

BMW
GROUP



VEHICLE FOOTPRINT.

Étude d'écobilan de la BMW M5 avec une déclaration de validité de l'organisme de contrôle technique TÜV Rheinland, ainsi que des informations complémentaires sur ses impacts écologiques et sociaux. Données au moment du lancement de la production du véhicule en juillet 2024.

SOMMAIRE.



Page	Contenu
03	1. Information produits sur le véhicule de l'étude d'écobilan
04	2. Écobilan
07	2.1. Matériaux utilisés pour le véhicule
08	2.2. Potentiel d'effet de serre sur le cycle de vie
10	2.3. Mesures de réduction du potentiel d'effet de serre
11	2.4. Autres catégories d'impact environnemental
12	3. Production et besoin en eau
13	4. Possibilités de recyclage à la fin du cycle de vie
14	5. Durabilité sociale dans la chaîne d'approvisionnement
15	6. Analyse et conclusion

1. INFORMATION PRODUITS SUR LE VÉHICULE DE L'ÉTUDE D'ÉCOBILAN.

Détails techniques sur le véhicule de l'étude d'écobilan

Type de motorisation

Boîte de vitesses

Type d'entraînement

Puissance en ch (kW)

Vitesse maximale en km/h (électrique)

Capacité de la batterie (nette/brute) en kWh

Autonomie électrique, cycle WLTP en km¹

Poids du véhicule en kg

Consommation d'énergie, cycle mixte WLTP en l/100 km

Émissions de CO₂, cycle mixte WLTP en g/km

Consommation d'énergie, cycle mixte WLTP en kWh/100 km

Consommation de carburant quand la batterie est déchargée, cycle mixte WLTP en l/100 km

Classe CO₂², cycle mixte / quand la batterie est déchargée

BMW M5

Essence – Hybride rechargeable

8 rapports automatique

Transmission intégrale

727 (535)

250 (140)

18,6 / 22,1

65

2 431

1,8

41

26,3

10,5

B / G

La septième génération de la berline Business la plus rapide, la BMW M5, apporte une forte dualité en termes de chaîne cinématique, d'utilisation au quotidien et de dynamique de conduite, ce qui en fait une compagne idéale au quotidien.

C'est un véhicule inspirant. Les éléments de la batterie haute tension sont par exemple composés à env. 10% de matériaux secondaires, dont 50% de nickel secondaire. Pour le berceau avant, 60% d'aluminium secondaire sont utilisés. Quant aux matières plastiques dans le revêtement de sol, elles contiennent env. 25% de matériaux secondaires. Rapporté au véhicule complet, la BMW M5 présente un taux calculé de matières premières secondaires d'env. 22%. Ces valeurs ont été calculées au lancement de la production en 2024 aussi bien sur la base des preuves des fournisseurs que sur celle des moyennes de l'industrie et comprennent des chutes de production.

Son allure associe l'élégance pure à un design audacieux.

¹L'autonomie dépend de différents facteurs, en particulier : le style de conduite, l'état de la chaussée, la température extérieure, l'activation du chauffage/de la climatisation, la préclimatisation.

²Selon l'ordonnance portant sur l'étiquetage de la consommation d'énergie des véhicules de tourisme dans le cadre du droit allemand (PKW-EnVKV)

2. ÉCOBILAN.

Penser sur le long terme et agir dans le sens du client. Ce sont des objectifs fondamentaux de BMW Group, bien ancrés dans notre stratégie d'entreprise. Cela présuppose la mise en œuvre simultanée et égalitaire de consignes écologiques, économiques et sociales. L'évaluation des impacts écologiques d'une BMW fait partie de notre responsabilité envers les produits. À l'aide de notre écobilan, nous prenons en compte tout le cycle de vie d'un véhicule et de ses composants.

Les effets sur l'environnement sont transparents dès le stade du développement d'un véhicule et des potentiels d'amélioration sont identifiés. Les aspects environnementaux sont intégrés tôt dans les décisions de développement du produit.

L'écobilan de la BMW M5 a été établi au lancement de la production en juillet 2024, modélisé à l'aide du logiciel LCA for Experts 10 (bloc de données : édition 2023) de la société Sphera, et complété avec les données spécifiques des fournisseurs concernant la part de matières premières secondaires et l'utilisation d'énergies renouvelables. Sauf mention contraire, tous les facteurs d'émission utilisés sont tirés du logiciel.

On considère un kilométrage de 200 000 km dans le cycle de conduite mondial harmonisé (WLTP). Les éléments de la batterie haute tension (BHT) sont conçus pour durer toute la vie du véhicule. Aucun remplacement partiel ou intégral n'est prévu pour le kilométrage considéré.

L'illustration comparable de résultats et applications de processus est particulièrement difficile pour les produits complexes tels que les véhicules. Des experts externes contrôlent la conformité à la norme ISO 14040/44. Cette vérification est effectuée par l'organisme de contrôle technique indépendant TÜV Rheinland Energy & Environment GmbH.

