS”**

Patrice Verrieté, lors de la présentation publique de la transformation du centre ville de Dunkerque, dont il est maire (lire aussi p.18).

1-3 AVRIL : Salon international
Batteries Event Dunkerque,
au Kursaal, Palais des
Congrès

1-3 AVRIL : Forum InCyber
Europe (FIC), Lille Grand
Palais

2-3 AVRIL : MINEREC Assises
nationales de l'Economie
Circulaire des Minéraux,
Lille (programme et infos
sur www.cd2e.com)

3 AVRIL : Conférence-débat
d'Alain Véron « Un monde
en ébullition : comprendre
les dynamiques
géopolitiques actuelles »,
IMT Nord Europe Douai,
18h30 (inscription
obligatoire contact@imt-nord-europe.fr ou 06 10 63
97 93)

3 AVRIL : Club A2Log « Réussir
la décarbonation : enjeux,
risques et opportunités
pour votre entreprise », CCI
Aisne, 8h30 - 11h00

3 AVRIL : Matinale export
« Réussir ses opérations
à l'international », CCI
Amiens-Picardie, 9h

22 AVRIL : Club des repreneurs
« Le financement de la
reprise : mobilisez les
ressources nécessaires »,
CCI Hauts-de-France, 10h

29 AVRIL : Cité du Management
avec Hugo Paul, Cité des
échanges, Marcq-en-
Baroeul, 14h

AGENDA

AGENDA

AUJOURD'HUI

ATELIERS, COURS

Atelier Flash Pop. Vous plongerez dans une animation ludique pour explorer l'exposition *Ville Avenir* et imaginer la ville de demain tout en vous amusant.

À 14 h 30, La Halle aux sucres, **Dunkerque**. Gratuit. Sur réservation. Tél. : 03 28 64 60 49.

« Fabrique ton phare » et réouverture du phare. Vous réalisez votre propre maquette de phare. Puis vous plongerez dans l'histoire du patrimoine maritime à travers une exposition unique.

Et pour couronner le tout, vous grimpez les 116 marches du phare pour une vue imprenable à 360° sur Gravelines et ses paysages alentour. À partir de sept ans.

De 14 h à 18 h, Phare, boulevard de l'Est, **Petit-Fort-Philippe**. Gratuit moins de 12 ans, 1 € par enfant, 2 € montée au phare et 1 € visite de l'exposition. Tél. : 03 28 24 99 79.

Cours de Qi Gong. Les mouvements du Qi Gong ont un effet positif et bénéfique sur la santé et la longévité. Basé sur la culture de l'énergie interne, le Qi Gong se différencie des autres pratiques sportives habituelles. Il vise une progression, animée par la découverte de soi, de ses possibilités au travers de gestes doux.

Jusqu'au lundi 30 juin ; les lundis, à 19 h 15, les mardis, à 15 h et les samedis, à 10 h, La Croisée des chemins, 29, route de Saint-Omer, **Rexpoëde**. 12 € adultes. Sur réservation.

boutique.ot-hautsdeflandre.fr

Qi Gong. Organisé par La Croisée des chemins, ouvert aux adultes de tous âges. Vous pouvez vous inscrire, même en cours d'année sportive et découvrir cet « art énergétique ».

Jusqu'au mercredi 25 juin ; les mercredis, de 19 h à 20 h 15, salle Pierre-Lamstaes, **Zuydcoote**. Gratuit pour le premier cours.

Tél. : 06 52 50 03 95.

CIRQUE

Cirque Arlette-Gruss. Quarante artistes venus des quatre coins du monde seront présents, durant 2 h. Une sphère métallique dans

laquelle tourbillonnent dix motards, acrobaties aériennes des trapézistes et autres artistes de haut vol, des figures exécutées dans un immense bol d'eau par une contorsionniste, numéro de diabolo endiablé etc. Jusqu'au dimanche 6 avril ; aujourd'hui, à 14 h 30 ; demain, à 19 h 30 ; vendredi, à 19 h 30 ; samedi, à 14 h, à 17 h et à 20 h ; et dimanche, à 10 h, à 14 h et à 17 h, quai Frayinet môle 1, **Dunkerque**. De 19 € à 51 € pour les adultes et de 17 € à 49 € pour les 3-12 ans. cirque-gruss.com

DOCUMENTAIRE, PROJECTION-DÉBAT

« Le Tour du monde ». De la France à la Chine en passant par l'Afrique australe, l'Amérique latine ou la Scandinavie, Jamel Balhi dévoile un monde qui, à travers ses contrastes, révèle son indéniable unité.

À 18 h 30, centre artistique et culturel François-Mitterrand, 1, rue André-Malraux, **Gravelines**. 3 € gravelinois, 9,50 € et 8,50 € plus de 60 ans et moins de 25 ans. Sur réservation. Tél. : 07 87 70 97 10.

JEUX

Tournoi de jeu vidéo : « Mario Kart ». Format du tournoi : phase de qualification, quatre groupes de quatre joueurs, trois courses par groupe. Phase inter-groupes, les deux meilleurs de chaque groupe avancent. Phase finale locale, demi-finale et finale locale et pour finir la grande finale du réseau, affrontement des champions des bibliothèques. De 14 h à 17 h, médiathèque, 15, route de Calais, **Gravelines**. Gratuit. Sur réservation. Tél. : 03 28 51 34 34 ou directement sur place.

LOISIRS CULTURELS

Café langues Esperanto. Eddy vous propose des rencontres conviviales pour échanger dans cette langue, connue par des millions de personnes sur les cinq continents.

De 16 h à 17 h 30, La Brocante de Camille, 90, rue Vauban, **Saint-Pol-sur-Mer**. Gratuit. Sur réservation. Tél. : 06 15 27 50 56.

SORTIE D'OBSERVATION FAUNE ET FLORE

« Découvre le littoral et les coquillages ». Proposée dans le cadre des semaines de la mer par les guides du Platier d'Oye. De 10 h à 12 h et de 13 h 30 à 16 h 30, médiathèque François-Mitterrand, **Grand-Fort-Philippe**. Gratuit.

DEMAIN

CONFÉRENCES

« Voyage au cœur de la conscience ». Organisée par le docteur Nicolas Bilbaut, neurologue, Jérôme Gadeyne, observateur de la conscience humaine et l'association Conscience et Vie.

À 19 h, espace Jean-Vilar, salle Molière, **Coudekerque-Branche**. Gratuit.

Balade/conférence Adra. Animée par Bernard Piccarreta. Il vous conduira à travers les allées du cimetière à la découverte de monuments remarquables, dont ceux du sculpteur Maurice Ringot et de tombes de personnalités importantes dans l'histoire de la ville.

À 14 h 15, entrée principale du cimetière, **Dunkerque**. Gratuit.

« Un habitat social, économique, solidaire, écologique, démocratique et anti-spéculatif ». Ils ont eu envie de prendre leur destin en main et d'imaginer avec d'autres comment habiter dans des espaces adaptés à leurs besoins et de façon plus solidaire. Rencontre autour d'un petit buffet responsable et zéro déchet.

De 18 h 15 à 20 h, espace rencontre, La Halle aux sucres, 9003, route du quai Freyinet, **Dunkerque**. Gratuit. Sur réservation. Tél. : 03 28 64 60 49.

Vous souhaitez partager gratuitement un événement ?

Rendez-vous sur
agenda.lavoixdunord.fr

agenda!
LA VOIX DU NORD

OBSÈQUES

AUJOURD'HUI

Bray-Dunes

À 10 h, à l'église du Sacré-Cœur, seront célébrées les funérailles de Pierre Mangin, 71 ans ; suivies de la crémation.

Dunkerque

À 16 h, au crématorium, seront célébrées les funérailles de Dominique Vuylsteke, 70 ans.

West-Cappel

À 14 h 30, à l'église Saint-Sylvestre, seront célébrées les funérailles de Raymonde Blaevoet, née Vandaele, suivies de l'inhumation au cimetière dudit lieu.

BRÈVES

DUNKERQUE

« Batterie Évent Dunkerque ».

Organisé par Ecosystème D et Avicenne Energy, en partenariat avec Dunkerque-Port.

Cet événement, réservé aux professionnels du secteur, rassemblera plus de cinquante exposants, acteurs directs de la filière industrielle, et cent conférenciers pour sept cents visiteurs attendus. Pendant ces trois jours, les participants, locaux, nationaux et internationaux, pourront comprendre les enjeux du secteur, échanger et rencontrer les acteurs clés de cette industrie en plein essor. Jusqu'à demain, au Kursaal. Tél. : 06 99 12 93 70.

VOLCKERINCKHOVE

Recherche bénévoles. Le city stade nécessite une remise à neuf. Le conseil des jeunes lance un appel aux associations et à la population.

La mairie fournira la peinture, lasures, rubans adhésifs de protection. Au programme : nettoyage des barrières en bois, peintures des sols, rafraîchissement de la structure métallique, remplacement du matériel sportif et bien d'autres améliorations. Si vous êtes en possession de nettoyeurs haute pression, brosses métalliques, pinceaux, ponceuses et papier de verre seront les bienvenus. Demain et samedi. Sur inscription. Tél. : 06 99 12 93 70.

EXPOSITIONS

Armbouts-Cappel

« Les Lumières du bord de notre littoral ». Présentée par la PPIE Flandre maritime, exposition photographique d'Antoine Bonvoisin. Jusqu'au samedi 12 avril ; les mercredis, samedis, de 9 h à 12 h et les mardis, jeudis, de 14 h à 17 h, médiathèque Le Petit Prince. Gratuit. semainedelamer.fr



©GALERIE PARAGONE

Bergues

« Archipel ». Avec cette exposition, Jean-Claude Thuillier, revient pour proposer une vision quasi abstraite des récits mythologiques constituant sa source d'inspiration. Jusqu'au samedi 10 mai ; du mercredi au samedi, de 15 h à 18 h 30, Paragone. Gratuit. Tél. : 06 59 80 86 01.

Bourbourg

« Du classique au contemporain ». Jeanine Deprez, Liliane Morote, Ginette Baert et René Larcher, ces quatre artistes vous proposent un large panel de techniques, entre peintures et sculptures. Vernissage vendredi, à 18 h. Du samedi 5 avril au samedi 3 mai ; les mardis, mercredis, de 8 h 30 à 12 h et de 14 h à 18 h ; les jeudis, de 8 h 30 à 12 h ; les vendredis, de 14 h à 18 h et les samedis, de 8 h 30 à 12 h et de 14 h à 17 h 30, médiathèque Georges-Dupas. Gratuit. Tél. : 03 28 22 01 42.

Dunkerque

« Notre Littoral ». Exposition de peinture sur *Notre Littoral*, vu par quelques artistes dunkerquois. Pastel ou colorée, chacun sa vision de notre côte. Jeudi, de 14 h à 17 h, Atelier Galerie 125 de Rosendaël. Gratuit.

« Les lieux de l'affect ». L'exposition de Thierry Girard interroge les liens intimes qui unissent les individus à leurs territoires, vous invitant à repenser votre relation, à l'espace commun, à travers l'émotion, l'intime et le partage. Jusqu'à vendredi, de 9 h à 12 h et de 14 h à 19 h et samedi, de 14 h à 17 h, le château Coquelle. Gratuit. Tél. : 03 28 63 99 91.

« Regards croisés sur l'architecture ». Vous plongez dans l'univers de Yona Friedman, visionnaire de l'architecture mobile et explorez des réflexions innovantes sur les villes de demain. Jusqu'au samedi 19 avril ; les samedis de 13 h à 18 h, du lundi au vendredi, de 8 h à 18 h, La Halle aux sucres. Gratuit. fracgrandlarge-hdf.fr

Leffrinckoucke

« Blockaus ». Présentée par CPIE Flandre Maritime, exposition photographique d'Antoine Bonvoisin. Jusqu'au mercredi 16 avril ; les mardis et jeudis, de 14 h à 18 h ; les mercredis, vendredis et samedis, de 10 h à 12 h et de 14 h à 18 h, bibliothèque Yves-Renoir. Gratuit.

Petite-Synthe

Petite-Synthe 1939-1945. Proposé par l'association Hispasec Santinas, dans le cadre de la commémoration du 80^e anniversaire de la Libération de Dunkerque. Dès vendredi jusqu'au lundi 28 avril ; les samedis, de 8 h 30 à 12 h 30 et du lundi au vendredi, de 8 h 30 à 12 h et de 13 h 30 à 17 h 30, mairie. Gratuit. Tél. : 03 28 26 25 55.



Saint-Pol-sur-Mer

Peintures de Daniel Hubere. Organisé par la Brocante de Camille en partenariat avec l'association Les Rencontres de la chicoëre. Présence de l'artiste le mercredi, vendredi et dimanche, de 15 h à 12 h. Dès samedi jusqu'au samedi 19 avril ; du mercredi au dimanche, de 14 h à 18 h 30, La Brocante de Camille. Gratuit. Tél. : 06 15 27 50 56.

**BFM Grand Lille - Bonsoir Lille - 3 avril 2025 - 17:06**

neoma lithium circulaire vitrine baser kursat compétitif matériau
importer cobalt spécialiser nickel event minibus maillon kaminski
recycler difficilement réemploi circularité



03/04/2025

[BFM BUSINESS](#)

BFM
BUSINESS



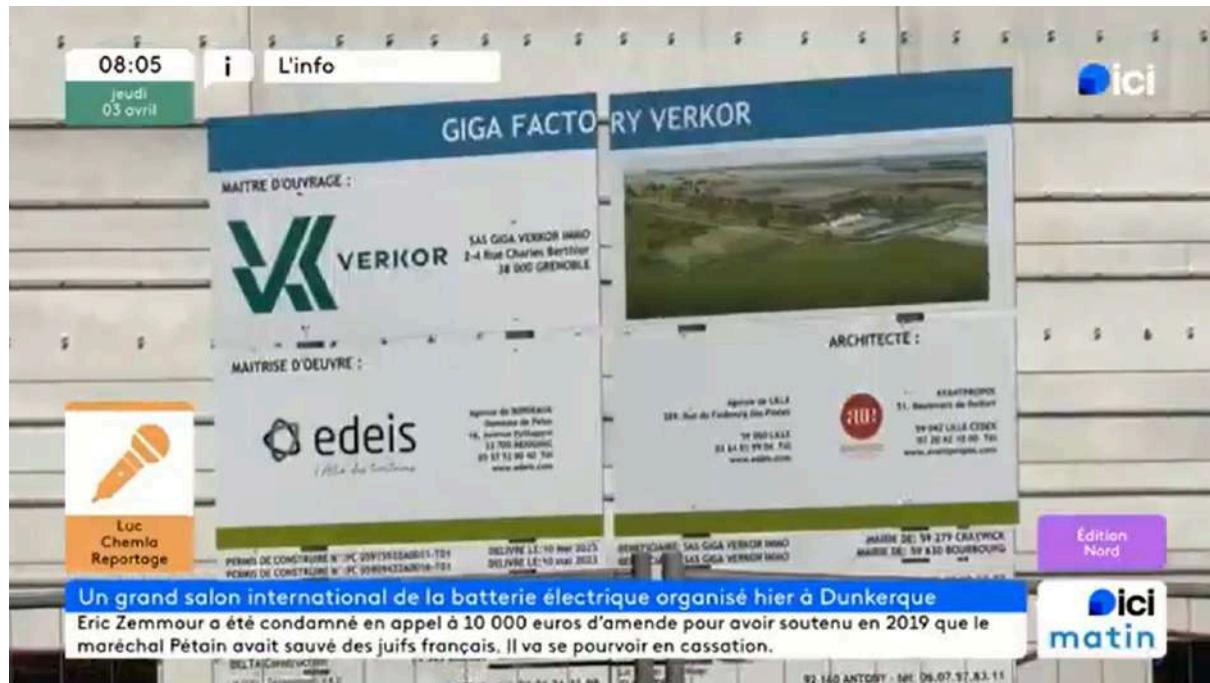
03/04/2025

[BFM GRAND LILLE](#)



03/04/2025

[Ici Nord](#)



DUNKERQUE

: LAVOIXDUNORD.FR

Dunkerque : la nouvelle batterie Prologium promet une charge de votre voiture électrique en 4 minutes !

