

Synthèse de la consultation publique sur le projet d'arrêté définissant le seuil de revenu fiscal de référence par part pour les CEE précarité pour les opérations standardisées du secteur des transports et créant une bonification pour la fiche d'opération standardisée TRA-EQ-117

Consultation du 04/06/2025 au 25/06/2025 - 7 contributions

1. Introduction

Le présent texte concerne le dispositif des certificats d'économies d'énergie (CEE) régi par les articles L. 221-1 et suivants du code de l'énergie.

Cet arrêté prévoit la création d'une bonification de la fiche d'opération standardisée TRA-EQ-117 ainsi que la définition des seuils de revenu de référence à prendre en considération pour la délivrance de certificats d'économies d'énergie au bénéfice des ménages en situation de précarité énergétique pour le secteur du transport.

2. Objet de la consultation

Le projet d'arrêté crée une bonification pour le forfait « Véhicule léger neuf M1 » de la fiche d'opération standardisée TRA-EQ-117, pour l'achat ou la location de véhicules électriques neufs à destination des personnes physiques. Cette bonification sera mise en œuvre sous la forme d'un coup de pouce, régi par une charte d'engagement des porteurs d'offres et un reporting mensuel à envoyer à la DGEC.

L'arrêté définit pour cela un coefficient de bonification de 9 pour les ménages en situation de précarité énergétique, 12 pour les ménages modestes, et 9 pour les autres ménages. Il dispose également que le seuil de revenu de référence à prendre en considération pour la délivrance de certificats d'économies d'énergie au bénéfice des ménages en situation de précarité énergétique, ainsi que pour la définition des ménages modestes, pour les fiches d'opérations standardisées du secteur des transports, est le tableau de revenu des ménages vivant en Ile-de-France, même si le ménage n'est pas francilien.

Cette bonification permettra d'atteindre une aide CEE pour l'achat ou la location de véhicule particulier électrique de l'ordre de 4 200 € pour les ménages en situation de précarité énergétique ou modeste (ce qui correspond, avec ces définitions, aux ménages dont les revenus sont entre le décile D1 et les déciles D6 à D8 en fonction de la composition du ménage) et de 3 100 € pour les autres ménages, contre une aide budgétaire précédente (bonus écologique) de 4 000 € pour les ménages des déciles D1 à D5, 3 000 € pour les déciles D6 à D8 et 2 000 € pour les déciles D9 à D10.

Cette bonification débute le 1er juillet 2025 et prend fin au 31 décembre 2025.

3. Organisation de la consultation

Le projet d'arrêté, accompagné d'une note de présentation, a été mis en consultation publique du 4 juin 2025 au 25 juin 2025 sur le site « Consultations publiques Les consultations publiques du ministère de la Transition écologique », à la page accessible suivant ce [lien](#).

4. Synthèse de la consultation

a. Participation à la consultation

À la suite de la publication sur le site de mise à la consultation publique du Ministère de la transition écologique, 7 contributions ont été reçues.

b. Contenu de l'avis

Les contributions émises :

- Saluent les montants proposés, égaux voire supérieurs à ceux du bonus écologique ;
- Souhaitent l'intégration des véhicules d'occasion au dispositif ;
- Evoquent des inquiétudes sur l'accès aux bornes électriques pour les ménages ;
- S'interrogent sur la complexité de la catégorisation des ménages modestes et en situation de précarité énergétique ;
- S'interrogent sur la mécanique de bascule du bonus écologique vers la bonification de la fiche, et plus largement sur le fonctionnement des mécanismes de remboursement et de contrôle par rapport à ce qui est actuellement pratiqué sur le bonus écologique.

c. Réponse de l'administration

L'administration ne retient pas de modifications du projet d'arrêté à la suite des contributions portant sur l'intégration des véhicules d'occasion, pour lesquels le marché tend à se structurer sans soutien et pour lesquels un second accompagnement financier pour un même véhicule n'est pas souhaité.

L'administration précise les points suivants :

Depuis le 14 février 2024 concernant le bonus écologique, le gouvernement a recentré son soutien sur les seuls véhicules électriques neufs. Cette simplification a pour but d'améliorer l'effet d'entraînement de l'aide en stimulant le renouvellement du parc et en limitant les effets d'aubaine et de soutien artificiel des prix sur le marché de l'occasion, peuplés de véhicules déjà aidés une première fois.

Afin de soutenir la décarbonation de la mobilité des ménages, et faisant le constat qu'ils s'approvisionnent d'abord sur le marché de l'occasion, pour sa part alimenté en majorité par les véhicules d'entreprise, le gouvernement fait le choix, depuis le passage de la loi d'orientation des mobilités en 2019, d'accompagner le verdissement du parc privé. C'est dans cette perspective qu'a été introduite, à l'occasion de la loi de finances initiale pour 2025, la taxe incitative au verdissement. Ce dispositif s'applique aux flottes de plus de 100 véhicules et favorise l'acquisition de véhicules légers électriques écoscorés. Depuis son entrée en vigueur, au 1^{er} février 2025, la dynamique d'électrification des flottes s'est d'ailleurs considérablement accélérée.

