

A S S E M B L É E N A T I O N A L E

X V I ^e L É G I S L A T U R E

Compte rendu

Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

– Suite de l'examen de la proposition loi visant à accélérer et contrôler le verdissement des flottes automobiles (n° 2126)
(*M. Damien Adam, rapporteur*) 2

Mardi 9 avril 2024

Séance de 21 heures 30

Compte rendu n° 51

SESSION ORDINAIRE DE 2023-2024

**Présidence de
M. Jean-Marc Zulesi,
*Président***



La Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a poursuivi l'examen de la proposition loi visant à accélérer et contrôler le verdissement des flottes automobiles (n° 2126) (*M. Damien Adam, rapporteur*).

M. le président Jean-Marc Zulesi. Il nous reste 134 amendements à examiner.

Article 1^{er} (suite) : *Renforcement de l'obligation d'acquérir des véhicules à très faibles émissions lors du renouvellement des flottes des entreprises*

Amendements CD165 du rapporteur et CD13 de Mme Olga Givernet (discussion commune)

M. Damien Adam, rapporteur. Mon amendement vise à inclure les quadricycles lourds et les tricyles à moteur dans la trajectoire de verdissement des flottes d'entreprise.

Mme Olga Givernet (RE). Exclure les quadricycles lourds serait bien dommage. Je retire mon amendement au profit de celui du rapporteur, mais je souhaite alerter les collègues : les quadricycles lourds devraient être autorisés sur les voies rapides comme chez nos voisins européens, l'interdiction dont ils font l'objet freinant leur développement et avec lui, l'allègement de notre flotte automobile.

L'amendement CD13 est retiré.

La commission adopte l'amendement CD165.

Suivant l'avis du rapporteur, elle rejette l'amendement CD123 M. Bruno Millienne.

Amendements CD164 du rapporteur et CD53 de M. Daniel Grenon (discussion commune)

M. Damien Adam, rapporteur. Mon amendement prévoit une trajectoire spécifique pour les loueurs de courte durée avec un taux de verdissement initial de 5 %, augmentant de 5 % par an – nous en avons discuté avant la levée de nos travaux de cet après-midi.

M. Daniel Grenon (RN). Mon amendement vise à exclure du dispositif de renouvellement des parcs automobiles, les centrales de réservation mentionnées à l'article L. 3142-1 du code des transports. L'obligation d'une transition vers des véhicules à très faibles émissions dans le secteur des taxis et des véhicules de tourisme avec chauffeur (VTC) se heurte à plusieurs défis de taille, ces véhicules n'étant pas adaptés aux besoins des taxis, comme nous l'ont révélé les professionnels du secteur au cours des auditions. Les taxis et VTC, parcourant parfois jusqu'à 1 000 kilomètres par jour, ne souhaitent pas utiliser des véhicules à l'autonomie encore trop limitée et dont le temps de recharge, bien souvent trop long, peut entraîner une augmentation des coûts pour le client, qui risque de ce fait de refuser

le taxi électrique. La faible densité des bornes de recharge peut, en outre, forcer les chauffeurs à faire des détours, augmentant le temps de trajet et le coût de la course.

Les différences de réglementation et d'infrastructures selon les territoires compliquent encore la situation et pénalisent les territoires ruraux. Les conséquences sociales et économiques pour les acteurs de la branche des taxis seraient trop néfastes pour laisser un tel dispositif en l'état.

M. Damien Adam, rapporteur. Je demande le retrait de l'amendement CD53 au profit de mon propre amendement, qui cible les loueurs de courte durée.

La commission adopte l'amendement CD164.

En conséquence, l'amendement CD53 tombe.

Amendement CD50 de M. Jean-Louis Bricout et amendements identiques CD38 de M. Guy Bricout, CD120 de M. Bruno Millienne et CD131 de M. Vincent Thiébaud (discussion commune)

M. Jean-Louis Bricout (LIOT). Mon amendement vise à prolonger la possibilité de comptabiliser les véhicules hybrides rechargeables comme des véhicules verts jusqu'en 2028, après quoi seuls les véhicules à très faibles émissions seront ainsi considérés.

