Passeport pour batterie

L'Union européenne introduira, à partir de 2027, un passeport numérique obligatoire pour les batteries d'une certaine taille. Des solutions sont également à l'étude en Suisse, même si tout n'est pas encore clair.

Texte Dino Nodari

Volvo propose déjà un passeport batterie numérique pour l'EX90.

Les batteries font partie de notre quotidien. Des petites piles boutons des montres ou jouets aux grosses batteries lithium-ion animant les voitures électriques, elles fournissent de l'énergie là où on en a besoin. Leur développement se poursuit à un rythme effréné, les rendant plus performantes, plus légères et moins chères. Ces accumulateurs d'énergie sont décisifs pour l'électromobilité, mais aussi pour la transition énergétique. En même temps, ils représentent un défi en termes de développement durable et de recyclage. Aujourd'hui, il n'est pas facile de comparer les matières premières, les composants et les performances des batteries.

Nouvelle réglementation de l'UE

Mais cela devrait changer. A partir de février 2027, l'Union européenne rendra obligatoire un passeport numérique pour les batteries de 2 kWh et plus. Celles des vélos électriques actuels, dont la capacité est en général d'environ 0,5 kWh, ne sont pas concernées. En revanche, le passeport numérique sera exigé pour les batteries des voitures électriques, mais aussi, par exemple, pour les solutions de stockage comme les centrales électriques de balcon. Un code QR permettra d'accéder aux données essentielles, qui n'ont pas encore été définies de manière précise. Les projets montrent toutefois que ce passeport numérique devra notamment permettre d'identifier la batterie et de connaître sa capacité, la nature et l'origine des matériaux qui la composent et, le cas échéant, les protocoles d'entretien et de réparation. Des informations sur la perte de capacité doivent également y figurer.

Aperçu Voici à quoi pourrait ressembler un passeport batterie. Reste à définir quelles données il devrait contenir.

Le passeport batterie présenterait de l'intérêt pour les clients finaux, notamment en cas de deuxième utilisation de la batterie ou de revente d'une voiture électrique.

Une solution suisse

Pendant que l'Union européenne en est encore à définir les modalités concrètes, le Suédois Volvo, par exemple, propose déjà un passeport batterie pour l'EX90. Cela permet de consulter à tout moment des informations sur le fabricant, la composition, l'état de la batterie, sa capacité, son empreinte CO_2 ou son recyclage.

La start-up suisse Bloqsens, basée à Bâle, élabore également un passeport batterie, qu'elle entend finaliser cette année encore. «Nous proposons une solution complète pour l'agrégation des données et l'émission de passeports numériques pour divers produits, mais nous le faisons en ayant recours à une technologie particulière», explique-t-on chez Bloqsens.

Photos Volvo, ldd

Cette technologie est appelée «blockchain», ou chaîne de blocs. Il s'agit en quelque sorte d'un livre de caisse numérique contenant une liste d'enregistrements cryptés. Chaque transaction est enregistrée et ne peut plus être modifiée par la suite. Le stockage des données est décentralisé, ce qui le rend moins vulnérable aux attaques qu'une instance de contrôle centrale, capable de manipuler les transactions. A cet effet, théoriquement, la chaîne de blocs offre donc un niveau de sécurité plus élevé.

Alors que certains projets de passeport batterie, comme celui de Volvo, misent sur la technologie blockchain, d'autres y renoncent. «Mais après analyse approfondie des exigences posées au passeport numérique et des données en jeu, nous avons délibérément opté pour l'utilisation de la blockchain en raison des avantages considérables qu'elle représente selon nous», explique Peter Krummenacher. Le CEO de Bloqsens ne souhaite cependant pas se contenter de reproduire un passeport batterie simplement conforme aux critères de l'UE. Il doit être possible d'enregistrer de manière sécurisée les données les plus diverses d'une batterie ou, plus généralement, d'un produit. On pourrait également implémenter des possibilités visant par exemple à simplifier le dédouanement des batteries à l'exportation.

L'Office fédéral de l'environnement (OFEV), compétent en la matière, suit de près l'évolution de l'ordonnance de l'UE sur les batteries, comme on peut le lire sur la demande. Il s'agit notamment d'examiner les effets que ce passeport numérique pourrait avoir sur les acteurs en Suisse et de savoir s'il doit être introduit chez nous. «Diverses dispositions concernant la mise en œuvre du passeport batterie font toutefois encore défaut dans l'ordonnance de l'UE, notamment en ce qui concerne le calcul de la teneur en matières recyclées ou l'accès aux données», précise-t-on à l'OFEV. Il demeure encore beaucoup de questions ouvertes. Ce qui est certain, en revanche, c'est que si le passeport est effectivement introduit dans l'Union européenne, cela aura des conséquences pour les entreprises suisses exportatrices de batteries. ○

LEX4YOU

Quid de l'itinérance de la recharge?

Si vous souhaitez recharger votre voiture électrique sur le réseau d'un autre fournisseur, vous devrez éventuellement payer des frais d'itinérance. En effet, le fournisseur d'une borne de recharge est libre de fixer son tarif et d'éventuelles réductions ou majorations. Il doit cependant indiquer le prix de manière transparente.

Le fournisseur d'une borne de recharge est considéré comme le «consommateur final» le plus proche et reçoit une facture transparente de la part de l'exploitant de réseau. Quant au fournisseur de la borne, il doit s'en tenir à l'objectif de l'Ordonnance sur l'indication des prix. Ses tarifs doivent être comparables à ceux des autres exploitants et il ne doit pas induire les clients en erreur. En plus du prix de base, il doit déclarer si certains prix ne sont valables que pour les titulaires d'un abonnement de l'exploitant correspondant et s'il demande des frais supplémentaires aux clients externes. Il doit communiquer les prix là où le processus de recharge a lieu: sur l'écran de la borne de recharge ou sur le téléphone portable du client.

Vera Beutler
Dr iur., responsable de l'Info-Center «Droit & Assurances»
lex4you.ch