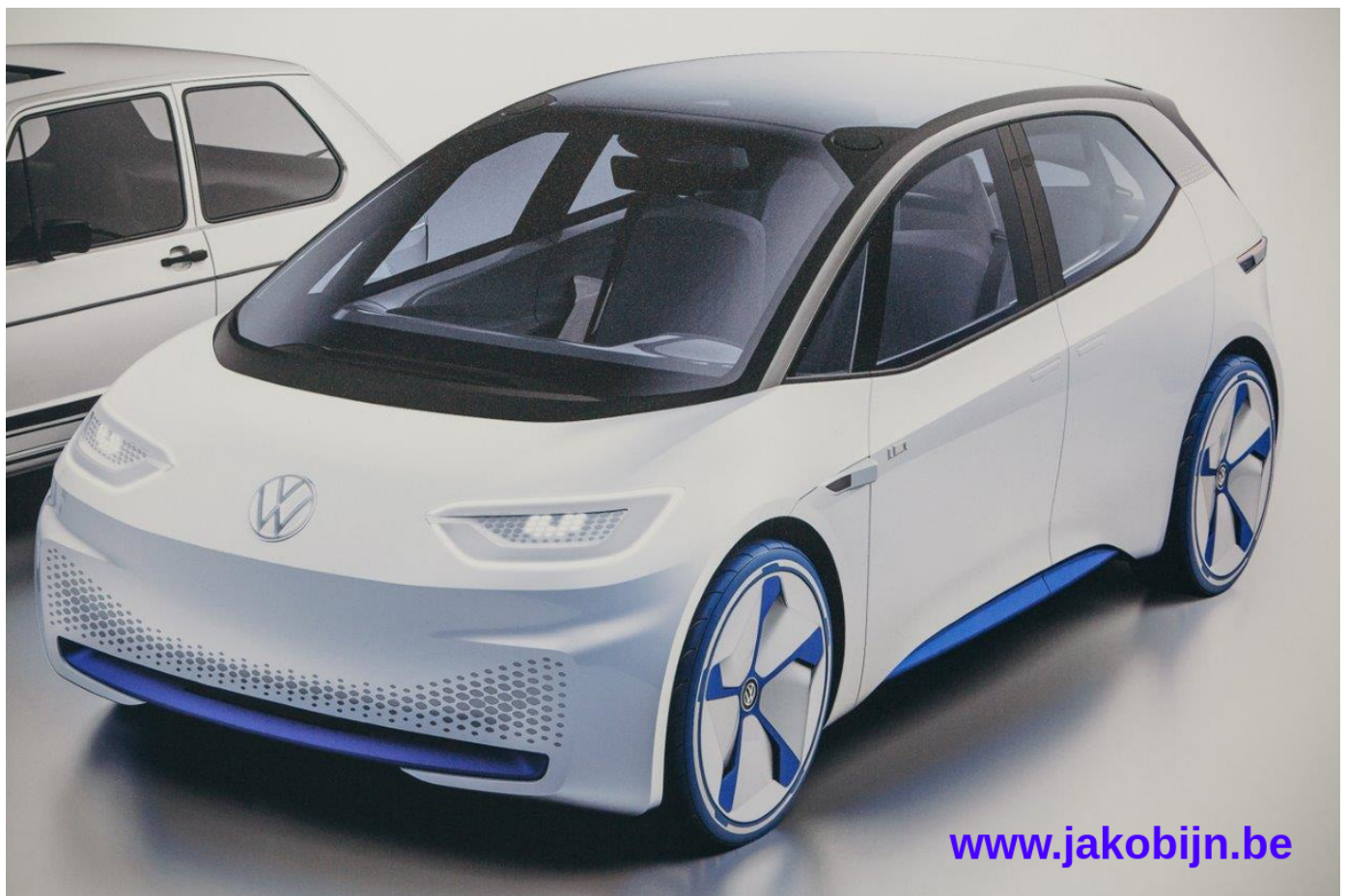


L'accord Volkswagen - Gotion montre les limites dures de la dérisquisation vis-à-vis de la Chine

