COMMISSION
EUROPÉENNE

Bruxelles, le 17.5.2018
COM(2018) 293 final

ANNEX 2

ANNEXE

de la

COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN, AU CONSEIL, AU COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL EUROPÉEN ET AU COMITÉ DES RÉGIONS

L'EUROPE EN MOUVEMENT
Une mobilité durable pour l'Europe: sûre, connectée et propre

ANNEXE 2 – Plan d'action stratégique sur les batteries

I. Contexte politique

Le développement et la production de batteries constituent un impératif stratégique pour l'Europe dans le contexte de la transition vers une énergie propre et un élément essentiel de la compétitivité de son secteur automobile.

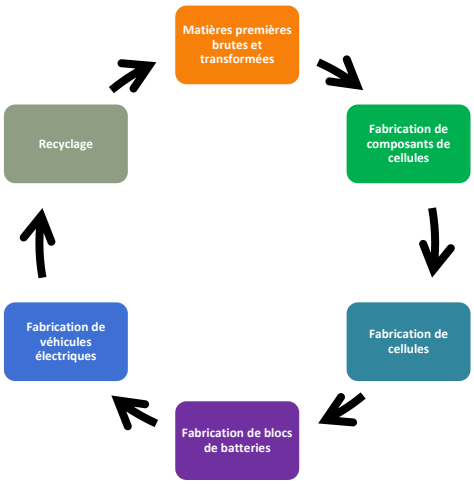
En octobre 2017, la Commission européenne a lancé l'«**alliance européenne pour les batteries**»[1], une plateforme de coopération entre des partenaires industriels importants, les États membres intéressés et la Banque européenne d'investissement.

Le défi immédiat consistant à créer une industrie de fabrication de batteries compétitive et durable en Europe est immense, et l'Europe doit avancer rapidement dans cette course mondiale. Selon certaines prévisions, l'Europe pourrait s'emparer, à partir de 2025, d'un marché de la batterie représentant jusqu'à 250 000 000 000 EUR par an et pas moins de dix à vingt gigantesques usines de fabrication de batteries (mieux connues sous le nom de «gigafactories»)[2] seraient nécessaires rien que pour couvrir la demande de l'UE. Vu l'ampleur des investissements nécessaires dans un délai très court, ce défi stratégique ne pourra être relevé en ordre dispersé.

Avec le présent plan d'action stratégique, la Commission vise à conduire l'Europe sur le chemin du leadership dans un secteur d'avenir essentiel, soutenant l'emploi et la croissance dans l'économie circulaire, tout en garantissant une mobilité propre et en améliorant l'environnement et la qualité de vie des citoyens de l'Union.

La Commission promeut une **approche européenne intégrée qui fait fi des frontières**, qui couvre **toute la chaîne de valeur** de l'écosystème des batteries et met l'accent sur la **durabilité**, depuis l'extraction et la transformation des matières premières, en passant par la phase de conception et de fabrication des cellules et blocs de batteries et leur utilisation jusqu'à leur réutilisation, recyclage et élimination dans le contexte d'une économie circulaire.

Chaîne de valeur des batteries



[1] https://ec.europa.eu/growth/industry/policy/european-battery-alliance_fr

[2] Source: Institut européen d'innovation et de technologie (EIT) http://www.innoenergy.com/

Cette approche va favoriser la production et l'utilisation de batteries très performantes et contribuer à la fixation de critères de durabilité dans toute la chaîne de valeur.

Le présent plan d'action stratégique a été élaboré en étroite consultation avec les parties prenantes, y compris les industriels du secteur et les États membres, dans le contexte de l'«alliance européenne pour les batteries» et il s'appuie sur l'action menée par le secteur, par laquelle les acteurs de l'industrie de l'UE ont eux-mêmes adopté des actions ciblées dont ils entament à présent l'exécution[3].

Le présent plan d'action stratégique combine des mesures ciblées à l'échelon de l'UE en ce qui concerne les matières premières (primaires et secondaires), la recherche et l'innovation, le financement/l'investissement, la normalisation/la réglementation, le commerce et le développement des compétences, de manière à **faire de l'Europe un chef de file mondial de la production et de l'utilisation de batteries durables, dans le contexte de l'économie circulaire**.