On connaît bien les limites des véhicules hybrides rechargeables, notamment les problèmes de poids, mais le maillage de nos territoires en bornes de recharge est à ce jour insuffisant pour pouvoir accepter de dépendre de véhicules électriques.

M. Bruno Millienne (Dem). Non content de durcir la trajectoire, le texte propose de rendre inéligible un type de véhicules pouvant pourtant utilement contribuer à la réduction de nos émissions, à tout le moins dans une phase transitoire. Restons-en à ce que nous avons voté il y a moins de trois ans en intégrant à la trajectoire de verdissement les véhicules hybrides, qui répondent à certains besoins auxquels les véhicules électriques ne répondent pas à ce jour. N'autoriser que les véhicules à très faibles émissions enfermerait nombre d'entreprises concernées dans une impasse. Une nouvelle fois, en l'absence d'analyses précises de leur situation, restreindre encore le champ des possibles semble prématuré. Le mieux est l'ennemi du bien – dicton valable pour tout ce texte, mais particulièrement pertinent sur ce point précis.

M. Vincent Thiébaud (HOR). Mon argument est similaire. La disponibilité des bornes de recharge constitue un sujet d'inquiétude, en particulier en milieu rural.

J'étais un gros rouleur dans ma précédente carrière : quand j'allais voir des clients au cours de mes tournées en Haute-Saône, il était déjà laborieux de trouver une station-service dans ce territoire où les agglomérations sont rares. Qu'en sera-t-il des bornes de recharge ? Même dans des communes qui ne sont pas en milieu très rural, comme celle que j'habite – deuxième ville du Bas-Rhin, comptant 36 000 habitants –, il n'y a de bornes que dans un parking, tout récemment construit. Même si la collectivité est très investie dans le schéma de mise en œuvre des bornes, ces dernières ne verront le jour que dans deux ou trois ans, au mieux.

Tout en comprenant l'objectif du texte, je m'inquiète pour les gros rouleurs et pour les gens, notamment parisiens, qui louent des voitures pour aller voir la famille dans des territoires mal pourvus en bornes de rechargement. C'est pourquoi je propose de réintroduire des véhicules roulant au biogaz ou au gaz de pétrole liquéfié (GPL), qui ont encore une raison d'être. De tels véhicules représentent déjà une transition intéressante, notamment en milieu rural où la méthanisation constitue une énergie renouvelable disponible au service des collectivités et des habitants. La réglementation situe d'ailleurs à 2035 la date limite de commercialisation de voitures recourant aux énergies fossiles. J'aurais pu entendre qu'on accorde une priorité exclusive aux véhicules à très faibles émissions, mais seulement à partir de 2027 ou 2028. Pour l'heure, elle me paraît un peu prématurée, vu les interrogations quant aux possibilités de les recharger.

M. Damien Adam, rapporteur. L'argument en faveur des véhicules roulant au biogaz me semble un peu hors de propos : émettant plus que 50 grammes de CO₂ par kilomètre, ceux-ci ne seraient pas considérés comme verts, même si nous en restions aux véhicules à faibles émissions.

L'argument en faveur des hybrides rechargeables me surprend tout autant. Vous dites qu'il n'y a pas assez de bornes de recharge et qu'il faut donc conserver les hybrides : vous assumez donc de laisser ces véhicules fonctionner en consommant du carburant. Or un hybride ainsi utilisé émet plus de gaz à effet de serre (GES) qu'un véhicule thermique. Ce sont des études de l'Union européenne, publiées il y a quinze jours et réalisées à partir des données extraites des boîtes noires des véhicules, qui l'établissent : pour optimiser ses ressources financières, un particulier acquérant un hybride rechargeable se charge dès que possible, limitant le recours au carburant, contrairement aux entreprises dont les flottes d'hybrides rechargeables émettent quelque 136 grammes par kilomètre au lieu des 40 grammes prévus.

