

French Automotive & Mobility Network

Smart & Green



Septembre 2022

FAMN Position Paper

Propositions pour l'agenda européen en matière de décarbonation de l'industrie



INTRODUCTION

Ce document est publié par le réseau [French Automotive & Mobility Network \(FAMN\)](#). Son objectif est de mettre en avant les innovations de l'écosystème mobilité en matière de décarbonation de l'industrie, d'aborder les obstacles éventuels au déploiement de telles innovations et faire ressortir les attentes de notre écosystème quant à une intervention politique de l'UE.

FAMN regroupe la Plateforme française de l'automobile - incluant les grands groupes français du secteur - ainsi que 4 pôles de compétitivité situés sur le territoire français (CARA, ID4CAR, NextMove, Pôle Véhicule du Futur). Au total, FAMN compte plus de 1.450 membres dont des PME, des grandes entreprises, des universités, des centres de recherche et des collectivités locales.

FAMN s'implique dans différents domaines d'action avec pour ambition de soutenir la transition vers une mobilité et une industrie plus verte, mieux connectée et plus sûre. La décarbonation de l'industrie est l'un de ces domaines clés. FAMN porte des actions au niveau européen visant à sensibiliser ses interlocuteurs institutionnels sur les enjeux remontés par ses membres.

CONTEXTE

Les acteurs industriels de l'UE sont invités à réduire les émissions de CO₂ rejetées par leur activité, participant ainsi aux objectifs du « [Green Deal](#) » européen qui ambitionne d'atteindre la neutralité climatique du continent d'ici 2050. L'industrie automobile est pleinement concernée.

En 2021, la Commission européenne a lancé le partenariat public-privé européen coprogrammé **Made in Europe**. Rassemblant les principaux acteurs de la fabrication et des écosystèmes industriels européens concernés, il met en œuvre un agenda stratégique par l'élaboration d'appels à projet, et s'inscrit ainsi comme un moteur de la fabrication durable en Europe.

En février 2022, des industriels et des acteurs de la recherche ont signé le [Manifeste 2030 Materials](#)¹, qui suggère d'établir une feuille de route stratégique consolidée à court terme (3-4 mois), lancer une gouvernance agile et inclusive des matériaux avancés au niveau de l'UE (6 mois), et traduire la feuille de route consolidée en un nouvel agenda stratégique européen pour une société durable grâce à la prochaine génération de matériaux avancés.

Enfin, la Commission met en avant le concept d'industrie 5.0², avec pour objectif d'aller vers des chaînes de production plus en phase avec les limites de notre planète, en plaçant le bien-être du travailleur industriel au centre du processus.

¹ Alessandro CREMONESI (STMicroelectronics N.V.), Nicole GROBERT (University of Oxford), Peter GUMBSCH (Fraunhofer), Laurence PIKETTY (CEA), Lars MONTELIUS (INL), Kurt VANDEPUTTE (Umicore), Isabelle VERIHLAC (BEDA), *Materials 2030 Manifesto*, "Systemic Approach of Advanced Materials for Prosperity – A 2030 Perspective", 2022.

² European Commission, Directorate-General for Research and Innovation, *Industry 5.0: towards a sustainable, human-centric and resilient European industry*, 2021.

OBSERVATIONS & RECOMMANDATIONS

Renforcer le rôle des partenariats (*Made in Europe*) et soutenir l'innovation

Le financement d'innovations favorisant la décarbonation de l'industrie est un paramètre essentiel pour atteindre les objectifs fixés au niveau politique. **Faire évoluer les procédés industriels et les matériaux utilisés afin d'en alléger l'empreinte carbone nécessite des investissements couteux, qui doivent être soutenus** afin de préserver la compétitivité des entreprises industrielles européennes.

Dans un contexte de double transition (digitalisation et décarbonation), **l'industrie doit s'adapter par des innovations, des ruptures produits/process et relever plusieurs défis :**

- Concilier la législation encadrant la mise en œuvre des transitions et la prise en compte de leur impact par l'industrie (besoin de temps et de soutien) ;
- Atténuer les chocs externes auxquels l'industrie est confrontée ;
- Accélérer la prise en compte des innovations par le marché ;
- Coordonner tous les niveaux (du local à l'UE) avec un objectif de compétitivité.
- Investir sur les process et les bâtiments.

FAMN rassemble des **pôles de compétitivité (CARA, ID4CAR, NextMove, Pôle Véhicule du Futur) qui travaillent en ce sens**. Par exemple, ID4CAR a mené et mène des projets clés en matière de décarbonation dans le cadre de cette double transition de l'industrie. Ces projets répondent à trois défis majeurs de la décarbonation : l'approvisionnement en ENR (le projet « H2 Loire Vallée » regroupe un écosystème de production, de stockage et de distribution de H2 couplé à de la R&D concernant leurs procédés de production notamment) ; la gestion des consommations (réduction des consommations de 25% sur plusieurs sites de production industrielle de l'Ouest) et la digitalisation des données environnementales pour faciliter le monitoring de l'impact. Autre exemple, Renault Group (membre de NextMove) vise la neutralité carbone de ses usines en Europe d'ici 2030 et a notamment soutenu un projet de création d'un outil de mesure en temps réel de la consommation des usines.

Sur cette base, FAMN formule des recommandations pour stimuler l'industrie européenne en unissant ses forces, sur des questions clés qui requiert un travail conjoint :

- Assurer le succès d'une législation ambitieuse par des financements appropriés ;
- Veiller à ce que l'adaptation aux transitions n'induisse pas plus de dépendance, avec un soutien total aux processus et produits « made in Europe » ;
- Accélérer le soutien de l'innovation aux marchés dans les programmes de R&D de l'UE ;
- Faciliter la coopération entre les écosystèmes pour créer des marchés plus larges.

