

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 électriques

Synthèse de la consultation publique

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 électriques a été soumis à la consultation du public, du 4 décembre au 26 décembre 2024.

Depuis décembre 2023, le bonus écologique pour l'acquisition d'un véhicule électrique neuf est conditionné à l'atteinte d'un score environnemental minimal, lié à l'empreinte carbone du véhicule sur la partie amont de son cycle de vie (fabrication et acheminement en France), que la version correspondant au véhicule doit atteindre.

La méthodologie permettant de calculer le score environnemental repose notamment, dans le circuit « nominal », sur des facteurs d'émission définis en fonction de la localisation du site d'assemblage de la version du véhicule et du site de production des cellules de sa batterie.

Le site d'assemblage est actuellement défini comme le site dans lequel sont installés le moteur électrique et la batterie sur le châssis de la version du véhicule. Cette définition ne couvre pas l'intégralité des étapes de la fabrication du véhicule. Or, si celles-ci, pour un véhicule donné, sont généralement toutes réalisées sur un seul et même site, il peut arriver que tel ne soit pas le cas. Afin d'améliorer la prise en compte de l'impact environnemental de la fabrication du véhicule, il convient donc de garantir que les facteurs d'émission utilisés sont bien associés au(x) site(s) principal(ux) de fabrication des véhicules dans tous les cas de figure.

Le projet d'arrêté soumis à consultation vise donc 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 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 l'étape la plus déterminante, c'est-à-dire 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.

I. Etat des contributions reçues

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

Parmi ces contributions, 2 correspondent à des contributions intervenant en doublon d'une autre et 5 sont sans rapport avec l'objet de la consultation.

Au final, 27 contributions apportent des éléments sur le sujet du 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^{ème} semble émaner d'une telle organisation.

II. Synthèse des observations

A. Soutien à l'objectif principal de la mesure

Parmi les 27 contributions pertinentes, 22 soutiennent explicitement l'ambition poursuivie et 14 le projet d'arrêté en tant que tel. Parmi les 4 organisations professionnelles explicitement identifiées, aucune ne s'oppose au projet.

Parmi les 27 contributions pertinentes, 10 abordent spécifiquement les modalités de définition du site d'application des facteurs d'émission. Ces contributions mettent en avant des questions liées à la précision et à la pertinence de la nouvelle définition, qui remplace la notion de site d'assemblage par celle de site de fabrication, afin de mieux refléter l'impact environnemental de la production. Cette évolution semble globalement bien accueillie, même si certaines remarques appellent à clarifier davantage les critères pour identifier le site principal dans les cas complexes.

1. Définition du site d'assemblage ou de fabrication des véhicules

1 contributeur estime que la fabrication devrait inclure tous les éléments du véhicule, y compris tous ses accessoires. Pour 3 autres contributeurs, la méthodologie devrait tenir compte du lieu de fabrication du moteur et/ou de la batterie.

2 contributeurs demandent également de clarifier les critères permettant de qualifier un site comme "site de fabrication", notamment si plusieurs opérations ne sont pas réalisées sur le même site ou qu'une partie seulement des composants est emboutie localement.

2. Modalités de fourniture des données

Afin de lever toute ambiguïté, 1 organisation professionnelle demande une définition plus précise des signataires (actuellement prévus pour que ce soit le directeur général de l'entreprise) de l'attestation nouvellement prévue relativement aux sites de fabrication du véhicule. Pour ce contributeur, le signataire doit être le principal représentant légal en charge des obligations réglementaires de l'entreprise, en particulier dans le cadre de la conformité environnementale et sociale, dans la région du monde concernée. Ce contributeur argumente ainsi qu'une définition trop rigide pourrait créer des difficultés, notamment pour les grandes entreprises internationales où les fonctions exécutives peuvent être réparties entre plusieurs postes.

