

La Lettre de XXI Institut – Automobile et batteries

Septembre 2026 · XXI Institut
Publication du 17 octobre 2026

Batteries : données et responsabilités

21 août — Le guide du passeport distingue les données obligatoires des informations conditionnelles

La Commission européenne publie le 21 août 2026 une présentation du guide « Digital Batteries Passport — data points by category », version 2.0 datée du 15 août. Celui-ci rassemble 71 points de données et distingue les batteries de véhicules électriques, de moyens de transport légers et industrielles. Ses tableaux séparent les informations obligatoires, facultatives, conditionnelles ou non à renseigner à l'échéance de février 2027.[1] Le nombre de lignes du guide ne doit donc pas devenir celui d'obligations identiques pour toutes les batteries.

La distinction change la préparation industrielle. Un fabricant qui demande tous les champs à tous ses fournisseurs risque de collecter des informations inutiles tout en laissant sans responsable celles dont il a réellement besoin. Il faut commencer par la catégorie de batterie, le produit et la source juridique de chaque donnée. La démarche transforme une liste documentaire en un ensemble de tâches dont le destinataire, le contenu et le moment peuvent être identifiés.

Le guide est une aide à la préparation, pas un texte qui crée de nouvelles obligations. Il précise lui-même que les droits et devoirs découlent de la législation applicable.[1] Lorsqu'une cellule du tableau indique qu'une information attend un acte complémentaire, elle ne permet pas de conclure que toutes les obligations voisines sont suspendues. L'entreprise doit distinguer ce qui résulte déjà du règlement, ce qui dépend d'une condition particulière et ce qui reste à préciser.

Certaines informations existent au niveau du modèle, d'autres concernent une batterie déterminée ou son utilisation. Les réunir dans un même enregistrement ne les rend pas équivalentes. Une fiche technique de gamme peut donner une caractéristique initiale sans décrire l'évolution du produit en service. Le système de collecte doit donc préserver l'origine et la portée de chaque donnée ; sinon, une information générale pourra être présentée comme une mesure individuelle.

La difficulté contractuelle consiste à obtenir les données chez les acteurs qui les produisent, avec une forme utilisable par celui qui doit les communiquer. Le contrat d'une cellule, d'un

module ou d'un service informatique doit préciser les éléments transmis et leur mise à jour. Un engagement général de coopération ne suffit pas lorsque les partenaires divergent sur le coût d'une mesure ou sur le caractère confidentiel d'un résultat.

La préparation utile repose ainsi sur une correspondance entre produit, information, fondement et responsable. Le guide fournit une méthode de classement ; la conformité dépend de la qualité des données et de l'organisation capable de les maintenir dans le temps.

18 février 2027 — Le passeport doit accompagner la batterie au-delà de sa première vente

L'article 77 du règlement sur les batteries prévoit, à compter du 18 février 2027, un passeport pour les batteries de véhicules électriques, celles de moyens de transport légers et les batteries industrielles de plus de 2 kWh mises sur le marché ou en service. Il prévoit des informations de modèle et des informations individuelles, ainsi que des niveaux d'accès distincts.[2] Le passeport ne se réduit donc ni à une fiche publique ni à un fichier remis une seule fois à l'acheteur.

La continuité devient décisive lorsqu'une batterie change d'usage. Le règlement prévoit, pour les opérations qu'il énumère, un nouveau passeport lié aux précédents et un transfert de responsabilité vers l'opérateur qui remet la batterie sur le marché ou en service. Au stade du déchet, un autre transfert intervient ; le passeport cesse après recyclage.[2] La chaîne documentaire doit permettre de suivre ces transformations plutôt que remplacer chaque état par un enregistrement sans lien avec le précédent.

Pour un réparateur ou un acteur de seconde vie, l'intérêt de l'information est lié à une décision : peut-on démonter, réutiliser ou réaffecter le produit dans les conditions requises ? Une référence au modèle peut être nécessaire sans suffire à expliquer l'état de l'exemplaire examiné. L'historique d'utilisation et l'identification du produit doivent rester distingués de la performance annoncée au départ. La seconde vie dépend de cette relation, pas de la seule présence d'un code d'accès.

