

Motifs de la décision

Consultation du public du 28 juillet 2023 au 25 août 2023

Projet de décret relatif au conditionnement de l'éligibilité au bonus écologique pour les voitures particulières neuves électriques et projet d'arrêté relatif à la méthodologie de calcul du score environnemental

I- LES MODALITES DE LA CONSULTATION

En application de l'article L. 123-19-1 du code de l'environnement, les projets de décret relatif au conditionnement de l'éligibilité au bonus écologique pour les voitures particulières neuves électriques et d'arrêté relatif à la méthodologie de calcul du score environnemental ont été soumis à la consultation du public, organisée par voie électronique, du 28 juillet 2023 au 25 août 2023.

Ces projets de textes ont fait l'objet de 429 contributions par internet.

Parmi ces contributions, 53 correspondent à des contributions intervenant en doublons d'autres, 9 correspondent à des messages publicitaires et 13 sont liées à une difficulté technique de contribution. Enfin, 44 contributions sont sans rapport avec l'objet de la consultation, c'est-à-dire ne traitant pas du sujet des aides à l'acquisition de véhicules électriques.

Au final, 310 contributions apportent des éléments sur le sujet du soutien de l'Etat à l'acquisition de véhicules électriques. Au sein de ces contributions, 25 sont identifiées comme relevant d'organisations professionnelles du secteur automobile ou d'autorités étatiques.

II- DECISIONS

A. Présentation des projets de textes

Le projet de décret intègre l'atteinte d'un score minimal de performance environnementale à la liste des critères d'éligibilité au bonus écologique défini à l'article D. 251-1 du code de l'énergie. Il prévoit la publication d'un arrêté conjoint des ministres chargés de l'économie, de l'énergie, de l'écologie, et des transports, listant les versions des modèles de véhicules éligibles au titre du score environnemental.

Le projet d'arrêté définit la méthodologie de calcul du score environnemental et les justificatifs à fournir par les constructeurs à l'échelle de la version d'un véhicule. L'empreinte carbone est calculée par addition des quantités de CO₂ émises lors des étapes du cycle de vie d'un véhicule précédant son utilisation sur route : production de l'acier, de l'aluminium, et des autres matériaux entrant dans la composition du véhicule, d'une part, transformations intermédiaires et assemblage du véhicule, d'autre part (en traitant séparément la batterie, qui représente une proportion importante de l'empreinte carbone d'un véhicule électrique) ; production de la batterie ; et acheminement du véhicule depuis son lieu d'assemblage jusqu'à son lieu de distribution en France.

B. Eléments d'explication sur l'évolution des projets de textes, et en réponse aux observations formulées dans le cadre de la consultation du public qui s'est déroulée du 28 juillet 2023 au 25 août 2023

Les observations formulées dans le cadre de la consultation du public ont porté sur l'objectif de la mesure, d'une part, et la méthode de calcul du score environnemental, d'autre part.

Concernant le premier point, les projets de texte mis à la consultation du public visent à conditionner l'attribution du bonus écologique à un critère de performance environnementale de la production des voitures électriques, car cette dernière, qui représente la phase la plus émettrice de CO₂ dans la vie d'un véhicule électrique, n'est aujourd'hui pas prise en compte. Il y a donc, du point de vue du gouvernement, urgence à agir pour garantir que les aides de l'Etat soient réservées aux véhicules performants, d'un point de vue environnemental, y compris dans leur phase de production. Le gouvernement travaille par ailleurs à d'autres évolutions du bonus écologique pour garantir son efficacité environnementale et sociale, qui sont en cours de discussions, et feront l'objet de textes spécifiques. **En conséquence, il a été décidé de ne pas modifier les projets de textes pour des observations formulées en lien avec l'objectif de la mesure.**

Concernant le second point, trois grands sous-sujets sont à distinguer.

