

## **Motifs de la décision de la consultation publique sur un arrêté portant création d'un programme dans le cadre du dispositif des Certificats d'économies d'énergie**

Consultation du 24/02/2026 au 16/03/2026 - 24 contributions

L'administration analyse l'opportunité d'intégrer les points ci-dessous, qui seront précisés dans les AMI publiés dans le cadre du programme :

- « L'abaissement de la distance domicile-travail minimale requise » ;
- « L'augmentation du forfait kilométrique proposé dans les offres des loueurs » ;
- « Les clauses de buy-back ».

L'administration ne retient pas de modifications du projet d'arrêté, concernant :

- « L'installation de bornes pilotables », malgré leur intérêt important pour le réseau électrique, car la recharge à domicile étant économique (environ 3 €/100 km en rechargeant lors des heures creuses), elle ne nécessite pas de soutien supplémentaire de l'Etat. En effet, depuis 2021, l'État a mis en place plusieurs aides pour l'acquisition et la pose d'une borne de recharge à domicile : depuis 2023, le taux de TVA est réduit à 5,5% pour l'installation et l'entretien des bornes de recharge à domicile. De plus, le programme CEE Advenir, financé par des certificats d'économies d'énergie, permet notamment d'accompagner l'installation de bornes de recharge dans les immeubles en résidentiel collectif, où les coûts sont plus élevés qu'en maison individuelle en raison d'une complexité technique plus importante. Par ailleurs, la France est un des leaders européens en nombre de points de recharge publics, avec 190 000 bornes ouvertes au public sur le territoire.
- « L'intégration de véhicules plus lourds », afin de concentrer ce dispositif sur le soutien des véhicules les plus performants sur le plan environnemental, que ce soit au niveau de leur empreinte carbone sur leur cycle de vie, ou sur leur efficacité énergétique, donc les moins massifs.
- « L'augmentation du nombre de véhicules aidés », une telle ouverture présentant un risque sur la capacité technique des constructeurs à fournir de tels volumes dédiés au dispositif. En effet, la production des véhicules éligibles dépend de choix industriels stratégiques pour les constructeurs, contraints de prioriser une offre évoluant rapidement pour des considérations de concurrence sur un marché en tension. Une ouverture de volumes trop importants conduirait alors à ne pas consommer la totalité de l'enveloppe allouée au programme. Ce volume de 50 000 véhicules, identique aux éditions 2024 et 2025, permettra de confirmer le rôle du leasing social, complémentaire aux aides à l'acquisition proposées via les fiches CEE correspondantes. Par ailleurs, il est également rappelé que le dispositif des CEE dispose d'un plafond de CEE pouvant être délivrés au titre des programmes, fixé à 500 TWhc sur l'ensemble de la 6<sup>e</sup> période. Il convient de piloter ce plafond avec prudence, la 6<sup>ème</sup> période venant à peine de débuter.
- « L'intégration des véhicules d'occasion », le marché tend à se structurer sans soutien à ces véhicules, pour lesquels un second accompagnement financier n'est pas envisagé à ce stade. Avec le leasing social, le gouvernement concentre son soutien sur les véhicules électriques neufs, permettant d'améliorer l'effet d'entraînement de l'aide en stimulant le renouvellement du parc et en limitant les effets d'aubaine. Par ailleurs, l'intégration

de véhicules d'occasion dans un dispositif tel qu'un programme CEE soulève de nombreuses questions de lutte contre la fraude ou de multiples financements d'un même véhicule.

- « La mobilité solidaire », qui nécessiterait un calibrage différent, puisqu'elle s'adresse à des usages plus spécifiques, et notamment des locations de plus courte durée. Le choix des déciles éligibles au dispositif permet de s'assurer que l'ensemble des ménages modestes dits « gros rouleurs », dans la diversité de leur situation, puissent être éligibles et de limiter les risques que le dispositif ne trouve pas suffisamment de bénéficiaires intéressés.

Un nombre important de contributions portent sur des modalités techniques de mise en œuvre, qui ne relèvent en tout état de cause pas du niveau du présent arrêté. L'administration partage néanmoins d'ores et déjà qu'il n'est pas prévu de donner suite aux demandes suivantes :

- « Le rehaussement du plafond de revenu des ménages », ces critères permettant de cibler particulièrement les particuliers actifs appartenant à la moitié des ménages la plus modeste, fortement dépendants de leur véhicule personnel pour leurs déplacements professionnels et il n'est pas souhaité les modifier par rapport au précédent programme.
- « L'information nécessaire pour prévenir les pratiques commerciales abusives », dans la mesure où cette information est déjà mise à disposition des bénéficiaires via la communication officielle des services de l'État, et que ces pratiques sont encadrées par la relation contractuelle entre l'ADEME, porteur du programme, et les loueurs retenus pour distribuer l'aide.
- « La durée de location », puisqu'une durée minimale de 3 ans permet d'assurer aux bénéficiaires une période usuelle sur le marché de la location, suffisamment longue pour couvrir leur besoin en mobilité à moyen terme, tout en leur permettant d'en sortir dans le cas des situations instables ou précaires (ce qui caractérise les ménages les plus modestes). Par ailleurs, la durée de location est d'au minimum 3 années, mais peut être portée jusqu'à 5 années selon l'offre de location, permettant aux contractants de s'accorder sur une durée plus longue s'ils le souhaitent ;
- « La diminution du montant de l'aide », celle-ci étant calibrée pour des véhicules performants sur le plan environnemental et assurant des mensualités suffisamment abordables dans le cadre des contrats de leasing social, par rapport aux offres présentes initialement sur le marché de la location longue durée.