Pour l'écobilan de la BMW M5, la méthode CML-2001 est appliquée. Elle a été élaborée en 2001 par l'Institute of Environmental Sciences de l'Université de Leiden (Pays-Bas). Cette méthode pour évaluer les répercussions est appliquée dans de nombreux écobilans du secteur automobile. Son objectif est l'illustration quantitative de tous les flux de substances et d'énergie entre l'environnement et le système du produit sur le cycle de vie.



DÉCLARATION DE VALIDITÉ DE L'ÉTUDE D'ÉCOBILAN.



Validation

TÜV Rheinland Energy & Environment GmbH confirms that a critical review of the life cycle assessment (LCA) study of BMW AG, Petuelring 130, 80788 München for the following passenger car:

BMW M5 – 2024 model year

was performed.

Proof has been provided that the requirements of the international standards

- ISO 14040:2006 + A1:2020: Environmental management – life cycle assessment – principles and framework
- ISO 14044:2006 + A1:2018 + A2:2020: Environmental management – life cycle assessment – requirements and guidelines
- ISO/TS 14071:2014: Environmental management – life cycle assessment – critical review processes and reviewer competencies: additional requirements and guidelines to ISO 14044

are fulfilled.

Results:

- The LCA study was carried out according to the international standards ISO 14040:2006 + A1:2020 and ISO 14044:2006 + A1:2018 + A2:2020. The methods used and the modelling of the product system correspond to the state of the art. They are suitable to fulfill the goals stated in the study. The report is comprehensive and provides a transparent description of the framework of the LCA study.
- The assumptions used in the LCA study especially energy consumption based on the current WLTP (Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure) were verified and discussed.
- The assessed samples of data and environmental information included in the LCA study are plausible.

Review process and level of detail:

Verification of input data and environmental information as well as the check of the LCA process was performed in course of a critical data review. The data review considered the following aspects:

- Check of the applied methods and the product model,
- Inspection of technical documents (e.g. type approval documents, parts lists, supplier information, supplier information on secondary material content, measurement results, etc.) and
- Check of input data (e.g. weights, materials, secondary material content, energy consumption, emissions, etc.).

Cologne, 30th July 2024



Norbert Heidelmann
Department Manager for Carbon and Energy Services



Jocelyn Sobiech
Sustainability Expert

Responsibilities:

Sole liability for the content of the LCA rests with BMW AG. TÜV Rheinland Energy & Environment GmbH was commissioned to review said LCA study for compliance with the methodical requirements, and to verify and validate the correctness and credibility of the information included therein.

2. ÉCOBILAN.

La limite du système de l'écobilan est illustrée par l'illustration 1 et va de la consommation de matières premières au recyclage en fin de vie du véhicule, en passant par la fabrication des matériaux et des composants, la logistique et la phase d'utilisation.

Les déchets des processus de production qui sont réutilisables sont amenés dans un circuit interne et pris en compte. C'est le cas, par exemple, des découpes d'emboutissage issues de la fabrication des composants en acier ou en aluminium. Les coûts de la fabrication d'outils et de l'aménagement d'unités de production ne font pas l'objet de cet écobilan.

Concernant la mise à disposition d'électricité pour la phase d'utilisation, on recourt aux blocs de données des mix de courant et de carburant UE-28 accessibles au public au lancement de la production. Les éléments de la batterie haute tension sont conçus pour durer toute la vie du véhicule. La maintenance et l'entretien des véhicules ne sont pas pris en compte dans le cadre de cet examen.

La phase de valorisation (fin de vie) est représentée, dans le cadre de l'écobilan, à l'aide des processus standard d'assèchement et de démontage conformes au décret relatif aux véhicules hors d'usage, ainsi qu'à la séparation des métaux lors du processus de broyage et à la valorisation énergétique des composants non métalliques (fraction légère des résidus de broyage). Aucun crédit écologique n'est accordé pour les matériaux secondaires produits et la récupération d'énergie par valorisation thermique. Seuls les coûts et émissions liés aux processus de valorisation sont pris en compte. Pour la valorisation des éléments de la batterie haute tension, le démontage des composants a été défini comme limite du système et aucun autre crédit n'a été accordé.