Il vise plus spécifiquement:

- à **garantir l'accès aux matières premières** provenant de pays riches en ressources à l'extérieur de l'Union, à faciliter l'accès aux sources européennes de matières premières et aux **matières premières secondaires** recyclées dans une économie circulaire des batteries;
- **à soutenir la production de cellules de batterie européenne à grande échelle et une chaîne de valeur compétitive complète en Europe:** en rassemblant les grands acteurs industriels et les autorités nationales et régionales; en travaillant en partenariat avec les États membres et la Banque européenne d'investissement pour soutenir des projets de fabrication innovants présentant des dimensions transfrontières et de durabilité importantes tout au long de la chaîne de valeur de la batterie;
- à **renforcer le leadership industriel de l'UE en soutenant davantage la recherche et l'innovation** dans le domaine des technologies avancées (batteries au lithium-ion, par exemple) et des technologies de rupture (batteries à électrolyte solide, par exemple) dans le secteur des batteries. Ce faisant, il conviendra de cibler le soutien à toutes les étapes de la chaîne de valeur (matériaux avancés, nouvelles chimies, procédés de fabrication, systèmes de gestion de batteries, recyclage, innovations dans les modèles commerciaux), de veiller à son intégration étroite à l'écosystème industriel et de contribuer à accélérer le déploiement et l'industrialisation des innovations;
- à **accroître la main-d'œuvre et à améliorer ses qualifications à tous les maillons de la chaîne de valeur des batteries** de manière à remédier aux déficits de compétences par des actions adéquates de formation, de recyclage et de perfectionnement menées à l'échelon de l'Union et des États membres et en faisant de l'Europe un endroit attirant pour les spécialistes du développement et de la production de batteries d'envergure mondiale;
- **à soutenir la durabilité de l'industrie de la fabrication de cellules de batteries dans l'UE** en **limitant au maximum son empreinte environnementale**, par exemple par le recours à l'énergie renouvelable dans le processus de production. La réalisation de cet

[3] Plus de cent vingt industriels innovants ont participé à cet exercice et ont approuvé collectivement des recommandations d'action prioritaire, qui sont en cours de mise en œuvre. http://www.innoenergy.com/eit-innoenergys-role-within-the-european-battery-alliance/

objectif suppose notamment la fixation d'exigences en matière de production sûre et durable de batteries;

- **à assurer la cohérence avec le cadre de référence et de réglementation plus large**[4] (stratégie dans le domaine des énergies propres, trains de mesures en matière de mobilité, politique commerciale de l'UE, etc.) en faveur du déploiement des batteries et des solutions de stockage.

II. Domaines d'action stratégique

1. Assurer un approvisionnement durable en matières premières

La stratégie de l'UE pour les matières premières a pour objet de garantir l'accès aux matières premières pour l'économie de l'UE[5]. L'action de l'UE en cette matière, qui a reçu un nouvel élan en 2012 avec le lancement du partenariat européen d'innovation sur les matières premières, repose sur: 1) un approvisionnement durable en matières premières sur les marchés mondiaux: 2) une production intérieure durable de matières premières; et 3) une utilisation efficace des ressources et un approvisionnement en matières premières secondaires. En septembre 2017, la Commission a adopté une stratégie revisitée pour la politique industrielle de l'UE, dans laquelle elle soulignait l'importance des matières premières, en particulier les matières premières critiques, pour la compétitivité de toutes les chaînes de valeur industrielle, pour l'économie de l'UE[6].

L'UE doit donc sécuriser l'accès aux chaînes d'approvisionnement pour les matières premières des batteries. La combinaison lithium-ion, actuellement l'option chimique principale retenue pour les solutions d'électro-mobilité, dominera le marché dans les années à venir. Diverses matières premières sont nécessaires dans les batteries lithium-ion, à savoir le lithium, le cobalt, le nickel, le manganèse, le graphite, le silicium, le cuivre et l'aluminium. L'approvisionnement de certaines de ces matières, en particulier le cobalt, le graphite naturel et le lithium, est préoccupant aujourd'hui et pour l'avenir compte tenu des grandes quantités nécessaires et/ou des sources d'approvisionnement très concentrées. La durabilité de l'extraction et de l'exploitation de ces ressources est fondamentale et le recyclage des matériaux deviendra de plus en plus important pour diversifier l'approvisionnement de l'UE et devrait être encouragé dans le contexte de la transition vers une économie circulaire[7].

L'UE devrait donc sécuriser son accès aux matières premières auprès de pays riches en ressources en dehors de l'UE, tout en améliorant la production primaire et secondaire provenant de sources européennes. Elle devrait également promouvoir l'éco-conception, la

---

[4] Stratégie «Une énergie propre pour tous les Européens»: COM(2016) 860; Stratégie pour une mobilité à faible taux d'émissions: COM(2016) 501; L'Europe en mouvement – «Paquet Mobilité» I: COM(2017) 283; «Paquet mobilité» II: COM(2017) 675.

