



Deux cent quarante personnes travaillent à l'usine de Nysa. Elles seront 400 fin 2023.

© UMICORE.

200

Dès 2023, la production de l'usine de Nysa devrait permettre de fabriquer annuellement l'équivalent de 20 GWh de batteries – de quoi équiper 300.000 véhicules – et 40 GWh en 2024, avec un potentiel de plus de 200 GWh à terme.

L'industrie européenne des batteries commence à prendre forme

Umicore a inauguré en Pologne la première usine de matériaux pour batteries rechargeables d'Europe. Une étape importante en vue de bâtir une indépendance européenne dans ce secteur crucial pour la décarbonation de la mobilité.

JEAN-FRANÇOIS MUNSTER
ENVOYÉ SPÉCIAL À NYSA (POLOGNE)

Elle se dresse au beau milieu des champs, à Nysa, dans le sud de la Pologne, non loin de la frontière tchèque. La première *gigafactory* de matériaux pour batteries rechargeables d'Europe a été inaugurée ce mercredi. Elle s'étend sur 23 hectares, mais ce n'est qu'un début. Son propriétaire, la multinationale belge Umicore, voit grand. Très grand. Nonante hectares au total sont réservés à de futures extensions lui permettant d'accompagner la croissance de l'industrie européenne des batteries.

L'usine produit des cathodes, un composant clé des batteries lithium ion qui est déterminant pour leur autonomie, leur performance... et qui représente à lui seul un tiers de leur coût. Dans l'usine de Nysa, le lithium est mixé avec un mélange composé de nickel, manganèse, cobalt, puis est chauffé à haute température dans des fours en vue de provoquer une réaction chimique. La poudre noire qui sort des lignes de production est ensuite vendue aux fabricants de batteries.

Dès 2023, la production de l'usine de Nysa devrait permettre de fabriquer annuellement l'équivalent de 20 GWh de batteries – de quoi équiper 300.000 véhicules – et 40 GWh en 2024, avec un potentiel de plus de 200 GWh à terme. Deux cent quarante personnes y travaillent. Elles seront 400 fin 2023.

L'ouverture de cette usine est une étape importante dans la mise sur pied d'une véritable industrie européenne des batteries rechargeables capable

d'assurer les besoins des constructeurs automobiles locaux. « Nous sommes la pièce manquante dans le puzzle de l'électrification des véhicules », s'exclame Mathias Miedreich, CEO d'Umicore.

Dépendance problématique

Aujourd'hui, l'Europe dépend encore largement de producteurs asiatiques pour son approvisionnement en batteries. Une situation risquée alors qu'elle s'est fixé des objectifs ambitieux en matière de réduction d'émissions de CO₂ et a décidé d'interdire la vente de véhicules à moteur à combustion à partir de 2035. La pandémie et l'invasion de la Russie en Ukraine ont démontré à suffisance que la dépendance à des chaînes d'approvisionnement mondiales pouvait être problématique. L'Europe veut donc mettre un terme à cette situation. Pour construire cette autonomie stratégique, la Commission a lancé en 2017 l'Alliance européenne pour les batteries qui vise à combiner les efforts du public et du privé. Les belges Umicore et Solvay en font partie.

Cette initiative et le signal politique envoyé ont porté leurs fruits puisque partout en Europe fleurissent aujourd'hui des projets de *gigafactories*. Selon un décompte réalisé en juillet dernier par la publication spécialisée *batterynews.de*, une quarantaine d'usines de batteries devraient sortir de terre d'ici 2035 à travers le Vieux Continent, représentant une capacité totale de production de batteries de 1,416 GWh. Les premières usines viennent de commencer à produire. Le site d'Umicore à Nysa arrive donc à point nommé. Pour

Umicore, il s'agit de la première usine de cathodes sur le sol européen. Jusqu'ici, le groupe n'avait investi que dans des sites de production en Asie (Chine, Corée).