Éléments non pris en compte pour le calcul du score environnemental

Concernant la prise en compte du poids et de la consommation des véhicules, il est considéré que ces éléments sont intrinsèquement pris en compte dans la méthode de calcul du score environnemental. **En conséquence, il a été décidé de ne pas modifier les projets de textes sur ce point.**

Concernant la non prise en compte de l'incorporation de matériaux recyclés et biosourcés dans le véhicule, ainsi que la réparabilité de la batterie, ces éléments ne contribuent pas au calcul du score environnemental tel que défini dans le projet d'arrêté. Ce choix a été fait en l'absence d'informations sur l'état des pratiques des constructeurs et de méthodologie existante suffisamment robuste (capacité à contrôler les données qui seraient communiquées notamment) pour être intégrée à un texte réglementaire. Cependant, en accord avec l'importance de prendre en compte ces éléments pour évaluer la qualité environnementale de la fabrication des véhicules, le projet d'arrêté dispose que les constructeurs devront fournir dans leur dossier des informations relatives à la réparabilité des batteries et de ces composants, ainsi qu'aux masses des différents matériaux recyclés et biosourcés incorporés dans le véhicule. Ces éléments permettront d'établir un état des lieux des pratiques des constructeurs en vue, par la suite, de modifier la méthode pour valoriser dans le score environnemental les meilleures pratiques dans ces domaines. **En conséquence, il a été décidé de ne pas modifier les projets de textes sur ce point.**

Enfin, concernant les valeurs de référence plus élevées des facteurs d'émission lié à l'aluminium que pour l'acier, celles-ci reflètent simplement la réalité du caractère plus émissif de la production d'aluminium que d'acier. **En conséquence, il a été décidé de ne pas modifier les projets de textes sur ce point.**

Modifications de la méthode de calcul du score

Suite à l'analyse des contributions reçues, **il a été décidé d'apporter à la méthode de calcul du score environnemental définie dans le projet d'arrêté les modifications suivantes :**

- Faisant suite aux contributions sur les facteurs d'émissions liés au transport du véhicule de son lieu de production à son site de distribution, la possibilité, pour un constructeur, dans le régime dérogatoire, de proposer des valeurs des facteurs d'émission différentes de celles définies comme

référence dans l'arrêté, est ouverte, sous réserve de transmettre des justificatifs permettant d'attester de manière rigoureuse de la réalité des valeurs transmises.

- Concernant les batteries, les valeurs de référence des facteurs d'émissions sont simplifiées pour ne plus dépendre que de la zone géographique du lieu de production, et non de la chimie des éléments de batterie, au vu de la grande variabilité, pour les différentes chimies des cellules, des données disponibles suivant les études (du fait notamment des évolutions des procédés industriels au regard des volumes de production grandissants). Les éléments constitutifs de la batterie à prendre compte sont également précisés.

- Pour répondre à la demande de précision du périmètre à considérer pour le renseignement de la masse d'acier, le projet d'arrêté est modifié pour préciser que c'est la masse des métaux ferreux (incluant donc la fonte) qui sera à communiquer par les constructeurs, en lieu et place de la masse d'acier, qui soulevait plus d'ambiguïté. Une précision analogue est apportée concernant l'aluminium.

- En réponse à une contribution, la définition du volume de coffre à prendre en compte pour la catégorisation du véhicule est modifiée pour tenir compte du volume du coffre éventuel situé à l'avant du véhicule.

- Au vu de l'ensemble de ces modifications, les valeurs de référence d'empreintes carbone intervenant dans la méthode de calcul sont ajustées pour conserver le même niveau de sélectivité.

Simplifications apportées

Concernant la déclaration des volumes par site de production, dans le cas où une version de véhicule est produite sur plusieurs sites, **il a été décidé de modifier le projet d'arrêté** pour que le constructeur n'ait plus l'obligation de transmettre les volumes concernés. Dans ce cas de figure, le score sera calculé uniquement sur la base du site le plus défavorable.

Enfin, **il a été décidé de modifier, dans le projet de décret**, la période transitoire pendant laquelle les véhicules, s'ils ont été commandés avant la date fixée par décret mais facturés au-delà, peuvent bénéficier du bonus dans les conditions antérieures à la mise en œuvre des dispositions introduites par les textes soumis à la consultation. Cette durée est ramenée de six mois à trois mois.