Lors du Battery Event, organisé de mardi à jeudi au Kursaal, les dirigeants de Prologium ont présenté les évolutions de leur technologie et fait le point sur l'avancée de leur projet dunkerquois. Consul-



Calvin Hsieh, Catherine Sung et Pascal Cerruti, chargé des affaires publiques. Photo Jean-Louis Burnod

tez l'actualité en vidéo

« *Je ne connais pas les paroles, mais je reconnaiss les chansons.* » Enthousiaste au lendemain de la demi-finale de la Coupe de France à laquelle il a assisté au stade Pierre-Mauroy, Calvin Hsieh, vice-président de Prologium a, en quelques mots, témoigné de son implication sur le territoire, même si à quelques hectomètres de l'usine Verkor, la présence du géant taïwanais n'est encore que virtuelle. Présents avec Catherine Sung (vice-présidente opérationnelle et représentante légale) au Battery Event (événement qui contribue au développement de la filière batterie), ils nous ont accordé un entretien pour faire le point sur l'avancée de leur projet de gigafactory et sa concrétisation prochaine.

Une batterie

Sur la table, devant eux, un sobre « plateau » qui aurait pu... supporter quelques tasses de café. Une hypothèse qui a le don de faire sourire les deux têtes pensantes de Prologium. En fait de plateau, nous sommes en présence d'une superposition d'une dizaine de feuilles de cuivre réunissant anodes et catodes, matériaux de base des batteries révolutionnaires de l'entreprise taïwanaise. Une trentaine de ces « plateaux » sont nécessaires à la confection d'un module et l'assemblage de quatre modules permet de créer un pack batterie pour voiture électrique. Ce qui représente **un net gain d'espace et surtout un gain de poids** d'environ 300 kilos...



Ce type d'élément permet de confectionner les modules qui, assemblés, composent les batteries. Photo Jean-Louis Burnod

Une technologie

Calvin Hsieh l'assure : « *950 brevets protègent notre technologie. Quand nous nous sommes lancés dans l'aventure de la batterie solide, personne n'y croyait. Nous sommes dans une technologie subtile, dans un assemblage à équilibrer chimiquement pour trouver le bon compromis entre autonomie et rapidité de recharge et parvenir à une bonne intégrité de la batterie pour qu'elle soit fiable et stable. Nous sommes fiers d'être arrivés à un point d'équilibre. Je ne veux pas paraître arrogant, mais on a le Graal de la batterie et maintenant il faut la produire.* »

Une évolution

Le Battery Event a permis à Prologium de présenter **les évolutions de sa technologie**. « *Nous demeurons sur la même architecture LCB (lithium ceramic battery) qui évolue, indique Catherine Sung. Et comme nous l'avons fait au CES de Las Vegas (NDLR : le plus gros événement mondial de la tech.), nous profitons du Battery Event pour annoncer que nous allons passer de la génération 3 à la génération 4 (classification européenne). Avec cette évolution, nous sommes capables de supprimer tous les ingrédients organiques et potentiellement inflammables, ce qui permet un net gain en matière de sécurité. Cette évolution nous offre une densité énergétique supérieure qui nous permet d'avoir une recharge encore plus rapide. On passe désormais à une capacité de recharge à 60 % en 4' pour une autonomie de 300 km.* » Selon Catherine Sung, cette évolution permettra également de maintenir les performances, même sous des températures extrêmes (-20 %). « *Quant au recyclage, il est grandement facilité puisque nous utilisons 100 % de matériaux non organiques, ce qui nous rend plus eco-friendly (vertueux pour l'environnement). Nous allons également faire en sorte de réduire les composants céramiques.* »

Une histoire

Au moment de la création de l'entreprise, en 2006, **il n'était pas question de produire des batteries pour le secteur de l'automobile.** « Nous produisions des batteries de petite taille pour les marchés de grande consommation. Des recharges, des appareils qui pouvaient s'insérer dans des vêtements intelligents, des casques de livreurs. Puis un jour, se souvient Catherine Sung, une compagnie automobile a acheté une de nos batteries, via Amazon, et l'a étudiée. Elle nous a contactés, disant que c'était ce qu'elle cherchait et nous demandant s'il était possible de la développer à des tailles plus imposantes pour équiper des voitures. Il y a 10 ans, nous avons pu livrer une première grosse batterie performante. » Depuis, Prologium, qui a fait évoluer sa technologie, envisage de devenir l'un des leaders mondiaux.

Une usine



La maquette représentant un quart de la future usine Prologium. Photo Jean-Louis Burnod

En décembre et janvier, Prologium a obtenu le permis de construire et l'autorisation environnementale pour la création de son site de production. « Nous finalisons le design de nos bâtiments et nous pouvons désormais présenter une maquette des locaux qui occuperont environ un quart des 100 hectares d'emprise foncière dont dispose l'entreprise, précise Calvin Hsieh. La construction débutera dans les premiers mois de 2026 et la production au cours du premier semestre 2028. »

par Bruno Verheyde



A LA UNE

: NORDLITTORAL.FR

Réindustrialisation du territoire : des métiers à découvrir et des offres d'emploi à saisir les 4 et 5 avril à

Deux jours durant, les habitants du territoire intéressés par les métiers de l'industrie de demain sont attendus à Saint-Pol-sur-Mer. Les métiers de la batterie s'y dévoileront et des offres d'emploi seront à saisir.



Rendez-vous les 4 et 5 avril place du Chevalier de Saint-Pol, à Saint-Pol-sur-Mer.

Toute la semaine (du 1^{er} au 5 avril), Dunkerque passe en mode semaine de l'électrique. Au Kursaal, c'est ainsi que s'est tenu jusqu'au jeudi 3 le Batteries Event, salon professionnel réunissant les spécialistes du secteur autour, entre autres, de conférences sur le sujet.

Consultez l'actualité en vidéo

À Saint-Pol-sur-Mer, c'est un aspect plus concret encore qui va être mis en avant les 4 et 5 avril, directement plus concernant pour les habitants du territoire. Deux jours durant, les opportunités d'emploi et de formation seront à découvrir, place du Chevalier de Saint-Pol. De 10 heures à 12 h 30 et de 13 h 30 à 18 heures, les métiers de l'industrie de demain seront donc à portée de main.

À lire aussi [Au Kursaal, Dunkerque au centre des attentions des spécialistes de la batterie électrique¹](#)

Durant les deux jours, divers acteurs de la batterie et du logement seront présents, parmi lesquels Verkor, l'AFPA ou le Greta, deux centres de formation. Le 4 avril, un après-midi de l'emploi est par ailleurs organisé avec des offres d'emploi à découvrir. Plus encore que le secteur de la batterie, des entreprises comme Quick, Carrefour ou Feu Vert proposeront également des offres à destination des chercheurs d'emploi.

A LA UNE

: NORDLITTORAL.FR

Au Kursaal, Dunkerque au centre des attentions des spécialistes de la batterie électrique

Avec le Batteries event, Dunkerque entend affirmer son soutien aux acteurs du secteur. Mélant temps d'échanges et conférences, l'événement se termine ce jeudi 3 avril.



Habituellement organisé à Lyon, le Batteries event est organisé depuis le 1er avril au Kursaal de Dunkerque.

Depuis le 1^{er} avril, jusqu'au 3 inclus, le Kursaal de Dunkerque accueille le Batteries event 2025. Derrière ce nom peu connu du grand public se « cache » en fait un événement d'ampleur organisé depuis plus de 20 ans, regroupant tous les professionnels du secteur.

Consultez l'actualité en vidéo

Habituellement organisé à Lyon, l'événement prend place cette année dans la cité de Jean Bart, eu égard à la fameuse vallée de la batterie électrique en cours d'implantation sur le territoire. Cette année, c'est ÉcosystèmeD qui est aux manettes de l'événement, en partenariat avec Avicenne energy. La manifestation s'est lancée mardi avec la visite de différentes usines pour montrer la richesse industrielle du Dunkerquois. Elle s'est poursuivie au Kursaal avec des conférences et un côté salon comprenant 68 exposants.

« L'objectif est de confirmer le soutien du territoire à la mise en place de la filière de l'électromobilité et de la batterie électrique, précise Rafael Ponce, directeur général d'ÉcosystèmeD. On veut matérialiser des projets concrets, permettre à tous ces acteurs de venir échanger sur les enjeux de la filière, sur le contexte économique et les enjeux environnementaux, les enjeux sociétaux. »

Ce jeudi 3 avril se tient la dernière journée de l'événement.

Batteries: les usines françaises avancent malgré la défiance du secteur

Par Taimaz SZIRNIKS

Dunkerque, 4 avr 2025 (AFP) - ACC, AESC, Verkor: les usines de batteries pour véhicules électriques grandissent dans le nord de la France, même si le secteur est en plein doute après la faillite du géant suédois Northvolt.

La pionnière ACC monte en cadence à Douvrin. Elle a livré ses premières batteries pour la Peugeot 3008. "Nous avons fabriqué autant de cellules et de modules au premier trimestre 2025 que pendant toute l'année 2024", a souligné Matthieu Hubert, secrétaire général d'ACC.

A quelques kilomètres de là, AESC-Envision fait les derniers tests avant de lancer la production en série. L'usine du géant sino-japonais de la batterie s'est installée à Douai sur un parking de l'usine Renault, dont il équipera les R5 électriques.

Près du port de Dunkerque et de l'imposante centrale nucléaire de Gravelines, au milieu des champs, l'usine de la start-up Verkor est sortie de terre et installe ses machines.

"On va tout raccorder mécaniquement, électriquement, dans les prochaines semaines", a déclaré mercredi à des journalistes Benoît Lemaignan, un des cofondateurs de Verkor. Après des tests, l'entreprise devrait démarrer la production au plus tard en début d'année 2026.

L'objectif de Verkor est de produire 16 gigawattheures de batteries par an à partir de 2028, dont 12 pour Renault, soit de quoi équiper 150.000 véhicules.

A quelques pas de la nouvelle usine, un terrain est réservé pour le groupe taïwanais ProLogium, qui compte y construire aussi sa propre usine française.

- Stratégique -

La réussite de ces usines de batteries pour voitures électriques en France, en Hongrie ou en Espagne est considérée comme stratégique par l'Europe, alors que la Chine produit encore 83% des batteries mondiales, selon l'Agence internationale de l'énergie (AIE).

Plus de 60 milliards d'euros ont été investis dans ces usines à travers le continent depuis 2020, selon le géant de l'informatique Capgemini.

Votre voiture électrique chargée en 4 minutes : la promesse de la batterie Prologium

Lors du Battery Event, organisé de mardi à hier au Kursaal, les dirigeants de Prologium ont présenté les évolutions de leur technologie et fait le point sur l'avancée de leur projet dunkerquois.

PAR BRUNO VERHEYDE
dunkerque@lavoixdunord.fr

DUNKERQUE.

UNE IMPLICATION

« Je ne connais pas les paroles, mais je reconnaiss les chansons. » Enthousiaste au lendemain de la demi-finale de la Coupe de France à laquelle il a assisté au stade Pierre-Mauroy, Calvin Hsieh, vice-président de Prologium a, en quelques mots, témoigné de son implication sur le territoire, même si à quelques centaines de mètres de l'usine Verkor, la présence du géant taïwanais n'est encore que virtuelle. Présents avec Catherine Sung (vice-présidente opérationnelle et représentante légale) au Battery Event (événement qui contribue au développement de la filière batterie), ils nous ont accordé un entretien pour faire le point sur l'avancée de leur projet de gigafactory et sa concrétisation prochaine.

UNE TECHNOLOGIE

Calvin Hsieh l'assure : « 950 brevets protègent notre technologie. Quand nous nous sommes lancés dans l'aventure de la batterie solide, personne n'y croyait. Nous sommes dans une technologie subtile, dans un assemblage à équilibrer chimiquement pour trouver le bon compromis entre autonomie et rapidité de recharge et parvenir à une bonne intégrité de la batterie pour qu'elle soit fiable et stable. Nous sommes fiers d'être arrivés à un point d'équilibre. Je ne veux pas paraître arrogant, mais on a le Graal de la batterie et maintenant il faut la produire. »

UNE BATTERIE

Sur la table, devant eux, un sobre « plateau » qui aurait pu... supporter quelques tasses de café. Une hypothèse qui a le don de faire sourire les deux têtes pensantes de Prologium. En fait de plateau, nous sommes en présence d'une superposition d'une dizaine de feuilles de cuivre réunissant anodes et catodes, matériaux de base des batteries révolutionnaires de l'entreprise taïwanaise.

Une trentaine de ces « plateaux » sont nécessaires à la confection d'un module et l'assemblage de quatre modules permet de créer un pack batterie pour voiture électrique. Ce qui représente un net gain d'espace et surtout un gain de poids d'environ 300 kilos...



Calvin Hsieh, Catherine Sung et Pascal Cerruti, chargé des affaires publiques.

PHOTO JEAN-Louis BURNOD



**DEMAIN
DUNKERQUE**



UNE ÉVOLUTION

Le Battery Event a permis à Prologium de présenter les évolutions de sa technologie. « Nous demeurons sur la même architecture LCB (lithium ceramic battery) qui évolue, indique Catherine Sung. Et comme nous l'avons fait au CES de Las Vegas (NDLR : le plus gros événement mondial de la tech.), nous profitons du Battery Event pour annoncer que nous allons passer de la génération 3 à la génération 4 (classification européenne). Avec cette évolution, nous sommes capables de supprimer tous les ingrédients organiques et potentiellement inflammables, ce qui permet un net gain en matière de sécurité. Cette évolution nous offre une densité énergétique supérieure qui nous permet d'avoir une recharge encore plus rapide. On passe désormais à une capacité de recharge à 60 % en 4' pour une autonomie de 300 km. » Selon Catherine Sung, cette évolution permettra également de maintenir les performances, même sous des températures extrêmes (-20 %).

« Quant au recyclage, il est grandement facilité puisque nous utilisons 100 % de matériaux non organiques, ce qui nous rend plus eco-friendly (vertueux pour l'environnement). Nous allons également faire en sorte de réduire les composants céramiques. »

UNE HISTOIRE

Au moment de la création de l'entreprise, en 2006, il n'était pas question de produire des batteries pour le secteur de l'automobile. « Nous produisions des batteries de petite taille pour les marchés de grande consommation. Des recharges, des appareils qui pouvaient s'insérer dans des vêtements intelligents, des casques de livreurs. Puis un jour, se souvient Catherine Sung, une compagnie automobile a acheté une de nos batteries, via Amazon, et l'a étudiée. Elle nous a contactés, disant que c'était ce qu'elle cherchait et nous demandant s'il était possible de la développer à des tailles plus imposantes pour équiper des voitures. Il y a 10 ans, nous avons pu livrer une première grosse batterie performante. » Depuis, Prologium, qui a fait évoluer sa technologie, envisage de devenir l'un des leaders mondiaux. ■

UNE USINE

En décembre et janvier, Prologium a obtenu le permis de construire et l'autorisation environnementale pour la création de son site de production. « Nous finalisons le design de nos bâtiments et nous pouvons désormais présenter une maquette des locaux qui occuperont environ un quart des 100 hectares d'emprise foncière dont dispose l'entreprise, précise Calvin Hsieh. La construction débutera dans les premiers mois de 2026 et la production au cours du premier semestre 2028. »

Dans la "vallée de la batterie" du nord de la France, ces usines devraient créer 13.000 emplois directs et au moins le double d'emplois indirects, d'après l'Aria, qui représente les industriels locaux de l'automobile.

Réuni cette semaine à Dunkerque, le secteur s'interrogeait sur les difficultés des entreprises à monter en cadence et surtout à trouver des financements. La faillite début mars de Northvolt, plus grande initiative européenne dans ce secteur stratégique, était liée à des retards dans sa production mais aussi à un ralentissement du marché des voitures électriques en Europe.

Pour Richard Bouveret, patron de Blue Solutions, "il y a eu un peu d'hystérie" sur les financements et "beaucoup d'actionnaires le paient". Cette filiale du groupe Bolloré mise sur un modèle de batteries et d'usines moins coûteuses, tandis que d'autres comme Pro-Logium visent des batteries plus puissantes promettant une recharge très rapide.

"Il faut aller au-delà des produits qu'on a déjà et gagner la confiance des consommateurs comme des investisseurs", a estimé M. Bouveret lors d'une table ronde.

La rentabilité de ces projets pharaoniques reste incertaine. Les coûts de production en Europe sont environ 50% plus élevés qu'en Chine, la chaîne d'approvisionnement liée aux batteries reste relativement faible et le secteur manque de salariés qualifiés, notait l'AIE début mars dans un rapport.

"On est à un moment charnière", a résumé Pierre Bagnon, spécialiste du secteur chez Capgemini.