Les niveaux d'accès répondent à des fonctions différentes. La visibilité pour le public n'entraîne pas la publication de toute la composition détaillée ou de tous les résultats techniques. Inversement, la confidentialité commerciale ne peut devenir une raison générale pour empêcher les accès prévus par le texte. L'organisation des droits doit relier l'utilisateur, l'information et la finalité, sans confondre droit de consulter, droit de modifier et droit de réutiliser.

Le contrat de vente et les contrats de service doivent enfin expliquer comment les informations suivent l'opération. Une batterie peut changer de détenteur sans changer de statut, ou changer de statut à l'occasion d'un traitement. Ces situations n'appellent pas nécessairement les mêmes tâches. Leur identification permet d'éviter qu'un changement d'usage rende le produit techniquement exploitable mais documentairement difficile à valoriser.

Le prestataire du passeport peut héberger les données sans absorber la responsabilité du produit

Les articles 77 et 78 du règlement organisent l'exactitude, la complétude et l'actualisation des informations, ainsi que leur stockage par l'opérateur responsable ou un prestataire autorisé. Ils exigent notamment l'interopérabilité et la disponibilité du passeport après la cessation d'activité de l'opérateur. Le prestataire n'est pas autorisé à réutiliser les données au-delà de ce qui est nécessaire au service concerné.[2] Le choix d'un hébergeur relève donc aussi de l'organisation de la conformité.

L'externalisation peut fournir une compétence technique sans résoudre la qualité de l'information. Si le fournisseur d'un composant transmet une donnée incomplète, le prestataire peut la stocker correctement tout en laissant subsister le défaut. Le contrôle doit distinguer la production, la validation, la transmission et la conservation. Cette séparation permet de localiser l'erreur et d'identifier la correction attendue, plutôt que demander indistinctement à l'hébergeur de garantir tout le contenu.

La dépendance au service doit également être examinée. Un système exploitable seulement dans l'environnement d'un prestataire peut devenir difficile à reprendre si le contrat s'achève ou si l'opérateur disparaît. Les possibilités d'export, les formats et la documentation doivent être testés en fonction des usages futurs. Une clause déclarant les données « disponibles » ne démontre pas que leur destinataire pourra les utiliser après une interruption du service.

La continuité de l'accès ne justifie pas pour autant une circulation indifférenciée. Le prestataire doit traiter les informations selon les droits attachés à chaque destinataire et selon les limites de son service. Une réutilisation commerciale indépendante du besoin d'hébergement pose une autre question que la conservation nécessaire au passeport. Le contrat doit préserver cette différence dans la définition des prestations et dans les autorisations.

La valeur du dispositif repose finalement sur deux continuités : celle des informations sur la batterie et celle du service qui les rend accessibles. Les vérifier ensemble permet de négocier un contrat informatique adapté au cycle de vie du produit, au lieu d'acheter une simple interface de publication.

18 août 2027 — Le devoir de diligence suit un autre calendrier et un autre périmètre

Dans la version du règlement sur les batteries consolidée au 13 août 2026, l'article 48 fixe au 18 août 2027 l'application des obligations de devoir de diligence concernées. L'article 47 prévoit une exclusion pour certains opérateurs sous 40 millions d'euros de chiffre d'affaires net, avec une condition relative au groupe et une période de référence précises.[2] L'échéance et le test ne doivent pas être déduits de ceux du passeport.

Le passeport organise l'information sur le produit ; la diligence porte sur une politique et ses processus de maîtrise des risques d'approvisionnement. Les deux peuvent utiliser des données communes sans constituer la même obligation. Posséder un enregistrement complet ne démontre pas, à lui seul, que les risques ont été évalués et traités. À l'inverse, la conduite d'un

audit d'approvisionnement ne remplace pas toutes les informations à rendre accessibles sur une batterie.

Le seuil exige aussi de regarder la structure économique. Une société prise isolément peut se situer sous la limite alors que la condition relative au groupe change le résultat. Une qualification fondée seulement sur le chiffre d'affaires du signataire du contrat peut donc manquer l'analyse prévue. La période de calcul doit rester visible : le montant du dernier bon de commande n'a pas la fonction du chiffre d'affaires utilisé par le texte.