[5] COM(2008) 699. Voir aussi le document de travail des services de la Commission intitulé «Rapport sur les matières premières destinées aux applications pour batteries» (à venir).

[6] Une stratégie revisitée pour la politique industrielle de l'UE: COM(2017) 479.

[7] Il constitue par exemple un facteur de réduction des risques dans l'évaluation du risque d'approvisionnement prévue par la méthode d'évaluation de la criticité (rapport du JRC, 2017, https://publications.europa.eu/s/gcBP).

substitution et une utilisation plus efficace des matériaux critiques des batteries, leur réutilisation et leur recyclage.

Actions clés

La Commission entend:

- s'appuyer sur la liste des matières premières critiques de l'UE, établie en 2017, pour cartographier la disponibilité actuelle et future des matières premières primaires pour les batteries; évaluer le potentiel de l'UE en matière d'approvisionnement en matières premières pour batteries, dont le cobalt (Finlande, France, Suède et Slovaquie), le lithium (Autriche, République tchèque, Finlande, Irlande, Portugal, Espagne et Suède), le graphite naturel (Autriche, République tchèque, Allemagne, Slovaquie et Suède) et le nickel (Autriche, Finlande, France, Grèce, Pologne, Espagne et Royaume-Uni); évaluer le potentiel de l'approvisionnement en matières premières secondaires dans toute l'UE; formuler des recommandations visant à optimiser l'approvisionnement en matières premières des batteries au sein de l'UE [T4 2018];
- utiliser tous les instruments de politique commerciale appropriés (tels que les accords de libre-échange) pour garantir un accès équitable et durable aux matières premières dans les pays tiers et promouvoir une exploitation minière socialement responsable [en cours];
- soutenir la recherche et l'innovation visant une production rentable, la substitution et une utilisation plus efficace des matières premières critiques pour les batteries, en vue d'élaborer des normes (voir le domaine d'action stratégique 5 ci-dessous) [2018-2020];
- lancer un dialogue avec les États membres, par l'intermédiaire du groupe d'experts sur l'approvisionnement en matières premières et du groupe de pilotage de haut niveau du partenariat européen d'innovation sur les matières premières (ci-après le «PEI matières premières»), afin de dresser le bilan de qualité de leurs politiques en ce qui concerne les matières premières, de leurs codes miniers et de leurs mesures d'incitation à l'exploration pour répondre aux besoins stratégiques en matériaux pour batteries; présenter les résultats de cet exercice à la conférence de haut niveau du PEI matières premières en novembre 2018 [T4 2018].

2. Soutenir des projets européens couvrant différents segments de la chaîne de valeur des batteries, y compris la fabrication de cellules

L'«alliance européenne pour les batteries» évolue rapidement. Depuis son lancement en octobre 2017, la situation a déjà évolué de manière tangible avec l'annonce de la mise sur pied de consortiums ou de partenariats voués au développement de la production de cellules de batteries et des écosystèmes y afférents. Pour rester le leader mondial de la fabrication automobile et de l'innovation en la matière, une action est nécessaire (elle est déjà en cours) pour accélérer la fabrication de cellules de batteries en Europe et prolonger et renforcer les autres segments de la chaîne de valeur des batteries (p. ex. les matériaux, les machines et procédés de fabrication, les systèmes de gestion de batteries, etc.), dans le cadre d'un écosystème intégré et compétitif.

Les États membres et les acteurs du secteur ont invité la Commission à continuer d'agir comme un catalyseur en réunissant les acteurs clés et à soutenir des projets de fabrication ayant une dimension transfrontière importante et qui intègre les différents éléments de la chaîne de valeur des batteries.

Actions clés

La Commission entend:

- poursuivre son travail de partenariat avec les parties prenantes à travers la chaîne de valeur des batteries pour promouvoir et faciliter des projets de grande échelle menant à la fabrication de la prochaine génération de batteries, et établir une chaîne de valeur des batteries innovante, intégrée, durable et compétitive en Europe [2018-2019];
- nouer un dialogue régulier avec les États membres concernés afin d'étudier des moyens efficaces de soutenir conjointement des projets de fabrication innovants qui dépassent l'état de la technique, et la meilleure façon de mettre en commun les ressources européennes et nationales à cette fin. Cela pourrait par exemple prendre la forme d'un projet important d'intérêt européen commun[8] [T4 2018];
- continuer à travailler en étroite collaboration avec les États membres intéressés et la Banque européenne d'investissement pour mettre des fonds ou financements publics à la disposition de projets de fabrication de cellules de batteries afin d'encourager les investissements du secteur privé, de leur apporter un effet de levier et d'en «réduire les risques». À cette fin, la Commission coordonnera et facilitera l'accès aux différents fonds et instruments de financement disponibles (par exemple, la Banque européenne d'investissement[9], les projets de démonstration liés à l'énergie d'InnovFin[10], Horizon 2020,[11]le Fonds européen de développement régional[12], le Fonds européen pour les investissements stratégiques[13] ou le Fonds d'innovation[14]) et réalisera des actions de sensibilisation à ce propos, pour soutenir des projets de déploiement innovants concernant les batteries, y compris les chaînes pilotes et le déploiement à grande échelle de technologies de pointe. Des sessions d'information transparentes et inclusives sur les critères d'admissibilité au bénéfice de ces instruments seront notamment organisées, à destination des entreprises et des États membres justifiant d'un intérêt pour le sujet [2018-2019];
- à la demande des régions intéressées et en coopération avec les États membres concernés, faciliter la mise en place d'un «partenariat interrégional sur les batteries» dans le cadre des plates-formes thématiques existantes de spécialisation intelligente en matière d'énergie ou de modernisation industrielle[15] [T1 2019];
- travailler en étroite collaboration avec les États membres et régions concernés afin de canaliser les financements disponibles pour la recherche et l'innovation dans le cadre de la

[8] Les projets importants d'intérêt européen commun sont des projets associant plus d'un État membre qui contribuent aux objectifs stratégiques de l'Union et ont des retombées positives sur l'économie ou la société européenne dans son ensemble. Dans le cas de projets de recherche, de développement et d'innovation, ces projets doivent revêtir un caractère novateur majeur, allant au-delà de l'état de la technique dans les secteurs concernés — voir la communication de la Commission 2014/C 188/02 de mai 2014.

[9] http://www.eib.org/

[10] http://www.eib.org/products/blending/innovfin/products/energy-demo-projects.htm

[11] https://ec.europa.eu/programmes/horizon2020/

[12] http://ec.europa.eu/regional_policy/fr/funding/erdf/

[13] http://ec.europa.eu/growth/industry/innovation/funding/efsi_fr

[14] Le fonds pour l'innovation créé dans le cadre du système d'échange de quotas d'émission de l'UE vise à soutenir des projets pionniers de démonstration innovants dans le domaine du stockage de l'énergie, de l'innovation dans les technologies à faibles émissions de carbone dans les secteurs industriels, du captage et du stockage du carbone sans danger pour l'environnement et de technologies innovantes en matière d'énergies renouvelables. Il sera alimenté à sa création par la mise à disposition de 450 millions de quotas régis par le système d'échange de quotas d'émission de l'UE, qui pourrait représenter 4 500 000 000 EUR au prix de 10 EUR par quota ou 11 000 000 000 EUR au prix de 25 EUR par quota. Le premier appel est prévu pour 2020.

[15] http://s3platform.jrc.ec.europa.eu/

politique de cohésion (2014-2020: 44 000 000 000 EUR qui peuvent être utilisés, notamment, pour les batteries[16] [2018-2020];

- établir, en étroite coopération avec la Banque européenne d'investissement, un portail consacré aux subventions et au financement des batteries (plate-forme unique d'investissement) afin de faciliter l'accès des parties prenantes à un soutien financier approprié et d'aider à toute combinaison d'instruments financiers [T4 2018];
- plus généralement, encourager les investisseurs privés, à travers toute la chaîne de valeur, à utiliser pleinement les possibilités offertes par le financement durable, telles qu'elles sont définies dans le plan d'action de la Commission pour le financement de la croissance durable[17] [2018-2019].

3. Renforcer le leadership industriel en soutenant davantage la recherche et l'innovation de l'UE portant sur l'ensemble de la chaîne de valeur

Afin de générer un avantage concurrentiel européen, des ressources importantes devraient être affectées au soutien de solutions de recherche et innovations constantes, qu'elles soient incrémentielles (p. ex. lithium-ion avancé) ou de rupture (batteries à électrolyte solide, par exemple). La recherche devrait porter sur les matériaux avancés (primaires et secondaires, c.-à-d. recyclés), la chimie des batteries, les procédés de fabrication avancés, le recyclage et la réutilisation. Ces recherches devraient être bien connectées à l'écosystème industriel de la chaîne de valeur afin d'accélérer l'industrialisation des innovations de l'UE.