Après leur construction, les usines doivent faire des tests pendant de longs mois et produire des cellules de batteries qui seront jetées, avant de monter en qualité et passer à la production en série. Le patron d'ACC, Yann Vincent, parle de cette phase de tests comme d'une "vallée de la mort".

"Le démarrage ne dure pas un an", a précisé M. Bagnon. "Construire une industrie européenne pérenne, durable dans le temps en termes de consommation énergétique, se passe sur le temps long", a-t-il relevé.

"Que ce soit aux Etats-Unis ou en Asie, les niveaux de soutien ont été considérables. L'Europe n'a pas encore pris conscience de ce dont on parlait", a lancé Christophe Mille, cofondateur de Verkor. "Les petits milliards qui ont été mis sur la table (...) en Europe ne sont pas à la hauteur", selon lui.

tsz/ak/er

GROUPE PSA



Votre voiture électrique chargée en 4 minutes : la promesse de la batterie Prologium

Lors du Battery Event, organisé de mardi à hier au Kursaal, les dirigeants de Prologium ont présenté les évolutions de leur technologie et fait le point sur l'avancée de leur projet dunkerquois.

Une évolution

Le Battery Event a permis à Prologium de présenter les évolutions de sa technologie. « *Nous demeurons sur la même architecture LCB (lithium ceramic battery) qui évolue, indique Catherine Sung. Et comme nous l'avons fait au CES de Las Vegas (NDLR : le plus gros événement mondial de la tech.), nous profitons du Battery Event pour annoncer que nous allons passer de la génération 3 à la génération 4 (classification européenne). Avec cette évolution, nous sommes capables de supprimer tous les ingrédients organiques et potentiellement inflammables, ce qui permet un net gain en matière de sécurité. Cette évolution nous offre une densité énergétique supérieure qui nous permet d'avoir une recharge encore plus rapide. On passe désormais à une capacité de recharge à 60 % en 4' pour une autonomie de 300 km.* » Selon Catherine Sung,

cette évolution permettra également de maintenir les performances, même sous des températures extrêmes (-20 %). « *Quant au recyclage, il est grandement facilité puisque nous utilisons 100 % de matériaux non organiques, ce qui nous rend plus eco-friendly (vertueux pour l'environnement). Nous allons également faire en sorte de réduire les composants céramiques.* » ■



par Bruno Verheyde



Au Batteries Event 2025 à Dunkerque, trois technologies pour améliorer la sécurité des batteries

Durant le Batteries Event 2025, organisé à Dunkerque du 1 au 3 avril et réunissant les experts mondiaux des batteries, de nombreuses innovations ont été présentées. Industrie & Technologies en a sélectionné 3 concernant un sujet clé : la sécurité.

Au cœur de ce que certains appellent désormais la « vallée de la batterie électrique » à Dunkerque, s'est tenu du 1 au 3 avril le salon Batteries Event 2025, réunissant scientifiques, fabricants et autres experts des batteries. Plusieurs start-ups ont pu y présenter leurs innovations les plus récentes. Une thématique phare est notamment portée par les jeunes acteurs du secteur : la sécurité des cellules et des batteries dans leur ensemble. Analyse *in operando* du comportement des cellules de batteries

« De nombreux facteurs influencent le vieillissement des batteries : le taux de chargement, la chaleur, l'utilisation, etc. », débute Franziska Klein, directrice du groupe Batteries au sein de l'institut allemand Fraunhofer ICT. Le vieillissement des cellules de batteries n'est pas sans impacts : formation de films aux surfaces des électrodes, apparition de dendrites pouvant aller jusqu'à provoquer des court-circuits et autres réactions secondaires finissent par parasiter le bon fonctionnement des cellules.

Les chercheurs allemands ont souhaité étudier l'évolution de l'épaisseur des électrodes et de l'électrolyte durant le fonctionnement de cellules. « Nous avons pu mener trois types d'analyses *in operando* : diélécrométriques (la réponse électrique d'un matériau à un courant alternatif, ndlr), electrochimiques et des observations par spectrométrie de masse », détaille la chercheuse.

Au cours des tests sur une cellule composée d'une anode en carbone graphite, les chercheurs ont pu mettre en avant, comme attendu, des changements de volumes réversibles de l'anode au cours des cycles de charge et de décharge. « Durant la décharge, le volume de l'anode augmente. Celui-ci diminue durant la charge. Cependant, on observe qu'en augmentant le nombre de cycles, la quantité de volume réversible diminue », observe Franziska Klein, qui impute notamment ce résultat à la formation d'interfaces solides entre l'électrolyte et les électrodes (SEI). Après 200 heures de cycles, les chercheurs notent une diminution du volume réversible d'environ 5 %.

D'autre part, les scientifiques allemands ont également pu mettre en évidence, notamment par des études de spectrométrie de masse, que la dégradation des sels contenus dans l'électrolyte se produit

essentiellement durant les premiers cycles de charge-décharge des cellules. « Nous pouvons optimiser la conception de cellules de batteries et les procédés de fabrication », conclut Franziska Klein. Des tests similaires ont déjà été conduits sur d'autres architectures de cellules de batteries, notamment les cellules au sodium ou les batteries tout-solide. Un nouvel aérogel pour fortement freiner l'emballement thermique

Si les batteries à cellules au lithium-ion équipent la très large majorité des appareils électroniques de la planète, elles n'en restent pas moins instables par nature. L'électrolyte liquide au cœur des cellules, lorsque chauffé à des températures extrêmes, peut devenir le théâtre de réactions chimiques entraînant une augmentation exponentielle de la température de la cellule. On parle d'emballement thermique : les fortes températures se propagent dans toutes les cellules et provoquent ainsi l'incendie voire l'explosion de la batterie.

Le producteur français d'aérogels Enersens, basé à Rochetoirin (Isère), entend aider à prévenir cette réaction en chaîne dévastatrice. « Nous avons mis au point Skogar, un aérogel capable de retarder l'effet de l'augmentation des températures au sein des cellules de batteries », présente Mickael Dardek, directeur commercial d'Enersens. Les résultats des tests, effectués au sein des laboratoires du CEA, ont été présentés durant le Batteries Event 2025. Une cellule lithium-ion à cathode au nickel, manganèse et oxyde de cobalt (NMC) chargée à 100 % et recouverte de l'aérogel Skogar, composé principalement de silice, a été chauffée à 200°C. Des mesures de températures à l'intérieur de la cellule, aux interfaces avec l'aérogel et à proximité externe de ce dernier ont été effectuées.

Les résultats sont sans appel, d'après Mickael Dardek : l'emballement thermique de la cellule a bien lieu et des températures supérieures à 1100°C sont relevées dans la cellule. En revanche, à l'interface cellule-aérogel, la température chute déjà drastiquement pour atteindre 400° C. De l'autre côté des 2 mm d'épaisseur de l'aérogel, la température relevée n'est plus que de 80°C. « Nous observons également qu'il n'y a pas de ponction au cœur de notre aérogel, qui reste intact après l'expérience », souligne Mickael Dardek.

Le directeur commercial explique cette isolation thermique record grâce à la très faible conductivité thermique du matériau d'Enersens : celle-ci a été mesurée à 12 mW/m.K. « C'est peut-être le matériau le plus isolant disponible aujourd'hui », commente-t-il. En outre, les très hautes performances d'isolation thermique de leur matériau permettent à Enersens de proposer des aérogels de très faibles épaisseurs, allant de 0,5 à 6 mm et permettant ainsi d'éventuellement augmenter le nombre de cellules par batterie. En conclusion, Mickael Dardek rappelle que le principal frein à la démocratisation des aérogels silicés reste aujourd'hui leur coût très

élevé. Des additifs pour de meilleurs électrolytes de cellules sodium-ion

Fondée en 2019, l'entreprise allemande E-Lyte développe des électrolytes pour tous types de batteries. Récemment, l'entreprise, qui se targue de créer plus de 2000 nouvelles compositions d'électrolytes par an, a mis au point un nouvel additif rendant les nouvelles générations de cellules de batteries sodium-ion plus performantes et plus sécurisées. Si cette technologie présente l'avantage majeur de l'abandon du très demandé lithium au profit du sodium, présent en abondance sur Terre, elle permet une densité de puissance moins importante (environ 180 Wh/kg contre environ 250 Wh/kg pour certaines technologies comprenant du lithium).

Des problématiques majeures, comme la dégradation des cellules en raison de multiples transitions de phases au cœur de l'électrolyte ou la perte de matières actives au fil des cycles sont aussi pointées du doigt par Kolja Beltrop, directeur technique de E-Lyte. Le nouvel additif, baptisé NFM-334 et dont la composition reste aujourd'hui secrète, permet d'après Kolja Beltrop d'augmenter de 28 % la durée de vie d'une cellule sodium-ion. D'après lui, l'électrolyte supprime entièrement la déposition de sodium à l'anode pendant les cycles.

Un second additif, lui aussi gardé secret, permettrait d'augmenter la durée de vie de la cellule de 5 % supplémentaires. En outre, ce second additif résout le problème de la formation de gaz à l'intérieur de la cellule. « La formation de gaz, notamment oxygénés, entraîne l'augmentation de la pression interne à la cellule et des défaillances de celle-ci », décrit Kolja Beltrop. La synergie des deux additifs permettrait de réduire de 80 % la quantité de gaz produits au sein de la cellule.



LE:LECOF:INDUSTRIE-SERVICES:AUTOMOBILE

: LESECHOS.FR

« Tu ne vas pas nous faire une Northvolt ? » : la filière française des batteries en plein doute

Des fournisseurs qui ne font plus crédit, des banquiers qui durcissent leurs exigences... La faillite du champion européen Northvolt, il y a moins d'un mois, a crucifié un secteur stratégique pour l'automobile, déjà en difficulté.

C'est un rectangle gris qui s'étend sur un kilomètre au milieu des champs, à quelques encablures des hautes grues du port de marchandises de Dunkerque, dans le Nord. Des engins de chantier s'affairent encore autour de l'usine, presque achevée, du fabricant français de batteries Verkor. Elle devrait être inaugurée à la rentrée.

Un peu plus loin, le long de la rocade dunkerquoise contournant les infrastructures portuaires, une deuxième « gigafactory » devrait sortir de terre à l'horizon 2029, celle du taïwanais ProLogium. Deux exemples, mis en avant par les autorités nationales comme locales, du développement d'une filière industrielle de la batterie en France. Si tout se passe bien.

« Vallée de la mort »

Car un coup de tonnerre a ébranlé le secteur le 12 mars dernier. Le premier champion européen de la batterie, Northvolt, qui a inspiré nombre d'entrepreneurs ces dernières années, s'est déclaré en faillite. L'événement jette une autre lumière sur les projets de batteries français. Il révèle crûment les faiblesses des uns et des autres, provoquant les interrogations des clients, des fournisseurs et des financeurs.

Un grand doute a saisi le secteur encore naissant, comprend-on en sillonnant les allées du premier Salon de la batterie de Dunkerque, qui s'est tenu les 2 et 3 avril. « Mon conseil d'administration m'a tout de suite demandé : comment peux-tu nous garantir que tu ne vas pas nous faire une Northvolt ? » glisse le cadre dirigeant d'un groupe qui lance une activité dans la chaîne de valeur de la batterie. D'autres témoignent que certains fournisseurs réclament maintenant d'être payés à la commande.

Echaudés par la mésaventure suédoise, où Goldman Sachs a perdu beaucoup de plumes, les financeurs ont immédiatement durci leurs conditions. « Nous avons réalisé une analyse post-mortem et nous avons revu nos process en conséquence », lâche l'un d'entre eux.

Il faut bien le reconnaître : ces quatre dernières années, c'était l'hystérie dans le secteur.

Richard Bouveret, directeur général de Blue solutions

Northvolt s'est éparpillé dans de trop nombreux projets au lieu de se concentrer sur la montée en cadence de son usine de batteries, pourtant un point dur pour toute l'industrie. Les banquiers ne veulent plus que des projets simples, concentrés sur une seule usine. Ils ont aussi exigé de leurs créanciers qu'ils redimensionnent leurs business plans en prolongeant les durées prévisionnelles de montée en cadence, c'est-à-dire le passage de la fabrication d'échantillons sur une ligne pilote à une production de masse.

Cette phase, surnommée « vallée de la mort », engloutit le cash avec un appétit d'ogre. Le taux de cellules mises au rebut faute d'un réglage correct des machines, qui s'élève au départ à plus de 50 %, doit être le plus rapidement possible divisé par 10. « Dans cette industrie, personne ne meurt faute de client, mais parce qu'on n'a plus d'argent sur son compte en banque », glisse Matthias Braun, vice-président logistique et digitalisation de PowerCo.

Lire aussi :

RECIT - Au coeur du cauchemar industriel qui a englouti le pionnier des batteries Northvolt

<https://www.lesechos.fr/industrie-services/automobile/au-coeur-du-cauchemar-industriel-qui-a-englouti-le-pionnier-des-batteries-northvolt-2133460>

Conséquence de ce recentrage généralisé : le nombre de projets mis sur pause ou abandonnés ces derniers mois a bondi. « En 2023, nous décomptions pour 1,9 térawattheure de projets d'usines, mais depuis un an, nous avons réduit ce chiffre d'un quart », relève Christophe Pillot, directeur du cabinet spécialisé Avicenne Energy et organisateur du Salon de la batterie de Dunkerque.

« Nous nous attachons à faire une chose à la fois et une seule, avec un produit, pour un client, dans une usine », veut rassurer Christophe Mille, cofondateur de Verkor, lors d'une table ronde du Salon. De son côté, ACC, la coentreprise entre Stellantis, Mercedes et TotalEnergies, a stoppé l'an dernier ses projets de gigafactories en Allemagne et en Italie pour se concentrer sur la difficile montée en cadence de son unique site, à Billy-Berclau (Pas-de-Calais).

Lire aussi :

Automobile : l'Europe sommée d'accélérer dans les batteries à bas coût

<https://www.lesechos.fr/industrie-services/automobile/automobile-europe-sommee-daccelerer-dans-les-batteries-a-bas-cout-2116437>

« Nous devons désormais être hyperrationnels, préconise Richard Bouveret, le directeur général de Blue Solutions, filiale du groupe

Bolloré qui développe la batterie du futur, dite « solide ». Il faut bien le reconnaître : ces quatre dernières années, c'était l'hystérie dans le secteur. Certains l'ont payé très cher. »

Malgré le coup de bambou provoqué par la disparition de Northvolt, la filière et les investisseurs croient encore dans l'émergence d'une filière européenne de la batterie. Malgré le ralentissement des ventes de voitures électriques, ils lorgnent un marché en croissance de 15 % en volume durant les dix prochaines années, selon les projections d'Avicenne Energy.

Nous ne sommes pas moins bons, nous sommes juste en retard.

Un industriel français

Les concurrents asiatiques, comme le numéro un mondial des batteries CATL ou encore BYD, comptent bien profiter de la fragilisation de l'écosystème européen. Ils avancent des offres commerciales difficiles à refuser pour les constructeurs. Eux ont réussi leur passage à l'échelle il y a une décennie. « Nous ne sommes pas moins bons, nous sommes juste en retard », souffle un industriel français.

CATL, qui est sur le point de lancer la production de masse de cellules de batteries dans son usine hongroise, projette de multiplier les lignes de production sur le sol européen ces prochaines années. Stellantis, bien que co-actionnaire du nouveau fabricant ACC, a signé fin 2024 avec le géant chinois pour une gigafactory de batteries low cost en Espagne.

Lire aussi :

Recyclage des batteries : la guerre de la « black mass » est déclarée

<https://www.lesechos.fr/finance-marches/marches-financiers/recyclage-des-batteries-la-guerre-de-la-black-mass-est-declarée-2130982>

Verkor, ACC, PowerCo... ils sont unanimes : il faut davantage de subventions pour traverser la vallée de la mort sans succomber. Pour la première fois, la Commission européenne a ouvert la voie, début mars, à des aides à la production. « Northvolt a réveillé les consciences à Bruxelles », se félicite Matthieu Huber, secrétaire général d'ACC.

Encore faut-il, connaissant la lenteur des processus de décision bruxellois, que ces aides arrivent avant qu'ils ne succombent, a réagi en substance ACC lorsque la Commission a dévoilé son plan d'action. « Nous avons besoin de trois à cinq ans de subventions et de protection afin d'atteindre le même niveau de compétitivité que la concurrence », insiste auprès des « Echos » le directeur général de Verkor, Benoît Lemaignan.

Derniers espoirs

Après la disparition du pionnier suédois, c'est ACC qui porte désormais les derniers espoirs du jeune secteur européen de la batterie. Il s'agit de l'acteur le plus avancé dans la phase de massification de la production.

