
informations
de l'ECFD

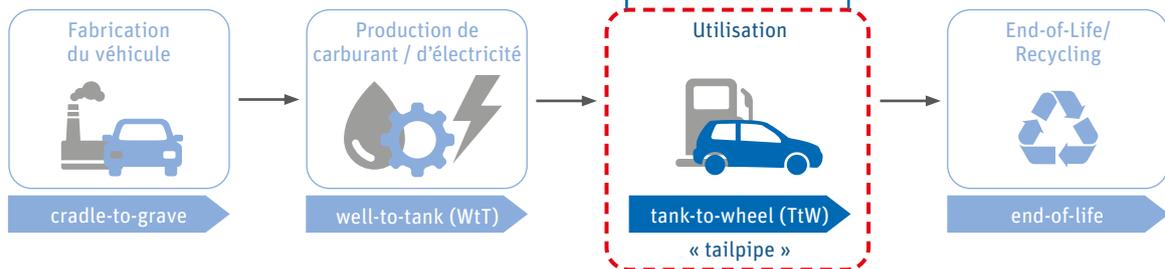
Le législateur européen
dresse un bilan CO₂ flatteur de
l'électromobilité et nuit ainsi
à la protection du climat

La prise en compte des émissions de CO₂ uniquement au niveau du véhicule / du pot d'échappement est insuffisante !

Dans le cadre de la réglementation actuelle, seul le dioxyde de carbone émis par les véhicules à moteur (« tank-to-wheel » (« du réservoir à la roue »)) compte pour le législateur en ce qui concerne les limites de CO₂ pour les flottes de voitures particulières neuves et de véhicules utilitaires légers neufs. Les véhicules électriques à batterie (BEV) n'émettent pas de CO₂ localement lors de leur utilisation. Ils sont donc considérés comme neutres en CO₂ dans cette approche des émissi-

ons d'échappement (« tailpipe »), et ce même s'ils sont alimentés par du courant de charge provenant de sources fossiles, ce qui représente la réalité du mix électrique allemand. Les émissions réelles de CO₂ générées lors de la fabrication et de la mise au rebut ultérieure du véhicule, en particulier de sa batterie, mais aussi lors de la production du courant de charge, ne sont pas non plus prises en compte dans cette approche !

La législation actuelle se focalise sur les émissions « tank-to-wheel ».

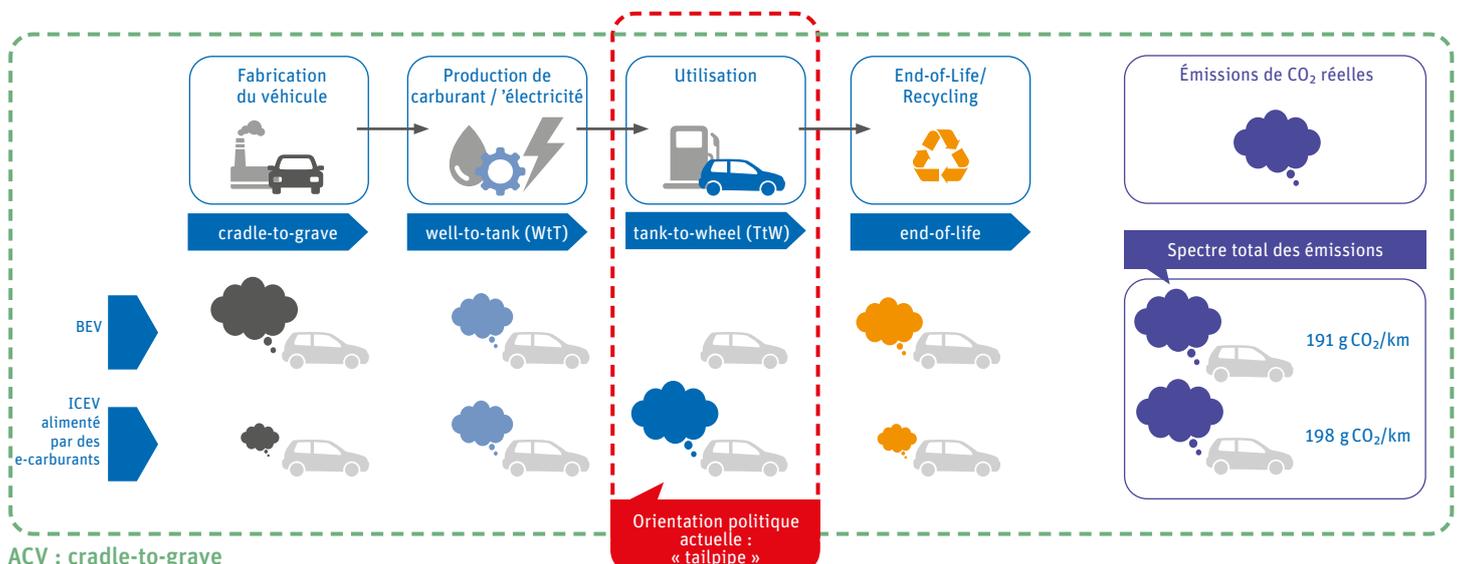


Seule la prise en compte des émissions de CO₂ sur l'ensemble du cycle de vie d'un véhicule permet de dresser un tableau réaliste !

