

FRANCE EN FAILLITE BUDGETAIRE : QUELS IMPACTS SUR LA VALLÉE DE LA BATTERIE ?

Au milieu de la vallée de la batterie, coule la rivière de subventions

Emmanuel Macron, qui aura réussi à créer 1200 milliards de dettes publiques à lui tout seul (pour un déficit cumulé de 3200 milliards) s'est montré généreux avec les investisseurs de la Vallée de la Batterie.

Quelles pourraient être les conséquences de la faillite budgétaire de l'Etat pour les heureux bénéficiaires de la vallée de Batterie ?

- Verkor

Budget : 1.5 milliard

Subventions 800 millions d'euros de subventions + des garanties de prêts par l'UE

Si l'on enlevait à Verkor tout ce que les autres lui ont donné (des milliards, un statut de Licorne, une couverture médiatique des précommandes,...) que lui resterait il ? on oublie trop facilement que Verkor n'a pas encore démontré ce qui technologiquement le différencie d'autres comme ACC, Aesc, Envision, Catl, sans parler de Tesla Pour Verkor, il serait peut-être temps que les trompettes de la renommée se bouchent pour parler ... Batterie.

Faut-il réduire les subventions à Verkor, et affecter les fonds aux compensations foncières ou à l'amélioration de l'offre de transport par exemple ? la question mérite d'être posée

Prologium

Budget : 5 Milliard

subventions : 1.5 milliards dont une bonne partie pour la Ret D

Si Verkor, comme ACC ou Aesc, joue « la sécurité technologique » avec une technologie « banalisée », Prologium prend des risques financiers et technologiques. Et les 1.5 Milliard de subvention sont essentiels pour la réussite du projet.

Malheureusement, les choses piétinent et le doute s'installe.

Faut-il sauver le Soldat Prologium ?

En janvier 2024, Prologium a invité des journalistes, des banques, les premiers de cordée, à l'inauguration de son usine pilote de Taiwan. Le journal « de référence » de la presse libérale française, « Le Monde » y était.

14 | ÉCONOMIE & ENTREPRISE

Le Monde
VENDREDI 26 JANVIER 2024

Batteries : le mystère du taiwanais ProLogium

La start-up, qui doit bâtir une gigafactory à Dunkerque, multiplie les promesses, mais manque de transparence

REPORTAGE

TAOKE (TAÏWAN) - reportage spécial

Ce n'est pas encore une gigafactory, mais c'est le début de la production industrielle. La start-up taiwanaise ProLogium a inauguré, mardi 23 janvier à Taoke, dans le comté de Taoyuan (à 60 kilomètres de Taipei), une usine à même de générer 0,5 puis 2 gigawatts heures de batteries solides – ou presque – promises à l'industrie automobile et à l'Etat français. De quoi équiper 14 000 voitures et préparer la prochaine étape : la gigafactory de Dunkerque (Nord), qui pourrait, à terme, fabriquer des batteries pour plus de 500 000 voitures par an.

A l'occasion du dernier sommet Chose France, en mai 2023, le président Emmanuel Macron s'est engagé à subventionner, à hauteur de 1,5 milliard d'euros, l'usine que cette mystérieuse société taiwanaise veut construire sur les anciens terrains industriels du grand port. La production « pourrait commencer en 2027, si tout se passe de manière fluide, avec une production à grande échelle en 2029 », a promis le PDG et fondateur, Vincent Yang, lors de l'inauguration du site taiwanais.

Le groupe devait annoncer dès mars où il implanterait son centre de recherche et développement en France. Il sera dirigé par Dmitry Belov, un ingénieur russe, spécialiste des électrolytes, entré chez ProLogium en avril 2020, quatre ans après la création de l'entreprise. Elle comptait alors une douzaine de salariés, contre un millier aujourd'hui.