« S'ils butent sur la montée en cadence et meurent, c'est toute la filière qui s'écroulera du même coup, prévient un fin connaisseur du secteur. En cas d'échec, les constructeurs se diront que si la coentreprise portée par deux grands constructeurs européens et un énergéticien ne parvient pas à toucher le seuil de compétitivité, à quoi bon investir dans les autres ? ACC aura fait la preuve avec Northvolt que des acteurs 100 % européens ne fonctionnent pas. »

Réponse à cette question existentielle dans dix-huit mois. ACC vise l'équilibre économique en fin d'année 2026. La faillite de Northvolt a radicalement raccourci l'horizon de survie de toute une industrie naissante.

par Guillaume Guichard





La filière française des batteries en plein doute

Des fournisseurs ne font plus crédit, des banquiers durcissent leurs exigences... La faillite du champion européen Northvolt, il y a moins d'un mois, a crucifié un secteur stratégique pour l'automobile, déjà en difficulté.

C'est un rectangle gris qui s'étend sur un kilomètre au milieu des champs, à quelques encablures des hautes grues du port de marchandises de Dunkerque, dans le Nord. Des engins de chantier s'affairent encore autour de l'usine, presque achevée, du fabricant français de batteries Verkor. Elle devrait être inaugurée à la rentrée.

Un peu plus loin, le long de la rocade dunkerquoise contournant les infrastructures portuaires, une deuxième « gigafactory » devrait sortir de terre à l'horizon 2029, celle du taïwanais ProLogium. Deux exemples, mis en avant par les autorités nationales comme locales, du développement d'une filière industrielle de la batterie en France. Si tout se passe bien.

Car un coup de tonnerre a ébranlé le secteur le 12 mars dernier. Le premier champion européen de la batterie, Northvolt, qui a inspiré nombre d'entrepreneurs ces dernières années, s'est déclaré en faillite. L'événement jette une autre lumière sur les projets de batteries français. Il révèle crûment les faiblesses des uns et des autres, provoquant les interrogations des clients, des fournisseurs et des financeurs.

Un grand doute a saisi le secteur encore naissant, comprend-on en sillonnant les allées du premier Salon de la batterie de Dunkerque, qui s'est tenu les 2 et 3 avril. « *Mon conseil d'administration m'a tout de suite demandé : comment peux-tu nous garantir que tu ne vas pas nous faire une Northvolt ?* » glisse le cadre dirigeant d'un groupe qui lance une activité dans la chaîne de valeur de la batterie. D'autres témoignent que certains fournisseurs réclament maintenant d'être payés à la commande.

Echaudés par la mésaventure suédoise, où Goldman Sachs a perdu beaucoup de plumes, les financeurs ont immédiatement durci leurs conditions. « *Nous avons réalisé une analyse post-mortem et nous avons revu nos process en conséquence* », lâche l'un d'entre eux.

Northvolt s'est épargillé dans de trop nombreux projets au lieu de se concentrer sur la montée en cadence de son usine de batteries, pourtant un point dur pour toute l'industrie. Les banquiers ne veulent plus que des projets simples, concentrés sur une seule usine. Ils ont aussi exigé de leurs créanciers qu'ils redimensionnent leurs business

plans en prolongeant les durées prévisionnelles de montée en cadence, c'est-à-dire le passage de la fabrication d'échantillons sur une ligne pilote à une production de masse.

Cette phase, surnommée « vallée de la mort », engloutit le cash avec un appétit d'ogre. Le taux de cellules mises au rebut faute d'un réglage correct des machines, qui s'élève au départ à plus de 50 %, doit être le plus rapidement possible divisé par 10. « *Dans cette industrie, personne ne meurt faute de client, mais parce qu'on n'a plus d'argent sur son compte en banque* », glisse Matthias Braun, vice-président logistique et digitalisation de PowerCo.

Conséquence de ce recentrage généralisé : le nombre de projets mis sur pause ou abandonnés ces derniers mois a bondi. « *En 2023, nous décomptions pour 1,9 térawattheure de projets d'usines, mais depuis un an, nous avons réduit ce chiffre d'un quart* », relève Christophe Pillot, directeur du cabinet spécialisé Avicenne Energy et organisateur du Salon de la batterie de Dunkerque.

Ecosystème européen fragilisé

« Nous nous attachons à faire une chose à la fois et une seule, avec un produit, pour un client, dans une usine », veut rassurer Christophe Mille, co-fondateur de Verkor, lors d'une table ronde du Salon. De son côté, ACC, la coentreprise entre Stellantis, Mercedes et TotalEnergies, a stoppé l'an dernier ses projets de gigafactories en Allemagne et en Italie pour se concentrer sur la difficile montée en cadence de son unique site, à Billy-Berclau (Pas-de-Calais). « Nous devons désormais être hyperrationnels, préconise Richard Bouvet, le directeur général de Blue Solutions, filiale du groupe Bolloré qui développe la batterie du futur, dite « solide ». Il faut bien le reconnaître : ces quatre dernières années, c'était l'hystérie dans le secteur. Certains l'ont payé très cher. »

Malgré le coup de bambou provoqué par la disparition de Northvolt, la filière et les investisseurs croient encore dans l'émergence d'une filière européenne de la batterie. En dépit du ralentissement des ventes de voitures électriques, ils lorgnent un marché en croissance de 15 % en volume durant les dix prochaines années, selon les projections d'Avicenne Energy.

Les concurrents asiatiques, comme le numéro un mondial

des batteries CATL ou encore BYD, comptent bien profiter de la fragilisation de l'écosystème européen. Ils avancent des offres commerciales difficiles à refuser pour les constructeurs. Eux ont réussi leur passage à l'échelle il y a une décennie. « Nous ne sommes pas moins bons, nous sommes juste en retard », souffle un industriel français.

CATL, qui est sur le point de lancer la production de masse de cellules de batteries dans son usine hongroise, projette de multiplier les lignes de production sur le sol européen ces prochaines années. Stellantis, bien que co-actionnaire du nouveau fabricant ACC, a signé fin 2024 avec le géant chinois pour une gigafactory de batteries low cost en Espagne. Verkor, ACC, PowerCo... ils sont unanimes : il faut davantage de subventions pour traverser la vallée de la mort sans succomber. Pour la première fois, la Commission européenne a ouvert la voie, début mars, à des aides à la production. « Northvolt a réveillé les consciences à Bruxelles », se félicite Matthieu Huber, secrétaire général d'ACC.

Derniers espoirs

Encore faut-il, connaissant la lenteur des processus de décision bruxellois, que ces aides arrivent avant qu'ils ne succombent, a réagi en substance ACC lorsque la Commission a dévoilé son plan d'action. «

Nous avons besoin de trois à cinq ans de subventions et de protection afin d'atteindre le même niveau de compétitivité que la concurrence », insiste le directeur général de Verkor, Benoît Lemaignan.

Après la disparition du pionnier suédois, c'est ACC qui porte désormais les derniers espoirs du jeune secteur européen de la batterie. Il s'agit de l'acteur le plus avancé dans la phase de massification de la production.

S'ils butent sur la montée en cadence et meurent, c'est toute la filière qui s'écroulera du même coup, prévient un fin connaisseur du secteur. En cas d'échec, les constructeurs se diront que si la coentreprise portée par deux grands constructeurs européens et un énergéticien ne parvient pas à toucher le seuil de compétitivité, à quoi bon investir dans les autres ? ACC aura fait la preuve avec Northvolt que des acteurs 100 % européens ne fonctionnent pas. » Réponse à cette question existentielle dans dix-huit mois. ACC vise l'équilibre économique en fin d'année 2026. La faillite de Northvolt a radicalement raccourci l'horizon de survie de toute une industrie naissante.

Guillaume Guichard ■

par Guillaume Guichard



La filière française des batteries en plein doute

C'est un rectangle gris qui s'étend sur un kilomètre au milieu des champs, à quelques encablures des hautes grues du port de marchandises de Dunkerque, dans le Nord. Des engins de chantier s'affairent encore autour de l'usine, presque achevée, du fabricant français de batteries Verkor. Elle devrait être inaugurée à la rentrée.

Un peu plus loin, le long de la rocade dunkerquoise contournant les infrastructures portuaires, une deuxième « gigafactory » devrait sortir de terre à l'horizon 2029, celle du taïwanais ProLogium. Deux exemples, mis en avant par les autorités nationales comme locales, du développement d'une filière industrielle de la batterie en France. Si tout se passe bien.

Car un coup de tonnerre a ébranlé le secteur le 12 mars dernier. Le premier champion européen de la batterie, Northvolt, qui a inspiré nombre d'entrepreneurs ces dernières années, s'est déclaré en faillite. L'événement jette une autre lumière sur les projets de batteries français. Il révèle crûment les faiblesses des uns et des autres, provoquant les interrogations des clients, des fournisseurs et des financeurs.

Un grand doute a saisi le secteur encore naissant, comprend-on en sillonnant les allées du premier Salon de la batterie de Dunkerque, qui s'est tenu les 2 et 3 avril. glisse le cadre dirigeant d'un groupe qui lance une activité dans la chaîne de valeur de la batterie. D'autres témoignent que certains fournisseurs réclament maintenant d'être payés à la commande.

Echaudés par la mésaventure suédoise, où Goldman Sachs a perdu beaucoup de plumes, les financeurs ont immédiatement durci leurs conditions. lâche l'un d'entre eux.

Northvolt s'est éparpillé dans de trop nombreux projets au lieu de se concentrer sur la montée en cadence de son usine de batteries, pourtant un point dur pour toute l'industrie. Les banquiers ne veulent plus que des projets simples, concentrés sur une seule usine. Ils ont aussi exigé de leurs créanciers qu'ils redimensionnent leurs business plans en prolongeant les durées prévisionnelles de montée en cadence, c'est-à-dire le passage de la fabrication d'échantillons sur une ligne pilote à une production de masse.

Cette phase, surnommée « vallée de la mort », engloutit le cash avec un appétit d'ogre. Le taux de cellules mises au rebut faute d'un réglage correct des machines, qui s'élève au départ à plus de 50 %, doit être le plus rapidement possible divisé par 10. glisse

Matthias Braun, vice-président logistique et digitalisation de PowerCo.

Conséquence de ce recentrage généralisé : le nombre de projets mis sur pause ou abandonnés ces derniers mois a bondi. relève Christophe Pillot, directeur du cabinet spécialisé Avicenne Energy et organisateur du Salon de la batterie de Dunkerque.

Ecosystème européen fragilisé

veut rassurer Christophe Mille, cofondateur de Verkor, lors d'une table ronde du Salon. De son côté, ACC, la coentreprise entre Stellantis, Mercedes et TotalEnergies, a stoppé l'an dernier ses projets de gigafactories en Allemagne et en Italie pour se concentrer sur la difficile montée en cadence de son unique site, à Billy-Berclau (Pas-de-Calais). préconise Richard Bouveret, le directeur général de Blue Solutions, filiale du groupe Bolloré qui développe la batterie du futur, dite « solide ».

Malgré le coup de bambou provoqué par la disparition de Northvolt, la filière et les investisseurs croient encore dans l'émergence d'une filière européenne de la batterie. En dépit du ralentissement des ventes de voitures électriques, ils lorgnent un marché en croissance de 15 % en volume durant les dix prochaines années, selon les projections d'Avicenne Energy.

Les concurrents asiatiques, comme le numéro un mondial des batteries CATL ou encore BYD, comptent bien profiter de la fragilisation de l'écosystème européen. Ils avancent des offres commerciales difficiles à refuser pour les constructeurs. Eux ont réussi leur passage à l'échelle il y a une décennie. souffle un industriel français.

CATL, qui est sur le point de lancer la production de masse de celles de batteries dans son usine hongroise, projette de multiplier les lignes de production sur le sol européen ces prochaines années. Stellantis, bien que co-actionnaire du nouveau fabricant ACC, a signé fin 2024 avec le géant chinois pour une gigafactory de batteries low cost en Espagne. Verkor, ACC, PowerCo... ils sont unanimes : il faut davantage de subventions pour traverser la vallée de la mort sans succomber. Pour la première fois, la Commission européenne a ouvert la voie, début mars, à des aides à la production. se félicite Matthieu Huber, secrétaire général d'ACC.

Derniers espoirs

Encore faut-il, connaissant la lenteur des processus de décision bruxellois, que ces aides arrivent avant qu'ils ne succombent, a réagi en substance ACC lorsque la Commission a dévoilé son plan d'action. insiste le directeur général de Verkor, Benoît Lemaignan.

Après la disparition du pionnier suédois, c'est ACC qui porte désormais les derniers espoirs du jeune secteur européen de la batterie.

Il s'agit de l'acteur le plus avancé dans la phase de massification de la production.

prévient un fin connaisseur du secteur. Réponse à cette question existentielle dans dix-huit mois. ACC vise l'équilibre économique en fin d'année 2026. La faillite de Northvolt a radicalement raccourci l'horizon de survie de toute une industrie naissante.

Guillaume Guichard

par Guillaume Guichard



A LA UNE

: NORDLITTORAL.FR

Pourquoi la Fabuleuse Factory s'est invitée à Saint-Pol-sur-Mer ce week-end ?

Les 4 et 5 avril, la place du Chevalier-de-Saint-Pol a accueilli la Fabuleuse Factory, outil visant à valoriser les métiers de l'industrie de demain.



Le vendredi 4 avril, des centaines de visiteurs se sont présentées place du Chevalier-de-Saint-Pol. - Photo Pierre Laurens

Les 4 et 5 avril, la place du Chevalier-de-Saint-Pol s'est animée timidement au rythme de la Fabuleuse Factory. Destinée à faire découvrir les métiers de l'industrie de demain, cette dernière a accueilli des centaines de visiteurs le vendredi, avant un samedi plus calme.

Consultez l'actualité en vidéo

L'occasion pour chacun d'échanger directement avec Verkor, mais aussi l'Afpi et l'Afpa, organismes de formation. Ce rendez-vous était organisé dans le cadre de la Semaine de la batterie, à la sortie du Batteries event, salon professionnel organisé au Kursaal de Dunkerque. Il s'agissait du premier passage de la Fabuleuse Factory à Saint-Pol-sur-Mer, après des installations à Dunkerque ou à Gravelines depuis 2022. Le but ? Montrer aux passants que l'industrie s'est modernisée et surtout que les emplois sont accessibles aux personnes du territoire.

À lire aussi Au Kursaal, Dunkerque au centre des attentions des spécialistes de la batterie électrique¹

Le lieu n'a évidemment pas été choisi au hasard. Commune fortement touchée par le chômage, Saint-Pol-sur-Mer a été priorisée par les élus, d'où l'arrivée il y a quelques mois de l'espace 20 000 emplois (*lire encadré*). La place du Chevalier-de-Saint-Pol est par ailleurs un des endroits les plus passants du territoire.

La Fabuleuse Factory sera de retour en septembre place Jean-Bart à Dunkerque, avant d'autres rendez-vous en prévision à l'Ouest de la CUD et un autre sur le secteur de la CCHF.

par Maxime Combe



: [HTTP://WWW.USINENOUVELLE.COM](http://WWW.USINENOUVELLE.COM)

Pourquoi ProLogium repousse d'un an le lancement de sa gigafactory à Dunkerque

Le fabricant taïwanais de batteries semi-solides ProLogium se donne un an de plus pour peaufiner sa technologie et lancer la production en grande série dans sa future gigafactory de Dunkerque à partir de 2028.

La pose de la première pierre se fait attendre. Malgré l'obtention en début d'année 2025 du permis de construire et de l'autorisation environnementale pour son projet de gigafactory à Dunkerque (Nord), ProLogium temporise. Le fabricant taïwanais de batteries explique à L'Usine Nouvelle décaler d'un an son calendrier industriel.

«Nous prévoyons de commencer la construction début 2026 pour un lancement de la production au cours du premier semestre 2028, détaille Calvin Hsieh, le directeur de la future cathédrale industrielle. Nous en sommes encore au stade de la conception et de l'appel d'offres pour trouver un entrepreneur. Ce sera la principale mission cette année.» La gigafactory doit à terme être dotée d'une capacité de 48 gigawattheures (GWh). Dans la première phase du projet, elle sera limitée entre 2 à 4 GWh et montera ensuite en puissance au cours des années suivantes. S'adapter aux conditions de marché

«Le projet reste le même. C'est juste le processus qui est un peu plus rationalisé, adapté aux conditions du marché», précise Pascal Cerruti, directeur des affaires publiques de l'entreprise, en référence à un rythme d'adoption poussif du véhicule électrique et aux difficultés rencontrées par les nouveaux acteurs européens de la batterie. La récente faillite de Northvolt, pionnier suédois incapable de produire à grande échelle, a refroidi le marché et les investisseurs. En France, ACC se démène pour ne pas connaître le même sort.