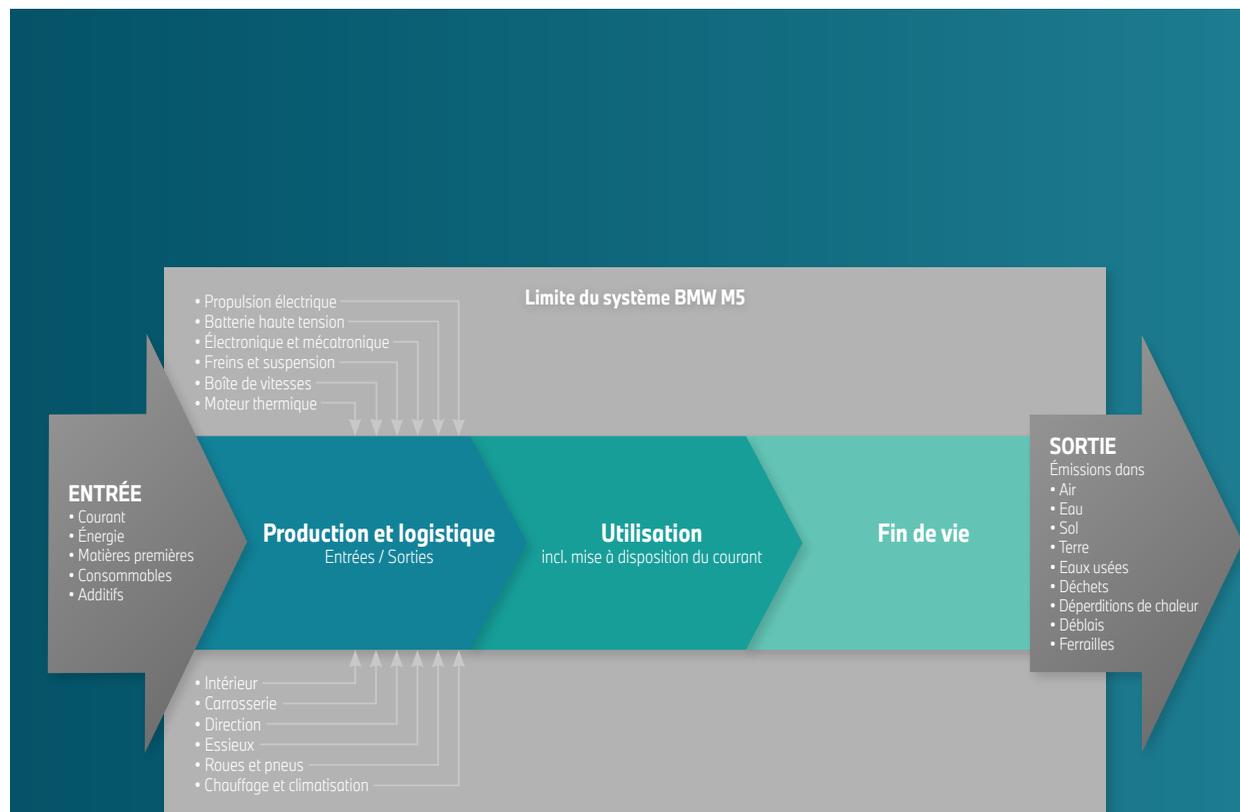


Fig. 1 : Limite du système écobilan BMW M5

2.1. MATÉRIAUX UTILISÉS POUR LE VÉHICULE.

Les données liées au produit, comme celles sur les composants, les matériaux, les quantités, les dépenses de fabrication et de logistique, sont des données primaires collectées par BMW Group.

Pour l'écobilan, le poids correspond à la « masse en ordre de marche sans conducteur ni bagages, avec équipement en simili cuir ». Ce poids est représenté par les composants du véhicule et la composition des matériaux issus d'une nomenclature spécifique au véhicule.

La figure 2 illustre la composition des matériaux de la BMW M5.

Le poids de la BMW M5 se compose à 42% d'acier et de matériaux ferreux et à 24% d'alliages légers, principalement de l'aluminium. Le groupe des polymères représente aussi une grande part avec 17%. Les éléments de la batterie haute tension, y compris l'électrolyte, représentent 3,8% du poids. La chimie des éléments est celle de la dernière génération des batteries lithium-ion. Les matériaux divers représentent 3,7% du poids. Les métaux non ferreux 3,3%. et les polymères de processus 1,5%. Quant aux consommables, ils pèsent environ 4,3% du total. Ils se composent d'huiles, de liquides de refroidissement et de frein, ainsi que de fluide frigorigène et d'eau de lavage. Les métaux spéciaux, comme l'étain, restent nettement inférieurs à 1%.