Actions clés

La Commission entend:

- mettre à disposition, en collaboration avec les États membres, des fonds de recherche et d'innovation (H2020[18]) pour des projets d'innovation liés aux batteries, selon des priorités de recherche prédéterminées à court et à long terme dans l'ensemble de la chaîne de valeur des batteries[19]. Cela devrait inclure également des projets de déploiement innovants, y compris des chaînes pilotes pour la fabrication de batteries et le traitement des matières premières primaires/secondaires [2018-2020];

[16] 121 stratégies de spécialisation intelligente ont été élaborées à travers un processus ascendant basé sur une large participation des parties prenantes. Les 44 000 000 000 EUR qui peuvent être canalisés par l'intermédiaire de ces stratégies de spécialisation intelligente viennent en complément d'un montant estimé à 70 000 000 000 EUR du Fonds européen de développement régional pour soutenir un secteur des transports énergétiquement efficace et décarboné. Ils participent à l'aide du Fonds européen de développement régional et permettent de générer une réserve e de projets industriels grâce à une coopération interrégionale, à la participation en cluster et à l'implication de l'industrie. [T1 2019].

[17] https://ec.europa.eu/info/publications/180308-action-plan-Sustainable-growth_en

[18] 110 000 000 EUR ont été mis à disposition spécifiquement pour la recherche et l'innovation concernant les batteries dans le cadre d'Horizon 2020. Quelque 200 000 000 EUR seront affectés spécifiquement à la recherche et à l'innovation concernant les batteries entre 2018 et 2020, en plus des 150 000 000 EUR déjà dépensés dans le cadre d'Horizon 2020. Avec le train de mesures «Une énergie propre pour tous les Européens», une dotation de 270 000 000 EUR a été prévue pour soutenir les projets de réseaux intelligents et de stockage, qui devraient également contenir des volets importants liés aux batteries.

[19] À ce jour, ils sont basés sur le plan de mise en œuvre du plan SET – Action 7 https://setis.ec.europa.eu/batteries-implementation. Les conclusions de l'atelier européen de recherche et d'innovation sur les batteries de la Commission européenne (DG Recherche et innovation) qui s'est tenu les 11 et 12 janvier 2018 ont porté sur la programmation sous H2020 de financements européens supplémentaires pour la recherche et l'innovation dans le domaine des batteries, et sur la feuille de route du programme stratégique pour la recherche et l'innovation dans les transports consacré à l'électrification des transports [SWD (2017) 223 du 31 mai 2017].

- lancer des appels à propositions en 2018 et 2019 pour un montant total additionnel de 110 000 000 EUR pour des projets de recherche et d'innovation liés aux batteries (outre les 250 000 000 EUR déjà affectés aux batteries dans le cadre d'Horizon 2020 et les 270 000 000 EUR de dotation pour des projets liés aux réseaux intelligents et au stockage d'énergie annoncés dans le train de mesures «Une énergie propre pour tous les Européens»)[20] [2018-2019];
- soutenir la création d'une nouvelle plate-forme technologique et de l'innovation européenne afin de faire progresser les projets de recherche prioritaires liés aux batteries, de définir des visions à long terme, d'élaborer un programme de recherche stratégique et des feuilles de route. Le leadership de la plate-forme technologique et de l'innovation européenne sera assuré par les acteurs industriels, le monde de la recherche et les États membres, tandis que les services de la Commission soutiendront le processus de mise en place et contribueront selon leurs domaines de responsabilité respectifs [T4 2018];
- préparer le lancement d'une initiative de recherche phare de grande échelle sur les technologies futures et émergentes, qui pourrait soutenir la recherche à long terme sur les technologies avancées de batteries pour l'après-2025. Ces projets phares sur les technologies futures et émergentes se déroulent généralement sur une période de dix ans et bénéficient d'un soutien global d'environ 1 000 000 000 EUR, cofinancé par le budget de l'UE[21] [T4 2018];
- soutenir des innovations révolutionnaires créatrices de marchés dans des domaines tels que les batteries via le projet pilote du Conseil européen de l'innovation.[22] Un budget de 2 700 000 000 EUR est mis à disposition pour la période 2018-2020 afin de soutenir 1 000 projets de rupture potentiels et de permettre l'octroi de 3 000 primes de faisabilité. Ce projet pilote peut être utile pour une technologie de batterie révolutionnaire (qui devrait faire partie de projets pour des applications dans les transports, les systèmes énergétiques, la fabrication, etc.) [2018-2020];
- optimiser les solutions d'intégration du stockage fixe et des véhicules électriques dans le réseau au sein du réseau intelligent Horizon 2020 et des projets de stockage[23] ainsi que des projets de villes et communautés intelligentes[24]; promouvoir des solutions d'intégration de batteries performantes clairement susceptibles d'être reproduites, s'intégrant dans l'exercice de mise en relation lancé par le partenariat européen d'innovation sur les villes et communautés intelligentes (mise en relation de villes, d'entreprises, de banques, d'investisseurs et de promoteurs de projets) [2018-2019];
- s'appuyer sur l'expérience des initiatives technologiques conjointes et des communautés de connaissance et d'innovation/de l'Institut européen de technologie/pour étudier la

