

CYCLE DE VIE DES VÉHICULES : UNE MÉTHODE COMMUNE D'ÉVALUATION DES ÉMISSIONS DE CO₂

Nous mesurons aujourd'hui les effets du changement climatique qui s'opère. La réduction des émissions de CO₂ devient une nécessité absolue, notamment dans le secteur de la mobilité terrestre. Encore faut-il mesurer de façon pertinente ces émissions de CO₂ pour comparer rigoureusement les différentes solutions technologiques qui font appel aux carburants dits alternatifs.



Photo ci-dessus :
Gilles Durand, secrétaire général de l'AFGNV.

Le nouveau règlement européen du 17 avril 2019, établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les véhicules légers (voitures et utilitaires), s'appuie, comme le précédent, sur une mesure des émissions de CO₂ en sortie du pot d'échappement. À l'époque où il n'existait que des carburants issus du pétrole, cette mesure des émissions de CO₂ « en bout de chaîne » était largement suffisante pour comparer les performances écologiques des véhicules. Aujourd'hui, l'Europe et certains États membres favorisent le développement de carburants alternatifs au pétrole comme l'électricité, le gaz naturel et l'hydrogène. Ces carbu-

rants peuvent être produits de manière renouvelable, ce qui a un impact significatif sur l'empreinte carbone des véhicules qui les utilisent.

C'est pourquoi, dans ce nouveau règlement européen, la Commission écrit dans son considérant (50) : « Il est important d'évaluer l'ensemble des émissions produites tout au long du cycle de vie des voitures particulières et des véhicules utilitaires légers au niveau de l'Union. À cette fin, la Commission devrait, au plus tard en 2023, évaluer la possibilité de mettre au point une méthode commune de l'Union pour l'évaluation des émissions de CO₂ tout au long du cycle de vie de ces véhicules mis sur le marché de l'Union, et pour la communication harmonisée des informations afférentes. La Commission devrait adopter des mesures de suivi, y compris, le cas échéant, des propositions législatives. » Cette timide ouverture vers une mesure en analyse du cycle de vie des émissions de CO₂ des véhicules légers est un premier pas pour se doter d'un outil efficace permettant de choisir les meilleures solutions de mobilité adaptées aux différents usages. Pour ces raisons impérieuses d'intérêt climatique, la France doit tout mettre en œuvre pour accélérer la mise au point puis la mise en pratique d'une méthode commune d'évaluation des émissions de CO₂ en analyse du cycle de vie des

véhicules. L'enjeu n'est pas seulement climatique. Pour des filières comme le carburant biométhane (bioGNV), il est également social, écologique, territorial et industriel. Social, car la méthode actuelle d'évaluation des émissions de CO₂ exclut le bioGNV et limite cruellement le choix des Français pour circuler avec des véhicules à faibles émissions. Écologique, car la production de biométhane permet, outre la production d'un carburant renouvelable, de valoriser les déchets fermentescibles en engrais. Territorial, car le biométhane crée des dynamiques entre acteurs locaux (collectivités, agriculteurs, entreprises de transports de voyageurs et de marchandises). Industriel, enfin, car il permet de conserver un moteur thermique devenu plus vertueux. Afin de donner à la France des arguments factuels pour soutenir l'évaluation des émissions de CO₂ des véhicules en analyse du cycle de vie, l'Association française du gaz et l'AFGNV ont confié à l'IFPEN (Institut français du pétrole et énergies nouvelles) l'analyse du cycle de vie des véhicules GNV et bioGNV en émissions de gaz à effet de serre puis la comparaison des résultats obtenus avec d'autres motorisations (essence, électrique, hybride et hybride rechargeable) déjà évaluées par l'IFPEN. Conclusions en octobre 2019. ■