



Entretien : L'Europe fait-elle le poids face à la Chine dans la bataille des batteries ?

Paris, le 23 mars 2026. Alors que la domination chinoise sur les technologies de batteries semble plus affirmée que jamais, l'Europe tente de reprendre l'initiative. L'annonce, le 13 janvier 2026, de la création d'Argylium (une coentreprise franco-belge portée par Syensqo et Axens dédiée aux batteries solides) en est une illustration. Un signal encore discret, mais révélateur d'une prise de conscience industrielle sur le Vieux Continent. Dans un contexte où le gouvernement chinois accélère le développement et l'industrialisation de batteries de nouvelle génération, l'écart technologique se creuse. En Chine, certains prototypes de batteries solides affichent déjà des performances inédites, avec des densités énergétiques record et des autonomies annoncées allant jusqu'à 1 300 kilomètres. Une avance qui nourrit les inquiétudes européennes, d'autant que la question de l'approvisionnement en matières premières (lithium, nickel, cobalt et terres rares) s'impose désormais comme un enjeu stratégique majeur. Pour Solal Botbol, cofondateur et PDG de la startup française Beev, spécialiste du leasing de véhicules 100 % électriques, de l'installation de bornes de recharge et de la gestion de flottes d'entreprise, cette bataille dépasse largement la seule performance technologique. « La domination chinoise n'est plus théorique, elle est déjà tangible », analyse-t-il, alors que les restrictions sur les exportations de terres rares ont provoqué en 2025 des arrêts de production chez plusieurs constructeurs européens. Face à cette réalité, l'Europe peut-elle encore combler son retard et sécuriser sa souveraineté industrielle dans la mobilité électrique ?



Qu'est-ce que l'annonce de la création le 13 janvier 2026 d'Argylium représente ?

« La naissance d'Argylium est un signal fort : l'Europe a compris que la bataille des batteries se joue maintenant. Cette alliance réunit trois forces complémentaires : les matériaux avec Syensqo, l'industrialisation avec Axens et la recherche fondamentale avec IFP Énergies nouvelles. Ce n'est pas un projet de plus, c'est une réponse stratégique alors que la Chine contrôle actuellement plus de 70% de la production mondiale de batteries et investit massivement dans le développement de batteries nouvelle génération. Les batteries solides sont la prochaine rupture technologique, et ceux qui les maîtriseront en premier prendront un avantage décisif. L'objectif d'une commercialisation en 2030 est ambitieux, mais indispensable si l'Europe veut rester souveraine et équiper ses futurs véhicules électriques avec des technologies développées sur son sol. »

Quelles différences entre une batterie solide et les bien connues batteries lithium-ion ?

« La grande différence entre une batterie lithium-ion classique et une batterie solide tient à l'électrolyte. C'est lui qui permet la circulation des ions dans la batterie ce qui est nécessaire pour générer le courant électrique lors de la décharge et stocker l'énergie lors de la charge. Aujourd'hui, l'électrolyte est liquide, donc inflammable, ce qui limite à la fois sa sécurité et ses performances. En le remplaçant par un matériau solide, on change complètement l'architecture de la batterie : on gagne en densité énergétique, en sécurité et en durabilité. Il existe plusieurs familles d'électrolytes solides, mais le choix d'Argylium s'est porté sur les sulfures qui pour eux offrent le meilleur compromis entre conductivité et industrialisation. C'est une technologie de rupture qui peut permettre à l'Europe de franchir un cap technologique majeur. »

Quels sont les bénéfices concrets des batteries solides pour les utilisateurs de véhicules électriques ?

« Pour l'utilisateur, la batterie solide change tout. On parle d'autonomies pouvant doubler à volume équivalent, avec des véhicules capables de parcourir plus de 1 000 kilomètres sans recharge. La sécurité progresse aussi radicalement : sans électrolyte liquide inflammable, le risque d'incendie est quasiment éliminé. Les temps de recharge pourraient tomber à une dizaine de minutes pour récupérer l'essentiel de l'autonomie, tout en offrant une durée de vie bien supérieure aux batteries actuelles. Résultat : des véhicules plus fiables, plus compacts et bien mieux adaptés aux usages quotidiens et surtout aux usages professionnels. »

Où en-est la Chine sur ces technologies ?