Umicore a déjà assuré des débouchés pour sa nouvelle usine. Le groupe a conclu des contrats avec le fabricant coréen LG Energy – qui possède une usine de batteries dans le sud de la Pologne également – et avec ACC, une coentreprise réunissant Stellantis (Peugeot, Citroën, Opel, Fiat...), Mercedes et TotalEnergies. L'usine de Nysa fournira en cathodes les trois futures *gigafactories* qu'elle veut construire en France, Allemagne et Italie. Les premières livraisons débiteront en 2024 avec l'ambition d'atteindre une production de 46 GWh en 2030 (500.000 véhicules électriques par an).

L'entreprise s'enorgueillit de pouvoir maîtriser toute la chaîne de valeur entre la mine et l'usine de batteries et ce de façon durable et locale

Umicore a également créé une coentreprise de cathodes avec Volkswagen (VW) en vue d'approvisionner les futures usines à batteries du constructeur allemand. Celui-ci prévoit d'en construire six d'ici 2030. La coentreprise devrait débiter en 2025 et fournir jusqu'à 160 GWh d'ici la fin de la décennie, soit de quoi propulser 2,2 millions de véhicules. Elle fournira deux tiers des cathodes nécessaires à VW. L'emplacement de la future usine n'a pas encore été décidé, mais Nysa est l'un des sites envisagés.

Umicore s'inscrit pleinement dans la volonté européenne de développer une chaîne de production de batteries durable. Le groupe a ainsi signé un accord à long terme de fourniture d'électricité verte avec Engie pour son usine de Nysa. L'électricité provient d'un champ éolien proche. Dès son premier jour, l'usine sera neutre en carbone. « La décarbonation ne doit pas uniquement avoir lieu lorsqu'on roule en véhicule électrique mais aussi en amont, lors de

la production des batteries », insiste Mathias Miedreich.

Umicore ne se contente pas de produire des cathodes. L'entreprise s'enorgueillit de pouvoir maîtriser toute la chaîne de valeur entre la mine et l'usine de batteries et ce de façon durable et locale. Elle a sécurisé son approvisionnement en cobalt et en précurseurs de cathodes en rachetant en 2019 pour 150 millions d'euros Freeport Cobalt, une raffinerie basée en Finlande. Celle-ci est alimentée en minerais via des accords à long terme qu'Umicore a signé avec des groupes miniers exploitant des mines de taille industrielle répondant à ses standards éthiques. Umicore peut ainsi garantir à ses clients que le cobalt utilisé ne provient pas de mines artisanales congolaises dans lesquelles travaillent des enfants. La raffinerie sera aussi bientôt alimentée par de l'électricité verte produite par un parc éolien.

Miser sur le recyclage

En aval, l'entreprise mise sur le recyclage des batteries pour récupérer les métaux contenus dans celles-ci et pouvoir les réinjecter dans la chaîne de production afin d'avoir une boucle fermée. L'entreprise possède déjà une unité de recyclage de batteries à Hoboken (Anvers). Elle a annoncé sa volonté d'investir 500 millions d'euros dans une nouvelle usine bien plus grande, capable de traiter 150.000 tonnes de batteries usagées. Elle devrait ouvrir ses portes en 2026. Sa localisation n'a pas encore été décidée.

Après l'Asie – où le groupe belge entend continuer à se renforcer – et l'Europe, Umicore lorgne maintenant le marché nord-américain. Il a l'intention de construire en 2023 une usine de cathodes au Canada (Ontario) qui devrait produire d'ici la fin de la décennie de quoi alimenter un million de véhicules électriques. Comme en Europe, la firme ambitionne d'y adjoindre des activités de raffinage de minerai et de recyclage. Cette approche « régionale » et non plus globale (toute la production est concentrée en Asie) permet à Umicore d'assurer la sécurité d'approvisionnement de ses clients et de tendre vers plus de durabilité.



Nous sommes la pièce manquante dans le puzzle de l'électrification des véhicules

Mathias Miedreich
CEO d'Umicore

”

ABONNÉS



Découvrez sur notre site les trois facteurs qui menacent de freiner l'électrification des véhicules.