

ASSEMBLÉE NATIONALE

25 mars 2021

LUTTE CONTRE LE DÉRÈGLEMENT CLIMATIQUE - (N° 3995)

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

AMENDEMENT

N ° 3965

présenté par

M. Le Fur, M. Aubert, M. Cinieri, Mme Dalloz, M. Kamardine et M. Quentin

ARTICLE 25

Compléter l'alinéa 2 par la phrase suivante :

« Les niveaux d'émissions de CO2 des voitures particulières neuves concernées par le 1° *bis* prennent en compte le cycle carbone de l'énergie utilisée, conformément au I. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le présent amendement vise à prendre en compte l'analyse de cycle de vie des énergies utilisées.

En effet, le présent article 25 modifie l'article 73 de la loi du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités. Dans le I de cet article 73, il est précisé que l'objectif de décarbonation complète du secteur des transports terrestres d'ici à 2050 s'entend sur « le cycle carbone de l'énergie utilisée ».

Le seuil CO2 auquel fait référence l'article 25 s'appuie néanmoins sur la mesure des émissions de CO2 au pot d'échappement utilisée dans la réglementation européenne qui, seule, est insuffisante pour quantifier l'impact d'une voiture sur le climat. Elle était appropriée quand les carburants étaient 100 % fossiles et émettaient donc uniquement du CO2 « fossile » qui augmente l'effet de serre.

Or, aujourd'hui, les carburants consommés contiennent de plus en plus de bioéthanol renouvelable issu des plantes et cette particularité, bonne pour l'environnement, doit être prise en compte dans l'évaluation des émissions d'un véhicule. En effet la combustion du bioéthanol renvoie à l'atmosphère le CO2 absorbé par les plantes pour leur croissance : ce cercle vertueux n'augmente pas l'effet de serre.

En prenant en compte le CO2 émis pour la production des plantes et du bioéthanol, la réduction est de 72 % en moyenne pour le bioéthanol pur par rapport à l'essence fossile substituée (source : ePURE 2020).

En pratique, pour le Superéthanol-E85, compte tenu de la part d'essence, la réduction nette d'émission de CO2 est de 40 % minimum.