Si ProLogium tarde son projet, c'est surtout pour continuer à travailler sur la maturité technologique de son produit. A terme, l'objectif de la firme taïwanaise est de développer une batterie solide. La spécificité de ce type de pile est que l'un de ses composants clé qui conduit les ions d'une électrode à l'autre, appelé l'électrolyte, est à l'état solide et non plus liquide, comme dans les batteries commercialisées actuellement. Pour l'heure, aucun industriel n'a trouvé la formule magique. «C'est une technologie qui n'est pas encore éprouvée en dehors des laboratoires», commente Christophe Pillot, directeur d'Avicenne Energy. Batteries céramiques au lithium

En attendant d'atteindre le Graal, ProLogium travaille sur une solution intermédiaire de batteries céramiques au lithium, considérée comme semi-solide. Sa technologie évolue régulièrement. Jusqu'à présent, le fabricant de cellules travaillait sur une génération dite «double hybride solide», composée d'une cathode NMC (nickel-manganèse-cobalt), d'une anode dopée au silicium (utile pour augmenter la vitesse de charge de la batterie) et d'un électrolyte hybride à base d'oxydes céramiques mais contenant toujours 10% de gel liquide.

L'entreprise a présenté en début d'année 2025 une évolution de son design, désormais composé d'un électrolyte «100% inorganique». Elle doit fournir au troisième trimestre 2025 les premiers échantillons à ses partenaires (parmi lesquels le constructeur allemand Mercedes-Benz et le fabricant vietnamien de véhicules électriques Vinfast). «Renforcer l'avantage concurrentiel de Prologium»

Avec cette évolution «il s'agit de renforcer l'avantage concurrentiel de Prologium», assure Calvin Hsieh. Cette modification du produit a toutefois des conséquences industrielles non négligeables, qui expliquent également le décalage du calendrier de la gigafactory. ProLogium précise ainsi qu'entre un quart et un tiers des machines de la future usine doivent être adaptées. «C'est un gros changement dans le continuum productif», explique Pascal Cerruti. Pour préparer ce passage à l'échelle, la ligne pilote d'un gigawatt qu'opère ProLogium à Taïwan va être modifiée en conséquence.

L'industrialisation d'une nouvelle génération de batterie semi-solide ou solide n'est pas une mince affaire, préviennent les experts. «Cela nécessitera des lignes de fabrication différentes» que celles actuellement utilisées pour les batteries lithium-ion liquides, explique Varnika Agarwal, du cabinet Rho Motion. «Quiconque dit que c'est facile se trompe. C'est très difficile, et très coûteux». C'est pourquoi des concurrents de ProLogium comme le français Blue Solutions (qui souhaite construire une gigafactory à Mulhouse, dans le Haut-Rhin) ne se précipitent pas vers l'étape de la production de masse, soucieux d'atteindre une maturité technologique avant de lancer des chantiers très gourmands en ressources financières.



"Il y a deux ans, tout le monde se voyait beau" : comment Dunkerque fait face au flou économique mondial (1/3)

Développement économique

Avec un secteur de la batterie en proie au doute, un attentisme de la sidérurgie face au contexte international et le flou autour de la capacité électrique à déployer pour répondre à la demande, Dunkerque, présentée par les acteurs publics comme une vitrine de la réindustrialisation, veut toujours y croire, même si le territoire n'a pas toutes les cartes en main. Enquête en trois épisodes, publiés jusqu'au 10 avril.

Le secteur industriel français de la batterie atteint sa charge critique. A Dunkerque, du 1er au 3 avril, près de 70 entreprises, majors ou sous-traitantes, ont tenu à rencontrer lors de Batteries Event près d'un millier de professionnels et nourrir des débats stratégiques et prospectifs sur le secteur pour faire passer un message fort et clair : « il faut communiquer sur la réalité des projets et témoigner de la structuration de la filière », martèle Rafael Ponce, directeur général adjoint de la Communauté urbaine de Dunkerque (CUD) et directeur général d'Ecosystème D, l'organisateur de l'événement.

Sur le territoire nordiste, l'enjeu est devenu capital. Dans leur plan global de réindustrialisation décarbonée, les acteurs locaux misent sur plusieurs gigafactories de batteries pour accueillir potentiellement, tous projets industriels inclus, 20 000 nouveaux emplois. Deux d'entre elles sont sur le point de devenir réalité : le bâtiment de 500 000 m² du fabricant français de batterie lithium-ion Verkor devrait être mis en service d'ici la fin de l'année pour une capacité de production de 16 GWh et 1200 emplois directs.

Le taiwanais ProLogium Technology a de son côté obtenu son autorisation, en début d'année, pour construire une usine à batteries solides et semi-solides à partir de septembre 2025, pour un coût total évalué à 5,2 milliards d'euros, dont 1,5 milliard subventionné par l'État. Le groupe asiatique ambitionne de produire pas moins de 48 GWh d'ici 2030, créer 3000 emplois directs et même 12 000 emplois indirects. A terme, il pourrait sortir du territoire dunkerquois la moitié de la capacité de production de batteries françaises, selon Avicenne Energy, cabinet de consulting spécialisé dans l'industrie.

"Il y a deux ans, tout le monde se voyait beau"

Ces prévisions se vérifieront si le marché, détenu à près de 80 % par les chinois dont 33 % rien que par le géant CATL, tient toutes ses promesses initiales. Or, depuis quelques mois, « les nuages s'accumulent » reconnaît Rafael Ponce. « Il y a deux ans, tout le monde se voyait beau, mais le chemin est beaucoup plus difficile que prévu », glisse Christophe Pillot, directeur d'Avicenne Energy.

Pour expliquer ce hoquet soudain, le spécialiste égrène les renoncements plus ou moins avoués des constructeurs automobiles : Toyota qui ramène son objectif de production de véhicules électriques de 1,5 à 1 million en 2026, Volkswagen qui veut réduire d'au moins 40 GWh sa capacité de batterie d'ici 2030 par rapport à ses objectifs fixés en 2021, Renault qui renonce à sa stratégie tout électrique d'ici 2030, ou Mercedes-Benz qui retarde de 5 ans son ambition d'atteindre 50 % de ses ventes avec des véhicules électriques.

Ce dernier, associé à Stellantis et Total Energies, va jusqu'à fragiliser l'usine ACC du site de Douvrin Billy-Berclau, entre Lens et Lille, dont ils sont pourtant co-actionnaires, en annonçant la construction d'un nouveau site en Espagne qui devrait produire à partir de 2026, 50 GWh de capacité batterie avec le géant chinois CATL. Cette entreprise du Pas-de-Calais, dont la première ligne de production d'une capacité de 15 GWh est déjà en activité, connaît un démarrage difficile avec une suppression d'une centaine de postes, même si elle a réussi à lever 850 M€ pour une seconde ligne d'une capacité de 13GWh, selon

le site de ressources documentaires sur l'industrie Techniques de l'Ingénieur
. Pas forcément de quoi rassurer les acteurs dunkerquois sur l'avenir de la filière.

Les acteurs dunkerquois réduisent les voiles

La mise sous chapitre 11 de la loi américaine sur les faillites du suédois Northvolt ou les suspensions d'usines du fabricant ACC en Allemagne et Italie, portent également un vent froid jusqu'aux pieds de la statue de Jean Bart, symbole vibrant du dunkerquois. ProLogium a ainsi fait savoir qu'elle ramenait son ambition de 48 à

16 GWh maximum d'ici 2030, avec un démarrage à partir de 2027 de seulement 2 à 4 GWh.

De son côté, le français Orano et le chinois XTS New Energy, coentrepreneurs du projet dunkerquois de giga-factory de batteries Néomat, va « réajuster son planning compte tenu du ralentissement des ventes de véhicules électriques » justifie Philippe Hatron, son directeur, venu en voisin au salon de la batterie. L'ajustement consiste en « un phasage du projet qui prévoit une production de 100 000 tonnes de matériaux actifs de cathodes à l'horizon 2035. Au lieu d'y aller d'un seul coup, nous allons démarrer avec une phase à 50 000 tonnes » précise-t-il. Son urgence est surtout « d'avoir nos décisions d'investissement » pour lancer la première phase à l'horizon 2028. La seconde phase sera lancée « quand les conditions de marché seront réunies ». Ce ne sera donc pas pour tout de suite : « au total, la capacité annoncée de production va baisser de 25 % entre décembre 2024 et décembre 2025 » prévient Christophe Pillot.

Pause du projet d'acier électrique

L'attentisme qui frappe le marché de la batterie s'étend à d'autres secteurs comme l'acier, également stratégique dans la cité portuaire. Arcelor-Mittal, le plus gros employeur industriel du territoire avec plus de 3000 salariés directs mais une dizaine de milliers officieusement en comptant sous-traitants et emplois indirects, a annoncé en novembre 2024 mettre son projet de décarbonation des hauts-fourneaux sidérurgiques en pause. L'investissement était évalué à 1,8 milliard d'euros dont 850 millions d'aides de l'État.

Raisons invoquées de l'ajournement par le groupe détenu par Lakshmi Mittal : la surproduction chinoise qui inonde le marché européen, mais aussi les réglementations européennes jugées trop lourdes, le prix de l'énergie excessif et désormais les hausses des droits de douane sur l'acier et l'aluminium décidées par l'administration Trump qui obèrent la compétitivité de l'acier dunkerquois. Pour les syndicats du site, qui tenaient une conférence de presse mi-mars, « sans décarbonation, le site est condamné ». L'investissement de 250 M€ pour effectuer des travaux de maintenance sur le plus grand haut-fourneau d'Europe n'est « qu'une rustine pour tenir jusqu'en 2029 alors que le projet initial était 2050 », s'inquiète Gaëtan Lecocq, responsable CGT du site.

Acier, aluminium, ces territoires menacés par les droits de douane US

De son côté, le président de la Communauté Urbaine de Dunkerque et maire de la ville, Patrice Vergriete, affiche sa confiance et attend beaucoup du Plan Acier présenté le 19 mars dernier par Stéphane Séjourné, vice-président exécutif de la Commission européenne. Ce dernier entend ainsi réduire de 15 % les importations d'acier, notamment provenant d'Asie, à partir du mois d'avril. « Arcelor-Mittal a l'air satisfait du plan, mais il attend comme nous sa concrétisation rapide pour relancer les projets mis en place à Dunkerque, en hiérarchisant les phases, avec d'abord l'acier électrique d'ici 2030, puis à l'hydrogène », explique Patrice Vergriete.

L'élu local, conscient des limites de son rôle à celui « d'animateur d'un écosystème industriel» au milieu de ce jeu international, voit aussi que le destin du bassin d'emplois dunkerquois ne dépend pas que d'une « décision de compétitivité, mais de souveraineté. C'est une décision politique, et quand je vois qu'il y a une prise de conscience des États européens sur cette question, alors oui, je suis confiant car Arcelor-Mittal reste très pragmatique et verra son intérêt à produire en Europe.»

"Arrêter de se comporter comme des bisounours dans Jurassic Park"

Les fabricants de batterie comptent également beaucoup sur les instances communautaires : « L'Europe doit aider très vite et fortement l'industrie française de la batterie, qui n'est pour le moment pas compétitive : elle ne peut sortir de ses usines qu'une batterie utilisable sur deux, mais dans quelques années, les lignes de production seront sur les mêmes standards chinois de 95 % de viabilité avec surtout un même niveau de qualité entre les batteries », résume Christophe Pillot.

« Pour être compétitifs et rattraper notre retard, nous avons besoins d'être aidés et d'avoir rapidement des subventions » confirme Philippe Hatron. « Le chemin n'est pas facile, nous avons 5 à 6 ans devant nous et pour y arriver, nous le faisons avec un partenaire chinois qui a bien compris l'intérêt à être local » insiste-t-il. « Mais il faut arrêter de se comporter comme des bisounours dans Jurassic Park », lance Philippe Varin, président de la chambre de commerce internationale devant le public de Batterie Event. « Dans une première phase, il faut de très gros investissements pour un début de production qui ne sera forcément pas compétitif face à des chinois dont le but est d'inonder le marché pour tuer la concurrence » raconte-t-il.

L'enjeu pour la filière est donc de tenir la distance et de faire preuve de résilience « avec une technologie qui nous permettra de rattraper notre retard » poursuit l'expert. Comme lui, le patron de l'usine Neomat pense « qu'il y a un chemin, parce que théoriquement, nous sommes bons en Europe et nous apprenons vite. »

Le bassin d'emploi dunkerquois met, avec la région des Hauts-de-France, ses moyens sur la formation et l'apprentissage, favorise l'élosion de laboratoires Recherche & Développement, essaie d'attirer les ingénieurs et lance des programmes de construction à tout-va pour fournir les aménités indispensables à l'attractivité d'une telle population.

L'économie et la transition écologique, un mariage à arranger

Avec des taux de croissances prometteurs de 15 % en volume et 10 % en valeur sur les dix prochaines années et la prévision pour le marché européen de doubler ses parts de marché mondiales en cinq ans, « Dunkerque a bien fait de prendre ce virage, mais c'est risqué » arbitre Christophe Pillot. Il faudra en effet franchir ce seuil de rentabilité, plus difficile à atteindre qu'attendu, revoir la législation européenne « tournée d'abord sur la réglementation et pas encore assez sur l'accompagnement », juge Philippe Varin, vaincre l'avance technologique et productive de la Chine en favorisant une innovation de rupture comme le fait ProLogium avec sa batterie solide, attirer les talents et créer les compétences pour rattraper le retard et fournir une énergie décarbonée suffisante localement. A Dunkerque, c'est un enjeu majeur qui engage tout le territoire et les acteurs énergétiques nationaux.

Pour aller plus loin

Les agences de développement à la rescousse de la réindustrialisation

Acier, aluminium, ces territoires menacés par les droits de douane US

Face aux plans sociaux, les collectivités sur la brèche

par A. Garrigues et Cneau



Dunkerque ne manque pas d'énergie (décarbonée) pour ses projets industriels (2/3)

Développement économique

Le territoire Dunkerquois fait l'objet d'importants projets de décarbonation de process industriels, et d'installation de nouvelles industries. Dans les deux cas, la disponibilité d'une énergie décarbonée et compétitive joue un rôle clé. C'est là la grande force de ce territoire, qui dispose d'énergies nucléaire et éolienne, et dont les réseaux énergétiques sont eux aussi en pleine transformation. Deuxième volet sur trois de notre enquête.

[caption id="attachment_979613" align="aligncenter" width="640"]

Vue aérienne de l'actuelle centrale nucléaire d'EDF de Gravelines.[/caption]

C'est tout sauf un hasard si le territoire Dunkerquois connaît l'un des plus forts développements industriels en France, avec 35 milliards d'euros d'investissements prévus

et 20 000 emplois devant être ainsi créés (sans compte les emplois indirects) à travers 23 grands projets industriels dans les 10 ans. Ce territoire possède en effet deux qualités majeures pour attirer de tels projets : un

grand port maritime,
qui apporte à la fois du foncier disponible et des facilités en termes de logistique (maritime, fluviale, ferroviaire et ferrouage), mais aussi et surtout de l'énergie décarbonée, ce Graal du XXI

ème

siècle !

L'atout nucléaire

La première énergie carbonée dont il dispose, en abondance, est d'origine nucléaire. C'est celle de la centrale EDF de Gravelines (l'une des communes de la Communauté Urbaine de Dunkerque), qui est située en bordure du Port autonome de Dunkerque. C'est d'ailleurs la plus grande centrale nucléaire de France - sinon d'Europe (après celle de Zaporijia, en Ukraine, théoriquement), avec ses 6 réacteurs de 900 megawatts (MW) chacun. Elle produit

près de 10% de l'électricité d'origine nucléaire en France, ce qui correspond à près de 70% de la consommation électrique actuelle de la région des Hauts-de-France.