À son niveau, FAMN a déjà engagé ou prévoit plusieurs actions en ce sens :

- Mettre l'accent sur la coopération et l'alignement des stratégies à tous les niveaux ;
- Soutenir davantage ses membres pour transformer l'innovation en marchés ;
- S'impliquer directement dans les PPP d'Horizon Europe via un représentant à Bruxelles.

Définir une méthodologie commune de suivi de l’empreinte CO₂

Comme prévu dans la [loi française sur le climat et la résilience](#)³, les principaux secteurs industriels sont tenus de définir une feuille de route avant janvier 2023. S’agissant du secteur automobile, 5 groupes de travail ont été mis en place dans cette perspective, dont le GT1 « Empreinte carbone des produits ».

Ce GT, lancé il y a quelques semaines, fournit comme premiers résultats l’importance de définir une orientation, une méthodologie et une base de données pour soutenir la chaîne d’approvisionnement. En matière de suivi de l’empreinte carbone, les matériaux et les composants seront les principaux contributeurs en France. On note aussi un besoin d’une visibilité claire du prix du CO₂ pour soutenir les investissements.

Établir une méthodologie commune

La décarbonisation du contenu des produits est une priorité pour l’industrie automobile afin de se conformer aux objectifs de décarbonisation des entreprises. Pour cela, il y a une nécessité de prendre en compte les champs d’application 1 (processus), 2 (source d’énergie) et 3 (tiers, logistique, recyclage, etc.) pour décarboniser les produits. Le calcul de l’empreinte carbone des composants et des systèmes devient une exigence dans les appels d’offres des constructeurs et des fournisseurs de véhicules. **Une méthodologie, des orientations et des outils communs sont nécessaires pour plusieurs raisons :**

- Permettre une comparaison équitable des calculs d’empreinte CO₂ des fournisseurs ;
- Soutenir les acteurs de la chaîne d’approvisionnement avec une approche simple ;
- Rendre accessible aux PME les compétences et les coûts liés à l’ACV.

Au niveau français, des recommandations ont déjà été produites en matière de soutien à la chaîne de valeur par la PFA et la DGE. Elles nous invitent à constituer une base de données de référence du poids carbone de chaque matière. Certains acteurs de notre filière utilisent déjà, en interne, un prix fixe de la tonne carbone applicables à leurs projets industriels globaux, y compris de R&D.

FAMN et ses membres souhaiteraient voir émerger au niveau européen une méthodologie commune applicable à notre industrie pour mesurer son empreinte carbone.

- FAMN salue les efforts de la Commission européenne et des colégislateurs pour établir un mécanisme d’ajustement carbone aux frontières (CBAM) dans le cadre du paquet législatif *Fit For 55*, incitant à la mise en place de politiques de tarification du carbone avec les pays partenaires de l’UE et permettant dès lors de prévenir les fuites de carbone éventuelles.
- FAMN veut insister sur l’importance de créer des espaces d’échange et de collaboration dans l’UE, pour définir ensemble (parties prenantes et institutions) un procédé commun de calcul. Cela pourrait être le rôle du PPP *Made in Europe* d’accompagner de tels projets (ex : CSA).

Déterminer des priorités

Alors que l’empreinte carbone de véhicules équipés de moteurs à combustion interne est principalement due à l’utilisation, celle d’un véhicule électrique à batterie est essentiellement due

³ LOI n° 2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets

à sa production. Le constat est le même pour les véhicules électriques à pile à hydrogène. Le poids du véhicule a aussi un impact non négligeable sur l'empreinte carbone.

FAMN préconise de déterminer rapidement des priorités en matière de décarbonation des matériaux, sachant que cette dernière aura un impact sur les coûts et nécessitera des investissements importants. La filière a besoin aujourd'hui de propositions pour compenser le surcoût et garder la compétitivité.

- D'abord, FAMN salue le travail effectué par EFFRA pour la mise en œuvre du PPP *Made in Europe*, qui intègre pleinement la dimension matériaux (cf [SRIA](#)⁴ : *Specific objective 2 'Circular products & Climate-neutral manufacturing'*).
- Aussi, FAMN partage les constats dressés dans le Manifeste *2030 Materials*, et les défis et opportunités qui y sont identifiés : (1) préserver l'avance technologique de l'Europe, avec une nécessité d'accéder à des matériaux avancés plus performants et compétitifs en termes de coûts ; (2) réduire l'empreinte environnementale en utilisant des matériaux avancés plus durables ; (3) garantir l'autonomie stratégique, en sécurisant les matières premières critiques (CRM) afin de maîtriser nos chaînes de valeur ; (4) cibler les marchés d'innovation des matériaux avancés, durables et reposant sur des modèles commerciaux collaboratifs.

RECOMMANDATIONS CLÉS

- **Assurer le succès d'une législation ambitieuse par des financements appropriés**, impliquant une nécessité de transition vers des activités décarbonées par des investissements couteux ;
- **Garantir une adaptation aux transitions qui n'induit pas de dépendances supplémentaires** via un soutien total aux processus et produits « made in Europe », en cohérence avec la volonté de l'UE de préserver son autonomie stratégique ;
- **Faciliter la coopération entre les écosystèmes** pour créer des marchés plus larges, en dépassant les approches en silos ;
- **Définir une méthodologie simplifiée de comparaison des calculs d'empreinte CO₂** des acteurs de la filière automobile, afin de rendre plus accessibles, notamment aux PME, les compétences et les coûts liés à la décarbonisation du contenu des produits et des procédés industriels.

⁴ https://www.effra.eu/sites/default/files/made_in_europe-sria.pdf