



ASSEMBLÉE NATIONALE

15ème législature

Méthodologie de construction des analyses des cycles de vie (ACV)

Question écrite n° 9996

Texte de la question

M. Éric Alauzet interroge M. le ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, sur la méthodologie de construction des ACV. Dans la perspective du projet de loi d'orientation des mobilités (PLOM) un travail sur l'analyse des cycles de vie (ACV) semble nécessaire. En effet, la réglementation française s'appuie notamment dans ses enjeux fiscaux sur de nombreux critères disparates : polluants locaux, émissions de CO₂ à l'échappement, technologies ou carburant utilisé(e) ou bien encore la puissance administrative. Dans ces conditions, des incohérences fortes sont à relever de nature à perturber la stratégie des industriels qui doit s'inscrire dans des temps longs. Pour favoriser le développement d'automobiles propres dans le temps et en cohérence avec la stratégie énergétique de la France, une méthodologie harmonisée acceptée par les industriels apparaît utile. Cette analyse en termes d'ACV bénéficierait fortement de la prise en compte des carburants utilisés. Dans ce contexte, il lui demande quelles sont les initiatives envisagées par le Gouvernement et comment la France se positionne dans les discussions européennes sur le sujet.

Texte de la réponse

Actuellement, la réglementation européenne sur les émissions de CO₂ des véhicules ne prend en compte que les émissions au pot d'échappement ou « du réservoir à la roue ». Les propositions de la Commission européenne pour réviser le règlement sur les émissions de CO₂ des véhicules légers et pour fixer des normes d'émissions de CO₂ pour les poids lourds maintiennent cette approche. La Commission justifie ce choix par différents éléments. Elle mentionne notamment les difficultés techniques liées à la complexité de l'exercice et à la grande quantité d'informations nécessaire ainsi que le risque de double régulation. La Commission ajoute que la décarbonation du secteur de l'énergie va entraîner une forte diminution des émissions « du puits à la roue » des véhicules électriques avec le temps et mentionne également le fait qu'il n'est pas possible de savoir à l'avance quelle source d'énergie sera choisie lors de l'utilisation du véhicule et que ce choix est hors de portée des constructeurs, qui sont les acteurs visés par les objectifs définis dans les règlements. Compte-tenu de ces enjeux et du fait que l'adoption des textes européens sur les normes d'émissions de CO₂ des véhicules légers et lourds est programmée pour la fin de l'année 2018, les délais sont trop courts pour envisager un changement d'approche à court terme. Le ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire considère néanmoins qu'il est essentiel de disposer d'une évaluation globale des impacts environnementaux des véhicules, générés à toutes les étapes de leur cycle de vie, afin de guider les politiques publiques et industrielles vers des mobilités propres. Compte-tenu de la diversité des méthodologies existantes, il est nécessaire de définir une méthodologie harmonisée au niveau européen. Aussi, dans le cadre des discussions sur le règlement fixant des normes d'émissions de CO₂ pour les véhicules légers, la France s'exprime en faveur d'une vision de long terme qui mette l'accent sur les véhicules zéro émission en prenant notamment en compte les enjeux de production et fabrication de batteries et soutient l'élaboration par la Commission d'une méthodologie harmonisée pour prendre en compte les émissions sur l'ensemble du cycle de vie des véhicules.

Données clés

Auteur : [M. Éric Alauzet](#)

Circonscription : Doubs (2^e circonscription) - La République en Marche

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 9996

Rubrique : Transports

Ministère interrogé : [Transition écologique et solidaire](#)

Ministère attributaire : [Transition écologique et solidaire](#)

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [26 juin 2018](#), page 5533

Réponse publiée au JO le : [28 août 2018](#), page 7704