Par Frank , 29 septembre 2026

Les usines partagées en Espagne, en Slovaquie et au Maroc sont le pari de Volkswagen - et de l'Europe - selon lequel gérer les liens avec la Chine vaut mieux que les rompre



Par **Goktug Caliskan**

Volkswagen a passé des années à tenter de bâtir une activité européenne de batteries suffisamment solide pour porter ses ambitions en matière de voitures électriques. Son dernier accord attire un partenaire chinois plus profondément

dans cet effort. Le 28 septembre, l'allemand Volkswagen et le chinois Gotion High-Tech [ont convenu](#) d'approfondir un partenariat entamé en 2020. Gotion prévoit d'investir environ 1,1 milliard d'euros (1,25 milliard de dollars) pour une participation de 49 % dans l'usine de batteries de Volkswagen à Valence, en Espagne. De son côté, PowerCo, filiale de Volkswagen, devrait contribuer à hauteur d'environ 470 millions d'euros pour des participations de 49 % dans des projets menés par Gotion en Slovaquie et au Maroc. Les trois transactions sont soumises à l'approbation des autorités de régulation et aux conditions de clôture habituelles.

L'accord expose l'impasse dans laquelle se trouve l'industrie européenne des batteries. Bruxelles a passé des années à tenter de réduire son exposition stratégique à la Chine, en particulier dans les technologies propres.

Les constructeurs automobiles, quant à eux, ont besoin de batteries abordables, éprouvées à grande échelle et disponibles assez rapidement pour maintenir la compétitivité de leurs modèles électriques. En pratique, la « dérisquisation » commence à ressembler à une recherche d'interdépendance à des conditions plus gérables. Volkswagen connaît déjà bien Gotion. En 2020, le groupe est devenu le premier constructeur automobile mondial à prendre [une participation directe](#) dans un fabricant chinois de batteries, et il en reste un actionnaire majeur. La relation est depuis passée d'accords de capital et d'approvisionnement à la technologie et à la production industrielle.

Les termes de l'actionnariat montrent avec quel soin la relation est calibrée. PowerCo conservera 51 % de l'exploitation de Valence, ce qui donne à Volkswagen le contrôle majoritaire de ce qui est prévu comme le principal pôle de production européen pour les batteries au lithium fer phosphate, ou LFP. À Surany, en Slovaquie, et à Kénitra, au Maroc, Gotion détiendra 51 % et PowerCo 49 %. La gestion restera toutefois partagée.

Volkswagen cède également une participation de 5,3 % dans Gotion à un acheteur non divulgué. Sa position de vote ne changera pas, car une partie de sa participation existante ne comporte pas de droits de vote, et il conservera sa représentation au conseil ainsi que son statut d'investisseur stratégique. La question plus difficile est de savoir ce que la structure rapproche réellement de l'Europe. Les batteries LFP sont de plus en plus importantes pour les véhicules électriques du marché de masse et le stockage stationnaire. Elles sont relativement abordables, durables et bien adaptées aux voitures où le coût compte plus que l'autonomie maximale.

Volkswagen s'attend à ce que la part du LFP dans le [marché européen des batteries](#) augmente fortement d'ici 2030.



La capacité de production n'est toutefois qu'un élément de l'équation. La compétitivité des batteries dépend aussi des matériaux de cathode, des équipements spécialisés, des réseaux de fournisseurs, de l'expérience d'ingénierie et d'années de perfectionnement sur les lignes de production.

Le nouveau partenariat localise plusieurs maillons de cette chaîne. Valence doit produire des cellules LFP à l'intérieur de l'Union européenne, et Surany ajouterait une deuxième usine de cellules en Slovaquie. Kénitra produirait du matériau de cathode sur la rive sud de la Méditerranée. L'accord couvre également les achats et les ventes conjoints en Europe.

