

Bonjour On The Way. Je suis ravie d'être là. Je suis Catherine Leleu, Directrice Business Développement chez The Future Is Neutral. Je suis ingénieure de formation, j'ai 53 ans, trois enfants et 30 ans de carrière dans l'industrie automobile : 28 ans dans l'économie linéaire et deux ans dans l'économie circulaire. Trois grandes étapes dans ma carrière : j'ai démarré en supply chain, où je suis restée à peu près 20 ans dans l'industrie automobile, avec des métiers à la fois très opérationnels - parce que j'ai travaillé huit ans dans une usine du groupe Renault Group - et aussi des métiers beaucoup plus stratégiques comme la programmation industrielle des usines européennes du Groupe.

Ensuite, deuxième étape, j'étais plus dans le business et j'étais responsable du programme Clio Monde. Le sujet consistait à garantir la croissance profitable du modèle. Et enfin, depuis deux ans, dans l'économie circulaire. Ça a été un peu ce qu'on pourrait appeler effectivement un « virage écologique », en tout cas un questionnement de « qu'est-ce que je souhaitais faire pour les 10 à 15 années qu'il me reste à travailler ». Avec une industrie automobile que j'ai vu énormément changer évidemment pendant ces 30 ans, entre électrification, les nouveaux challenges, etc. Et puis un changement sociétal certain aussi, une pression de la société par rapport à l'environnement sur l'automobile, importante.

Comme je l'ai dit au début, j'ai trois enfants. Je sais que la première chose que j'ai fait quand j'ai eu 18 ans, c'est que j'ai passé mon permis. Mon aîné a 23 ans, il n'a pas le permis et il s'en porte très bien. Donc un changement de paradigme entre les générations qui fait que tout ça, ça pose pas mal de questions.

Par contre, ce que je souhaitais quand même, c'était rester dans l'automobile parce que je trouve que le produit est quand même passionnant. Moi, je n'étais pas une fanatique de l'automobile quand je suis rentrée dans le groupe Renault, pas du tout. Par contre, j'ai appris à aimer le produit, qui est un produit extrêmement complexe. C'est une production de masse, tout le monde en a besoin. Il y a beaucoup de challenges à relever pour fabriquer une automobile. Ça relève presque de la magie quelques fois, c'est 2 500 pièces que l'on assemble et qui fait qu'à la fin, ça nous donne un produit qui roule, qui peut contenir entre quatre et sept personnes, en sécurité, en qualité, etc. Donc, je me voyais mal changer d'industrie. Mais il y avait quand même ce petit challenge on va dire sociétale, écologique et cette pression. Et The Future is Neutral est finalement arrivé à point nommé puisque ça a été créé il y a deux/trois ans. J'ai rejoint l'équipe à ce moment-là.

The Future is Neutral, c'est en fait une très jeune compagnie qui est dédiée aux activités d'économie circulaire dans l'automobile. C'est une compagnie qui a aujourd'hui deux actionnaires principaux : Renault Group, donc expertise automobile et Suez, expertise en valorisation de déchets. Ce qui est important aussi d'avoir en tête, c'est que c'est une entreprise indépendante malgré notre génétique évidemment qui est très Renault. Parce que nous souhaitons proposer à l'ensemble des acteurs automobiles ou des constructeurs, de nos fournisseurs, de tous les acteurs après-vente, des assureurs aussi qui sont impliqués dans tout ça, des solutions d'économie circulaire sur cette industrie.

Donc notre slogan, pour résumer un peu, c'est « From car to car », donc « De la voiture à la voiture ». Comment on peut valoriser une voiture qui arrive en fin de vie pour réutiliser un maximum de ses composants dans les réparations, ou leur donner une durée de vie plus longue, que juste s'arrêter de se servir de cette voiture. Nous allons par exemple récupérer des pièces de véhicules qui sont en déconstruction ou des véhicules qui ne sont plus roulables pour diverses raisons.