L'usine de Taoke va recevoir le soutien financier de l'Etat taiwanais, mais la société refuse d'indiquer le montant de l'aide pour cet investissement, estimé à 172 millions d'euros. Depuis dix-huit ans, Vincent Yang travaille à la mise au point de batteries solides. A la différence des technologies utilisées actuellement, elles ne seraient pas inflammables. Elles seraient plus légères, moins encombrantes et



Des électrodes en production, dans la nouvelle usine de ProLogium, à Taoke (Taïwan), mardi 23 janvier. ANSA/REUTERS

permettraient donc davantage d'autonomie, avec une charge plus rapide. Pour beaucoup de constructeurs automobiles, ce serait le graal, mais rares sont ceux qui le croient à portée de main.

Convaincre les investisseurs Le fondateur de ProLogium assure qu'il a la solution. Sa présentation est bien rodée : il a toujours avec lui une petite batterie de la taille d'une carte de visite qui allume une ampoule LED. Il la plie, la frappe avec une paire de ciseaux, la coupe. La lampe reste allumée. Aucune fumée ne signale un court-circuit. « Nous sommes les premiers à pouvoir mettre cette batterie solide en production à grande échelle. Nous allons com-

mencer et équiper les voitures électriques », a réaffirmé M. Yang.

L'usine de Taoke (58 000 mètres carrés) est disposée sur trois étages. Comme le souligne Jürgen Dolmen, représentant de la société d'ingénierie allemande FEV, présent à l'inauguration, la production démarre avec des batteries à électrolyte hybride, c'est-à-dire pas complètement solides. Elles contiennent encore 10 % de produit liquide, ce qui est « beaucoup moins que les batteries traditionnelles » et permet de raccourcir de près de huit heures le processus de production.

Hormis ce spécialiste, peu de représentants du secteur automobile ont fait le déplacement. La France était présente en force,

avec Franck Paris, directeur du bureau de représentation (équivalent de l'ambassade), des dirigeants du Grand Port maritime de Dunkerque, la mission locale de la ville de Bourbourg (Nord), qui soutient les recrutements, et le fournisseur Arkema.

Le représentant du groupe automobile vietnamien VinFast, actionnaire de ProLogium, s'était, lui, excusé pour cause de grippe. Quant à Daniel Navarro Rios, le directeur batteries et systèmes de conduite autonome de Mercedes-Benz, il s'est éclipse au moment de la conférence de presse. Il a ainsi évité les questions, alors que dix jours plus tôt, le directeur de la technologie de Mercedes, Markus Schäfer, avait émis des doutes sur

l'avenir de la batterie solide, trop coûteuse au vu des gains de performance des autres batteries. Le constructeur allemand a pourtant investi près de 100 millions d'euros dans la jeune pousse taiwanaise, pour, selon nos informations, environ 3 % du capital.

Aucun groupe automobile n'a donc encore validé les promesses de la technologie de ProLogium. L'entreprise taiwanaise s'engage à faire des annonces d'ici quelques semaines. En attendant, elle a convié de nombreuses banques américaines (J.P. Morgan, Citibank, Morgan Stanley, Goldman Sachs, Bank of America) et européennes (Crédit agricole et UBS). Pour financer ses projets, et notamment sa gigafactory fran-

La jeune pousse ne donne pas le nom de ses actionnaires et ses comptes ne sont pas publics

çaise, un investissement total de 52 milliards d'euros, avec 3 000 emplois à la clé, Vincent Yang a confirmé qu'une introduction en Bourse était envisagée. Depuis sa création en 2006, la société dit avoir levé 650 millions d'euros, dont 500 millions depuis 2021.

Elle ne donne toujours pas le nom de ses actionnaires, un manque de transparence souligné dans le bilan de la concertation préalable sur le projet menée dans le Nord du 22 septembre au 13 novembre 2023. Levant le voile, Vincent Yang indique que le premier est SoftBank China Venture Capital et le deuxième son management (environ 20 %).

