

## Motifs de la décision

### Consultation du public du 4 au 26 décembre 2024

#### **Projet d'arrêté modifiant l'arrêté du 7 octobre 2023 relatif à la méthodologie de calcul du score environnemental et à la valeur de score minimale à atteindre pour l'éligibilité au bonus écologique pour les voitures particulières neuves**

## **I- LES MODALITES DE LA CONSULTATION**

En application de l'article L. 123-19-1 du code de l'environnement, le projet d'arrêté modifiant l'arrêté du 7 octobre 2023 relatif à la méthodologie de calcul du score environnemental et à la valeur de score minimale à atteindre pour l'éligibilité au bonus écologique pour les voitures particulières neuves, a été soumis à la consultation du public, organisée par voie électronique, du 4 au 26 décembre 2024.

Ce projet de texte a fait l'objet de 33 contributions par internet.

Parmi ces contributions, 2 correspondent à des contributions intervenant en doublons d'autres, et 5 sont sans rapport avec l'objet de la consultation, c'est-à-dire ne traitant pas du sujet du score environnemental.

Au final, 27 contributions apportent des éléments concernant le soutien de l'Etat à l'acquisition de véhicules électriques. Au sein de ces contributions, 4 sont explicitement présentées comme relevant d'organisations professionnelles du secteur automobile et une 5<sup>ème</sup> semble émaner d'une telle organisation.

## **II- DECISIONS**

### **A. Présentation des projets de textes**

Le projet d'arrêté vise à remplacer, pour l'application des facteurs d'émissions, la notion de site d'assemblage par celle de site de fabrication, plus complet pour la caractérisation de l'impact environnemental. Le projet soumis à consultation définit ce site comme celui dans lequel sont réalisées les étapes d'emboutissage et de tôlerie pour la réalisation de la caisse en blanc de la version du véhicule, la peinture de ladite caisse puis le montage du moteur électrique et de la batterie sur ladite caisse. Dans le cas où ces étapes sont réalisées à plusieurs endroits, le site de fabrication retenu est celui dans lequel est réalisée la caisse en blanc.

Le projet d'arrêté prévoit que le renseignement, dans un dossier d'éligibilité, d'un site de fabrication, devra désormais être justifié, de manière complémentaire, par une attestation signée de la direction générale du constructeur (déposant ladite demande d'éligibilité).

Le projet étend également la possibilité de réalisation, par l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME) ou toute autre entité missionnée par elle à cette fin, d'audits sur site de vérification des informations qui sont mises à sa disposition par le constructeur.

## **B. Éléments 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**

A titre principal, les observations formulées dans le cadre de la consultation du public ont porté sur la définition du site de fabrication, d'une part, et les signataires de l'attestation justifiant ce site, d'autre part.

Concernant le premier point, le projet de texte mis à la consultation du public vise à remplacer, pour l'application des facteurs d'émissions, la notion de site d'assemblage par celle de site de fabrication, plus complet pour la caractérisation de l'impact environnemental. Il est d'abord ressorti de la consultation un besoin d'inclure, dans la définition de la fabrication, tous les éléments du véhicule. Également, plusieurs observations soulignent le manque de précision quant aux critères permettant de qualifier un site de fabrication, notamment dans le cas où plusieurs opérations ne sont pas réalisées sur le même site ou qu'une partie seulement des composants est emboutie localement. **En conséquence, il a été décidé de modifier la définition du site de fabrication du projet de texte**, pour désigner désormais le site dans lequel sont réalisées les étapes d'emboutissage, d'assemblage de la caisse en blanc de la version du véhicule, de protection et peinture de ladite caisse puis d'assemblage final du véhicule de référence. **Le nouveau projet de texte prévoit également le cas où ces étapes sont réalisées sur plusieurs sites**, le site de fabrication retenu étant celui qui conduit au calcul de l'empreinte carbone totale du véhicule de référence la plus élevée parmi les sites retenus pour les étapes d'emboutissage, d'assemblage de la caisse en blanc et de protection et peinture de ladite caisse.

**En outre, afin de rendre cette définition de site de fabrication la plus précise possible, il a été décidé d'ajouter au projet d'arrêté de nouvelles définitions.** Seront ainsi définies : l'étape d'emboutissage, l'étape d'assemblage de la caisse en blanc, l'étape de protection et de peinture, et l'étape d'assemblage final.

Concernant le second point, le projet de texte mis à la consultation du public vise à prévoir un document justificatif attestant que chacun des sites de fabrication de la version du véhicule mentionnés répond à la définition prévue dans le projet d'arrêté. Ce document devra préciser les adresses de ces sites, les étapes mentionnées qui y sont réalisées et dans le cas où ces étapes sont réalisées sur plusieurs sites dans différents pays, la masse totale ainsi que l'adresse exacte du site industriel dans lequel est réalisé l'étape d'emboutissage de chaque pièce emboutie intervenant dans l'étape d'assemblage de la caisse en blanc du véhicule de référence.

Concernant l'autorité signataire du document justificatif, le projet initial mentionnait la direction générale de la société. Mais suite à des observations soulignant le manque de précision quant aux signataires, **il a été décidé de faire évoluer le projet d'arrêté pour également prendre en compte la direction générale régionale de la société déposant le dossier au titre du I de l'article D. 251-1-A du code de l'énergie.** Cette modification permet d'abord de clarifier qu'il s'agit bien de la société déposant le dossier qui a la charge de la preuve, mais également de prendre en compte le cas des groupes internationaux pour lesquels une signature au niveau de la région mondiale concernée est plus adaptée.

Par ailleurs, sur les autres aspects abordés par les contributeurs, bien qu'ils soient en lien avec l'objet du score environnemental, les sujets de durabilité des batteries, de part de matériaux biosourcés, et de réduction du poids des véhicules, dépassent de beaucoup le périmètre du projet soumis à consultation, et il n'est donc pas apporté de modifications en ce sens à celui-ci.

Enfin, le projet d'arrêté prévoit une période transitoire de deux mois et demi à compter de sa publication, permettant que les véhicules ayant atteint le score environnemental minimal selon l'ancienne méthodologie de calcul restent éligibles aux aides à l'acquisition en vigueur pendant le processus de mise à jour des listes réglementaires d'éligibilité (sous l'hypothèse d'une diligence raisonnable des constructeurs pour transmettre les nouveaux justificatifs requis).