

FR

E-003403/2022

Réponse donnée par M. Breton
au nom de la Commission européenne
(25.1.2023)

1. La Commission a réalisé une analyse des goulets d'étranglements¹ en ce qui concerne la répartition de la production de batteries et de moteurs électriques par zone géographique. Il ressort de l'analyse qu'à court ou moyen terme, dans le paysage de la production actuel, les dépendances dans la chaîne de valeur se déplaceront vers l'Asie², même si certaines matières premières sont extraites dans d'autres régions³.

2. La fabrication et la vente des véhicules électriques ont augmenté, à l'échelle mondiale et dans l'UE⁴. Le coût des batteries reste un facteur important dans la détermination du prix final. Le prix des batteries a diminué en raison d'économies d'échelle, mais il est frappé par la récente hausse du coût des matériaux. Les nouvelles formulations chimiques à haute densité énergétique, l'évolution des techniques de fabrication, la conception de blocs de batteries et l'utilisation des matières premières secondaires devraient réduire les coûts.

3. Aucune analyse des dépendances de chaque État membre n'a été effectuée, mais le rapport de prospective stratégique 2020⁵ propose une analyse plus approfondie. La stratégie de la Commission visant à diversifier l'approvisionnement et à accroître la résilience a été présentée dans la communication de 2020 sur les matières premières critiques⁶. Elle s'articule autour de trois grands axes: augmenter la production intérieure, favoriser l'économie circulaire et diversifier les sources d'approvisionnement en dehors de l'UE^{7,8}.

Le récent accord politique sur le règlement relatif aux batteries⁹ fixe des objectifs en matière d'efficacité du recyclage et de valorisation des matières, et la proposition de règlement sur l'écoconception pour des produits durables¹⁰ soutient la transition vers la circularité. L'UE et les États membres investissent massivement dans les chimies alternatives à haute densité énergétique qui utilisent moins de matières premières critiques provenant de l'extérieur de l'UE.

¹ <https://ec.europa.eu/docsroom/documents/42881>

² Certaines études indiquent que l'UE importera dans un avenir proche un nombre important de véhicules électriques en provenance de la Chine.

³ Par exemple, le lithium en Amérique latine et le cobalt en Afrique.

⁴ Les véhicules électriques à batterie représentent aujourd'hui 12 % des ventes de véhicules particuliers neufs dans l'UE, et les véhicules électriques hybrides et rechargeables 31 %.

⁵ COM(2020) 493 final, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/ALL/?uri=CELEX%3A52020DC0493>, pour les indicateurs à l'échelle des États membres, veuillez consulter le prototype de tableau de bord:

https://commission.europa.eu/system/files/2020-09/dashboards_geogreendigital_asfr_background_en.pdf

⁶ COM(2020) 474 final, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX%3A52020DC0474>

⁷ Notamment par des partenariats spécifiques sur les matières premières.

⁸ Une analyse plus approfondie est également disponible dans le document de travail des services de la Commission sur les dépendances stratégiques, SWD(2021) 352 final <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=SWD%3A2021%3A352%3AFIN>

⁹ COM(2020) 798 final, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX%3A52020PC0798>

¹⁰ COM(2022) 142 final, https://environment.ec.europa.eu/publications/proposal-ecodesign-sustainable-products-regulation_fr

La Commission a annoncé¹¹ qu'elle préparait une proposition de réglementation européenne sur les matières premières critique pour le premier trimestre de 2023.

¹¹ Notamment dans le plan RePowerEU, COM(2022) 230 final, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?qid=1653033742483&uri=COM%3A2022%3A230%3AFIN>, et dans le programme de travail de la Commission, COM(2022) 548 final, https://commission.europa.eu/publications/2023-commission-work-programme-key-documents_en