L'entreprise convaincra-t-elle les investisseurs ? Ses comptes ne sont pas publics pour l'instant. Son PDG assure que les ventes de batteries solides pour les équipements grand public (recharges de téléphone, batteries pour enceintes mobiles pour les voitures...) « à forte marge », ont quadruplé en 2023. Il admet que, vu la taille de celle-ci, l'avance de quatre ans qu'il revendique sur les géants chinois, coréens ou japonais peut paraître surprenante.

Diplômé de la meilleure université de Taïwan, passé par Foxconn (principal sous-traitant d'Apple), dont il a dirigé une usine en Chine, M. Yang affirme qu'il a toujours été suivi par ses investisseurs. Dans son bureau de Taoke trône une maxime chinoise qu'il a calligraphiée lui-même. Elle a, selon lui, la même signification que la phrase de Corneille : « A vaincre sans péril, on triomphe sans gloire ». Une manière de reconnaître les risques pris. ■

SOPHIE FAY

cet article relate que

- « peu de représentants du secteur automobile » avaient fait le déplacement »
- le directeur batteries et systèmes de Mercedes s'est éclipé avant à la conférence de presse (Mercedes a quand même mis 100 millions de dollars dans l'affaire)
- Prologium avait convié de nombreuses banques américaines (JP Morgan, Citibank, Bank of America) et européennes (Crédit Agricole , UBS)

Si l'on compare Prologium à ses concurrents dans le domaine de la batterie solide (Factorial Energy Quantum Space , Samsung SDI ou même Bolloré) on a de quoi s'inquiéter pour Prologium (certains en sont encore au prototype, d'autres aux essais embarqués...). Et aucun proverbe chinois ne nous dit que finir à la 5^{ème} place c'est encore triompher avec gloire.

Pourquoi sauver, dès maintenant , le Soldat Prologium ?

- parce que , frileux , les constructeurs automobiles jouent la carte sécurité avec la batterie NMC et raréfient leur investissement R et D sur la batterie solide
- parce que Prologium a besoin que l'Europe réaffirme son soutien politique et financier pour cette technologie prometteuse.
- parce que les chinois ont mis en place une force de recherche et développement sur la batterie solide et vont y mettre des moyens illimités.
- parce que ce serait un bien mauvais signe pour les industriels, qui hésitent entre s'implanter aux USA avec à la clé les financements Américains IRA et rester dans une Europe obnubilée par la décarbonation coûteuse et handicapée par le poids de normes .

XTC /ORANO

Budget : 1.5 Milliard

subventions : disons 25 % de 1.5 Milliard = 375 millions

Du côté d'XTC il n'y a pas de problèmes de financement . Le gouvernement chinois soutient XTC .

Du côté d'Orano, qui dépend à 95 % des financements et garanties de l'Etat , ça risque de tanguer .

Que nous disent les résultats d'Orano en 2023 (en euros)

- le groupe a profité de la hausse des cours de matières premières et de volumes plus importants ce qui lui a permis d'améliorer son résultat (passant d'une perte de 377 millions en 2022 à un bénéfice de 217 millions en 2023) et donc de réduire son endettement .
- Orano a engrangé 9 milliards de commandes pour des clients étrangers (qui représentent 68% du carnet de commande). C'est bon pour les exportations .
- les revenus du groupe se sont élevés à 4.8 milliards d'euros pour une « marge » de 22% , une trésorerie positive (1.5 Milliard) , une dette nette de 1.5 milliard .
- 50 % des revenus proviennent de l'enrichissement et du recyclage de l'uranium (32% des revenus proviennent des mines)

Avec un « bénéfice » de 217 millions pour un c.a. de 4.8 milliard (ce qui est faible comparé à d'autres « enrichisseurs d'uranium »), la capacité d'Orano à investir est réduite, d'autant plus que de lourds investissements sont prévus :

- le « rajeunissement » des sites de la Hague et du melox
- l'extension de + 30% de la capacité de l'usine d'enrichissement Georges Besse d'ici 2028 (1.7 Milliard d'investissement)

Comment l'actionnaire publique va-t-il financer cela dans le cadre budgétaire que l'on connaît ?