Et ces pièces, nous allons les proposer au service après-vente, donc garagistes, réparateurs, pour justement pouvoir réparer des voitures qui, elles, roulent. Un exemple qui n'arrive jamais : le rétroviseur extérieur qui se fait percuter par un malheureux hasard. Le rétroviseur extérieur sert quand même à quelque chose, donc en principe on le remplace, que la voiture ait cinq ans ou qu'elle ait 20 ans.

Et là on a effectivement deux possibilités : soit on remplace par une pièce neuve, soit on remplace par une pièce qui va être donc issue de la déconstruction d'une voiture précédente équivalente. C'est finalement se servir de pièces d'occasion, ce qu'on fait assez régulièrement dans d'autres domaines comme le textile par exemple, mais ça marche très bien. C'est du gagnant-gagnant puisque ça va évidemment consommer beaucoup moins de CO₂, de réutiliser une pièce plutôt que d'en construire une nouvelle et ça va être moins cher pour le consommateur. Et en termes de qualité, il n'y a aucune raison qu'elle ne fonctionne pas. Donc voilà, c'est ce type d'activités que l'on peut faire.

L'autre type d'activité que l'on fait aussi, c'est quand on démantèle et on déconstruit une voiture. Donc on va récupérer des pièces et on va récupérer des pièces pour matière.

Par exemple : des boucliers en plastique, on va pouvoir les récupérer pour pouvoir recycler le plastique derrière et donc réintroduire ce plastique recyclé dans les nouvelles voitures. Ça, c'est aussi une activité d'économie circulaire qui est un peu le dernier maillon de la chaîne. Et d'autres activités aussi, un peu différentes, qu'on appelle le « remanufacturing ».

Là, ça concerne principalement des pièces plutôt chères dans une voiture, type moteur, boîte de vitesse, colonne de direction. On va donc aussi récupérer des moteurs, boîte de vitesses, etc. qui sont hors service, qui ne fonctionnent plus. Mais au lieu de les réparer parce que si elles nous arrivent, c'est qu'on ne sait pas comment les réparer, on va aussi les démanteler, les déconstruire, récupérer tous les composants qui sont tout à fait viables et qui peuvent resservir, mettre tous les composants qui eux ont un problème en valorisation de déchets, donc en récupération de la matière, comme tout à l'heure. Et avec les composants qu'on aura récupérés, on pourra fabriquer un nouveau moteur ou une nouvelle boîte de vitesse, etc.

C'est ce qu'on appelle du « remanufacturing », parce que ça consiste à déconstruire pour reconstruire, et on garantit dans ce cas-là une qualité équivalente à celle du neuf. Une garantie pour le client équivalente à celle du neuf et un prix 30% en dessous de celui du neuf. Et là aussi, un gain CO₂ qui est évident entre ce qu'on fait là et la fabrication d'un moteur neuf.

Donc voilà, c'est tout ce type d'activité que nous opérons aujourd'hui et que nous proposons à la totalité de l'industrie automobile.

Ces opérations sont des opérations à l'échelle industrielle. Ça, c'est important aussi de le comprendre parce qu'on a peut-être l'image de l'économie circulaire que l'on fait de façon un peu artisanale dans un garage, etc. Nous, on fonctionne à l'échelle industrielle. Donc pour vous donner quelques exemples en termes de chiffres, quand je parle de déconstruction de véhicules, c'est 400 000 par an à peu près. Donc c'est le tiers de ce qui est démantelé en France. Donc là on parle sur la France. Les pièces remanufacturées, on en fait 350 000 par an et là on est plus à une échelle européenne. Et en termes de recyclage de matière qui est réintroduite dans les autos neuves, on a aujourd'hui quatre boucles qui existent : à savoir le plastique, les platinoïdes – ça ce sont les terres rares qui sont dans les pots d'échappement des véhicules, qu'il a fallu introduire pour respecter les normes de dépollution – le cuivre, très important le cuivre ; et tout récemment, on a démarré une boucle fermée sur l'aluplast.

Ce qui est important dans notre mindset aussi, c'est le partenariat, parce que ce qu'il faut comprendre, c'est que l'économie circulaire ne peut fonctionner que si on combine différentes compétences.