L'exclusion d'un acteur du chapitre ne rend pas ses informations inutiles à son client. Celui-ci peut avoir besoin d'éléments d'origine ou de procédé pour remplir ses propres obligations. Cette demande doit être présentée selon son fondement réel. Une exigence contractuelle imposée par un donneur d'ordre ne devient pas automatiquement une obligation réglementaire directe pour le fournisseur. La distinction aide à négocier le contenu, la preuve et le coût de la coopération.

La coopération entre opérateurs ne signifie pas davantage que la responsabilité individuelle disparaît. Les engagements des partenaires et les contrôles doivent se rattacher aux risques et aux opérations effectivement concernés. Une politique commune peut faciliter le travail sans permettre à chacun de se contenter d'une attestation générale émise par un autre.

La préparation doit donc conserver une analyse autonome du champ de la diligence, puis identifier ses relations avec le passeport. Cette méthode évite d'attendre une date unique supposée déclencher tout le régime des batteries et permet d'organiser les tâches selon leur véritable calendrier.

Véhicules : homologation et performance

29 novembre 2026 — Euro 7 concerne d'abord les nouveaux types de voitures et d'utilitaires légers

Les articles 10 et 21 du règlement Euro 7 distinguent deux étapes pour les catégories M1 (voitures particulières) et N1 (utilitaires légers) : le 29 novembre 2026 pour les nouveaux types, puis le 29 novembre 2027 pour les nouveaux véhicules concernés. Les catégories lourdes suivent d'autres dates, et les petits constructeurs des dispositions particulières.[3] À la fin de septembre, la préparation d'un programme doit donc partir de sa catégorie et de son étape d'homologation.

Le type et l'exemplaire ne répondent pas à la même question. La réception d'un type porte sur une définition de produit ; la commercialisation de nouveaux véhicules intervient ensuite dans un calendrier qui lui est propre. Appliquer une date unique à tous les modèles, stocks et programmes peut conduire soit à retarder inutilement une opération, soit à sous-estimer le temps nécessaire pour un nouveau type. Le plan industriel doit identifier les décisions de conception qui conditionnent la réception.

Cette distinction se retrouve chez les équipementiers. Une pièce peut être développée pour plusieurs plateformes dont les échéances diffèrent. Le fournisseur doit connaître les versions attendues et les essais qui correspondent au programme concerné. Une modification de spécification tardive peut affecter outillages, validation et volumes disponibles. Le contrat doit permettre d'identifier le changement, son décideur et la manière dont son coût sera discuté.

La réception obtenue ne résume pas toute la conformité. Le règlement distingue aussi production et service, avec des contrôles dont les objets diffèrent. La réussite d'un essai de développement ne prouve pas que chaque série conservera les caractéristiques prévues. L'organisation doit pouvoir relier configuration validée, processus de fabrication et informations recueillies pendant l'utilisation.

Le calendrier ne permet pas non plus d'utiliser les échéances des voitures pour tous les composants. Les pneumatiques ont leurs propres dispositions. Un plan d'approvisionnement qui les assimile au même jalon peut manquer une contrainte distincte. L'analyse doit conserver le produit exact et la disposition qui lui est applicable, sans réduire Euro 7 à une date de gamme.

L'enjeu immédiat est donc de convertir le texte en étapes de programme : définition, essais, réception, production et commercialisation. Une échéance juridique devient utilisable lorsqu'elle est reliée à ces opérations et aux délais de leurs partenaires.

Une voiture électrique n'échappe pas à toutes les exigences Euro 7

Euro 7 ne traite pas uniquement les gaz d'échappement. Son objet couvre aussi la durabilité des batteries, et ses prescriptions distinguent les émissions autres que d'échappement, notamment celles liées au freinage. Les annexes et les obligations de contrôle organisent plusieurs démonstrations techniques.[3] L'absence de moteur thermique ne suffit donc pas à classer un nouveau véhicule électrique hors de l'ensemble du règlement.