Mais la centrale ne va pas en rester là. Gravelines est l'un des trois sites nucléaires d'EDF retenus (avec ceux de

Penly

, en Normandie, et de Bugey, dans l'Ain) pour accueillir une paire de nouveaux réacteurs EPR2 (de 1670 MW chacun), dans le cadre de la relance du programme nucléaire français. Les deux réacteurs EPR2 de Gravelines doivent théoriquement être mis en service en 2039 et 2040. Avant cette échéance, un autre projet de taille va voir le jour, en 2028 : le

parc éolien offshore¹

situé à 10 km au large de Dunkerque. Lancé dans le cadre d'un appel d'offre de l'Etat pour une période de 30 ans, il sera équipé d'un maximum de 46 éoliennes, affichera une puissance de 600 MW (soit presque la moitié d'un EPR2) et devrait produire 2,3 TWh/an (l'équivalent de la consommation annuelle de près d'un million d'habitants,).

Décarbonation et besoins des nouveaux sites

Le choix d'implanter ces infrastructures énergétiques sur le territoire dunkerquois est bien évidemment lié à la forte croissance à venir de la demande en énergie électrique locale. Les projections de RTE, l'opérateur en charge du transport de l'électricité, prévoient "un doublement de la consommation électrique locale d'ici 2040", indique le compte-rendu du débat public sur les nouveaux EPR2 de Gravelines,

publié tout récemment

Cette forte hausse a deux principales raisons. Tout d'abord le besoin de décarbonation des grands sites industriels dunkerquois, qui représentent pas moins de 21% des émissions nationales de gaz à effet de serre. A lui seul, le producteur d'acier Arcelor-Mittal en émet 15%. D'où l'importance de son

projet ambitieux de décarbonation
de ses hauts-fourneaux (avec de l'électricité et du gaz, puis de l'hydrogène décarboné), pour un montant d'investissement de 1,8

milliard d'euros (dont 850 millions d'euros d'aides de l'État). Certes, le géant de l'acier

a annoncé fin 2024

la mise en pause de ce projet, ce qui jette un voile noir sur le projet de transition énergétique de ce territoire. En cause, une chute des prix de l'acier sur ce marché mondial, due à une surproduction provenant notamment de Chine. L'industriel attend de voir si la demande d'acier européen repart à la hausse, et s'il y a un soutien politique de la part de l'Union européenne pour favoriser l'acier produit au sein de l'Europe (

relire notre précédent article
).

De son côté, Aluminium Dunkerque, autre grand site sidérurgique situé sur le port dunkerquois qui produit les deux tiers de l'aluminium français, a maintenu son projet de décarbonation et de neutralité carbone en 2050. A noter qu'un projet de création d'une filière de captation et séquestration du CO₂ est en cours de développement, avec déjà deux industriels intéressés, le cimentier Etiom, et le producteur de chaux Lhoist. Il sera alors évacué par l'actuel terminal méthanier du Port autonome de Dunkerque, en vue de s

a séquestration dans des cavités sous-marines en Norvège . C'est un autre moyen important permettant à ces industriels de se décarboner et de pouvoir viser un objectif de neutralité carbone.

Des nouveaux sites gourmands en énergie

L'autre grand facteur expliquant la hausse de la demande en énergie, c'est l'arrivée de nouveaux projets industriels, qui sont eux aussi très gourmands en énergie décarbonée. Notamment ceux de la vallée de la batterie, qui est en pleine création, avec notamment les deux projets de gigafactories de ProLogium et de Verkor, qui doivent doter la France d'importantes capacités de production de batteries. D'autres acteurs de la filière vont aussi s'implanter, pour produire des électrolytes pour ces batteries, comme Orano avec son partenaire chinois XTC New Energy, voire pour recycler des éléments de batterie, dans un second temps.

Des projets de production d'hydrogène décarboné, qui seront également consommateur d'électricité décarbonée, et de développement de différentes filières industrielles sont également dans les cartons.

Ce n'est pas uniquement l'électricité décarbonée qui intéresse ces acteurs, mais aussi

le réseau de chaleur existant sur ce territoire et qui valorise de la chaleur fatale (récupérée dans les processus industriels, notamment auprès d'Arcelor). C'est l'un des éléments qui a attiré Verkor,

expliquait récemment Patrice Vergriete, maire de Dunkerque et président de la Communauté urbaine de Dunkerque (CUD) car cela permet au fabricant de réduire encore l'empreinte carbone de ses batteries, pour un coût réduit.

La question clé du prix de l'électricité décarbonée

Produire une électricité décarbonée, c'est bien, mais encore faut-il que son prix d'achat soit abordable, permettant aux industriels de contenir leurs coûts de production, tout en profitant de l'avantage compétitif d'un bon bilan carbone. C'est l'un des enjeux pour Arcelor, qui a construit son projet de transition énergétique en se basant sur un prix d'achat de l'électricité qui aurait été négocié avec EDF, nous confirme le président de la CUD, sans pouvoir en dire plus, de par la confidentialité de ces échanges. C'est l'un des enjeux actuels, qui se joue en coulisse : avec la fin du prix régulé attribué au nucléaire historique (le fameux dispositif de l'Arenh - pour « accès régulé à l'électricité nucléaire historique » - , qui fixait à 42 euros par MWh son prix), au 31 décembre 2025, les grands industriels doivent négocier avec EDF des contrats à 15 ans d'allocation de la production nucléaire (CAPN), qui revêtent une importance cruciale en termes de maintien de l'activité industrielle et de souveraineté énergétique. Mais ces tractations

ont du mal à avancer

. Le blocage serait tel qu'il serait l'une des raisons pour lesquelles l'actuel PDF d'EDF, Luc Raymond, n'a pas été renouvelé à son poste. L'État voudrait en effet que ces dossiers avancent et que ces industries électro-intensives soient ainsi rassurées.

Présent lors du salon Batteries Event (1-3 avril) à Dunkerque, l'ancien patron de PSA et auteur du fameux rapport à son nom sur les métaux stratégiques, Philippe Varin, en a glissé un mot, lors d'une plénière. « La vraie question, c'est d'avoir de l'énergie décarbonée à coût performant », estime-t-il en sa qualité actuelle de président de la Chambre de commerce et d'industrie internationale. Il juge encore trop élevé le coût estimé pour l'électricité provenant du parc nucléaire historique (70 €/MWh, selon les négociations

conclues entre l'État et EDF), et critique aussi le prix de sortie de l'électricité issue du nouveau nucléaire, tout comme les délais nécessaires : « il faut 13 ans aux Français pour construire un réacteur, quand il faut moins de 7 ans aux chinois pour faire le leur".

Les opérateurs de réseaux anticipent les besoins

Ce contexte n'est pas simple, mais comme le souligne Laurent Can-tat-Lampin, patron de RTE dans les Hauts-de-France, nous sommes à Dunkerque dans « un laboratoire de la transition énergétique ». L'opérateur du réseau de transport d'électricité joue aussi un rôle clé dans cet écosystème : « Pour accompagner tous ces projets, RTE prévoit d'investir dans le dunkerquois 1,5 milliard d'euros d'ici 2030, afin d'adapter le réseau électrique existant en développant notamment de nouvelles infrastructures à très haute tension. Il est ainsi envisagé de créer un nouveau poste électrique au Puythouck à proximité de celui de Grande-Synthe, raccordé par deux liaisons aériennes à deux circuits de 400 000 volts d'environ 11 kilomètres allant jusqu'au futur poste Flandre Maritime qui sera construit à St-Georges-sur-l'Aa », explique-t-il sur Linked In.

Enedis, l'autre opérateur public national en charge des réseaux de distribution électrique (sur la moyenne et la basse tension) est également impliqué et il va même jusqu'à investir en amont pour anticiper les besoins. C'est ce qu'il a fait en 2021 en installant un nouveau poste source de 40 MW (pouvant fournir jusqu'à 110 MW), pour un montant de 12,5 millions d'euros. « Cette construction par anticipation, c'est-à-dire avant de connaître les besoins précis des futurs clients industriels, est une démarche totalement inédite et innovante »,

explique Enedis

.

Pour aller plus loin

"Il y a deux ans, tout le monde se voyait beau" : comment Dunkerque fait face au flou économique mondial
Dunkerque régénère son tissu industriel à l'aune du bas carbone

Chiffres clés

103 millions d'euros : c'est le montant annuel des taxes versées par la centrale nucléaire EDF de Gravelines, et qui sont réparties entre la commune de Gravelines (11,9 %), la Communauté urbaine de Dunkerque (20,7 %), le Département du Nord (9,2%) et l'Etat (58,2%).

Note 1

Sur les 50 milliards qui sont prévu sur cette même période dans toute la région des Hauts de France, ce qui représente donc 70% pour le territoire dunkerquois !

par A. Garrigues et Cneau





INDUSTRIE

La Fabuleuse Factory à la rencontre des habitants

Saint-Pol-sur-Mer Les 4 et 5 avril, la place du Chevalier-de-Saint-Pol a accueilli la Fabuleuse Factory, outil visant à valoriser les métiers de l'industrie de demain. Le but : montrer aux habitants que les emplois sont accessibles à tous les habitants du territoire.

Maxime Combe

Les 4 et 5 avril, la place du Chevalier-de-Saint-Pol s'est animée timidement au rythme de la Fabuleuse Factory. Destinée à faire découvrir les métiers de l'industrie de demain, cette dernière a accueilli des centaines de visiteurs le vendredi, avant un samedi plus calme.

L'occasion pour chacun d'échanger directement avec Verkor, mais aussi l'Afpi et l'Afpa, organismes de formation. Ce rendez-vous était organisé dans le cadre de la Semaine de la batterie, à la sortie du Batteries event, salon professionnel organisé au Kursaal de Dunkerque. Il s'agissait du

premier passage de la Fabuleuse Factory à Saint-Pol-sur-Mer, après des installations à Dunkerque ou à Gravelines depuis 2022. Le but ? Montrer aux passants que l'industrie s'est modernisée et surtout que les emplois sont accessibles aux personnes du territoire.

Le lieu n'a évidemment pas été choisi au hasard. Commune fortement touchée par le chômage, Saint-Pol-sur-Mer a été priorisée par les élus, d'où l'arrivée il y a quelques mois de l'espace 20 000 emplois (*lire encadré*). La place du Chevalier-de-Saint-Pol est par ailleurs un des endroits les plus passants du territoire.

La Fabuleuse Factory sera de retour en septembre place Jean-Bart à Dunkerque, avant d'autres rendez-vous en prévision à l'Ouest de la CUD et un autre sur le secteur de la CCHF. ■



Le vendredi 4 avril, des centaines de visiteurs se sont présentées place du Chevalier-de-Saint-Pol. Photo : Photo Pierre Laurens

par Maxime Combe



: LA GAZETTE NORD-PAS DE CALAIS

Batteries Event à Dunkerque : la filière garde le cap malgré quelques vents contraires

Evénement international où se retrouvent les acteurs du secteur de la batterie, le Batterie Event s'est tenu pour la première fois à Dunkerque début

avril, là où une toute une filière autour de la mobilité électrique est en train de naître. Alors que le secteur très prometteur connaît quelques soubresauts, chacun s'est voulu optimiste, tout en appelant les pouvoirs publics à accompagner un démarrage de la filière, en Europe, plus complexe qu'attendu.

Plus de 800 personnes ont assisté au Batteries Event dunkerquois qui avait lieu du 1er au 3 avril. Organisé à Lyon depuis une vingtaine d'années, il s'est délocalisé à Dunkerque pour la première fois. Une certaine logique quand on sait que s'est sur ce territoire qu'est en train d'émerger une véritable filière, avec l'implantation de deux usines géantes de fabrication de batteries (Verkor et Pro-Logium), auxquelles vient s'ajouter une entreprise, Neomat, qui interviendra en amont et en aval avec la fabrication de cathodes et le recyclage des rebuts d'usine et de batteries en fin de vie.

Pendant trois jours, ont alterné plénières, ateliers et échanges en B to B entre professionnels de la filière. Une visite de la toute nouvelle usine de fabrication de batteries Verkor installée à Bourbourg, dont la production doit démarrer avant la fin du premier semestre, était également au programme.

Au-delà des enjeux que l'émergence de cette filière impliquent pour les territoires concernés (formation, montée en compétences, emplois, logements...), ses acteurs ont unanimement voulu montrer un visage optimiste, alors même qu'elle connaît, en Europe, quelques difficultés d'ordre structurel. À l'image du suédois Northvolt, considéré comme le champion européen du secteur et dont l'annonce de la faillite en mars dernier en raison de son incapacité à atteindre ses objectifs industriels, a jeté un grand froid.

Ainsi, si «on garde le cap» restait mot d'ordre de ces trois jours, les industriels ont tous unanimement appelé les pouvoirs publics à soutenir une filière dont les débuts sont plus complexes que prévus. Et qui se prend de plein fouet l'avance de plusieurs années prise par les Chinois en terme de productivité dans ce secteur.

Un merci et un appel aux pouvoirs publics

Interrogé sur ce thème, Yann Vincent, directeur d'ACC, la gigafactory de fabrication de batteries installée à Billy-Berclau qui produit

depuis 2024 pour le groupe automobile Stellantis, a eu un discours combattif, martelant que «l'on doit avoir une industrie de la batterie européenne qui soit compétitive car elle demeure un sujet majeur, et cela même si l'on observe un ralentissement de la croissance du véhicule électrique». Toutefois, l'industriel ne nie pas les difficultés en raison «de l'agressivité de fabricants chinois, très dynamiques et très compétitifs». «Nous, Européens, avons actuellement un écart de 25% de compétitivité avec eux. Il y a donc nécessité à travailler sur les facteurs explicatifs : augmenter notre capacité d'innovation qui n'est pas suffisante, inciter les instances européennes à traiter directement avec les producteurs de métaux rares pour sécuriser les approvisionnements et enfin garantir un coût énergétique bas».

Avant de conclure : «La montée en cadence de nos usines géantes est plus difficile que prévu, les investissements sont plus importants. Alors, tout en disant merci aux pouvoirs publics de nous avoir soutenus parce qu'il faut bien se rendre compte que sans leur soutien financier, il n'y aurait pas de fabricants de batteries en Europe, j'ai envie de leur dire : 'Continuez à nous soutenir, corrigez pendant quelques temps les écarts de performances entre européens et chinois pour aider les entreprises qui ont investi massivement à passer le cap du temps des dépenses sans recettes en retour'».



<https://www.gazettenpdc.fr/files/articles/2025/04/batteries-event.jpg>

Le Batteries Event 2025 s'est tenu à Dunkerque du 1er au 3 avril au coeur d'une vallée de la Batterie en train de se dessiner.



<https://www.gazettenpdc.fr/thumbs/1368%C3%971026/articles/2025/04/batteries-event.jpg>

par Pascaline Duban



Tous droits réservés 2025 gazettenpdc.fr

4651a9270a20280e40277557bb0c21870f0A74Df3U40V17139215



GROS PLAN / TRANSPORT

La filière de la batterie se prépare à une baisse de régime

La dynamique de la filière batterie laisse paraître des signes de ralentissement. Loin de caler, les industriels français se préparent néanmoins à rencontrer des difficultés dans un contexte géopolitique changeant et face à l'ogre chinois.

Dans les allées du Batteries Event à Dunkerque, il y a un nom qu'on évite de prononcer ce mercredi 2 avril.

En effet, la chute de Northvolt, pionnier européen du secteur, a quelque peu refroidi le marché. « *Le problème est qu'ils ont essayé de tout faire en même temps et trop vite* , estime Richard Bouveret, p-dg de Blue Solutions.

Pour la filière, cela a permis d'apprendre de leur erreur, mais en même temps, cet événement a quelque peu cassé les investisseurs financiers pour la filière. Il va falloir retrouver de la confiance. » Si la filière se porte bien, avec une croissance globale de 16 % sur un an en 2024, « *le marché donne des signaux de ralentissements* », observe Christophe Pillot, directeur d'Avienne Energy, cabinet de conseil et organisateur de l'événement. « *De manière globale, on note une baisse des plans d'investissements et plus particulièrement en Europe, entre mai et décembre 2024, la capacité annoncée de sites de production de batteries à 2035 a chuté de 25 %, à 1,4 TWh.* »

À noter qu'en France, les projets annoncés se situent à 87 % dans le département des

Hauts-de-France. Pour Avienne Energy, cependant, à l'horizon 2035, la capacité de production européenne ne devrait cependant que se situer entre 600 et 700 GWh. Pas de quoi couvrir la demande attendue de 750 GWh. Actuellement, la demande mondiale de batterie est de 1,6 TWh/an et devrait atteindre 7,8 TWh/an en 2035, dont 18 % en Europe.