Et d'ailleurs notre structure qui est Renault et Suez, est un bon exemple de cet aspect-là, parce qu'il faut à la fois une expertise – puisque nous on travaille sur l'industrie automobile – une expertise automobile, mais aussi une expertise de « comment on peut valoriser les déchets ». Et les experts automobiles n'ont pas l'expertise de valorisation de déchets et vice versa. Par contre, pour pouvoir construire toute la chaîne de valeur qui va bien sur l'économie circulaire, ce sont vraiment ces combinaisons là qu'il faut travailler pour pouvoir avoir des solutions complètes.

Donc le partenariat, c'est une des choses très importante pour nous. Et pour vous citer un exemple, en dehors de notre structure actionnariale, on a par exemple tout récemment, je parlais de la boucle fermée de l'aluplast, donc on a signé un contrat de partenariat avec Novelis, qui est un fournisseur important de l'industrie automobile en aluplast justement. Qui consiste donc pour nous à récupérer l'aluplast des véhicules en déconstruction pour pouvoir réintégrer chez Novelis cet aluplast dans les bobines qui vont servir ensuite à faire des voitures neuves.

Ça c'est tout récent, ça a quelques semaines. Et puis il y a quelques mois, on a aussi officialisé un partenariat avec Continental, qui est un fournisseur aussi important de l'industrie automobile ; qui permet notamment de déployer du « remanufacturing » cette fois ci, de « e-moteurs », donc de moteurs électriques. Et là-dessus, on est les pionniers en Europe à pouvoir remanufacturer du moteur électrique.

Pour résumer, **The Future is Neutral est vraiment présent sur toute la chaîne de valeur de nos produits, en passant par la réintroduction de matières recyclées pour la production de voitures automobiles jusqu'au remanufacturing : utilisation de pièces de seconde main et valorisation de nos fins de vie.**

Ce qu'il faut noter, c'est que l'industrie automobile fait de l'économie circulaire depuis très longtemps finalement, parce que nos voitures, on les répare, on les révisé. C'est quelque chose qui est déjà ancré sans le savoir. Donc là, on veut déployer et aller plus loin. Et tout ça, ça a été aussi beaucoup challengé par la réglementation.

Au début, c'était évidemment, surtout sur tous les aspects dépollution, etc. Mais là, on commence à avoir des réglementations qui arrivent et qui imposent aux constructeurs de réintroduire un certain niveau de matières recyclées dans les productions neuves. Mais pas qu'en Europe, il faut quand même le savoir. C'est à dire qu'il y a d'autres pays qui commencent aussi à avoir ce type de réglementation.

Alors ça peut être vu comme une contrainte, c'en est une. Mais nous, notre mindset, c'est de dire que c'est quelque chose qu'il faut transformer en opportunité. Donc ce qu'on veut démontrer, et on le démontre parce qu'on existe, qu'on opère et que ça fonctionne, c'est qu'on peut faire de l'économie circulaire et avoir un business rentable et profitable.

On ne fait pas de l'économie circulaire juste pour être « beau sur la photo ». Nous on est une entreprise qui ne fait vraiment que ça et il faut que nos activités fonctionnent parce que sinon ça ne marche pas. Donc la réglementation nous pousse et c'est une bonne chose, à être de plus en plus finalement circulaire dans notre façon de construire les automobiles.

The Future is Neutral, c'est à la fois une entreprise jeune mais qui opère pas mal d'activités aujourd'hui. Donc comment on fait ça et comment on est organisés ? Aujourd'hui, on a une petite équipe qu'on va dire « corporate » d'une quinzaine de personnes, qui a en charge principalement la stratégie de l'entreprise, le business development, les ressources humaines, la finance, la communication.