Tout aussi important est ce que l'accord laisse de côté. Les minéraux en amont, les matériaux précurseurs, une partie de la base de machines spécialisées et une grande part du savoir-faire de fabrication derrière la production chinoise de LFP continueront de provenir d'un écosystème plus large que l'Europe ne peut répliquer avec trois usines seulement.

Le Maroc occupe une place de premier plan dans le plan. Gotion développe déjà une [gigafactory](#) de batteries intégrée et distincte dans la région de Rabat-Salé-Kénitra, pour laquelle la Banque africaine de développement a approuvé en juillet un prêt de 100 millions d'euros. La première phase est conçue pour une capacité annuelle de 10 gigawattheures de cellules et de packs LFP, avec une expansion à plus long terme prévue.

Le nouvel investissement de 49 % de PowerCo ne couvre que la coentreprise de matériaux de cathode à Kénitra ; la gigafactory plus large de Gotion est un projet distinct. La distinction est importante car, ensemble, les investissements indiquent quelque chose de plus grand qu'un simple accord Volkswagen : un pôle de batteries en train de prendre forme autour de Kénitra, avec différents projets couvrant

différentes étapes de production.

Le Maroc dispose déjà de la base industrielle qui rend cela plausible. Stellantis agrandit son [usine de Kénitra](#) vers une capacité annuelle de plus de 500 000 véhicules. Les fournisseurs automobiles, la logistique d'exportation et les réseaux de production orientés vers l'Europe sont bien établis, et le pays est suffisamment proche de l'Europe du Sud pour que les composants traversent la Méditerranée sans les longues distances de transit des chaînes d'approvisionnement asiatiques.

Pour Gotion, cela signifie une base de production proche des clients européens. Pour Volkswagen, la production marocaine de cathodes au Maroc peut élargir la base d'approvisionnement régionale de ses usines européennes de batteries. Le Maroc, à son tour, accède à une étape de la chaîne du véhicule électrique dotée d'une plus grande profondeur industrielle que l'assemblage conventionnel. Néanmoins, les bénéfices de la localisation dépendront de ce qui se développe autour des usines une fois la production lancée.

Une usine de cathodes peut créer une nouvelle source de matériau sans générer automatiquement l'écosystème chimique, d'ingénierie et d'équipements qui l'entoure. Une usine européenne de cellules peut raccourcir les routes d'approvisionnement tout en dépendant encore de technologies perfectionnées ailleurs. La question plus déterminante sera de savoir si des fournisseurs, techniciens
ler les lacunes.



Ici, l'accord Volkswagen-Gotion pourrait

avoir des répercussions bien au-delà de ses chiffres d'investissement initiaux. La production partagée rapprocherait les ingénieurs et les gestionnaires européens de la fabrication LFP. La participation majoritaire à Valence donne à PowerCo une influence opérationnelle directe.

En Slovaquie et au Maroc, les **participations majoritaires** de Gotion donnent à l'entreprise chinoise une forte incitation à transférer suffisamment d'expertise pour que les sites fonctionnent efficacement. Le résultat sera inévitablement une

localisation inégale. Certaines étapes peuvent avancer rapidement ; d'autres dépendent de la profondeur des fournisseurs et des connaissances techniques accumulées sur de nombreuses années.

Cette distinction est facile à manquer lorsque la politique commerciale avance plus vite que les usines. Les tarifs douaniers peuvent modifier le prix d'une batterie importée en quelques mois. Développer des ingénieurs, des relations avec les fournisseurs, la connaissance des processus et une production fiable prend bien plus de temps.

La nouvelle carte des batteries de Volkswagen passe donc par **l'Espagne, la Slovaquie et le Maroc**, avec une actionnariat variable selon le site et différentes parties de la chaîne d'approvisionnement réparties entre eux. Le véritable test viendra après la clôture des accords et l'avancement de la construction : quelle part de la capacité industrielle autour des usines s'enracinera localement. L'exposition de l'Europe à la Chine se façonnera de plus en plus là, sur les chaînes de production et au sein des réseaux de fournisseurs, plutôt que par le nom et la nationalité inscrits au-dessus de la porte.