

Atelier 1 | Réduire l’empreinte carbone des véhicules hors de leur phase d’usage

Animateurs : Laurent Perron

Scribe : Emma Stokking

1) Comment réduire la quantité de matériaux utilisés lors de la fabrication des véhicules ?

Quels leviers faudrait-il activer pour cela ? Quels seraient les plus impactants à court et long terme ? Pour quelles raisons ? Quelles mesures faudrait-il prendre pour concrétiser ces pistes ?

- La baisse de la masse des véhicules est bien un des leviers fondamentaux de réduction de l’empreinte de fabrication.

Ce critère n’est pas jugé suffisamment en tête des objectifs des constructeurs et des équipementiers, mais pas non plus du législateur et des organismes de consumérisme.

Il s’agirait dès lors pour que ce soit le cas de

- Réglementer sur la masse
 - Sur la réglementation CAFE, il suffirait d’inverser le signe (- au lieu de +) d’indexation de la masse au calcul de l’objectif
- Relier les exigences ENCAP à des objectifs de réduction de la masse totale des véhicules
- Utiliser tous les leviers pour inciter à la baisse de la masse
 - Par exemple, moduler le prix du stationnement à la taille / l’empreinte au sol du véhicule
- Dans le déploiement opérationnel constructeur et équipementiers, l’attention est toutefois attirée sur la comptabilité des sous-objectifs de masse par composants ou sous-ensemble. La cohérence globale doit être assurée entre les différents périmètres.
- Il est également rappelé qu’en termes de réglementation, tout se joue à Bruxelles et qu’il s’agit d’engager un « bras de fer » avec l’Allemagne sur l’industrie automobile, tant au niveau politique qui doit porter un projet structurel qu’au niveau des industriels
 - La présence et l’intensité du lobbying français sont décrites comme beaucoup moins fortes que celles des constructeurs allemands
 - Le rééquilibrage de la réglementation et son inversion en faveur de véhicules plus petits, plus légers passent par une présence politique et industrielle à Bruxelles

2) Comment réduire l’intensité carbone de fabrication ?

Quelles orientations faudrait-il prendre pour cela ? Quels seraient les plus impactants à court et long terme ? Pour quelles raisons ? Quelles mesures faudrait-il prendre pour concrétiser ces pistes ?

- La France ne profite pas suffisamment de son avantage sur le contenu carbone de son électricité. La question de l’industrialisation en France se heurte selon les participants à plusieurs facteurs :
 - Le coût du travail dans une mesure assez faible vs l’Allemagne
 - Les relocalisations seront possibles avec une forte automatisation, mais la France souffre d’un déficit en biens d’équipements
 - Le tissu industriel faible et dont les compétences ont tendance à baisser
 - Aux démarches administratives peu agiles, pour ne pas dire lourdes
- Il est noté par les participants que les plans de soutien et les aides au secteur n’ont pas ou peu été mis à profit pour demander des contreparties à la filière.

- L'utilisation de fibre de carbone en remplacement de matériau plus émissif est sans doute possible selon un participant, qui cite un fournisseur français qui fournit des constructeurs chinois et allemands.

Le prix et le temps de cycle de ce matériau sont à regarder au regard des contraintes de l'industrie automobile.

3) Comment réduire l'empreinte carbone des batteries de véhicules électriques ?

Quels leviers faudrait-il activer pour cela ? Quels seraient les plus impactant à court et long terme ? Pour quelles raisons ? Quelles mesures faudrait-il prendre pour concrétiser ces pistes ?

- Le sujet des batteries a été l'occasion d'évoquer l'économie circulaire
Un équipementier a souligné la filière du remanufacturing pour les pièces de rechange (ou échange standard). Il s'agit de pièces reconditionnées qui sont destinées au marché de 2nde monte.
Cette activité est assez marginale aujourd'hui, mais pourrait grandir si le verrou réglementaire sautait et permettait de mettre ces pièces reconditionnées sur les véhicules neufs.
Des usines chez les constructeurs français développent ces activités en ce moment (Flins, Vesoul).

Un participant fait remarquer que la baisse du marché et du parc proposée dans la vision du PTEF va faire baisser à terme mécaniquement la quantité de matière disponible pour le recyclage.

- Sur les batteries, la durée de vie semble être plus longue à beaucoup plus longue que prévue. Cela retardera d'autant la quantité de batterie et de matières disponibles pour le recyclage.
La question sera ensuite de voir comment il sera possible de faire moins cher que du neuf, en intégrant les coûts de collecte, de séparation des matières et de leur réutilisation.
- L'objectif de localiser en France la fabrication des batteries à hauteur de la production nationale ou du marché français paraît un bon objectif.

Cela nécessitera toutefois au-delà des investissements nécessaires aux sites industriels afin de développer la filière complète localement et de réintégrer tout ou partie de l'ingénierie des biens d'équipements nécessaires.