Par contre, toutes nos opérations sont exécutées par des filiales et chacune a son expertise. Donc on a quatre filiales, dont trois qui sont 100% The Future is Neutral et une que l'on partage avec Suez. Donc ces 4 filiales ce sont Gaïa. Gaïa a deux expertises principales : la première, c'est la réparation de batteries et c'est notre expert en termes d'organisation de boucle de recyclage fermée, c'est-à-dire, la fameuse récupération de la matière, organisation de toute la chaîne qui va bien pour pouvoir récupérer à la fin une matière recyclée que l'on pourra réintroduire dans nos voitures. Donc, c'est notamment Gaïa qui organise aujourd'hui la boucle du cuivre des platinoïdes que je citais tout à l'heure. Sauf qu'il y a en réalité deux challenges à relever. Le premier, c'est technologique parce que toutes les matières qui sont introduites dans les voitures ont des spécificités importantes, des cahiers des charges très précis. Donc il faut donc que la matière recyclée respecte ces cahiers des charges. Donc ça, c'est déjà un premier pas qu'il faut franchir. Le deuxième pas qu'il faut franchir, c'est l'aspect économique. C'est à dire qu'il faut que, à la fin de la fin, lorsque toute la boucle est terminée, la matière que l'on peut proposer à nos fournisseurs – ça ne va pas directement aux constructeurs, mais plutôt aux fournisseurs de rang 1, voire de rang 2 – il faut que cette

matière soit intéressante économiquement versus la ressource vierge, sinon ça ne va pas bien marcher.

Et ça, c'est vraiment les deux points les plus importants à pouvoir combiner pour créer cette boucle fermée. Donc soit on est bloqués par la technologie, soit on peut avoir des cas où la technologie est ok, on a des solutions, elles existent, sauf que financièrement ça ne vole pas. Donc ça c'est pour Gaïa.

Ensuite, on a notre deuxième filiale qui s'appelle The Remakers, dédiée au remanufacturing, c'est à dire pièces mécaniques que l'on déconstruit et on reconstruit en faisant « du neuf avec du vieux ». Donc The Remakers, c'est une usine qui fait presque 250 personnes aujourd'hui, c'est quelque chose d'assez important, cela représente 350 000 pièces remanufacturées par an.

C'est une entreprise qui existe depuis 70 ans donc elle n'est pas toute neuve. C'était effectivement une activité que Renault Group avait mis en place juste après la deuxième guerre mondiale parce qu'on manquait de ressources. Et donc on a commencé avec les moteurs. Les moteurs sont restés notre activité phare pendant pas mal de temps et avec la diversité, les autres pièces ont commencé à arriver dans les années 90 à peu près.

Donc maintenant on déploie effectivement sur toutes les pièces sur lesquelles c'est aussi intéressant, et techniquement, et financièrement, parce qu'il y a toujours cet aspect-là qu'il ne faut pas perdre de vue. Et on a donc démarré très récemment le remanufacturing de moteur électrique, parce que cela va devenir l'avenir.

Et ça, on est les premiers en Europe à le faire.

Donc la troisième filiale que nous avons, c'est Indra. C'est notre filiale experte en déconstruction de véhicules. Indra est aussi une entreprise qui a une quarantaine d'années. Ce n'est pas non plus tout récent. C'est une entreprise, qui a en propre des centres de déconstruction, six aujourd'hui et notre souhait est de monter à une dizaine d'ici la fin de l'année, mais surtout qui travaille avec un réseau de 350 centres en France. Donc c'est ce réseau-là qui est extrêmement important, bien sûr, ce qu'on a en propre aussi, mais c'est ce qui permet d'avoir une position géographique partout sur le territoire français et de pouvoir collecter la matière, collecter les pièces. C'est un peu notre sourcing aussi pour les autres activités. C'est en ça que l'entreprise Indra a un savoir-faire qui est extrêmement important pour The Future is Neutral qui, finalement, permet de boucler la boucle sur l'économie circulaire.

Et enfin la dernière filiale, que l'on partage par contre avec Suez, en étant minoritaires dans cette filiale, c'est Boone Comenor Metalimpex. C'est une filiale qui est encore plus vieille. Elle est aussi vieille que l'automobile, elle a plus de 100 ans. Parce que c'est elle qui récupère les chutes d'emboutissage des usines de production de voitures, quelle que soit la marque.