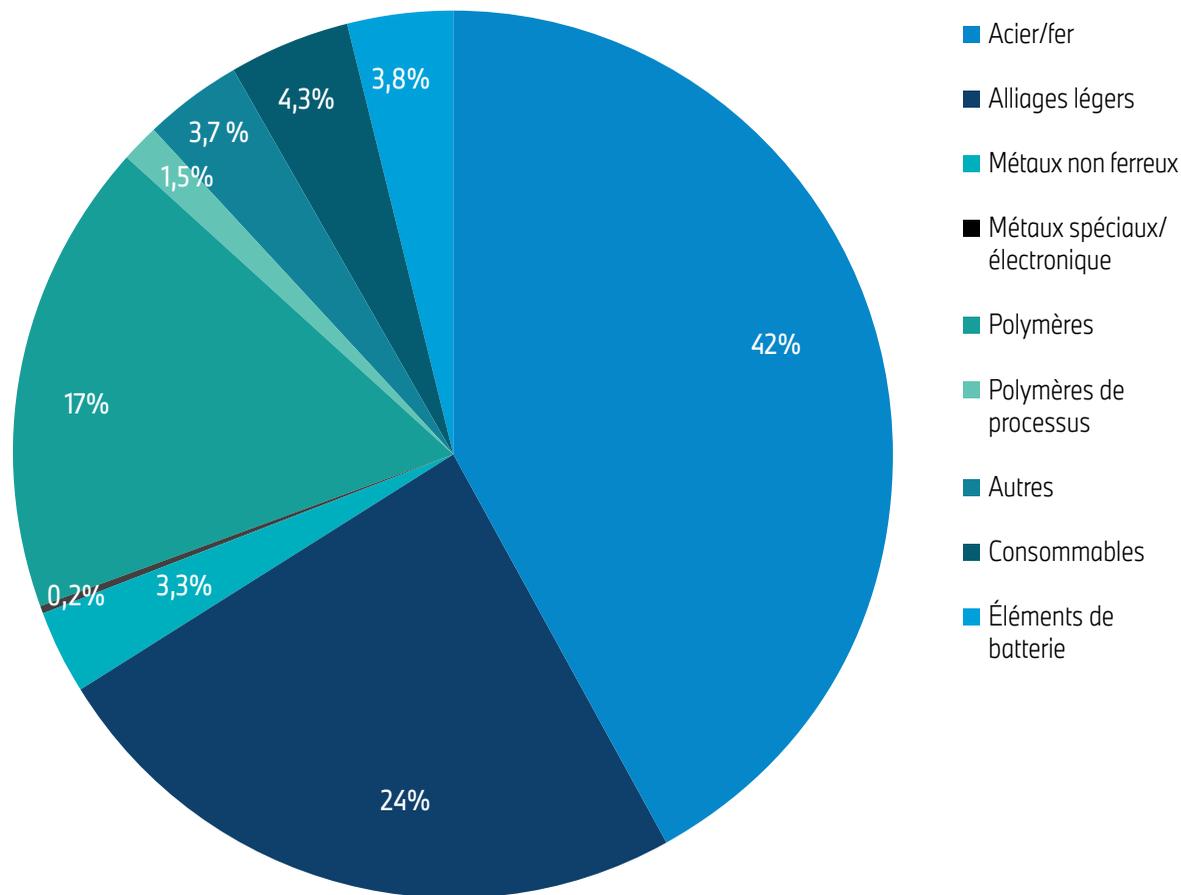


Fig. 2 : Composition des matériaux de la BMW M5 au lancement de la production
Les valeurs indiquées peuvent diverger une fois arrondies

2.2. POTENTIEL D'EFFET DE SERRE SUR LE CYCLE DE VIE.

Potentiel d'effet de serre [CO₂e] de la BMW M5 sur son cycle de vie

Mix de courant UE-28 dans la phase d'utilisation



Courant vert dans la phase d'utilisation



Fig. 3 : Est prise en compte la quantité totale de dioxyde de carbone (CO₂) et des autres émissions de gaz à effet de serre, p. ex. le méthane ou l'oxyde d'azote. Les équivalents CO₂ (CO₂e) sont une unité de mesure permettant d'harmoniser l'effet climatique des différents gaz à effet de serre.

Lors de la comptabilisation du courant vert, le courant est inclus qu'il provienne d'installations de production d'énergie renouvelable, de contrats de livraison directe ou qu'il soit d'origine garantie. Les mesures de compensation ne sont pas prises en compte.

Cet écobilan considère le potentiel d'effet de serre (Global Warming Potential, GWP) de la BMW M5 sur la totalité de son cycle de vie. Pour évaluer l'impact climatique, sont prises en compte les émissions de gaz à effet de serre liées à la chaîne d'approvisionnement en matières premières, à la logistique de transport et à la production sur les sites BMW, ainsi qu'à l'utilisation et à la valorisation ou l'élimination du produit. Dans le secteur automobile, on se focalise actuellement principalement sur l'évaluation du GWP.

L'illustration 3 montre le potentiel d'effet de serre de la BMW M5 sur son cycle de vie, ainsi que l'impact de l'utilisation d'énergies renouvelables à 100% dans la phase d'utilisation.

La BMW M5 contrôlée pour cet écobilan est remise au client avec un bilan de 17,5t de CO₂e. Env. 0,4 t est imputable à la logistique entrante et sortante. La logistique entrante englobe tous les transports de marchandises des fournisseurs vers les unités de production et la circulation interne à l'usine. La logistique de transport sortante au départ de l'usine vers les marchés dans le monde entier est déterminée sur la base des volumes planifiés pour un an.

Le calcul de la phase d'utilisation de la BMW M5 correspond à une consommation en cycle WLTP (moyenne de la plage WLTP) et à un kilométrage de 200 000 km. Pour les véhicules hybrides rechargeables, la consommation homologuée résulte d'un calcul défini en cycle WLTP comportant une part de conduite principalement électrique avec batterie chargée, qui émet très peu de CO₂ et une part de conduite avec la batterie déchargée et les émissions de CO₂ correspondantes. Selon les prescriptions de contrôle actuelles, la part de fonctionnement électrique est d'environ 82% en fonction de l'autonomie électrique. Cette part dans les prescriptions de contrôle sera réduite pour la première en 2025 à env. 52%, puis elle sera revue tous les deux ans.