Suez /Eramet :

Budget : 300 millions

subventions : on reste dans la tranche des 25 % soit 80 millions

Du côté de Suez , la présence de Blackrock rassure .

Eramet a été séparé de ses activités stratégiques métallurgiques qui ont été vendues à un consortium composé d'Airbus, Safran et Tikehau Ace Capital.

Reste l'activité minière : sa dépendance aux chinois pour les projets en Indonésie et Argentine et ses soucis avec le nickel calédonien l'ont affaibli (le pacte nickel en Nouvelle Calédonie nécessite un besoin d'investissement de 1.5 Milliard selon Lemaire).

Tant que les cours des matières premières sont hauts , c'est le statu quo puisque tous les actionnaires en profitent (l'Etat 2^{ème} actionnaire possède de 27.30 % des parts). En 2024 la donne va changer avec la baisse des cours.

Le sort d'Eramet est-il déjà prévisible ?

Et le GPMD ?

Le Gpmd est 3^{ème} port français en Chiffres d'affaires (Haropa (seine) est loin devant avec 380 millions de c.a.)

Chiffres à retenir

Annee	Chiffres affaires M€	EBE	Dette
2019	86.6		48
2020	Non représentatif		
2021*2022	84	39	21
2022-2023	102	53	16

En 2022- 2023 le Gpmd a bénéficié à plein des importations de gnI pour remplacer le gaz russe et il a profité des dernières bonnes années pour réduire fortement sa dette.... et aussi relancer les investissements (on voit dans le rapport financier 2022-2023 de l'agence des participations de l' Etat que Le GPMD a augmenté entre 2021 et 2022 ses immobilisations de 30 millions).

Coince entre la seine et Anvers, le port de dunkerque rêve de faire partie de la marchandisation d'un ruban maritime et fluvial (hinterland) qui irait de Dunkerque à Valenciennes puis vers Paris avec des milliers d'hectares d'entrepôts*. Quelle perspective merveilleuse pour nos paysages

Le projet Cap 2020 du port de Dunkerque , qui souhaite faire passer le volume de conteneurs traités de 600000 à 2 millions , est un des projets de l'Etat pour coloniser encore plus de terres « vierges » et en faire des zones industrielles. Le 29 mars dernier , Bruno Lemaire , annonçait à dunkerque , un soutien d' 1 Milliard d'euros aux ports de Marseille, Dunkerque, Le Havre pour «constituer d'ici 2030 une offre foncière industrielle de très haute qualité de 1 500 hectares, dont 5 emprises pour des grands sites industriels d'une surface supérieure à 100 hectares »

l' Etat, en faillite budgétaire, aura-t-il les moyens de ses ambitions portuaires ? on en viendrait , pour la défense de l'environnement , à ne pas le souhaiter.

* Je recommande la lecture du rapport « L'AXE NORD – UNE GRANDE ALLIANCE AU CŒUR D'UN MARCHÉ DE 80 MILLIONS D'HABITANTS »

Conclusion

Même si la faillite budgétaire de la France n'entraînera pas de tsunami (l'Europe et les gouvernements successifs ont mis en place des outils pour réquisitionner l'épargne des français si nécessaire) , des questions en relation, avec la Vallée de la Batterie, se poseront :

- sur la capacité de l'Etat à investir dans ses participations industrielles comme Orano ou Eramet
- sur la capacité de l'Etat à subventionner le reste de la filière Batterie
- sur la capacité de l'Etat à financer les projets du GMPD

A cette inquiétude budgétaire, est venu s'ajouter le dossier Ukrainien : le financement de la reconstruction et du redémarrage économique de l'Ukraine va coûter très très cher à l'UE qui devra faire des choix.

La victime budgétaire semble déjà trouvée : la transition énergétique

Verkor et Prologium sont-ils les derniers dinosaures du monde perdu de la subvention miraculeuse ?