



## 14ème législature

<b>Question N° :</b> <b>26568</b>	De <b>M. Alain Rodet</b> ( Socialiste, républicain et citoyen - Haute-Vienne )	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé</b> > Écologie, développement durable et énergie		<b>Ministère attributaire</b> > Écologie, développement durable et énergie
<b>Rubrique</b> > consommation	<b>Tête d'analyse</b> > information des consommateurs	<b>Analyse</b> > véhicules électriques. bilan carbone.
Question publiée au JO le : <b>21/05/2013</b> Réponse publiée au JO le : <b>04/03/2014</b> page : <b>2053</b> Date de changement d'attribution : <b>03/07/2013</b> Date de renouvellement : <b>22/10/2013</b>		

### Texte de la question

M. Alain Rodet attire l'attention de Mme la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie sur la réelle émission des gaz à effet de serre des véhicules électriques. Il apparaît en effet qu'on ne retient trop souvent que le bilan carbone de l'utilisation du véhicule, qui n'émet aucune particule carbonée. Or les constructeurs ne mentionnent pas de manière exhaustive le bilan carbone de l'énergie nécessaire à cette utilisation des véhicules électriques qui varient de manière importante en fonction du mode de production de l'électricité. Il semble donc nécessaire de prendre en compte toutes les causes d'émissions, à la fois dans la fabrication du véhicule et de sa batterie, dans sa consommation, dans la production de l'électricité, dans les pertes en ligne sur les réseaux. Il lui demande les actions que le Gouvernement français entend engager afin de communiquer aux consommateurs l'ensemble des données « GES » concernant ce type de véhicules.

### Texte de la réponse

Conscients de l'importance de disposer d'éléments fiables sur les bilans environnementaux comparés des véhicules électriques et des véhicules thermiques, les pouvoirs publics et acteurs impliqués dans la filière des véhicules électriques encouragent et participent, depuis plusieurs années, à des études permettant d'évaluer les bilans environnementaux de la fabrication et de l'utilisation des véhicules électriques. Parmi les études les plus robustes, compte-tenu du recul dont on bénéficie quant à l'utilisation des véhicules électriques, figure le calcul des émissions de CO<sub>2</sub> « du puits à la roue ». La valeur de ces émissions est intimement liée à l'origine de l'électricité consommée. En France, en tenant compte du mix énergétique pour la production d'électricité, les émissions de CO<sub>2</sub> « du puits à la roue » dues à l'utilisation d'un véhicule électrique sont de 12 à 20 g CO<sub>2</sub>/km (sources : Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie - ADEME - et Agence internationale de l'énergie - AIE - qui publient régulièrement des éléments d'information en la matière). A titre de comparaison, les émissions moyennes des véhicules neufs en France sont actuellement d'environ 120 g CO<sub>2</sub>/km. La production des batteries et la gestion de leur fin de vie sont également des éléments à prendre en compte pour déterminer l'impact environnemental des véhicules électriques. A ce titre, une analyse de cycle de vie (ACV) commandée par l'ADEME pour établir une comparaison des bilans environnementaux des véhicules électriques et des véhicules thermiques essence et diesel, a été publiée en novembre 2011. Elle intègre deux axes d'analyses supplémentaires par rapport à une analyse de cycle de vie classique : les matières critiques et les nuisances locales. En effet, outre la suppression des nuisances



sonores, un véhicule électrique ne rejette aucun polluant local lors de son utilisation. S'il est nécessaire de déterminer le bilan environnemental global des véhicules électriques, l'absence d'émissions locales polluantes à leur utilisation est un élément qui présente un intérêt indéniable, compte-tenu notamment des problématiques de qualité de l'air rencontrées en milieu urbain.