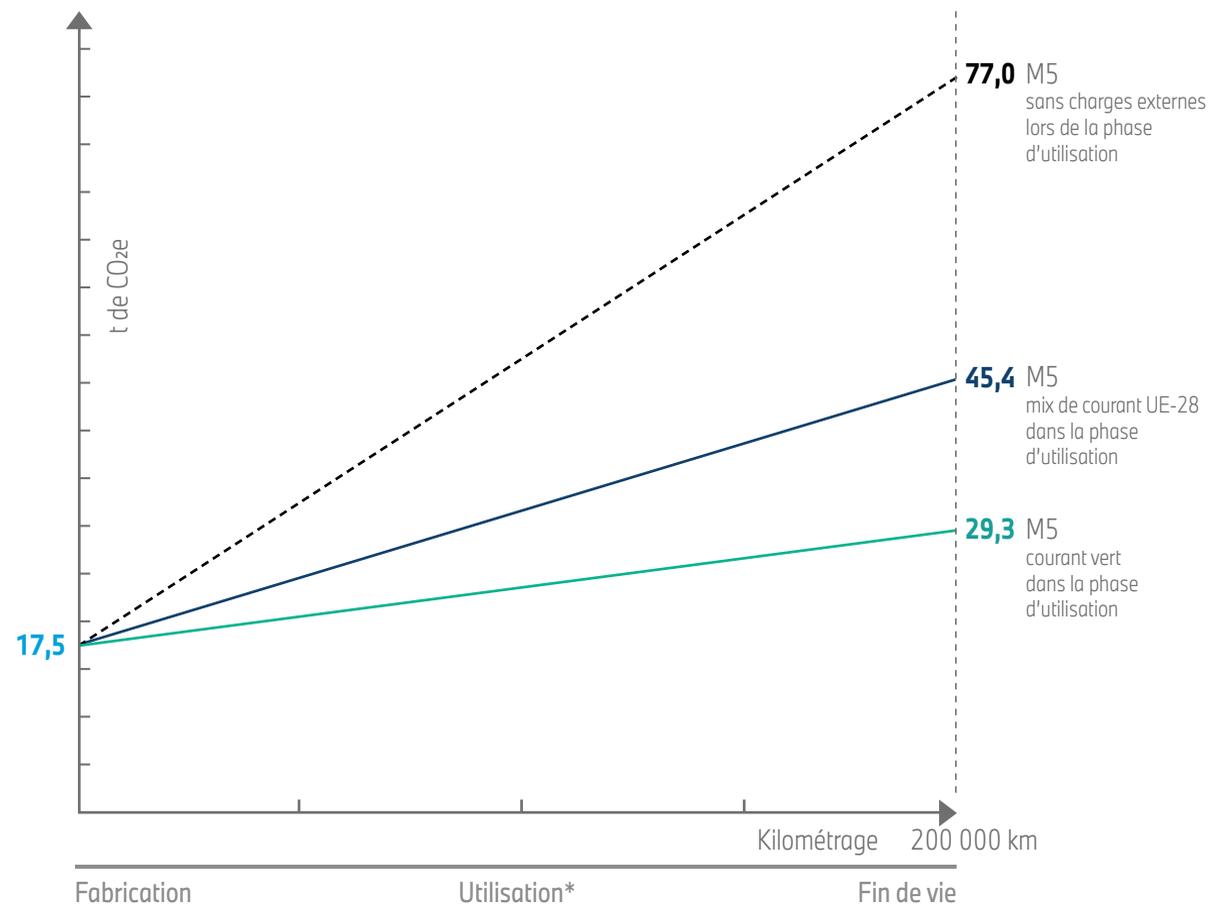
2.2. POTENTIEL D'EFFET DE SERRE SUR LE CYCLE DE VIE.

La fabrication de la BMW M5 génère 17,5 t de CO₂e. Les processus de production de la batterie haute tension, très énergivores, en sont la raison principale.

Mais, hormis la fabrication, la consommation de carburant et de courant lors de la phase d'utilisation compte beaucoup en termes d'impact environnemental.

L'illustration 4 montre l'influence du comportement de recharge et de la production de courant sur l'impact climatique du véhicule. Avec le mix de courant européen pris en compte (UE-28), elle est de 17,1 t plus 10,8 t pour le carburant consommé. En cas de recharge avec du courant issu de sources renouvelables, la production de courant ne contribue qu'à hauteur de 1,0 t aux émissions sur le cycle de vie. Cette valeur n'est pas nulle en raison de la prise en compte des émissions de CO₂e liées à la fabrication des installations de production d'énergie.