Monsieur Millienne, vous ne cessez de dire que les études scientifiques manquent ; en l'occurrence, elles contredisent votre défense des hybrides rechargeables, véritable non-sens écologique s'agissant de verdir les flottes d'entreprise – même les véhicules thermiques valent mieux.

Je m'opposerai donc à tous ces amendements visant à restreindre le champ d'application du texte : pour réussir la transition écologique, il faut passer aux véhicules à très faibles émissions.

M. Vincent Thiébaud (HOR). Nous avons déjà fixé une trajectoire il y a peu, sur laquelle les constructeurs se sont pleinement alignés, même avec retard. J'entends l'argument concernant les hybrides rechargeables, mais il n'y en a plus guère sur le marché du neuf.

Favorable aux véhicules à très faibles émissions, je suis réticent à la temporalité proposée par le texte. Nous avons élaboré la loi d'orientation des mobilités (LOM) en 2018, ajouté la loi dite « climat et résilience » en 2020, et nous en remettons une couche – au risque de compromettre la lisibilité et la visibilité nécessaires aux opérateurs et aux acteurs.

La transition vient changer un modèle vieux de plus de soixante-dix ans, presque centenaire ; il faut laisser au nouveau modèle un peu de temps pour émerger. Sinon, je crains que nous finissions par importer des véhicules qui seront très loin de nos standards environnementaux. Il faudrait nous entendre sur une trajectoire moins forte.

M. Gérard Leseul (SOC). Je voudrais y voir clair : la discussion commune porte sur deux amendements de nature différente. L'amendement CD50 de notre collègue Jean-Louis Bricout nous propose de réintégrer les véhicules hybrides jusqu'en 2028 ; les suivants jusqu'en 2032.

M. Jean-Louis Bricout (LIOT). Si on veut forcer les ruraux à utiliser le véhicule électrique, il faut avoir des bornes en nombre suffisant – on connaît déjà ce problème pour les itinérants – et affichant les prix de façon transparente.

Tout cela soulève un gros problème d'aménagement du territoire. La population rurale finit toujours par trinquer dès lors que des opérateurs privés, suivant une logique mercantile, attendent un retour sur investissement suffisant pour fournir le service prévu. On l'a vu pour la fibre optique dans mon département : les collectivités ont dû mettre la main à la poche.

Nous proposerons en séance publique de déployer des schémas directeurs à l'échelon départemental : seuls un aménagement suffisant et des prix transparents peuvent faire aimer la voiture électrique. Il y a en effet un problème de temporalité : malgré les limites bien connues des véhicules rechargeables, mon amendement propose de les considérer comme verts jusqu'en 2028 pour laisser aux gens le temps de s'habituer aux véhicules électriques.

M. Bruno Millienne (Dem). Monsieur Adam, je veux bien que vous remettiez en cause ce que je dis, mais contrairement à la combustion de produits pétroliers, le gaz récupéré de la digestion organique est considéré comme étant CO₂ neutre – par le fait même ne contribuant pas à l'augmentation des GES.

Deuxièmement, dans transition écologique, il y a transition. Vous souhaitez sauter directement à 2035, mais vous irez vous expliquer avec les gens qui ne peuvent pas le faire. Vous ne voulez pas admettre que votre proposition de loi fixe des objectifs totalement irréalistes, mais si d'aventure elle était adoptée, les faits le prouveraient ! Vous semblez, en outre, postuler que les moteurs thermiques seront interdits en 2026 aux termes de la clause de revoyure. Laissez-moi vous dire que non, parce que beaucoup d'énergies zéro émission – pensons aux carburants de synthèse – passeront par le moteur thermique : ce n'est pas la motorisation qu'il faut condamner, mais les énergies qu'on met dedans.