La différence est importante pour la répartition des travaux. Une motorisation électrique supprime une source particulière d'émissions sans rendre inutiles toutes les vérifications sur le véhicule. Freinage, consommation et batterie appartiennent à des systèmes dont les caractéristiques doivent être identifiées séparément. Le programme doit déterminer quelle fonction est examinée et quels résultats permettront de la justifier.

La durabilité réglementaire ne se confond pas avec une garantie commerciale. La première sert à démontrer une performance dans le cadre prévu par le texte ; la seconde organise une promesse et les conséquences d'une difficulté dans une relation de vente. Elles peuvent porter sur des éléments proches, mais leur période, leurs conditions et leurs destinataires doivent être distingués. Un résultat d'essai ne répond pas nécessairement à toute demande de garantie d'un client.

Le suivi des données devient également une question de cohérence. Une mesure sur une batterie et une mesure sur le véhicule ne décrivent pas toujours le même objet. Pour interpréter une baisse de performance, il faut conserver la version du système, les conditions d'usage et la

méthode employée. Une comparaison de valeurs sans ces paramètres peut donner l'apparence d'un défaut ou, au contraire, masquer une dégradation.

L'électrification demande ainsi une adaptation de la conformité, pas sa disparition. Pour un constructeur et ses fournisseurs, la bonne préparation consiste à identifier les prescriptions pertinentes au produit et les éléments qui permettront de les démontrer pendant les étapes prévues.

CO₂ 2025-2027 : la moyenne triennale donne une flexibilité, pas une suppression de l'objectif

Le règlement (UE) 2025/1214 du 17 juin 2025 organise, pour 2025 à 2027, un calcul de conformité des émissions moyennes des constructeurs sur trois ans. Les émissions et objectifs annuels sont pondérés selon le nombre de véhicules nouvellement immatriculés ; le texte adapte aussi les règles des groupements et de la prime pour émissions excédentaires.[4] Le mécanisme ne revient pas à faire disparaître l'objectif pendant cette période.

La pondération empêche de traiter les trois années comme trois nombres dont on ferait une moyenne simple. Une année avec davantage d'immatriculations pèse plus dans le résultat. La stratégie de gamme doit donc relier les valeurs d'émissions, la composition des ventes et les volumes. Une amélioration sur un segment restreint peut ne pas produire l'effet attendu si le reste des immatriculations évolue autrement.

La flexibilité permet de considérer des écarts entre années, mais elle ne garantit pas qu'une contre-performance initiale sera compensée. La compensation dépend des ventes qui suivront, de leur répartition et des valeurs pertinentes. Pour les fournisseurs, le calendrier réglementaire peut modifier les commandes anticipées par le constructeur sans constituer un engagement ferme sur un composant déterminé. Prévisions de marché et obligations d'achat doivent rester séparées dans les contrats.

La constitution d'un groupement ajoute un niveau de calcul. Elle peut modifier les valeurs utilisées pour certaines années, mais ne transforme pas chaque membre en entreprise identique aux autres. Les accords doivent être analysés selon la période couverte et les obligations convenues. Une annonce de coopération ne suffit pas à expliquer la contribution de chaque acteur au résultat réglementaire.

Le risque industriel réside dans l'écart entre une stratégie de conformité et son exécution commerciale. Un constructeur peut avoir besoin de faire évoluer rapidement la part d'une motorisation alors que ses partenaires ont investi sur d'autres volumes. La discussion contractuelle doit conserver les hypothèses qui ont conduit à cet investissement et les changements de programme effectivement demandés.

La moyenne triennale constitue donc une modalité de calcul à intégrer aux décisions, sans la présenter comme une garantie de résultat. Son effet dépendra de la trajectoire complète des ventes et des émissions, pas de la seule annonce d'un assouplissement.