« Il faut être clair : en matière de batteries, la domination chinoise n'est plus théorique, elle est déjà tangible, y compris sur le solide. Elle a fait de cette technologie une priorité nationale et contrôle toute la chaîne de valeur, de l'extraction des matières premières au recyclage. Des acteurs établis au niveau mondial comme CATL ou BYD investissent des milliards et sortent déjà des lignes pilotes. L'annonce de la startup Tailan en janvier illustre très concrètement l'avance prise par la Chine. Atteindre une densité énergétique annoncée de 720 Wh/kg, quand les batteries lithium-ion plafonnent aujourd'hui autour de 250 à 300 Wh/kg, montre le changement d'échelle que visent les Chinois. Cette avance n'est pas le fruit du hasard, mais d'une stratégie industrielle de long terme, appuyée par une stratégie de sécurisation agressive des ressources via l'acquisition d'un vaste réseau de concessions minières tout autour du globe. »

Où en-est l'Europe dans la bataille des batteries ?

« L'Europe part avec un handicap réel : elle dépend massivement de la Chine pour les terres rares et les matières premières cette dépendance s'est manifestée de manière très concrète en avril 2025 lors des arrêts de production chez plusieurs constructeurs automobiles. Mais il serait faux de dire que l'Europe est absente du jeu. Elle dispose d'une expertise chimique et scientifique de très haut niveau au sein de centres de recherche comme le CEA ou Fraunhofer. Elle a en plus des acteurs tels que BASF, Umicore ou Syensqo qui investissent dans l'innovation sur les matériaux avancés. Le choix d'Argylium est révélateur : plutôt que de copier le modèle chinois des gigafactories, l'Europe mise sur la spécialisation et la valeur technologique. Le défi reste désormais d'industrialiser plus vite et de mieux coordonner ces stratégies à l'échelle du continent. »

Quelles sont les autres initiatives européennes prometteuses ?

« Argylum n'est pas un cas isolé, et c'est plutôt une bonne nouvelle. L'Europe voit émerger un véritable écosystème, avec l'Alliance européenne des batteries qui joue un rôle de coordination essentiel à l'échelle du continent, des industriels comme le Suédois Northvolt qui investissent massivement, et des projets de batteries solides qui s'installent directement sur le territoire. À cela s'ajoutent des programmes de recherche financés au niveau européen comme SOLiD ou HyLiST, qui œuvrent à l'industrialisation de ces technologies de rupture. Le réveil est réel. La clé sera désormais de fédérer ces initiatives et d'accélérer leur passage à l'échelle. »

À PROPOS DE BEEV

Fondée en 2020 par Solal Botbol et Chanez Djoudi, Beev est le "one-stop shop de l'électrification" qui accompagne les professionnels, les entreprises, leurs collaborateurs ainsi que les particuliers dans leur passage au véhicule électrique. En combinant une plateforme client en ligne ultra-intuitive avec une assistance humaine via ses 40 experts mobilité, Beev propose une offre intégrée de solutions de mobilité électrique comprenant : le leasing de véhicules électriques à tarifs négociés (avec plus de 250 modèles des plus grandes marques disponibles), l'installation rapide et abordable de bornes de recharge certifiées IRVE (garantie en moins de 10 jours ouvrés par l'un des 350 techniciens certifiés IRVE du réseau Beev présent partout en France) et la gestion opérationnelle ainsi que logicielle des flottes d'entreprise. Avec pour mission d'accélérer la transition énergétique, Beev a déjà facilité le passage au véhicule électrique pour plus de 5 000 clients (92% de clients satisfaits sur +1000 avis Google et Trustpilot) dont de grands comptes tels que Too Good To Go, Danone, Edenred, Veolia, Intersport, Cuisinella, Carrefour, Stuart, Laforêt Immobilier, Accor, Burger King, HolidayInn, TotalEnergies, Tesla, Porsche ou encore Hyundai. Depuis son lancement, Beev a enchaîné avec succès plusieurs levées de fonds (dont une levée de 3M€ en novembre 2023) et est le seul acteur de son écosystème ayant reçu le label Greentech Innovation du Ministère de la Transition Écologique et la certification B Corp. <https://www.beev.co/>