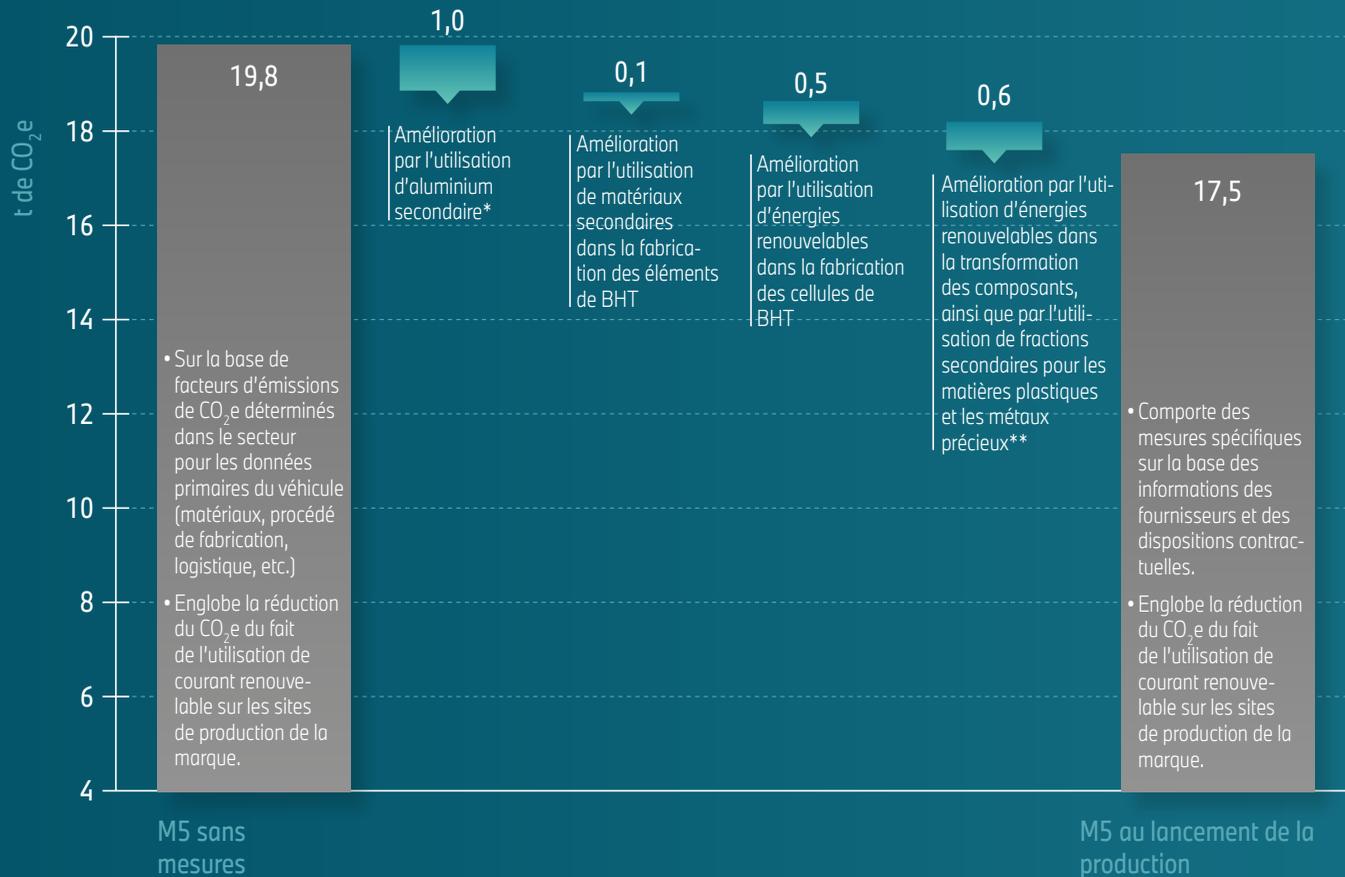
Si le véhicule hybride rechargeable n'est pas rechargé en externe pendant toute la phase d'utilisation de 200 000 km, cela conduit à des émissions totales de 77,0 t de CO₂e sur le cycle de vie.



*Données sur la consommation selon l'essai de type (moyenne de la plage WLTP)

Fig. 4 : Répartition du potentiel d'effet de serre de la BMW M5 selon le comportement de recharge et le mix de courant.

2.3. MESURES DE RÉDUCTION DU POTENTIEL D'EFFET DE SERRE.



Pour atteindre les objectifs internes de durabilité au cours de la phase de fabrication de la BMW M5, diverses mesures ont été mises en œuvre.

L'illustration 5 montre les mesures qui contribuent à réduire de 11% le potentiel d'effet de serre au cours de la phase de fabrication comparativement aux moyennes de l'industrie selon le logiciel LCA for Experts 10 et la base des données. L'utilisation de sources d'énergie renouvelables dans la fabrication interne n'a pas été comptabilisée séparément, elle est incluse dans les 19,8 t de CO₂e.

En tenant compte des mesures, la valeur de CO₂e au moment de la remise du véhicule au client est de 17,5 t. Les valeurs indiquées peuvent diverger une fois arrondies.

* Paliers d'entraînement, roues, étriers de freins, carrosserie, boîtier BHT, etc.