Vente, flottes et fin de vie

30 juillet — Un centre VHU peut traiter les véhicules d'un système individuel sans fermer la traçabilité

Le 30 juillet 2026, le Conseil d'État rejette le recours de la Plateforme de la filière automobile contre le refus de modifier les règles des centres de véhicules hors d'usage (VHU). Un centre lié à un éco-organisme peut, sans y être obligé, gérer aussi certains véhicules relevant d'un système individuel. Cela n'impose pas au producteur de ce système de financer l'éco-organisme, et l'information sur les véhicules reste possible.[5]

Le point central est la coexistence de modes d'organisation. Un producteur peut disposer d'un système individuel sans que les véhicules de sa marque soient physiquement exclus de tout autre réseau de traitement. Inversement, la faculté offerte à un centre ne devient pas une obligation d'accepter toute opération selon n'importe quelles modalités. Le circuit technique et le régime de responsabilité doivent être lus ensemble.

Le marquage et la circulation de l'information permettent de relier le véhicule au système dont il relève. Mais leur possibilité juridique ne prouve pas que chaque échange fonctionnera spontanément. Le contrat du centre et l'organisation des données doivent expliquer ce qui sera transmis, à qui et à quel moment. Un véhicule traité sans information utilisable peut compliquer le suivi même si l'opération physique a été réalisée correctement.

Le raisonnement ne permet pas non plus de déduire le financement de la seule présence du véhicule dans un centre. Une obligation de contribuer à un éco-organisme et le coût d'une prestation déterminée sont des questions distinctes. Les conventions doivent décrire les opérations et les relations économiques réelles ; elles ne peuvent être remplacées par une présomption selon laquelle tout passage dans un réseau impose la même contribution.

Pour les acteurs du réemploi et du recyclage, l'intérêt est de conserver la preuve de ce qui a été collecté et traité, sans confondre véhicule entier, composant réutilisable et flux de déchets. Le suivi de la batterie pose en outre ses questions propres. La coexistence des systèmes rend cette identification plus nécessaire, plutôt qu'elle ne la supprime.

L'arrêt examine le dispositif national qui lui était soumis. Il ne dispense pas de suivre les évolutions ultérieures du cadre européen et français. Son apport est de clarifier la possibilité de circulation entre réseaux et la nécessité de maintenir l'information correspondante.

20 mars — L'avantage en nature d'un véhicule électrique dépend aussi du modèle et de sa mise à disposition

Le Conseil d'État rejette, le 20 mars 2026, le recours contre les règles d'évaluation de l'avantage en nature d'un véhicule mis à disposition par l'employeur. Pour les véhicules électriques concernés entre février 2025 et fin 2027, l'abattement forfaitaire de 70 %, plafonné, dépend notamment du score environnemental minimal. Le dispositif détermine une assiette sociale ; il ne régit pas les contrats de commande de véhicules.[6]

La décision de flotte doit donc rapprocher plusieurs dates sans les confondre. La commande traduit l'engagement d'achat ; la livraison et la mise à disposition décrivent d'autres opérations. Une négociation conclue sous certaines hypothèses commerciales ne fige pas nécessairement les règles utilisées ensuite pour évaluer l'avantage accordé au salarié. L'analyse doit identifier le fait auquel la disposition sociale attache sa conséquence.

Le caractère électrique n'est pas, à lui seul, le test complet du régime favorable examiné. L'éligibilité du modèle doit être vérifiée selon la condition pertinente, sans être déduite d'une appellation commerciale. Pour un employeur, une offre de location indiquant seulement la motorisation peut donc laisser une information déterminante non résolue.

Cette condition ne décrit pas non plus toute l'utilité du véhicule pour le salarié. Autonomie, déplacements, recharge et disponibilité doivent être appréciés selon l'usage. Un choix socialement avantageux peut rencontrer une difficulté opérationnelle ; un modèle adapté aux déplacements peut ne pas présenter le même traitement. La comparaison doit conserver ces dimensions plutôt que convertir l'abattement en preuve d'un coût total inférieur dans toute situation.

L'arrêt distingue enfin la règle de cotisations et les intérêts commerciaux invoqués par la filière. Il ne permet pas d'affirmer qu'une modification sociale serait toujours sans effet sur les commandes : il examine les moyens et les éléments du litige. Pour la préparation d'une flotte, la conséquence utile est de faire apparaître séparément coût contractuel, usage professionnel et évaluation sociale, puis de vérifier leur combinaison pour le modèle retenu.