La responsabilité de fournir les données nécessaires à l'instruction est mentionnée par 1 contributeur. Le contributeur en question souligne que la responsabilité de fourniture des données liées à la conformité du site d'assemblage ou des produits doit incomber à la marque (le donneur d'ordre) et non au fabricant effectif. Il indique que la mesure garantirait une meilleure transparence et éviterait que des sous-traitants ou des fabricants tiers ne soient pénalisés en cas de défaut d'information.

Par ailleurs, 1 contribution s'intéresse à la capacité des autorités, notamment de l'ADEME, à vérifier efficacement les informations fournies par les constructeurs dans le cadre des audits sur site.

3. Objectivation des délais d'instruction

1 contributeur demande une objectivation claire des délais d'instruction des dossiers. Il propose d'établir des délais maximaux réglementés pour que les entreprises disposent de plus de visibilité sur le traitement de leurs demandes, afin de réduire les incertitudes et d'améliorer la compétitivité administrative.

1 autre contributeur demande que le délai de production de l'attestation complémentaire soit objectivé, afin de connaître le calendrier à respecter pour que les dossiers des versions aujourd'hui éligibles puissent être réinstruits d'ici la prise du futur arrêté listant les versions éligibles au titre de la méthodologie révisée.

B. Considérations techniques dépassant le projet d'arrêté

1. Matériaux biosourcés

Ce sujet est mentionné par 2 contributeurs. Ils proposent d'ajouter des incitations spécifiques pour encourager l'utilisation de matériaux biosourcés et soutenir les comportements vertueux, qui supposent selon le contributeur des coûts de fabrication plus élevés dans la majorité des cas.

2. Durabilité des batteries

1 contribution insiste sur la nécessité de réglementer la durée de vie des batteries, avec des normes minimales sur les cycles de charge et de décharge.

3. Poids des véhicules

1 contributeur met en avant le poids des véhicules comme un enjeu crucial. Il appelle à des actions pour limiter le poids maximal des véhicules électriques, en encourageant l'utilisation de matériaux légers comme les composites ou certains alliages innovants. Ces propositions visent à optimiser l'efficacité énergétique et à réduire les impacts environnementaux. Plus largement, le contributeur recommande de favoriser des véhicules moins onéreux et adaptés aux trajets du quotidien, avec une autonomie réduite à 200-300 kilomètres.

C. Considérations hors champ

10 contributeurs estiment que les mesures techniques prévues dans le projet d'arrêté pourraient avoir des effets indirects de protectionnisme. Ils encouragent l'État à intégrer des mécanismes explicites pour soutenir les constructeurs français, comme des primes ou des incitations ciblées.

III. Prise en compte des observations du public

A. Définition du site d'assemblage

Certaines contributions suggéraient d'inclure dans la définition de la fabrication, tous les éléments du véhicule. Pour des raisons de capacité de traitement des dossiers et de précision de la méthode, il a été préféré, d'une part, une modification de la définition intégrant notamment la notion de plus grande

part des pièces embouties principales (en masse), et d'autre part, l'ajout de définitions subsidiaires relatives au processus de fabrication.

B. Signataires et nature de l'attestation nouvellement prévue relativement aux sites de fabrication

Pour répondre à la demande de précision de la liste des représentants des entreprises habilités à signer les attestations nouvelles, l'arrêté prévoira que le document justificatif en question doit être signé par la direction générale de la société, ou 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, attestant que chacun des sites de fabrication de la version du véhicule mentionnés répond à la définition prévue par le projet d'arrêté.

Pour simplifier sa mise en œuvre, et répondre à la demande de permettre aux dossiers des versions aujourd'hui éligibles d'être réinstruits d'ici la prise du futur arrêté listant les versions éligibles au titre de la méthodologie révisée, l'arrêté précisera les informations exigées pour la production de l'attestation complémentaire prévue relativement aux sites de fabrication et prévoira une période transitoire de 2 mois et demi durant laquelle les commandes de TVV éligibles au titre de la méthodologie aujourd'hui en vigueur le resteront.