

ACTION N°5

Accélérer le déploiement de batteries plus performantes, bas carbone et réutilisables

POURQUOI ?

Selon l'ADEME*, la fabrication de la batterie représente le tiers de l'empreinte carbone d'un véhicule électrique (utilisation d'électricité d'origine fossile et extraction de matières stratégiques telles que le cobalt ou le lithium). À compter de 2024, l'Union européenne envisage d'imposer aux fabricants de mesurer cette empreinte sur l'ensemble du cycle de vie de la batterie, de la production au recyclage. À horizon 2027, le projet de règlement européen étudie la fixation de seuils maximaux d'empreinte carbone.

COMMENT ?

EN AGISSANT SUR L'ENSEMBLE DU CYCLE DE VIE

PRODUCTION DE BATTERIES BAS CARBONE

- En association avec les fournisseurs pour diminuer l'empreinte carbone de la production (utilisation d'énergie et de matières décarbonées).

RECYCLAGE

- Recyclage en boucle fermée de matériaux stratégiques (cobalt, nickel, lithium) pour produire de nouvelles batteries.



ENTRETIEN

- Centres de réparation des batteries pendant leur première vie et de batteries d'occasion.

SECONDE VIE

- Stockage stationnaire d'énergie renouvelable, solutions mobiles (bateaux, systèmes frigorifiques, engins aéroportuaires), V2G.

LES ACTIVITÉS DE **RECYCLAGE**, **D'ENTRETIEN** ET **DE SECONDE VIE** SONT RÉALISÉES AU SEIN DE L'ÉCOSYSTÈME FLINS/RE-FACORY



RETROUVER LA VIDÉO :
LES DEUX VIES DE LA BATTERIE

ET AU-DELÀ

20%

de réduction de l'empreinte carbone de la batterie de la nouvelle R5 par rapport à celle de ZOE en 2025. La réduction devrait atteindre au moins 35 % en 2030.

80%

Part des matériaux stratégiques recyclés que Renault Group prévoit de réintégrer dans la production de nouvelles batteries en 2030 (boucle fermée).

V2G

Demain, la technologie « *vehicle to grid* » (V2G) permettra aux véhicules électriques de reverser de l'énergie dans le réseau électrique pour réguler les pics de consommation.

*Agence de la transition écologique (France)