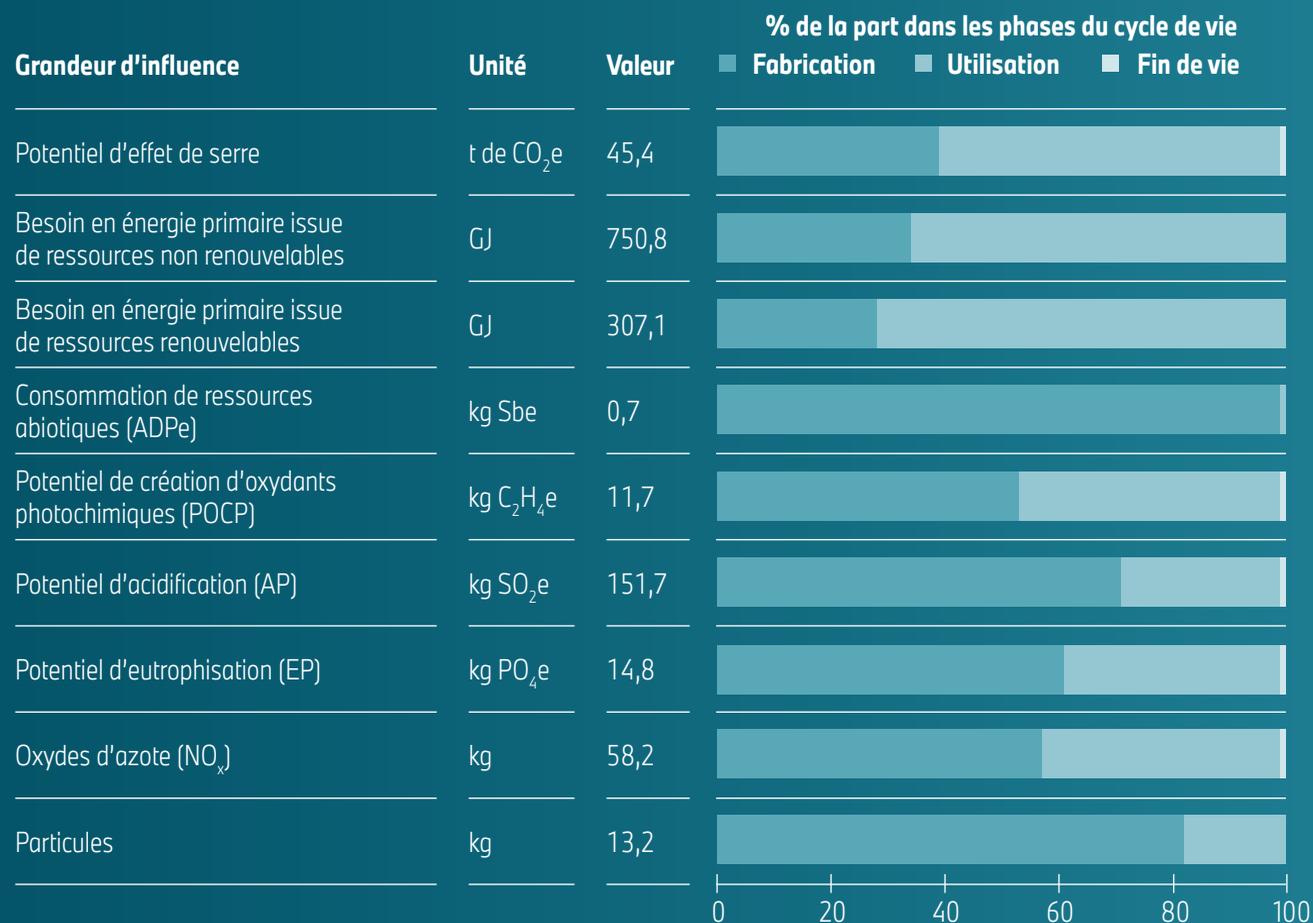
** Charge en métaux précieux dans l'installation d'échappement

Fig. 5 : Influence des objectifs de développement sur le potentiel d'effet de serre de la phase de fabrication de la BMW M5

2.4. AUTRES CATÉGORIES D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL.

Le tableau 1 illustre le potentiel d'effet de serre de la BMW M5, indiqué en CO₂e. De plus, d'autres catégories d'impact environnemental essentielles sont illustrées avec leurs contributions en pourcentage durant les phases du cycle de vie :

- Le besoin en énergie primaire issue de ressources renouvelables et non renouvelables. Il s'agit donc de l'énergie primaire (p. ex. charbon, rayons du soleil) nécessaire à la production d'énergie utilisable et à la fabrication de matériaux.
- La consommation de ressources abiotiques, donc sans vie, mesure la raréfaction des ressources. Plus un élément est rare et sa consommation élevée, et plus la contribution à l'ADPe est élevée.
- Le potentiel de création d'oxydants photochimiques (POCP) mesure la formation d'ozone près du sol (p. ex. smog d'été) due aux émissions.
- Le potentiel d'acidification (AP) quantifie et évalue l'effet acidifiant d'émissions spéciales.
- Le potentiel d'eutrophisation (EP) décrit l'apport non souhaité de nutriments dans les eaux ou les sols (surfertilisation).
- Les oxydes d'azote (NO_x) contribuent, entre autres, à la formation de poussières fines et d'ozone. Le NO₂, par exemple, est un gaz irritant.
- Les particules rassemblent des éléments de tailles diverses.