Concernant l'impact environnemental comparé des différentes technologies et de l'approvisionnement en énergie des véhicules, il est précisé que sur l'ensemble de son cycle de vie, une voiture 100 % électrique émet 2 à 6 fois moins de gaz à effet de serre qu'un véhicule thermique. En France, grâce à un mix énergétique très peu carboné, ce ratio est en moyenne de 5. Contrairement aux voitures thermiques, dont les hybrides, la voiture 100% électrique n'émet pas non plus de polluants atmosphériques (particules fines, dioxyde d'azote, etc.) à l'échappement.

Son impact environnemental continue de s'améliorer grâce à une plus grande décarbonation de l'électricité, à des taux de recyclage des batteries et d'usage de celles-ci en seconde vie qui sont déjà bons et continuent d'augmenter, et à la baisse d'usage de certains matériaux critiques dans leur composition.

En France, l'application d'un score environnemental comme critère d'accès aux aides à l'acquisition de voitures électriques et dans certains dispositifs fiscaux relatifs aux véhicules¹, incite les consommateurs, et par répercussion les constructeurs, à favoriser le développement de modèles encore plus vertueux, contribuant à réduire encore davantage l'empreinte carbone du parc automobile.

En complément, l'Etat encourage, à travers ses politiques de décarbonisation, en particulier la stratégie de développement des mobilités propres en préparation, au développement de l'offre et de la demande de transports en commun et de modes doux (vélo, marche).

En termes de justice sociale, le projet d'arrêté conserve une différenciation du barème en fonction des niveaux de revenus. Les cinq premiers déciles de revenu voient l'aide légèrement progresser. Au global, le soutien à l'acquisition de voitures particulières électriques et écoscorées neuves est fortement amélioré à l'occasion de la bonification de cette fiche.

Concernant l'installation de bornes, la recharge à domicile est économique (environ 3 €/100 km en rechargeant lors des heures creuses). Un crédit d'impôt jusqu'à 500 € est mis en place pour l'installation d'une borne pilotable, c'est-à-dire capable de moduler sa puissance en temps réel selon la demande du réseau électrique pour éviter les surcharges et optimiser la consommation. En immeuble, plusieurs solutions techniques existent et peuvent être mise en œuvre sur décision du syndicat des copropriétaires ou du bailleur. Par ailleurs, la France est un des leaders européens en nombre de points de recharge publics, avec 170 000 bornes accessibles sur le territoire : voirie, parkings, zones commerciales, aires d'autoroute...

La conjonction temporelle de la bonification de la fiche avec la suspension du bonus écologique permet en outre d'assurer que l'ensemble des voitures particulières électriques respectant les critères d'éligibilité au bonus écologique ou à la bonification de la fiche

¹ Calcul de l'avantage en nature et de la taxe annuelle incitative sur le verdissement des flottes automobiles

d'opération standardisée seront couverts. Une période transitoire de livraison de 3 mois s'applique d'ailleurs dans l'éligibilité au bonus écologique, pour les véhicules dont une commande a été passée avant sa suspension.

Le gouvernement a bien conscience de l'importance de soutenir la filière automobile, et c'est l'objet de l'évolution soumise à consultation. Il n'y a pas de changement notable vis-à-vis du fonctionnement de la fiche CEE non-bonifiée, en vigueur depuis le début de l'année, si ce n'est l'ajout des critères d'éligibilité des véhicules (éco-score, prix et poids) ainsi que des obligations de contrôles, diligentés par les demandeurs CEE. L'engagement des demandeurs de CEE se fera via la signature d'une charte et de l'envoi mensuel du suivi de leurs opérations, permettant d'avoir une visibilité des bénéficiaires ainsi aidés et de l'avancée de l'électrification du parc automobile français.

La complexité administrative globale sera à cette occasion réduite, puisqu'un seul dossier au lieu de 2 sera à remplir, à la fois dans le cas d'une acquisition classique (plus de bonus), et vis-à-vis du programme de soutien à la location sociale de voitures électrique (qui sera autoportant).

Du point de vue des distributeurs, l'obligation d'enregistrement préalable à la commande demeure pour les concessionnaires, mais uniquement pour les cas de remboursement du bonus dans le cas des nouvelles commandes. Le dépôt effectif des demandes de bonus (et leur paiement par l'ASP) lui, s'échelonnera dans tous les cas sur une période plus longue, puisque que le délai réglementaire reste de 6 mois à compter de la date de facturation du véhicule.

Cette obligation d'enregistrement préalable à la commande n'existe que pour les dossiers d'avance du bonus écologique par les concessionnaires. Quand un particulier fait directement la demande, il n'est pas soumis à cette obligation d'enregistrement. Cette disposition ne s'applique pas non plus dans le cas de la fiche bonifiée.

Afin de s'assurer de l'adhésion de la filière et du grand public, chaque arrêté impliquant une modification de l'environnement relatif aux CEE a fait l'objet de consultations ainsi que d'un examen collégial par le Conseil Supérieur de l'Energie.

Le gouvernement rappelle que le dispositif de location sociale de voitures électriques, dit « leasing social », est complètement distinct de la fiche bonifiée. Il n'y a donc pas de remplacement de l'un par l'autre.

Enfin, le gouvernement fait le choix d'opérer l'évolution des aides au plus vite, c'est-à-dire dès le 1^{er} juillet, afin de faire bénéficier le plus rapidement possible les acquéreurs des barèmes plus avantageux. Il n'est pas prévu à ce stade d'organiser un COPIL spécifique aux fiches du secteur transport mais la DGEC veillera à leur bonne mise en œuvre, en lien avec les acteurs.