Boone Comenor Metalimpex travaille pour 20 marques différentes. Ça a été, je pense, l'un des premiers steps d'économie circulaire qui a été fait dans l'industrie automobile, dès le début de l'industrialisation de l'industrie automobile, parce que tout le monde

s'est bien rendu compte du nombre de chutes qu'il y avait pour ces tôles, cet acier, puis l'alu et qu'il était complètement aberrant de ne rien en faire.

Donc, Boone Comenor Metalimpex s'est positionné là-dessus et récupère maintenant ses scraps et les revend aux aciéristes pour être réintégrés immédiatement dans les autos.

Donc The Future is Neutral, c'est une entreprise jeune, mais nos filiales sont beaucoup plus vieilles que nous. Elles ont été créées, pour Gaïa : il y a 30 ans, Indra 40 ans, The Remakers 70 ans et Boone Comenor Metalimpex il y a plus de 100 ans.

Et la volonté, ça a vraiment été de se dire : mais finalement, chacune d'entre elles a un bout de la chaîne de valeur de l'économie circulaire dans l'automobile, il faut en fait les regrouper et ainsi, créer des synergies.

Donc la volonté de créer The Future is Neutral, c'est effectivement de pouvoir regrouper ces compétences, de pouvoir aussi les mettre à un niveau d'attention important. Une industrie automobile avant toute chose, elle conçoit et elle produit des voitures, donc toutes les activités parallèles ou collatérales ne sont pas obligatoirement mises au-devant de la scène, alors que c'est vraiment une source de déploiement, d'activité et de business important.

Donc la volonté, ça a été de regrouper toutes ces filiales dans une seule entreprise, de créer ces synergies et de déployer ces business pour toute l'industrie automobile, parce qu'il y a encore beaucoup de choses à faire. Honnêtement, on est qu'au début de ce qu'on est capable de faire sur le sujet. La naissance de The Future is Neutral est clairement liée au fait que notre CEO Luca de Meo de l'époque de Renault Group a mis ce sujet-là d'économie circulaire comme étant un axe stratégique de l'entreprise, au même titre par exemple que l'électrification.

Donc ça a été vraiment positionné à un niveau tel que ça a effectivement boosté un peu l'organisation, les décisions, etc. ça a été vraiment considéré comme étant un axe stratégique futur de déploiement de business de l'industrie automobile, évidemment poussée par la réglementation, parce qu'encore une fois, on est quand même dans une industrie fortement challengée et c'est tant mieux, par la réglementation.

On savait qu'il allait arriver des choses qui aujourd'hui peuvent paraître très loin. Quand on parle de mettre en place des matières recyclées dans nos batteries en 2032, on peut se dire 2032, on a le temps, sauf qu'en fait, 2032 pour l'industrie automobile, surtout sur ce genre de sujets qui sont quand même très compliqués, c'est demain.

Donc si on ne s'en occupe pas là, aujourd'hui, en 2032 on va se réveiller et on va sortir nos kleenex. On va être en grosse difficulté. Donc il faut vraiment travailler maintenant. Et effectivement, ça a vu le jour grâce à ça et aussi dû à une prise de conscience que tout seul on n'y arriverait pas, d'où l'ouverture au capital de Suez.

Parce qu'encore une fois, il faut avoir plusieurs types de compétences pour pouvoir à la fin vraiment pouvoir maîtriser toute la chaîne de valeur.

Le fait de regrouper ces quatre filiales sous The Future is Neutral, l'un des avantages, c'est la création de synergies entre elles. Je vais prendre l'exemple du cuivre. Le cuivre, on le trouve dans nos câblages. Le sujet a consisté à récupérer un maximum de câblage de voitures déconstruites – ça c'est Indra – puis de collecter ces câblages partout en France et de créer une boucle fermée avec différents prestataires et partenaires pour pouvoir récupérer du cuivre recyclé, et ça c'est Gaïa qui s'en est chargé. Donc là on a une synergie évidente entre Indra et Gaïa.