Votre obstination à pousser un tel texte n'a pas de sens – à moins qu'il ne s'agisse de faire plaisir à vos nouveaux amis de La France insoumise et des Écologistes, peut-être pour des raisons électorales dans votre circonscription.

M. Damien Adam, rapporteur. Les voitures hybrides simples dont parlait M. Thiébaud ne sont pas classées parmi les véhicules à faibles émissions, pas même dans le périmètre des véhicules émettant moins de 50 grammes par kilomètre.

M. Jean-Louis Bricout évoquait la transparence des prix en station. Répondant à M. Guy Bricout, j'indiquais tout à l'heure qu'une réglementation européenne s'appliquera à compter du 13 avril aux bornes de recharge au-dessus de 50 kilowatts nouvellement installées, qui devront disposer d'un terminal de paiement par carte bancaire et afficher les prix en toute transparence.

Un plan de financement de l'État est en cours, qui doit permettre l'installation de bornes de recharge dans les stations-services, notamment rurales. Pour disposer de bornes,

tant sur les routes nationales et départementales qu'en milieu urbain – des zones blanches existant aussi en cœur de ville, du moins en ce qui concerne les bornes de recharge rapide –, il nous faut travailler à une planification d'ensemble traitant ces problèmes. Une mission des services de l'État s'y emploie ; le fonds Advenir de l'Agence de la transition écologique (Ademe) et de l'Association nationale pour le développement de la mobilité électrique (Avere) finance l'installation de bornes de recharge. Nous devons encore réfléchir au maillage, confié aux régions par la LOM, à travers les schémas régionaux d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (Sraddet). Six ans plus tard, force est de constater que les régions n'ont pas été à la hauteur.

Vous soutenez, monsieur Millienne, que le biogaz serait neutre en CO₂. Ma proposition de loi reprend pourtant les catégories de faibles émissions et de très faibles émissions fixées dans la loi « climat et résilience » : si le biogaz émettait moins de 20 grammes par kilomètre, il serait intégré dans la réglementation. Que les industriels prouvent que tel est le cas et, sans en changer un mot, ces carburants se retrouveront dans le périmètre défini par mon texte, qui ne mentionne pas les véhicules électriques, mais ceux à très faibles émissions, c'est-à-dire émettant moins de 20 grammes par kilomètre.

Quant à la trajectoire, les véhicules électriques représentaient 18 % des ventes de véhicules neufs en 2023. Je propose d'arriver à 20 %, non dès 2024, mais en 2025. Vous ne pouvez pas affirmer que ces véhicules représenteront moins de 20 % des ventes en 2025 ; sur la base de leur progression observée, je peux affirmer le contraire.

M. Bruno Millienne (Dem). Non, vous ne le pouvez pas.

M. Damien Adam, rapporteur. Concernant les carburants synthétiques, la clause de revoyure européenne vise justement à pouvoir intégrer à la trajectoire de tels carburants s'ils s'avéraient très peu émissifs – le texte est neutre vis-à-vis des différentes motorisations. Il n'y a donc pas lieu de faire croire que la trajectoire serait horrible : la plupart des constructeurs présents sur le territoire européen n'offriront plus que des véhicules électriques en 2030 ; prévoir l'électrification d'un véhicule sur deux, au-dessous de l'offre sur le marché à ce moment-là, est donc raisonnable, quoi que vous puissiez en dire.