Le secteur des transports est le fer de lance de la demande en batterie, avec environ 80 % des parts de marché en 2024, contre quasiment 0 % au début des années 2000. « *Les autres applications des batteries ne sont pas non plus à négliger (stationnaire pour le réseau électrique, par ex., ndlr) permettant de générer des revenus à environ 46 milliards de dollars en 2024* », nuance cependant Christophe Pillot. La filière devrait représenter à terme 100 000 emplois directs en Europe, pour le double d'emplois indirects.

« **Les coûts de construction des bâtiments et des équipements pour une gigafactory sont deux à trois fois plus élevés en Europe qu'en Chine.** »

Ayumi Kurose, AESC

L'électricité nucléaire, un enjeu de taille

Mais cette croissance ne pourra devenir réalité que si la filière arrive à relever plusieurs défis de compétitivité. Le coût de l'énergie en France est souvent revenu comme un facteur d'attractivité pour la filière, mais l'avenir de la vente d'électricité nucléaire pose question. « *D'après ce que l'on en comprend, les nouveaux prix de l'énergie nucléaire post-Arenh (à partir de 2026, ndlr) devraient se situer aux alentours des prix de marché actuels de l'électricité, mais il faudra tout de même trouver un mécanisme permettant de conserver les prix compétitifs actuels* », note Ayumi Kurose, directeur général et directeur

du projet de construction de la gigafactory d'AESC à Douai.

« L'Arenh à 42 €/MWh était probablement pas assez élevé du côté d'EDF, mais à 55 €/MWh le niveau est peut-être un peu élevé pour les industriels. Trouver un milieu entre ces deux bornes pourrait être une solution », note de son côté, Philippe Varin, président de la Chambre de commerce internationale, lors d'une table ronde. Il a aussi abordé la question du nouveau nucléaire : « L'uranium ne comptant pour environ que 5 % du prix de l'électricité, c'est la construction et le montage financier qui représente la plus grande partie du prix de l'électricité. Il faudrait passer d'une durée de construction de 12 ou 13 ans à moitié moins, comme cela a été fait en Chine avec les EPR de Taishan. Cela permettrait de passer le cout de l'électricité produite par le nouveau nucléaire de 110 à 70 € environ. »

Philippe Varin, ancien p-dg de constructeur automobile PSA

(entre 2009 et 2014) et ancien président d'Areva et Orano (entre 2015 et 2020), estime aussi nécessaire que l'industrie automobile apporte son soutien à la filière batterie. « Il faudra aussi passer des accords de fourniture de long terme de la part des constructeurs automobile notamment avec la filière batterie, afin de sécuriser des volumes de vente. » Dans ce cadre, il a souligné l'importance de la compétitivité des industriels VE. « L'électrification n'est pas aussi rapide qu'espérée, il faudra donc certainement adapter l'objectif européen d'atteindre 100 % de ventes de VE (en 2035, ndlr), afin de ne pas pénaliser la filière, note-t-il. De plus, le plan de sauvegarde de l'industrie automobile en cours de construction à Bruxelles doit aussi englober la filière de la batterie. »

« **Les difficultés de développement des gigafactories en Europe reposent aussi sur le niveau nécessaire** en capex, bien plus élevé qu'en Chine », note Ayumi Kurose. Dans ce

cadre, les contrats d'allocation de production nucléaire (CAPN) ne semblent pas une solution pour cette filière, ces produits demandant une importante avance de tête. « Aujourd'hui, les coûts de construction des bâtiments et des équipements pour une gigafactory sont deux à trois fois plus élevés en Europe qu'en Chine. Une ligne de production de 10 à 15 GWh/an de batterie coûte environ 1 milliard d'euros en Europe pour seulement entre un et deux tiers de ce prix en Chine. On part donc de base pénalisés par les besoins en capex. Du côté des équipements, il faut aussi souligner que 70 % proviennent d'Asie. » Un travail de diversification dans le sourcing des équipements est donc aussi de mise pour éviter toute rupture d'approvisionnement, dans le cadre du contexte géopolitique complexe. ■

par Simon Philippe



 ENTREPRISES

Gigafactory : ACC appelle un producteur chinois au secours

ENQUÊTE. Confronté à des difficultés sur sa ligne de production, le fabricant de batteries s'est résolu à nouer un partenariat avec un producteur chinois expérimenté pour faire monter en cadence sa méga-usine du Pas-de-Calais. De quoi interroger sur les ambitions de souveraineté industrielle.

Automotive Cells Company (ACC), la coentreprise de Stellantis, Mercedes-Benz et TotalEnergies dans la batterie, fait-elle entrer le loup dans la bergerie ? Alors que la France et l'Europe tentent de se défaire de leur dépendance à la Chine en bâtissant une filière industrielle souveraine, son directeur général, Yann Vincent, a glissé une information de taille au détour d'une *slide* lors du salon Batteries Event, qui s'est tenu la semaine dernière à Dunkerque. « Nous avons noué un partenariat avec un producteur chinois de batteries qui nous accompagne dans la montée en cadence », a-t-il lâché lors d'une présentation, en faisant référence à la gigafactory de Billy-Berclau (Pas-de-Calais) spécialisée dans la production de batteries lithium-ion.

Au questionnement rhétorique : « Comment peut-on avoir une industrie compétitive en Europe ? », le dirigeant d'ACC a répondu sans détour : « Et bien, faisons-nous aider par ceux qui sont les plus avancés en la matière ».

Contacté par la rédaction, ACC refuse de divulguer l'identité de ce partenaire, mais affirme néanmoins qu'il ne s'agit pas du chinois CATL, lequel fournit

par ailleurs Stellantis en batteries lithium fer-phosphate (LFP). « Nous continuons notre courbe d'apprentissage », indique Mathieu Hubert, secrétaire général de l'entreprise. « Dans cette phase plus longue et difficile que prévu, le support d'un partenaire expérimenté ne peut qu'aider », explique-t-il. Outre cette collaboration officielle, la coentreprise précise également à *La Tribune* compter parmi « ses collaborateurs, notamment dans la gigafactory, d'anciens employés des principaux acteurs asiatiques » comme « CATL, BYD et Samsung ».

Des difficultés sur deux étapes clés du procédé

« Je ne suis pas du tout choqué par ce partenariat. Je n'exclus pas que celui-ci puisse apporter des bénéfices en termes d'emplois et d'expertises. Les acteurs chinois maîtrisent toutes les technologies dans ce domaine », réagit une source ministérielle sollicitée par *La Tribune*.

Selon nos informations, les équipes de la gigafactory rencontrent notamment des difficultés au niveau de deux étapes clés de ce procédé industriel complexe : le *coating*

et le *calendering*. La première consiste à déposer les matériaux actifs sur un film métallique extrêmement fin. Appelé le « *feuillard* », celui-ci fait seulement six microns d'épaisseur quand une feuille d'aluminium en fait environ 60. L'étape suivante de *calendering* consiste, pour sa part, à comprimer et à chauffer l'encre juste après l'enduction sur le feuillard à l'aide de rouleaux.

Selon une source bien informée, ces écueils conduiraient à un taux de rebut très important de sorte que l'usine, mise en service début 2024, « produit en un mois ce qu'elle est censée produire en une journée », rapporte cette source. Soit trente fois moins qu'attendu. Un ratio que dément ACC. « Depuis le début de l'année, nous avons fabriqué plus que sur toute l'année 2024 et notre production est conforme aux engagements pris avec notre client Stellantis, assure le porte-parole de la coentreprise. D'ici fin 2025, nous visons une accélération de cette dynamique avec une multiplication par 20 des chiffres de ce début d'année », ajoute-t-il. « ACC est le premier acteur européen à livrer des batteries made in France

qui équipent des véhicules électriques de grande série », vante encore Matthieu Hubert, en faisant référence aux modèles Opel Grand Land et Peugeot 3008 de Stellantis.

Lire aussi La faillite de Northvolt, une claque pour l'Europe des batteries (lien : <https://www.latribune.fr/entreprises-finance/industrie/automobile/la-faillite-de-northvolt-une-claque-pour-l-europe-des-batteries-1020411.html>)

Autre motif de satisfaction pour l'industriel : l'usine du Pas-de-Calais aurait récemment atteint le même volume de production que le fabricant Northvolt - jadis leader en Europe sur le sujet - avant sa faillite. Et ce, alors que l'entreprise suédoise avait quatre ans d'avance sur ACC. « *Les choses vont mieux, on enregistre des progrès significatifs et motivants, assure un salarié. Mois après mois, on voit les évolutions en termes de production. On est moins dans le pessimisme, même si on a une épée de Damoclès au-dessus de la tête.* »

Des objectifs de production revus à la baisse

Malgré ces premières réussites et ce discours mélioratif, ACC a revu drastiquement à la baisse ses objectifs de production. En effet, alors que la co-entreprise communiquait encore il y a un mois sur un objectif de 100 000 batteries produites en 2025, ACC indique aujourd'hui à *La Tribune* vouloir équiper environ 50 000 voitures électriques sur l'ensemble de l'année 2025, contre 3 000 en 2024. À terme,

la gigafactory est censée produire jusqu'à 800 000 batteries par an.

Pour de nombreux experts, ces difficultés sont loin d'être étonnantes et concernent d'ailleurs l'ensemble de la filière. « *En France, le taux de rebut est en moyenne de 80 %, en Corée du Sud de 50 % et en Chine de seulement 5 %*, résume un expert du secteur. Il faut environ dix ans pour faire mûrir ces chaînes de production qui figurent parmi les plus complexes dans l'industrie. Or, la France débute à peine, c'est donc normal d'observer cet écart avec les Chinois qui se sont lancés dans la course bien avant nous », poursuit-il. « *Force est de constater, en toute humilité et en toute franchise, que les Européens (en matière de fabrication de cellules et de modules) sont les élèves et les acteurs asiatiques (chinois principalement) les professeurs* », admet-on aussi du côté d'ACC.

Les enjeux de formation négligés

Reste que cet état d'esprit n'était pas celui qui primait au lancement des méga usines françaises. « *On a peut-être surestimé notre capacité à développer la filière en relative autonomie* », observe Ludovic Leroy, ingénieur d'affaires et formateur au sein d'IFP Training. Or, dans le cadre de cette approche, une dimension primordiale semble avoir été négligée : la formation.

« *Les gigafactories ont bénéficié d'argent public pour financer les formations via différents dispositifs dédiés comme*

les appels à manifestation d'intérêt compétences et métiers d'avenir ou encore un programme régional de formation (PRF). Les industriels ont pu peut-être penser pouvoir ensuite employer des opérateurs suffisamment préparés. Mais en réalité, ces formations courtes, bien que nécessaires, ne sont pas suffisantes, d'autant plus dans le contexte d'une phase de montée en puissance d'une ligne de production. Dans de nombreux cas, il s'agit de formations de retour à l'emploi comprenant d'autres volets que le seul apprentissage du métier d'opérateur », pointe Ludovic Leroy.

Autre point non négligeable : la grande majorité des machines-outils nécessaires à la fabrication des batteries sont des machines fabriquées par des équipementiers chinois, et sud-coréens dans une moindre mesure. Ce qui explique également la présence de nombreux collaborateurs asiatiques au sein de la gigafactory de Douvrin. « *Les partenaires chinois nous aident sur la mise au point de machines qu'eux-mêmes ont utilisées* », confirme un salarié d'ACC. « *Aujourd'hui, les experts chinois et sud-coréens sont aux manettes des machines pour les mettre en service et les futurs opérateurs français les regardent. Mais il y a la barrière de la langue doublée d'une barrière culturelle. Résultat, le transfert de connaissances se fait mal et n'est pas structuré* », alerte Ludovic Leroy, qui cherche justement à positionner l'IFP Training comme potentiel intermédiaire.

Encadrer le transfert de connaissances

Selon lui, il est nécessaire d'encadrer ce transfert pour des raisons d'efficacité dans la montée en cadence des lignes de production, mais aussi de souveraineté en maîtrisant mieux les échanges d'informations entre équipementiers asiatiques et exploitants français.

D'autant que les paramètres de certaines de ces machines peuvent être modifiés à distance par leurs fabricants. « *C'est une situation dans laquelle s'est notamment retrouvée l'entreprise Verkor sur sa ligne pilote située à Grenoble* », rapporte une source bien informée. « *Sur plusieurs machines-outils, l'écran de commande est encore entièrement en mandarin. Cela n'est pas la preuve que les entreprises chinoises peuvent faire de l'espionnage. En revanche,*

cela montre que la dimension software n'a pas encore été bien auditee et n'est pas conforme », prévient cet expert du secteur.

Outre

ces écueils industriels, ACC a fortement ralenti ses plans de production de batteries en raison de l'incertitude concernant la demande de véhicules électriques en Europe. La coentreprise a ainsi abandonné ses projets de gigafactories en Allemagne et en Italie. Elle a par ailleurs acté, mi-mars, un plan de départs volontaires d'une centaine de salariés dans les fonctions support (lien : <https://objectifaquitaine.latribune.fr/business/industrie/2025-03-11/le-fabricant-de-batteries-acc-acte-un-plan-de-departs-volontaires-1020007.html>), après avoir connu une ascension fulgurante, passant de zéro à 2 200 salariés en quatre ans. Tandis qu'en interne certains redoutent une extension de ce

premier plan, l'entreprise assure qu'il n'y a « *pas d'autres mesures envisagées* ».

Début mars, Bruxelles a annoncé un plan de 1,8 milliard d'euros pour venir en aide à la filière européenne, mais ACC redoute que ce soutien n'arrive trop tard. « *Nous craignons que l'urgence de la situation que nous traversons actuellement ne soit pas prise en compte. Pour en bénéficier, nous devrons avoir réussi à survivre d'ici là* », avait alerté la coentreprise dans une publication sur LinkedIn. ■



ACC a inauguré sa méga-usine à Billy-Berclau (Pas-de-Calais) il y a bientôt deux ans.

par Juliette Raynal

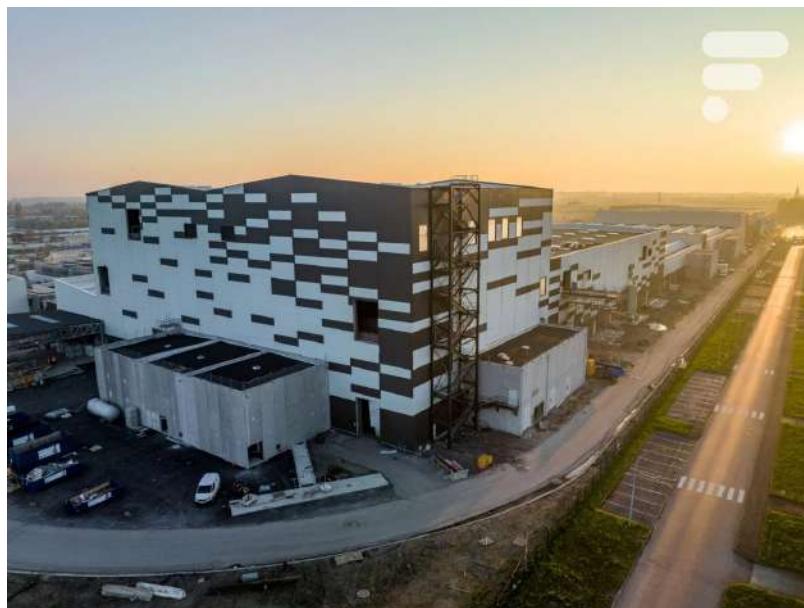


BATTERIES ET PANNEAUX SOLAIRES—ÉNERGIE

: FRANDROID.COM

En difficulté, la première usine de batterie française fait appel à son plus grand concurrent

L'usine française de batteries pour voitures électriques d'ACC, co-entreprise entre Stellantis, Mercedes-Benz et TotalEnergies, peine à monter en cadence. Des acteurs chinois seraient donc venus prêter main forte en apportant leur expertise.



Gigafactory ACC de Billy-Berclau

L'Europe cherche depuis plusieurs années à se défaire de la mainmise de la Chine dans le domaine de la voiture électrique, et cherche à augmenter la production locale de tous les éléments. Les projets d'usines de batterie fleurissent, mais tout ne se passe pas aussi facilement.

Dernier exemple en date : nos confrères de *La Tribune* annoncent que la gigafactory d'ACC (coentreprise entre Stellantis, Mercedes-Benz et TotalEnergies), située à Billy-Berclau (Pas-de-Calais), a dû faire appel à un producteur chinois de batterie pour aider à la montée en cadence.

Une expertise à gagner

L'information provient de Yann Vincent, son directeur général, qui s'est exprimé lors du salon Batteries Event, qui s'est tenu du 1^{er} au 3 avril 2025 à Dunkerque.