L'autre synergie qui va être mise en place parce que pour le coup, ça n'existait pas, c'est de récupérer des moteurs, des boîtes de vitesse, tout ce qui peut être utile à The Remakers, aussi dans les centres de déconstruction d'Indra.

Ça, c'est quelque chose qui n'était pas en place jusqu'à maintenant, alors qu'un des challenges d'activités d'économie circulaire en permanence, c'est d'avoir le sourcing, c'est à dire le remanufacturing qui consiste à déconstruire et à reconstruire. Pour que ça marche, il faut avoir quelque chose à déconstruire. Ça paraît évident, mais c'est mieux en le disant.

Et ce sourcing là, en plus, on se l'arrache un peu, ce sont des choses qui sont assez demandées sur le marché pour différentes raisons. Et c'est une difficulté parce qu'on ne peut fabriquer du neuf avec de l'ancien que si on a récupéré l'ancien avant. Donc le fait de travailler The Remakers avec Indra permet justement aussi de créer ce genre de collecte et va être une source importante de sourcing pour The Remakers.

Donc pour les années qui arrivent, en fait, on a un enjeu qui est assez clair, qui est de doubler notre chiffre d'affaires en cinq ans. Aujourd'hui, on a un chiffre d'affaires qui approche les 1 milliard, notre objectif est d'être à 2,3 milliards en 2030. Comment on fait pour atteindre cet objectif-là ? La première des choses, c'est déjà de déployer les activités que l'on a et qui existent.

Les déployer, ça veut dire travailler sur d'autres pièces, par exemple pour le remanufacturing, ou pour d'autres clients. Travailler sur d'autres boucles fermées, etc. Donc c'est vraiment déployer l'activité cœur que l'on a. La deuxième, ça consiste à déployer notre zone géographique. Aujourd'hui, si je parle par exemple de la déconstruction, c'est très franco-français.

Indra a 350 centres en France donc on est très implantés en France. Par contre, on se dit qu'on pourrait massifier beaucoup plus en étant implantés dans les pays européens proches. C'est aussi un des objectifs, qui est d'augmenter nos activités, toujours sur les activités qu'on connaît bien, mais les déployer géographiquement. Alors là, je parle de l'Europe, mais ça peut être aussi hors Europe, c'est à dire qu'il y a des pays où on a une réglementation qui commence à être très challenging, notamment sur le recyclage.

Et à partir du moment où on a ce genre de choses dans certains pays, du coup, ça pousse ce type de business là. Aujourd'hui, on travaille sur l'Inde et le Brésil. L'Inde a une réglementation qui est toute récente et qui consiste en une sorte de REP –

responsabilité élargie du producteur – ce qu'on a en Europe finalement, qui oblige les constructeurs, d'une part, à réintroduire de l'acier recyclé dans les voitures neuves. Ça c'est très nouveau, avec un pourcentage qui va augmenter d'année en année, qui oblige les producteurs aussi à être responsables, par exemple, de leurs batteries. Alors on pourrait dire que l'Inde, ce n'est pas un marché électrique mais en fait si, parce que le deux-roues qui est très important en Inde, bien plus important que chez nous, est déjà à 50% électrique.

Donc les voitures vont arriver très vite derrière. Et il y a également eu une réglementation consistant à responsabiliser les producteurs, là-dessus. Donc quand on a un pays comme ça, en plus l'Inde c'est un marché automobile quand même non négligeable, qui effectivement met en place ce genre de choses, même si on en est aux balbutiements, on sent qu'on a un contexte favorable pour pouvoir apporter nos connaissances dans ce type de pays.

Et il y a un troisième enjeu qui est, comme je l'ai dit tout à l'heure, qu'on croit que l'économie circulaire va devenir finalement une économie de référence à partir du moment où tout le monde, va s'y mettre, c'est à dire qu'il y aura une massification, quelle que soit l'industrie d'ailleurs. Évidemment, moi je parle de l'industrie automobile parce que je suis là-dedans, mais ça n'existe pas que dans l'industrie automobile et loin de là.