Dieselgate : proposer un rappel ne suffit pas à écarter une résolution pour non-conformité grave

Le 24 septembre 2025, la première chambre civile de la Cour de cassation casse partiellement un arrêt dans l'affaire n° 23-23.869. Elle retient que l'action en délivrance conforme se prescrit à compter de la connaissance, effective ou raisonnablement possible, du défaut. Elle qualifie de grave le manquement lié à un dispositif d'invalidation interdit et censure le rejet fondé sur une proposition de rappel et l'usage prolongé du véhicule. Le fond est renvoyé à Toulouse, la recevabilité restant acquise.[7]

La réparation proposée et les conséquences du défaut ne répondent pas à la même question. Un rappel peut viser la remise en conformité technique ; il ne démontre pas que la chose initialement délivrée répondait à ce que le contrat et la réglementation exigeaient. Le vendeur ne peut donc utiliser la seule possibilité d'une intervention ultérieure pour évacuer l'analyse du manquement initial.

Le fait que le véhicule ait circulé pendant plusieurs années ne résout pas davantage la conformité. Fonctionnement mécanique, autorisation de circulation et présence d'un dispositif interdit doivent être distingués. Un produit utilisable peut présenter une non-conformité grave dont les conséquences contractuelles demeurent à apprécier. La preuve doit porter sur le défaut litigieux, sans être remplacée par une appréciation générale de la satisfaction d'usage.

La prescription exige, elle aussi, une démonstration datée. La date de livraison ne constitue pas automatiquement le point de départ dans le raisonnement retenu. Courriers, information reçue et connaissance raisonnablement attendue peuvent devenir déterminants. Pour les entreprises, conserver les communications sur les défauts et les rappels sert donc à comprendre l'histoire du litige, pas seulement à prouver l'envoi d'une invitation à l'atelier.

La portée doit rester liée au droit appliqué à cette vente ancienne. L'arrêt utilise notamment des dispositions contractuelles antérieures à la réforme de 2016 et un cadre européen précis. Il ne doit pas être reformulé comme la résolution automatique de toute vente présentant n'importe quel défaut environnemental. Les qualifications, la gravité et le contrat restent nécessaires.

L'intérêt durable de cette décision est de séparer la correction technique du produit et le traitement juridique de la vente. Pour une filière où les performances dépendent de logiciels et de mises à jour, cette séparation rappelle que la conformité promise doit pouvoir être expliquée au jour de la délivrance et dans les conditions réelles auxquelles elle se rapporte.

Production, marchés et investissements

31 juillet — La hausse des immatriculations électriques ne mesure pas la production européenne de batteries

Eurostat indique, le 31 juillet 2026, que les immatriculations de voitures particulières exclusivement électriques dans l'Union atteignent 1,89 million en 2025, en hausse de 29,7 % sur 2024. Les hybrides non rechargeables représentent néanmoins un volume supérieur, à 3,62 millions de nouvelles immatriculations.[8] Ces données décrivent des véhicules enregistrés, pas le lieu de production de leurs cellules ni celui de leur assemblage.

Le choix de l'indicateur change le diagnostic industriel. Un marché en croissance peut bénéficier à plusieurs chaînes de production, dont les implantations et les fournisseurs diffèrent. Le besoin en batteries augmente sans que chaque site européen reçoive une part équivalente de cette demande. Les données d'immatriculation doivent donc être rapprochées des plateformes, des contrats d'achat et des provenances, plutôt que converties directement en volumes disponibles pour une usine.

La distinction des motorisations est également nécessaire. Un hybride non rechargeable, un hybride rechargeable et un véhicule exclusivement électrique n'embarquent pas la même batterie et ne présentent pas les mêmes besoins d'approvisionnement. Un chiffre réunissant toutes les ventes dites électrifiées peut masquer la demande adressée à un fabricant de cellules destinées à une gamme déterminée. La comparaison doit conserver le type de véhicule et l'unité pertinente.

Les volumes annuels ne décrivent pas non plus la régularité des commandes. Une usine peut avoir besoin d'un débit stable pour organiser équipes, achats et qualité, alors que les ventes connaissent des variations. La hausse d'une année constitue un signal de marché, mais pas une

garantie de continuité pour chaque trimestre ou chaque programme. L'analyse du financement doit conserver cette différence.