[20] Les projets liés aux réseaux intelligents et au stockage devraient contenir des volets importants liés aux batteries. En outre, le JRC a un projet dédié aux batteries pour le stockage d'énergie, principalement pour des applications de transport.

[21] https://ec.europa.eu/digital-single-market/fet-flagships. L'action de la phase préparatoire du projet phare devrait être achevée d'ici au dernier trimestre de 2018 et les premiers financements seraient accordés au titre du prochain programme-cadre de recherche et d'innovation.

[22] https://ec.europa.eu/programmes/horizon2020/fr/h2020-section/european-innovation-council-eic-pilot

[23] Environ 90 000 000 EUR par an; l'intégration de la batterie (y compris les solutions de réutilisation et de transmission de véhicule à réseau) attire traditionnellement une part non négligeable de ce financement, même si les appels sont neutres sur le plan technologique. Le cluster de projets de réseaux intelligents et de stockage (BRIDGE) va au-delà des aspects d'innovation technique et se penche sur l'amélioration des modèles commerciaux, les questions réglementaires, la gestion des données et l'acceptation par les consommateurs.

[24] Également environ 90 000 000 EUR par an, avec de nombreuses propositions de projets portant aussi sur des éléments de stockage (basés sur les batteries), même si les appels sont neutres sur le plan technologique.

faisabilité et la pertinence de différentes formes de partenariats public-privé, y compris pour le développement de batteries[25] [2020-].

4. Accroître la une main-d'œuvre et améliorer ses qualifications à tous les maillons de la chaîne de valeur

Si la main-d'œuvre de l'UE est hautement qualifiée, elle n'est pas suffisamment étoffée dans les compétences spécialisées liées aux batteries, notamment dans le domaine de la conception de procédés appliqués et la fabrication de cellules. Des actions à l'échelon de l'UE et des États membres devraient être menées pour combler ce déficit de compétences.

Actions clés

La Commission entend:

- cartographier les compétences nécessaires à toutes les étapes de la chaîne de valeur, et déterminer les moyens permettant de combler le déficit et le calendrier pertinent pour la mise à niveau [T4 2018];
- ouvrir l'accès aux laboratoires d'essais de batteries de l'UE hébergés par le Centre commun de recherche de la Commission en vue du renforcement des compétences et des capacités[26]. D'autres centres de recherche seront encouragés à suivre cet exemple [T4 2018];
- proposer d'inscrire les batteries parmi les sujets clés susceptibles de bénéficier d'un financement dans le cadre du plan de coopération sectorielle en matière de compétences afin de répondre aux besoins de compétences à court et à moyen terme tout au long de la chaîne de valeur des batteries[27] [2018-2019];
- travailler avec les parties prenantes concernées pour mettre à la disposition des entreprises le groupe d'experts spécialisés dans la chimie des cellules, les procédés de fabrication, les systèmes de gestion des batteries, etc. [2018-2019];
- travailler avec les parties prenantes concernées pour créer des liens entre le réseau éducatif et le réseau européen de chaînes pilotes afin d'acquérir une expérience et un savoir-faire en matière de fabrication [2018-2019];
- encourager les États membres à utiliser les fonds du Fonds social européen pour répondre aux besoins de formation de professionnels dans le domaine des batteries [en cours];
- aider les universités et autres établissements d'enseignement/de formation à créer de nouveaux cursus en coopération avec les acteurs du secteur [2018-2019].

---

[25] Les entreprises communes lancées en application de l'article 187 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne sont un instrument juridique spécial permettant l'exécution du programme Horizon 2020 via un partenariat public-privé (PPP) dans des domaines stratégiques clés. Leur objectif est de réaliser des activités de recherche et d'innovation pour renforcer la compétitivité et relever les grands défis sociétaux grâce à l'engagement actif des acteurs industriels européens. Les sept entreprises communes actuellement en activité mettent en œuvre des volets spécifiques d'Horizon 2020 dans les domaines du transport (CleanSky2, Shift2Rail et SESAR), du transport/énergie (FCH2), de la santé (IMI2), de la bio-économie (BBI) et des composants et systèmes électroniques (ECSEL).