Et en plus on peut avoir des activités qui sont très connexes entre industries. Et nous, notre mindset, c'est de dire que plus d'industries vont se mettre à faire du business d'économie circulaire, plus finalement tout le monde gagnera dans l'affaire et c'est pour ça qu'on a développé une activité conseil basée sur notre expertise qui s'adresse bien sûr à l'industrie automobile, mais pas seulement. Parce que faire du remanufacturing, ça peut être fait sur bien d'autres produits que l'automobile.

Et nous, notre credo, c'est de dire l'économie circulaire, c'est du business rentable parce que c'est ça en fait qui freine à chaque fois. Alors ce n'est pas évident, ça ne marche pas toujours, mais en tout cas ça peut marcher et il n'y a pas de raison que ça ne marche pas dans d'autres industries aussi. Et finalement, ce qu'il faut aussi avoir en tête, c'est qu'il n'y a pas vraiment de règles. Il faut vraiment s'adapter à son produit. On ne peut pas faire de copier-coller. Donc il faut à chaque fois s'adapter en se disant : comment est constitué mon produit ? Qu'est-ce que je peux en faire ? Qu'est-ce qu'il est intéressant de faire ? Est-ce que – une des problématiques, comme je le disais, c'est le sourcing – donc comment je collecte la vieille matière ? Ça c'est un vrai sujet. Quelques fois on a déjà la solution, d'autres fois quand elle n'existe pas, ça peut être le bloqueur, parce qu'on ne sait pas comment recollecter la vieille matière. Il faut vraiment s'adapter à chaque cas et ensuite voir ce qu'on est capable de faire ou pas. Mais je pense que la réflexion, il faut l'entamer et puis la construire et ne pas tomber dans les pièges.

Nous, c'est ce qu'on propose quand on parle de conseil. Nous on est des industriels, on n'est pas des consultants, donc on va faire du consulting en mode industriel.

L'avenir de l'automobile, on le sait tous, ça va être l'électrification. Ça va arriver peut-être moins vite que ce qu'on espérait ou que ce qu'on pensait, mais en tout cas petit à petit, en Europe en tout cas, mais encore une fois, ça ne va pas être que l'Europe, on va arriver à avoir des voitures électriques partout et on ne pourra plus conduire que ça.

Donc qui dit voiture électrique dit batterie. Aujourd'hui, il faut quand même savoir que toutes les batteries sont recyclées et c'est une obligation. Le constructeur a l'obligation de faire appel à une entreprise qui va recycler sa batterie. Donc c'est le cas aujourd'hui, mais ça coûte extrêmement cher. Ce qu'il faut aussi savoir, c'est que quand on achète une voiture électrique, on achète aussi le fait que le constructeur doit la recycler.

Une partie du coût est liée à ça. Je ne vais pas dire que c'est la totalité du coût, mais il faut en avoir conscience. Et donc l'un des sujets aussi que l'on veut absolument développer chez The Future is Neutral, c'est comment faire pour proposer une solution de recyclage européenne pour les batteries, qui consiste à vraiment traiter aussi toute la chaîne de valeur.

On sait déjà faire une chose, c'est les réparer, si tant est que la batterie est réparable puisqu'on a des batteries avec des technologies réparables.

Il faut aussi avoir conscience que les batteries aujourd'hui sont très fiables et durent extrêmement longtemps, en tout cas, peuvent durer plus longtemps qu'une voiture.

Par contre, à un moment donné, elles peuvent perdre de la puissance. Pour pouvoir être une batterie de traction de véhicule, il faut quand même avoir un certain niveau de puissance. Donc elles peuvent ne plus avoir ce niveau-là à un moment donné. Et dans ces cas-là, ce qu'on souhaiterait pouvoir développer, c'est ce qu'on appelle une « seconde vie batterie ».