M. Bruno Millienne (Dem). Monsieur Adam, je ne sais plus comment argumenter avec vous : une loi ne se fait pas sur des tableaux Excel, à partir de chiffres sans rapport avec la réalité. Beaucoup de pays européens voient les demandes d'immatriculation pour des véhicules électriques reculer à cause de problèmes déjà évoqués, comme la moindre réparabilité ou le coût de l'énergie aux bornes. Dans certains départements français, les gens rendent leurs véhicules électriques parce que les recharges sont trop chères : 120 euros pour 300 kilomètres, c'est beaucoup plus cher que ce qu'on peut faire avec un diesel de catégorie 1. On a plein d'autres problèmes d'infrastructures à régler avant d'emmerder les entreprises ! La réglementation d'avril prochain sur l'affichage ne concernera, par exemple, que les nouvelles bornes. Or les collectivités locales ajoutant, à juste titre, le prix de la place de parking à celui de la recharge électrique, on arrive à des factures de 120 euros pour 300 kilomètres. Si vous ne voulez pas voir qu'une telle situation n'est pas tenable pour l'électrique, c'est votre problème !

La commission rejette successivement les amendements.

*Suivant l'avis du rapporteur, elle **rejette** l'amendement CD129 de M. Vincent Thiébaut.*

Amendements identiques CD173 du rapporteur et CD21 de M. Guy Bricout

M. Damien Adam, rapporteur. Mon amendement traduit le décalage d'un an de la trajectoire en supprimant l'objectif initialement prévu pour 2024.

*La commission **adopte** les amendements.*

Amendement CD132 de M. Vincent Thiébaut

M. Vincent Thiébaut (HOR). Le présent amendement vise à supprimer les objectifs intermédiaires de renouvellement du parc automobile entre 2024 et 2027 : décaler la trajectoire permettra de donner un peu plus de temps aux acteurs, notamment aux entreprises, pour se préparer. Trois ans ne représentent pas non plus une durée énorme. Tout en comprenant les enjeux écologiques de la transition, il faut nous montrer pragmatiques et tenir compte de la réalité du terrain.

M. Damien Adam, rapporteur. Je pense que la rédaction que je propose est pragmatique et réaliste. Maintenir à 20 % le seuil minimal obligatoire jusqu'en 2027 revient à organiser un moratoire sur les objectifs jusqu'à cette date ; je n'y suis pas favorable. Demander aux différents secteurs de faire un peu plus d'efforts pour progresser chaque année semble raisonnable : l'offre de véhicules électriques se renforce, leurs prix devant atteindre la parité avec ceux des thermiques d'ici à 2028.

*La commission **rejette** l'amendement.*

Amendement CD174 du rapporteur

M. Damien Adam, rapporteur. L'amendement vise à décaler la trajectoire d'un an, en reportant l'objectif de 20 %, initialement prévu pour 2024, à 2025.

*La commission **adopte** l'amendement.*

Amendement CD175 du rapporteur

M. Damien Adam, rapporteur. L'amendement vise également à décaler d'un an la trajectoire, pour l'année 2026.

*La commission **adopte** l'amendement.*

Amendements identiques CD176 du rapporteur et CD143 de M. Vincent Thiébaut

M. Damien Adam, rapporteur. Même objet, cette fois pour l'année 2027.

La commission adopte les amendements.

Suivant l'avis du rapporteur, elle rejette l'amendement CD140 de M. Vincent Thiébaud.

Amendement CD177 du rapporteur

M. Damien Adam, rapporteur. L'amendement vise à décaler la trajectoire, pour l'année 2028.

M. Bruno Millienne (Dem). Les amendements CD174 à CD180 nous ramènent à une trajectoire identique à celle prévue par la loi « climat et résilience », avec quelques étapes supplémentaires et une dernière marche jusqu'en 2032. Mais en refusant de revenir sur le passage aux très faibles émissions – c'est là que le bât blesse ! –, M. le rapporteur durcit la trajectoire s'agissant de la composition des flottes. Dans la mesure où nous ne savons rien des raisons précises pour lesquelles les objectifs actuels ne sont pas atteints, cela me semble prématuré.

Pour finir, monsieur le président, faute d'obtenir le moindre amendement pragmatique de la part du rapporteur, qui préfère s'obstiner et s'allier avec la minorité plutôt que d'entendre nos raisons, le groupe Démocrate quitte la séance.