Le parc total et les nouvelles immatriculations répondent enfin à des questions distinctes. Le parc éclaire les besoins d'entretien et, à terme, de remplacement ; les immatriculations décrivent une entrée récente. Les futurs flux de batteries usagées ne doivent pas être calculés comme si toute nouvelle vente devenait immédiatement une matière disponible pour le recyclage. Durée d'usage et seconde vie interviennent entre ces étapes.

La note d'Eurostat permet donc de mesurer une évolution de la demande dans un champ clairement défini. Pour apprécier ses effets sur une chaîne française ou européenne, il faut prolonger ce constat par les données de production et les engagements qui relient cette chaîne aux véhicules effectivement vendus.

I4CE : inaugurer une usine de batteries ne démontre pas sa capacité à livrer au coût prévu

Dans son étude d'avril 2026 sur la réindustrialisation verte, I4CE distingue les étapes de la chaîne automobile et souligne la difficulté du passage des projets de batteries à une production maîtrisée. Sa lecture du secteur relie la montée en cadence, les rendements, les coûts et la visibilité de la demande.[9] Ce diagnostic est une analyse du think tank, à distinguer d'un contrôle technique réalisé dans chacune des usines évoquées.

La distinction entre capacité annoncée et production livrée doit être conservée dans l'évaluation d'un investissement. Une ligne installée peut avoir besoin d'essais, de réglages et d'une qualification progressive. La capacité théorique ne donne pas directement le volume de produits répondant aux spécifications du client. C'est ce dernier volume, livré au moment attendu, qui transforme l'installation en ressource commerciale.

Le taux de rebut agit à la fois sur les quantités et sur les coûts. Produire davantage d'unités ne garantit pas que le coût unitaire des unités utilisables baissera comme prévu. Les dépenses de matières, d'énergie et de contrôle doivent être rapportées au résultat industriel réel. Un soutien financier peut permettre de franchir une étape sans supprimer cette contrainte.

Le contrat d'achat doit préciser la manière dont il accompagne cette période. Une prévision de volumes fournit une information, tandis qu'un engagement minimum, une qualification ou une commande ferme produisent d'autres effets. Les parties doivent aussi définir ce qui arrive lorsque la spécification évolue avant que la ligne atteigne son rendement. Sans cette précision, le risque d'apprentissage peut être laissé à un fournisseur qui a pourtant investi à la demande du client.

Le diagnostic d'I4CE présente l'intérêt de déplacer l'attention du nombre de projets vers les étapes de leur réalisation. Il doit toutefois être utilisé sans reproduire comme certitudes actuelles des chiffres ou statuts d'entreprise issus de ses sources secondaires. Les décisions sur un site demandent une information actualisée sur ses coûts, ses résultats et ses contrats.

L'évaluation utile consiste donc à suivre des étapes vérifiables : qualification, rendement, livraison et recette. Elle permet de déterminer si le besoin de financement correspond à un retard temporaire de montée en cadence, à une difficulté technologique ou à un débouché devenu insuffisant. Ces situations n'appellent pas la même réponse.

Recyclage : une capacité de prétraitement ne garantit pas le retour des matières dans une batterie

L'étude d'I4CE distingue, dans la chaîne aval, le prétraitement des batteries et la récupération ultérieure des matières. Elle situe ces étapes dans des projets dont la maturité et les débouchés diffèrent.[9] Cette distinction empêche d'assimiler toute capacité annoncée de recyclage à une fourniture déjà disponible de matières utilisables dans de nouvelles cellules.

La première opération peut produire une matière intermédiaire qui demande d'autres traitements. Le résultat doit ensuite répondre aux caractéristiques attendues par le fabricant. Entre récupération physique et réincorporation industrielle interviennent donc rendement, qualité et qualification. Le mot « recyclage » peut décrire l'ensemble de cette chaîne ou une seule étape ; un dossier doit préciser laquelle.