Et pour cela, on recherche des gens innovants pour proposer des solutions pour justement utiliser des batteries de seconde vie. Des batteries qui peuvent très bien continuer à fonctionner, mais pas pour une voiture. Donc ça, c'est une partie qu'on essaie de construire en termes d'innovation avec les start up. Nous, on ne va pas proposer des solutions. On recherche des gens qui travaillent sur ces solutions là pour pouvoir travailler en collaboration avec eux, afin d'utiliser ces batteries en seconde vie. Et puis après, au bout d'un moment, la batterie va arriver à sa fin de vie. Aujourd'hui, elle est recyclée mais on ne sait pas trop comment ça se passe, alors que demain la réglementation va nous imposer de réintroduire des matières recyclées - lithium, cobalt, nickel - dans les batteries neuves.

Donc il va bien falloir qu'on trouve un moyen d'utiliser ces batteries en fin de vie pour pouvoir récupérer de la matière et la réintroduire dans les batteries neuves. Et nous, ce qu'on souhaite faire, c'est pouvoir maîtriser cette chaîne de valeur parce que sinon, ça coûte déjà beaucoup. Notre souhait, c'est vraiment de maîtriser ce coût-là. Donc de proposer des solutions qui permettent de maîtriser cette chaîne jusqu'au bout.

Il y a aussi l'aspect chimique, parce qu'on passe par de la chimie à un moment donné ; et qui permettra donc de réintroduire cette matière dans les voitures neuves telle que va nous l'obliger la réglementation. C'est extrêmement compliqué. C'est là aussi où automatiquement on fait doit faire un partenariat avec un chimiste, car on n'est pas chimiste.

Il y a une question de volume, il y a une question de massification. Ça ne peut marcher que si beaucoup de gens travaillent ensemble et qu'on arrive à monter un partenariat, un consortium. En tous cas, si on arrive à travailler cette massification et le fait de pouvoir aller jusqu'au bout de la chaîne, et c'est compliqué parce que ça demande des investissements énormes, mais si on veut avoir un peu une souveraineté en Europe, il faut à un moment donné qu'on se lance. C'est hyper risqué, c'est très cher, donc ce n'est pas facile.

Comme je l'ai dit, l'industrie automobile est déjà finalement dans l'économie circulaire depuis longtemps. Chaque consommateur qui a une voiture la fait réparer et la fait réviser, il y a peut-être quelque chose qui n'est pas assez connu et pas assez poussé finalement par chacun d'entre nous, ce sont ces fameuses pièces issues de l'économie circulaire.

Ça peut être des pièces de seconde-main, ça peut être des pièces remanufacturées, des pièces rénovées, on a différentes possibilités. C'est d'avoir en tête que si vous avez à faire réparer votre voiture parce que le bouclier est légèrement défaussé, parce que votre phare est abîmé c'est d'avoir le réflexe de demander à votre garagiste une pièce d'occasion. C'est normalement quelque chose qu'il est censé vous proposer. Quel que soit le garagiste je pense qu'honnêtement, qu'elle que soit la marque, même un garagiste indépendant, ça n'est pas dans les mœurs aujourd'hui. Mais par contre, ayez ce réflexe là parce que ça peut déjà vous revenir moins cher en termes de réparation. Mais ça peut aussi sauver des voitures.

Les constructeurs ont comme obligation de fournir les pièces neuves jusqu'à dix ans après l'arrêt de la fabrication des voitures. Donc si votre voiture a 20 ans, ça fait déjà dix ans que ça a été arrêté, vous ne trouverez plus de pièces neuves. Donc souvent le réparateur va vous dire « je n'ai pas la pièce, je ne sais pas réparer votre voiture, donc il va falloir l'amener à la casse ».

Vous êtes plutôt embêté la plupart du temps et là ayez le réflexe d'aller sur le net. Il existe des plateformes qui sont très bien et regardez si vous ne pouvez pas trouver beaucoup de pièces d'occasion

Ayez ce réflexe-là, parce que ça obligera aussi tous les acteurs de la prévente à se mettre à l'économie circulaire, ce qui n'est pas obligatoirement, très honnêtement, aujourd'hui dans les mœurs et un réflexe, c'est quelque chose qui se fait naturellement. Donc achetez des pièces d'occasion.