[26] https://ec.europa.eu/jrc/en/research-facility/open-access

[27] Le plan de coopération sectorielle en matière de compétences est un cadre de coopération stratégique destiné à répondre aux besoins de compétences à court et à moyen terme dans un secteur économique donné. Le plan se concentre actuellement sur cinq secteurs pilotes, à savoir: l'automobile, les technologies maritimes, l'espace (géo-information), le textile, l'habillement, le cuir et les chaussures et le tourisme. Il sera étendu à l'avenir à des secteurs supplémentaires et les projets qui relèvent du plan bénéficient de financements au titre d'Erasmus Plus.

5. Soutenir la création d'une chaîne de valeur des batteries durable – en d'autres termes, les exigences pour une production de batteries sûre et durable – en tant que moteur essentiel de la compétitivité de l'UE

Une chaîne de valeur des batteries durable devrait être bien intégrée dans l'économie circulaire et stimuler la compétitivité des produits européens. L'UE doit donc soutenir la croissance d'une production de cellules de batterie et de modules de batteries performants, sûrs et durables, qui limite au maximum son empreinte environnementale. Divers instruments pourraient être envisagés pour mettre en avant des exigences solides en matière de protection de l'environnement et de la sécurité, qui pourraient donner le ton sur les marchés mondiaux. À cette fin, il convient notamment de tirer pleinement parti de la directive de l'UE sur les batteries, actuellement en cours de révision, et du cadre de la directive sur l'éco-conception, grâce auxquels la possibilité de concevoir une réglementation innovante et à l'épreuve du temps pourrait être envisagée.

Une condition préalable à la durabilité d'une chaîne de valeur de la batterie européenne, notamment dans le contexte de l'économie circulaire, est d'analyser en détail les déterminants clés pour la production de batteries sûres et durables.

Cette analyse devrait également couvrir toute la chaîne de valeur, de l'approvisionnement durable et responsable en matières premières aux processus de production, en passant par l'intégration des systèmes et le recyclage.

Actions clés

La Commission entend:

- évaluer les objectifs actuels de collecte et de recyclage des batteries en fin de vie, dans le contexte de la révision de la directive de l'UE sur les batteries, y compris la récupération des matériaux (l'évaluation devrait s'achever en septembre 2018) [28] [T4 2018];
- lancer une étude sur les facteurs déterminants clés pour la production de batteries sûres et durables («vertes») [T4 2018].

Sur cette base:

- vérifier la possibilité d'élaborer un système d'évaluation du cycle de vie des batteries normalisé à l'échelle de l'UE, notamment en tenant compte des résultats du projet pilote «empreinte environnementale de produit» en étroite collaboration avec les acteurs du secteur[29];
- proposer des exigences de durabilité des batteries applicables tant à la conception qu'à l'utilisation auxquelles toutes les batteries devraient être conformes lorsqu'elles sont mises sur le marché de l'UE (cela implique une évaluation et une vérification de l'adéquation de différents instruments réglementaires tels que la directive sur l'éco-conception, le règlement sur l'étiquetage énergétique et la directive de l'UE sur les batteries) [T4 2018];

[28] Directive 2006/66/CE (JO L 266 du 26.9.2006, p. 1).

[29] C'est-à-dire capables de fonctionner en mode «Réseau à véhicule» aussi bien qu'en mode «Véhicule à réseau».

- vérifier la cohérence des différents textes réglementaires (par ex. REACH, la directive-cadre relative aux déchets, etc.) pour assurer un fonctionnement harmonieux du marché intérieur pour les batteries, les déchets de batteries et les matériaux obtenus à partir des batteries recyclées;
- favoriser l'interaction entre les parties prenantes et les organismes européens de normalisation afin d'élaborer des normes européennes pour permettre une production sûre et durable, la (ré-)utilisation et le recyclage des batteries, entre autres par l'utilisation de travaux de recherche préalables à la normalisation [2018-2019];
- analyser la meilleure façon de promouvoir la réutilisation de batteries avancées et l'utilisation de batteries bidirectionnelles [T4 2019];
- promouvoir l'approvisionnement éthique des matières premières [T1 2019].

6. Assurer la cohérence avec le cadre de référence et de réglementation plus large

Les chaînes de valeur étant mondiales, les batteries doivent être un élément important des relations de l'Union européenne avec ses partenaires commerciaux mondiaux.