Or, une représentation fidèle des bilans de CO₂ des véhicules n'est possible que si elle comprend toutes les émissions sur l'ensemble du cycle de vie (« ACV » ou « analyse du cycle de vie »). En effet, il importe peu pour le climat de savoir à quel moment de la vie du véhicule des émissions de CO₂ sont produites – que ce soit par exemple lors de la production du courant de charge pour un BEV ou lors de l'utilisation d'un véhicule à moteur à combustion interne (ICEV) – seul le bilan global des émissions de CO₂ est déterminant !

L'introduction de l'approche ACV dans la législation mettrait également fin au désavantage réglementaire dont sont victimes les ICEV. En effet, l'application de l'approche réductrice du « tailpipe » fait que le législateur ne fait jusqu'à présent pas de distinction entre un ICEV alimenté par des e-carburants purement synthétiques, et donc neutre en CO₂ en termes réels, et un ICEV alimenté par des carburants classiques, et donc non neutre en CO₂ – en fin de compte, seules les émissions d'échappement sont calculées.

Comparaison des émissions de CO₂ entre un BEV et un ICEV sur l'ensemble du cycle de vie pour 2020



ACV : cradle-to-grave

L'approche ACV prévaut déjà dans de nombreux cas, mais pas encore pour les voitures particulières et les véhicules utilitaires légers

Pour évaluer les mesures de protection du climat, il est nécessaire de disposer de données sur l'ensemble des émissions de CO₂. Elles facilitent la prise de bonnes décisions, et pas seulement dans le domaine des transports. Dans la production de biocarburants, par exemple, toute la chaîne d'émission de CO₂ est prise en compte. Les initiatives réglementaires actuelles de l'UE, telles que « FuelEU Maritim » pour les combustibles marins et « ReFuelEU Aviation » pour les carburants d'aviation se basent déjà sur ce principe pour les

mélanges. Le règlement sur les limites d'émissions de CO₂ des flottes de véhicules utilitaires lourds (2019/1242) demande également à la Commission européenne d'évaluer une méthode de l'Union pour l'approche ACV. En revanche, le législateur s'écarte de cette approche scientifique dans la législation relative aux voitures particulières neuves et aux véhicules utilitaires légers neufs. Cela amène à conclure que les BEV sont délibérément privilégiés – au détriment du climat !

L'approche « tailpipe » ne fait disparaître les émissions de CO₂ que sur le papier !

Les conséquences du « calcul favorable » via l'approche « tailpipe » pour les voitures particulières : Les émissions de CO₂ provenant de sources fossiles générées par l'électromobilité, qui sont réelles, sont simplement déplacées du bilan CO₂ du secteur des transports vers celui du secteur de l'énergie. Les économies réelles

d'émissions de CO₂ provenant de sources fossiles grâce à l'utilisation d'e-carburants neutres en CO₂ ne sont pas reconnues dans le bilan en raison d'une réglementation erronée. Une importante voie pour parvenir à une meilleure protection du climat dans le transport routier se trouve ainsi compromise.

Recyclage du véhicule/ véhicule hors d'usage	Année	Électricité verte / Mélange d'e-carburants	Valeurs d'émission de CO ₂ selon l'approche « tailpipe »	Valeurs d'émission de CO ₂ selon l'approche ACV
BEV	2020	<i>part croissante d'électricité verte dans le mix électrique</i>	0 g CO ₂ /km	191 g CO ₂ /km
	2040		0 g CO ₂ /km	61 g CO ₂ /km
	2050		0 g CO ₂ /km	19 g CO ₂ /km
ICEV	2020	0 %	198 g CO ₂ /km	196 g CO ₂ /km
	2040	70 %	146 g CO ₂ /km	63 g CO ₂ /km
	2050	100 %	146 g CO ₂ /km	8 g CO ₂ /km

BEV : Type de véhicule : Classe moyenne, Année d'achat : 2020, Durée d'utilisation : 10 ans, Kilométrage annuel : 15 000 km, Pays où le véhicule est utilisé : Allemagne (scénario de référence), Pays de fabrication de la batterie : UE (scénario de référence), Dynamique (électricité et carburants)

ICEV : Type de véhicule : Classe moyenne, Année d'achat : 2020, Durée d'utilisation : 10 ans, Kilométrage annuel : 15 000 km, Carburant : Diesel, Pays où le véhicule est utilisé : Allemagne (scénario de référence), Pays de fabrication de la batterie : UE (scénario de référence), Dynamique (électricité et carburants)

UNITI insiste sur les aspects suivants : Approche ACV également pour les voitures particulières et les véhicules utilitaires légers !

Il faut mettre fin à la méthode de calcul trompeuse des émissions de CO₂ des véhicules électriques à batterie, qui est encouragée par la réglementation. Les astuces de comptabilisation masquent la comparabilité directe des émissions réelles et entravent la mise sur le marché de technologies innovantes telles que les e-carburants. Les e-carburants pourraient apporter une contri-

bution réelle et significative à la protection du climat. C'est pourquoi le législateur devrait également considérer les émissions de CO₂ sur l'ensemble du cycle de vie et appliquer l'approche ACV dans les projets de réglementation concernant les voitures particulières et les véhicules utilitaires légers.



Étude disponible à l'adresse suivante :

www.uniti.de/kommunikation/publikationen/studien

Sources

Graphiques : représentations schématiques d'UNITI e. V. d'après Frontier Economics, 2019

Icônes utilisées : dikobrazik, salim138, eliver, Pointer Marker, bluebright, Giraphics, Rovshan – stock.adobe.com