M. le président Jean-Marc Zulesi. Ce choix vous appartient, mais sachez que vous pourrez revenir débattre quand vous le souhaitez, un esprit d'ouverture régnant dans cette commission. Nous regrettons que vous quittiez la salle.

La commission adopte l'amendement.

Amendement CD178 du rapporteur

M. Damien Adam, rapporteur. Décalage de la trajectoire pour l'année 2029.

La commission adopte l'amendement.

Amendements identiques CD179 du rapporteur et CD142 de M. Vincent Thiébaud

M. Damien Adam, rapporteur. Même objet pour l'année 2030.

La commission adopte les amendements.

Amendement CD139 de M. Vincent Thiébaud

M. Vincent Thiébaud (HOR). Il s'agit à nouveau de donner un peu plus de temps d'adaptation, tout en gardant les mêmes ambitions pour 2030.

M. Damien Adam, rapporteur. Avis défavorable. J'entends qu'il faut nous montrer raisonnables en début de période. Nombre de mes amendements visent d'ailleurs à susciter le consensus autour d'un dispositif proportionné, en adéquation avec les capacités du marché et des usines – autant de gages de mon souci d'écouter, contrairement à ce qu'en dit M. Millienne, que je regrette de n'avoir pas convaincu. Mais il importe de continuer la trajectoire de façon à atteindre 90 % de véhicules à très faibles émissions en 2032, comme le précisera l'amendement CD180. Au reste, à partir de 2030, les constructeurs automobiles indiquent qu'ils ne produiront plus que des véhicules électriques.

L'amendement est retiré.

La commission adopte l'amendement CD180 du rapporteur.

Amendement CD7 de M. Guy Bricout

M. Guy Bricout (LIOT). L'amendement vise à allonger de trois ans le délai accordé aux entreprises, qui devront atteindre le seuil de 95 % de véhicules à très faibles émissions en 2035, au lieu de 2032. Alors que la loi actuelle fixe un objectif de verdissement de la flotte automobile des entreprises de 70 % en 2030, leur imposer le seuil de 95 % dès 2032 paraît prématuré.

M. Damien Adam, rapporteur. J'ai déposé un amendement qui répond en partie à vos inquiétudes, substituant un objectif de 90 % en 2032 aux 95 % de la proposition initiale, ce taux n'étant pas amené à évoluer jusqu'en 2035, quand interviendra la réglementation sur les véhicules thermiques. Votre amendement étant un peu moins ambitieux, je préfère celui que je propose, assurant de surcroît une trajectoire cohérente et linéaire – que demandent aussi les acteurs.

La commission rejette l'amendement.

La commission adopte l'amendement CD181 du rapporteur.

Amendements CD19 de M. Guy Bricout et CD99 de M. Antoine Villedieu (discussion commune)

M. Antoine Villedieu (RN). Mon amendement vise à exclure les véhicules utilitaires légers (VUL) du dispositif, l'offre n'étant pas suffisamment large pour permettre aux entreprises d'avoir des véhicules utilisables en toutes circonstances.

M. Damien Adam, rapporteur. Je partage les intentions dont procède votre amendement. Telle est d'ailleurs la raison pour laquelle le texte laisse au Gouvernement le

soin de fixer par décret la liste des véhicules concernés par l'obligation de verdissement, tout en précisant que ces véhicules doivent répondre aux besoins des entreprises avec une autonomie, un prix et une capacité de charge raisonnables. La logique du décret permet d'allonger la liste à mesure que l'offre en véhicules électriques s'étoffera. Avis défavorable.

M. Antoine Villedieu (RN). Quand nous proposons de travailler par décret, on nous dit que le Gouvernement a autre chose à faire ; quand c'est vous, cela va toujours bien. Je m'inquiète, en outre, de la moindre lisibilité d'une liste arrêtée par décret : inscrire dans la loi quelle partie de la flotte est exclue soulagerait les entreprises.