Dans le cadre de l'union européenne de l'énergie, notamment au titre de la stratégie «Une énergie propre pour tous les Européens» et de la stratégie pour une mobilité à faible taux d'émissions, la Commission a également adopté un large éventail de propositions et de mesures visant à accélérer l'adoption des énergies renouvelables et propres, notamment en matière de stockage d'énergie et d'électro-mobilité. La finalisation rapide à l'échelon de l'UE et la mise en œuvre rapide et ambitieuse à l'échelon national de ces mesures axées tant sur l'offre que sur la demande peuvent éliminer les obstacles à la mise en place d'un «écosystème» européen des batteries innovant, durable et compétitif et stimuler celle-ci.

La Commission entend:

- surveiller et lutter contre les pratiques déloyales dans les pays tiers, telles que le subventionnement des matières premières ou d'autres intrants de production, par l'application des mesures de l'UE en matière de défense commerciale. Si les conditions légales sont remplies, la Commission pourrait ouvrir des enquêtes antidumping et/ou anti-subventions en vue de déterminer si l'adoption de mesures de défense commerciale serait justifiée [en cours];
- surveiller et s'attaquer aux distorsions/obstacles liés à l'accès aux marchés en continuant – conformément à la stratégie de l'UE d'accès aux marchés – de se concentrer sur les obstacles rencontrés dans les pays tiers ou liés à des investissements dans les secteurs de l'automobile et d'autres secteurs liés aux batteries et d'éliminer ceux-ci[30] [2018-2019];
- assurer la cohérence entre les règles d'origine pour les véhicules électriques et les cellules de batteries dans le cadre de la politique commerciale extérieure de l'UE en prévoyant que les négociations d'accords de libre-échange portant sur les règles d'origine des voitures électriques ou des batteries tiennent pleinement compte du développement de la production et du commerce de voitures électriques et des batteries [2018-2019];
- veiller à ce que la politique/le cadre réglementaire plus large de l'UE réponde de manière cohérente aux nouveaux problèmes humains, sanitaires et environnementaux liés aux

[30] Cela s'effectuera au moyen des principales plates-formes de coordination existantes telles que le Comité consultatif d'accès aux marchés (CCAM) et les groupes de travail d'experts (GTE) à Bruxelles, ainsi que dans les équipes d'accès aux marchés (EAM) sur le terrain dans les pays tiers.

batteries et favorise la mise au point et le déploiement d'innovations dans les nouvelles technologies de batteries [en cours]

et invite le Parlement européen et le Conseil à adopter rapidement:

- la directive révisée sur les véhicules propres,
- les nouvelles normes d'émissions de CO_2 pour les voitures, les fourgonnettes et les véhicules utilitaires lourds,
- la refonte de la directive sur les sources d'énergies renouvelables (DER II),
- la refonte des règlement et directive sur le marché de l'électricité

et elle s'attachera, en étroite collaboration avec les États membres:

- à assurer une transposition rapide et une mise en œuvre effective de cette législation et de la directive modifiée sur la performance énergétique des bâtiments;
- à accélérer le déploiement des infrastructures pour les carburants alternatifs tel que recommandé dans le plan d'action et soutenu par le déploiement du mécanisme pour l'interconnexion en Europe.

III. Conclusions et prochaines étapes

La Commission demande

aux parties prenantes industrielles de l'UE participant à l'«alliance européenne pour les batteries»:

- de faire avancer et de mettre en œuvre des initiatives[31] et des projets menés par les acteurs du secteur afin d'établir une chaîne de valeur des batteries compétitive en Europe;

aux États membres participants:

- de renforcer leur soutien aux projets menés par l'industrie liés à la fabrication de batteries ou à d'autres parties de la chaîne d'approvisionnement en utilisant des instruments nationaux et/ou des mécanismes de financement européens appropriés dont ils sont responsables (les fonds structurels, par exemple), selon le cas;
- de simplifier et d'accélérer les procédures d'approbation et d'octroi de permis (d'environnement, d'exploitation, de bâtir) pour les lignes pilotes et les projets industriels pertinents.

La Commission continuera de travailler en partenariat tant avec les États membres que les acteurs industriels dans le cadre de l'alliance européenne pour les batteries afin de maintenir l'élan et de faire en sorte que ces actions soient réalisées conformément aux échéances et que des résultats tangibles soient obtenus en conséquence.

La Commission publiera un rapport sur l'exécution du présent plan d'action stratégique en 2019.

[31] Institut européen d'innovation et de technologie (EIT), Inno-energy http://www.innoenergy.com/eit-innoenergys-role-within-the-european-battery-alliance/