La plateforme STLA Medium du Peugeot E-3008, avec les cellules en premier plan // Source : Jean-Baptiste Passieux - Frandroid

« Nous avons noué un partenariat avec un producteur chinois de batteries qui nous accompagne dans la montée en cadence », a-t-il annoncé lors de sa présentation, avant de se justifier : « faisons-nous aider par ceux qui sont les plus avancés en la matière » pour gagner en compétitivité, et tant pis pour la souveraineté industrielle.

Car si la gigafactory d'ACC produit ses premières cellules qui alimenteront les Peugeot E-3008, DS N°8 et autres Opel Grandland, la montée en cadence est poussive. Matthieu Hubert, secrétaire général d'ACC, clame avoir « produit autant durant le premier trimestre 2025 que durant toute l'année 2024 » à nos confrères des *Échos*, mais la réalité semble plus nuancée.

Une industrie à un tournant majeur

Plus généralement, les usines européennes de voitures électriques semblent se heurter au manque de compétences locales dans le domaine, là où la Chine détient une expertise acquise de longue date.



Usine Northvolt

La faillite de Northvolt, le leader européen dans la matière, est évidemment dans tous les esprits, mais même ACC n'est pas épargné, avec deux projets d'usine gelés. Chez la concurrence, le taïwanais ProLogium annonce une année supplémentaire de délai pour son usine française.

De fait, les usines de batteries européennes pourraient être majoritairement détenues par... les acteurs chinois. CATL, leader mondial des batteries, possède déjà des usines en Allemagne et en Hongrie, et vient d'annoncer une troisième en Espagne, en collaboration avec Stellantis - un petit coup porté à ACC.

par Jean-Baptiste Passieux



REPÉRAGES / INDISCRETS

VÉHICULES ÉLECTRIQUES

LE PLAN INACHEVÉ DE PATRICE VERGRIETE

Pour aider au développement du véhicule électrique, actuellement à la peine, l'ex-ministre des transports, Patrice Vergriete, avait un plan, comme il l'a révélé à la tribune du salon Batteries event, le 2 avril, à Dunkerque. Peu convaincu par l'actuel dispositif de leasing social qu'il juge « trop coûteux » et « pas assez ciblé sur les publics défa-

vorisés », il travaillait sur deux mesures principales. Partant du constat que « la voiture est le premier bien qu'on achète, avant son logement », il proposait une épargne bonifiée pour préparer l'achat d'un tel véhicule, sur le modèle du plan épargne logement. L'autre mesure visait à afficher un prix en façade du véhicule électrique moins élevé que celui du véhi-

cule thermique, en intégrant les coûts de recharge au prix d'achat. « J'ai donné ce plan à mon successeur, et à son successeur, mais il n'en est rien ressorti », se désole l'édile dunkerquois, lui qui a dû quitter le gouvernement après la dissolution de l'Assemblée. ■



REPÉRAGES

VÉHICULES ÉLECTRIQUES

LE PLAN INACHEVÉ DE PATRICE VERGRIETE

Pour aider au développement du véhicule électrique, actuellement à la peine, l'ex-ministre des transports, Patrice Vergriete, avait un plan, comme il l'a révélé à la tribune du salon Batteries event, le 2 avril, à Dunkerque. Peu convaincu par l'actuel dispositif de leasing social qu'il juge « trop coûteux » et « pas assez ciblé sur les publics défavorisés », il travaillait sur deux mesures principales. Partant du constat que « la voiture est

le premier bien qu'on achète, avant son logement », il proposait une épargne bonifiée pour préparer l'achat d'un tel véhicule, sur le modèle du plan épargne logement. L'autre mesure visait à afficher un prix en façade du véhicule électrique moins élevé que celui du véhicule thermique, en intégrant les coûts de recharge au prix d'achat. « J'ai donné ce plan à mon successeur, et à son successeur, mais il n'en est rien ressorti », se désole l'édile

dunkerquois, lui qui a dû quitter le gouvernement après la dissolution de l'Assemblée.





La « vallée de la batterie » creuse chaque jour davantage son sillon

Des gigafactories qui démarrent réellement, des acteurs du recyclage ou de la production de matières premières qui poursuivent leurs projets : ça n'est pas forcément facile, mais la filière de la batterie se structure.

Par Marc Grosclaude

mgrosclaude@lavoixdunord.fr

Hauts-de-France. Maxime Trèves regarde le calendrier avec impatience, et attend le jour où il recevra son autorisation préfectorale. L'enjeu, « *c'est de démarrer d'ici un mois* ». Papier en poche, le PDG de Battri exploitera à Saint-Laurent-Blangy son usine de recyclage, destinée à trier, démanteler et recycler les matériaux composant les batteries au lithium, mais aussi les déchets de production des gigafactories. Des usines de production de batteries automobiles qui, elles aussi, ont réellement lancé leur activité, rendant concret le réel démarrage de la filière dans la « vallée de la batterie » que sont les Hauts-de-France.

Dans le milieu de la batterie, le mot du moment, c'est « *ramp up* ». Ou accélération en bon français. ACC, à Billy-Berclau, a endossé (non sans mal) son rôle de pionnier des gigafactories et poursuit sa « *montée en cadence* ». Et après avoir vu ses premières cellules montées dans un véhicule de Stellantis, l'objectif pour ce mois-ci est la mise en service de son deuxième bloc. Passer à la vitesse supérieure, c'est ce que

vit justement AESC, à Douai. « *La R5 a déjà des batteries AESC, qui viennent de notre usine chinoise depuis plus d'un an* », précise Ayumi Kurose, le directeur général de l'entreprise en France. Mais progressivement, on va faire des livraisons à partir d'avril-mai et on va monter en puissance et réduire l'approvisionnement de modules de Chine. Et au premier trimestre 2026, sauf si Renault augmente ses volumes, on sera à 100 % de batteries faites à Douai . »

Apprentissage

Ralentie par un marché de la voiture électrique difficile, plongée dans l'incertitude avec le report de certains projets, l'industrie régionale de la batterie profite d'un temps d'apprentissage nécessaire, et la facilité d'AESC à démarrer en moins d'un an à Douai est trompeuse. « *On est deux fois plus lents que la Chine ! Mais le fait d'avoir des bases asiatiques qui produisent depuis dix-quinze ans, c'est la grande différence. C'est une industrie où il est difficile de faire à partir de rien. Il y a des process extrêmement spécifiques. C'est très difficile à acquérir.* »

Et c'est ce que vit Verkor, qui sera le troisième des cinq « giga » de la région à démarrer. « *Il y a cinq ans, on commençait de zéro* », se souvient Christophe Mille, cofondateur de l'entreprise qui, à Dunkerque, a commencé à mettre en place ses équipements. Mais des cellules, l'entreprise en produit déjà sur sa ligne pilote à Grenoble, et elles commencent déjà à être assemblées en modules sur son site nordiste. Sans cette lente montée en compétences et en cadence, jamais Verkor ne pourrait doter la première Alpine de ses batteries, en mai. Et c'est bien cela qui facilitera la production des premières cellules fabriquées à Dunkerque et dont la commercialisation est attendue pour « *début 2026* », promet Sylvain Paineau, cofondateur de la société.

« *On garde le cap, on avance* » : c'est aussi ce qu'affiche Neomat, la coentreprise d'Orano et XTC. Aux extrémités de la chaîne, l'entreprise entend boucler pour cet été l'enquête publique, qui lui permettra de lancer la construction de son usine de matériaux de base pour les batteries, avec une mise en service en 2028 pour un premier module. De quoi faire un premier pas dans l'autonomie de l'Europe

dans les composants de base de nos batteries, élément indispensable de la constitution d'un vrai écosystème, avec la production et le recyclage. « *La structuration tarde un peu*, constate Maxime Trèves, mais la filière s'organise au fur et à mesure où elle monte en puissance. » ■



par Marc Grosclaude



: JOURNAL DE L'AUTOMOBILE

L'usine Verkor de Dunkerque entre dans la dernière ligne droite

Le fabricant français de batteries a débuté les phases de tests sur son nouveau site de Dunkerque (59). Verkor, qui doit notamment fournir des accus à Alpine, devrait être complètement opérationnel début 2026 au plus tard.

L'usine Verkor de Dunkerque (59) a entamé les tests de production.
©Verkor sur Instagram

La cadence va changer chez Verkor . En effet, le fabricant français de batteries , qui produit aujourd'hui dans son usine de Grenoble (38), a entamé les phases de "production test" dans sa gigafactory de Dunkerque (59).

Selon Thierry Déau, PDG du fonds Meridiam qui est actionnaire de Verkor, l'usine " est quasiment terminée, on est donc déjà en train de faire de la production test

On va tout raccorder mécaniquement, électriquement, dans les prochaines semaines ", avait déclaré il y a quelques semaines Benoît Lemaignan , président et cofondateur de Verkor.

Après ces tests, l'entreprise devrait démarrer la production au plus tard en début d'année 2026. Il faut toutefois se souvenir que la montée en cadence est parfois compliquée, comme a pu le vivre ACC en 2024.

La France de la batterie sur de bons rails ?

Malgré les bourrasques qui ont agité le secteur, marqué notamment par la faillite du suédois Northvolt , Thierry Déau s'est montré confiant, compte tenu des différences entre les deux projets : Northvolt " avait un modèle qui voulait intégrer toute la chaîne, c'est-à-dire l'amont, l'aval et le recyclage, ils voulaient faire beaucoup de choses ", a-t-il souligné.

À l'inverse, a estimé Thierry Déau, " Verkor est beaucoup plus centré, beaucoup plus focalisé " sur la seule fabrication de batteries. En outre, " Renault , comme actionnaire, est quand même un pilier assez stable ", a-t-il ajouté.

Cette giga-usine, qui doit fournir notamment des batteries pour les modèles Alpine , sera dotée à terme d'une capacité de production de 16 GWh de cellules lithium-ion par an à partir de 2028, dont 12 pour Renault, soit de quoi équiper 150 000 véhicules.

Cap sur la réduction du CO2

Au-delà de cet approvisionnement attendu, Verkor est aussi engagé avec Renault dans la décarbonation de l'automobile comme en témoigne sa présence dans le projet laboratoire de la Renault Emblème

Verkor y est le fournisseur de la batterie de 40 kWh du modèle et vise une réduction de 72 % des émissions de CO2 pour son accus. Cela passera notamment par un rigoureux processus de fabrication, mais aussi par l'utilisation d'une source d'énergie décarbonée qu'offre le site de Dunkerque.

En effet, l'usine de Verkor va être reliée à "l'autoroute de la chaleur", un réseau notamment alimenté par la chaleur fatale du site voisin d'ArcelorMittal.



<https://journalauto.com/wp-content/uploads/2025/04/Verkor-Dunkerque-04-2025.jpg>

par Christophe Jaussaud



Batteries + Add to myFT

Europe's battery makers seek a different growth path after Northvolt's collapse

Companies scaling down ambitions even as Europe is locked in race to reduce dependence on China



Ian Johnston in Dunkirk and Andy Bounds in Eindhoven

Published APR 28 2025

20

European battery companies are scaling back their ambitions and striking deals with Asian competitors after Northvolt's collapse cast doubt on the region's attempts to build an independent industry.

The Swedish group was one of Europe's best funded [start-ups](#) over the past decade and raised \$15bn from governments and investors before going bankrupt in March.

Northvolt is now a cautionary tale for other start-ups who are key to achieving the EU's strategic goal of breaking its reliance on China for [batteries](#) as customers shift to electric vehicles, but remain years behind Chinese and Korean competitors.

Groups such as the French Automotive Cells Company and Verkor, and Germany's PowerCo, are trying to scale up the production of high-power batteries and challenge Asian counterparts such as CATL and BYD.



A lithium battery production line in Yongzhou, China © Costfoto/NurPhoto/Getty Images

But they face an even more challenging economic environment, while also needing to reassure potential financial backers that they will not overextend themselves.

"Investors are asking companies to prove they are not the next Northvolt," an industry adviser told the Financial Times at Batteries Event, a recent industry conference in Dunkirk.

Europe wants to make 90 per cent of batteries within the continent by 2030. But production capacity will still lag behind China. McKinsey Battery Insights analysts expect Europe's announced battery production capacity to reach 720 gigawatt hours in 2030, up from 150GWh last year, compared with the 4,370GWh estimate for mainland China.

While some Asian companies have operations in Europe, executives and politicians say European companies must also contribute to the effort.

"We need this industry in Europe, not to provide 100 per cent, but to provide a significant portion," said Yann Vincent, chief executive of ACC. "It's a critical element of European sovereignty."

Meanwhile, European carmakers, including Stellantis and Renault, are already equipping vehicles with batteries made by Asian companies and Chinese companies are extending their dominance of the technology.



The Northvolt Ett 'gigafactory' in Sweden. The collapsed company is now a cautionary tale for other start-ups © Northvolt/ABACA/Reuters

CATL and BYD recently unveiled batteries that can be [fully charged within five minutes](#), tackling a barrier to growth of EVs and putting pressure on European challengers to show they can efficiently scale up production.

ACC, a joint venture between Stellantis, Mercedes-Benz and TotalEnergies, is building towards 16GW capacity for the first industrial bloc at its site in Douvrin, northern France, by 2026. It faces similar challenges to those that confronted Northvolt — how to keep production yield high and limit the costly generation of scrap products in the production of battery cells.

“We’re in a period until mid 2026 where we’ll receive all the blows but not yet reach full turnover,” Vincent said, adding that the company needed to cross this “valley of death”.

To preserve capital amid a slowing EV market, ACC abandoned plans to open new factories in Germany and Italy. It is also in discussion with an unnamed “Chinese partner” to learn from its production processes and accelerate efforts to catch up, Vincent said.

Northvolt stretched itself thin by trying to create a value chain of battery-related services, including recycling and cathode manufacturing — a mistake the remaining groups want to avoid.



Kevin Brundish, chief executive of Dutch start-up LionVolt © Sarah Van Looy/FT

“Northvolt had the great luxury of being able to raise lots of money quickly. That may also have caused their fall,” said a banker working in the sector.

PowerCo, the Volkswagen-owned producer of battery cells for EVs, has also scaled back original plans. It expects to start producing batteries at its converted plant in Salzgitter this year, but will build one, rather than two production lines as originally envisioned.

Renault-backed Verkor, which has raised more than €2bn to build a gigafactory in Dunkirk, would adopt a “humble” approach by taking on fewer projects and focusing on a single client, said chief executive Benoit Lemaignan.

“We need to be modest in setting up the first part of the project, even if it sounds good on paper to have multiple different workstreams,” he said. Verkor will provide batteries for some of Renault’s sports cars and vans.

Kevin Brundish, head of LionVolt, is among executives who have cautioned against the capital-intensive route taken by Northvolt, and instead favour smaller-scale projects. The Dutch start-up uses technology pioneered in the semiconductor industry to make cells that produce up to twice the range of current battery models and charge twice as quickly.

Companies should not be “trying to compete with entities that have a 10- year head start”, said Brundish. LionVolt has raised €30mn for the commercial manufacturing of its patented anodes in Eindhoven and for a factory in Scotland.

Nard Sintenie, co-founder of Innovation Industries, a Dutch venture capital firm that has invested in LionVolt, said while Northvolt was “me, too” technology, his fund preferred technology that was “disruptive”.



But experts warned that Europe's goal to become self-sufficient in battery manufacturing would not be achieved without greater public funding similar to that enjoyed by Chinese companies.

ACC, Verkor and Taiwanese solid-state battery developer ProLogium have received more than €3bn in French public funds in recent years to set up operations in the "battery valley" of Dunkirk, which also benefits from access to nuclear energy.

But Dunkirk mayor Patrice Vergriete warned that it would be hard to maintain such support due to France's high budget deficit.

"France has accompanied these industries but we have less means today and we're turning towards the European Commission, saying . . . isn't this re-industrialisation project a European project?"

Recommended



Person in the News

Wang Chuanfu, the BYD founder with a battery obsession

A commission spokesperson said "the competitiveness of our industry is the number-one priority", and pointed out that its clean industrial deal had "unlocked" €100bn to promote clean manufacturing.

ACC's Vincent and Verkor's Lemaignan called for funding to coalesce around businesses that could realistically produce batteries at scale, while one banker said

they expected "consolidation" in the sector.

"Even with strong shareholders, they are under a very strong pressure," Vincent said. "We're turning towards the European Commission saying that we need help to cross this valley of death."

Additional reporting by Patricia Nilsson in Frankfurt