Tab. 1 : Catégories d'impact environnemental avec leurs contributions en pourcentage durant les phases du cycle de vie de la BMW M5

3. PRODUCTION ET BESOIN EN EAU.

Pour la BMW M5, les sites de production concernés sont Dingolfing, Steyr, Landshut et Berlin. Le montage du véhicule complet et celui des composants de l'entraînement électrique ont lieu sur le site de Dingolfing, le moteur thermique est fabriqué à l'usine autrichienne de Steyr. Certains éléments rapportés de la carrosserie sont livrés de l'usine de Landshut, les disques de freins de l'usine de Berlin.

Ces quatre sites se procurent toute leur électricité externe à partir de sources d'énergie renouvelables, notamment par le biais de garanties d'origine. BMW Group achète exclusivement des certificats d'énergie renouvelable dont la production n'est pas subventionnée. Cela permet d'exclure une double imputation (« double counting »). De plus, le courant produit sur les sites des usines est également issu de sources d'énergie renouvelables. Le besoin en chaleur est couvert par le gaz naturel, le fioul et les centrales de cogénération.

De nombreux processus de production, comme la peinture des véhicules, nécessitent de grandes quantités d'eau. En 2023, la consommation d'eau moyenne sur tous les sites de production dans le monde entier a été de 1,78 m³* par véhicule neuf.

*Source : <https://www.bmwgroup.com/en/report/2023/index.html>
Les indications de besoin en eau ne font pas partie de l'écobilan.



4. POSSIBILITÉS DE RECYCLAGE À LA FIN DU CYCLE DE VIE.



BMW considère les effets sur l'environnement sur toute la durée de vie d'un véhicule neuf. De la fabrication à la valorisation, en passant par l'utilisation et la maintenance. Dès les phases de développement et production, la valorisation écologique est prévue. Le « Design for Recycling » est appliqué et assure la valorisation efficace des véhicules hors d'usage. Le prélèvement intégral et facile des consommables (p. ex. fluide frigorigène) en est l'illustration.

Les automobiles BMW respectent les exigences légales applicables dans le monde entier concernant la valorisation des véhicules hors d'usage, des composants et des matériaux. Pris sur le véhicule complet, au moins 85% de la valorisation des matériaux et au moins 95% de la valorisation thermique sont effectués en accord avec les dispositions légales (directive européenne relative aux véhicules hors d'usage 2000/53/CE dite directive VHU).

La valorisation des véhicules hors d'usage a lieu dans des unités de démontage reconnues. Avec plus de 2 800 points de reprise dans 30 pays, BMW Group et ses filiales nationales proposent une valorisation. Les quatre niveaux de valorisation sont le retour contrôlé, le prétraitement, le démontage et la valorisation du véhicule résiduel.

Les indications fournies dans cette page ne font pas partie de l'écobilan.

5. DURABILITÉ SOCIALE DANS LA CHAÎNE D'APPROVISIONNEMENT.



Le respect de normes environnementales et sociales au sein du réseau des fournisseurs est l'objectif déclaré de BMW Group. Le respect des droits humains et la diligence dans l'obtention de matières premières en font partie.

Nous obtenons des composants, matériaux et prestations dans le monde entier auprès de nombreux sites de fabrication et de livraison. Nous répercutons les obligations de vigilance sociale et écologique, en tant qu'éléments contractuels des normes obligatoires de durabilité. Nous affrontons les risques identifiés dans le réseau avec des mesures de prévention, d'habilitation et de correction. Elles sont systématiquement ancrées dans nos processus.

L'obligation de vigilance est un défi particulier en ce qui concerne les chaînes d'approvisionnement critiques. Cela tient à la traçabilité complexe des sources de matières premières, afin de garantir la transparence nécessaire. C'est pourquoi, nous achetons le lithium et le cobalt pour la BMW M5 directement auprès des fabricants. Ce sont des éléments essentiels que nous mettons à disposition des fournisseurs. Ainsi, l'origine et les méthodes d'extraction des matières premières sont entièrement traçables. Les normes environnementales et sociales gagnent en transparence.

Vous trouverez ici des informations complémentaires sur le contrôle et l'amélioration des normes environnementales et sociales lors de l'obtention et la transformation de matières premières :

<https://www.bmwgroup.com/en/sustainability/our-focus/environmental-and-social-standards/supply-chain.html>

Les indications fournies dans cette page ne font pas partie de l'éco bilan.

6. ANALYSE ET CONCLUSION.

La septième génération de la berline Business la plus rapide, la BMW M5, apporte une forte dualité en termes de chaîne cinématique, d'utilisation au quotidien et de dynamique de conduite, ce qui en fait une compagne idéale au quotidien.

L'écobilan de la BMW M5 a été contrôlé par l'organisme de contrôle technique indépendant TÜV Rheinland Energy & Environment GmbH. Il montre que BMW Group prend des mesures pour réduire les impacts environnementaux.