Le financement dépend des deux côtés du procédé. Le site doit disposer d'un flux entrant et trouver un acheteur pour sa sortie. La croissance du parc électrique ne garantit pas immédiatement le volume de batteries usagées disponible, et un volume collecté ne garantit pas une matière de composition uniforme. L'opérateur doit expliquer comment ces variations seront traitées dans son procédé et dans ses engagements.

La valeur de la matière récupérée dépend aussi de son accès au marché. Un contrat avec un constructeur peut apporter une perspective, mais il faut distinguer l'intention de réutiliser, la validation d'un échantillon et la commande selon une spécification stabilisée. La chaîne n'est fermée que lorsque la matière peut effectivement entrer dans la production envisagée, dans des conditions économiques acceptées.

Les informations du passeport peuvent aider à connaître le produit traité sans résoudre toutes les contraintes du recyclage. Elles doivent être rapprochées des opérations réelles et de leurs contrôles. Une donnée de composition initiale ne constitue pas, à elle seule, une mesure de la qualité de la matière après traitement.

L'intérêt industriel du recyclage se mesure donc à la continuité entre collecte, procédé, qualité et débouché. Cette lecture permet d'identifier la dépendance qui reste ouverte et de concentrer le projet sur l'étape nécessaire, plutôt que conclure à la circularité à partir d'un seul équipement installé.

Notes et références

[1] Document préparé pour la Commission européenne — DG GROW. Guidance Document: Digital Batteries Passport — data points by category, version 2.0. 15 août 2026 ; présentation publiée le 21 août. PDF, pages 1 et 3-11 : version, portée non normative, catégories, points obligatoires/conditionnels et distinction modèle/données dynamiques. Présentation du 21 août pour les 71 points.

[2] Parlement européen et Conseil de l'Union européenne. Règlement (UE) 2023/1542 — batteries et déchets de batteries, version consolidée au 13 août 2026. 12 juillet 2023 ; consolidation au 13 août 2026. Articles 47-48, 77-78 et renvois à l'annexe XIII : seuil/groupe, diligence, passeport, accès, hébergement et changements de statut.

[3] Parlement européen et Conseil de l'Union européenne. Règlement (UE) 2024/1257 — Euro 7, version consolidée au 23 septembre 2026. 24 avril 2024 ; consolidation au 23 septembre 2026. Articles 1-3, 6-7, 10-11 et 21 ; annexes I, II et V : catégories, calendrier, émissions autres que d'échappement, batteries et contrôles.

[4] Parlement européen et Conseil de l'Union européenne. Règlement (UE) 2025/1214 — calcul de conformité CO₂ pour 2025-2027. 17 juin 2025. Article 1 : insertions dans les articles 4, 6 et 8 du règlement 2019/631 ; moyenne pondérée, groupements et prime.

[5] Conseil d'État. Conseil d'État, 30 juillet 2026, n° 502483 — réseaux VHU. 30 juillet 2026. Points 1-9 et dispositif ; ECLI:FR:CECHS:2026:502483.20260730.

[6] Conseil d'État. Conseil d'État, 20 mars 2026, n° 503857 — avantage en nature et véhicule de fonction. 20 mars 2026. Points 1-8 et dispositif : assiette, mise à disposition, condition environnementale, temporalité et rejet.

[7] Cour de cassation, première chambre civile. Cour de cassation, 24 septembre 2025, n° 23-23.869 — Dieselgate. 24 septembre 2025. Points 1-5, 8-14, 19-28, 30-36, 38-41 et dispositif ; ECLI:FR:CCASS:2025:C100649.

[8] Eurostat. New battery-only electric cars up 30% in 2025. 31 juillet 2026. Paragraphes sur immatriculations 2025, croissance 29,7 %, hybrides et parc ; jeux road_eqr_carpda et road_eqr_zev.

[9] Erwann Kerrand, Elena Schneider, Ciarán Humphreys et Louise Kessler — I4CE. Réindustrialisation verte en France : réalité, projection raisonnable ou mirage ?. Avril 2026. Pages PDF 15-17, pages imprimées 15-17 : chaîne automobile, montée en production, rendements, coûts, matières et aval/recyclage