M. Damien Adam, rapporteur. Il ne vous aura pas échappé que le Gouvernement n'est pas présent au banc : nous verrons bien ce qu'il décide au sujet du décret que je propose, en ma qualité de député. Cette solution semble la plus pertinente pour intégrer les VUL à la trajectoire en demandant un effort proportionné pour cette partie de la flotte. L'offre de véhicules électriques se renforce d'année en année, mais elle ne couvre pas encore tous les besoins : Mme Cousin mentionnait la filière du bâtiment et des travaux publics (BTP), exemple typique de secteur dans lequel l'usage de VUL électriques reste problématique, les distances à parcourir imposant de trop nombreuses charges. Les catégories de véhicules non concernées par la loi doivent faire l'objet d'un décret de façon à obtenir un texte adapté, qui risquerait d'être inversement déséquilibré s'il fallait exclure tous les VUL de son périmètre, d'autant que la production française de ce type de véhicules répond très bien au marché français et s'exporte de même.

J'ai visité il y a quelques jours l'usine de Sandouville en présence de M. Luca de Meo et du ministre de l'économie. La moitié des véhicules utilitaires légers produits dans cette usine sont exportés en Europe. Il me semble important de garder cette assise française : des salariés français qui travaillent dans des usines françaises pour fabriquer des produits français, dont une partie est exportée, je pense que cela doit vous parler aussi.

L'amendement CD99 est retiré.

La commission rejette l'amendement CD19.

Elle adopte l'amendement rédactionnel CD150 du rapporteur.

Amendement CD22 de M. Guy Bricout

M. Guy Bricout (LIOT). Les véhicules de service à deux places, qui relèvent de la catégorie des véhicules légers, sont utilisés quotidiennement par les collaborateurs de nombreuses entreprises pour se rendre chez leurs clients. Il importe donc de les englober parmi ceux qui doivent faire l'objet d'une trajectoire spécifique de verdissement.

M. Damien Adam, rapporteur. Je ne pense pas que ce soit pertinent. On parle de véhicules particuliers dont on a supprimé les places arrière pour accroître le volume du coffre. Dans la mesure où ils ne font pas face aux mêmes difficultés d'électrification que les véhicules utilitaires légers, je ne crois pas utile de les intégrer dans le décret. Avis défavorable.

La commission rejette l'amendement.

Amendements CD31 de Mme Lisa Belluco et CD66 de M. Gérard Leseul (discussion commune)

Mme Lisa Belluco (Écolo-NUPES). Nous proposons d'encadrer davantage le décret à venir en précisant dans la loi que les dérogations ne pourront concerner que les véhicules utilitaires légers qui sont effectivement plus coûteux ou ceux pour lesquels l'offre est effectivement restreinte.

M. Gérard Leseul (SOC). Nous proposons également d'encadrer le décret, d'abord en précisant les conditions dans lesquelles une catégorie de véhicules utilitaires légers peut légitimement être écartée par le Gouvernement, ensuite en garantissant le caractère temporaire des éventuels régimes d'exception pour ces catégories.

M. Damien Adam, rapporteur. Vos deux amendements apportent des précisions que j'ai moi-même données dans l'exposé des motifs de cette proposition de loi. Je n'y suis donc pas défavorable. Mais, puisque vous proposez deux rédactions différentes, je suggère de travailler avec vous à une rédaction commune d'ici à la séance publique.

Les amendements sont retirés.

Amendements CD170 du rapporteur, CD33 de Mme Lisa Belluco, CD65 de M. Gérard Leseul, amendements identiques CD34 de Mme Lisa Belluco et CD56 de M. Sylvain Carrière (discussion commune)

M. Damien Adam, rapporteur. Il s'agit d'accorder un bonus aux véhicules qui ont un bon score environnemental, ou écoscore.

Pour rappel, le Gouvernement a imaginé l'écoscore pour valoriser les véhicules qui ont un impact environnemental plus favorable. Il faisait initialement partie des critères pour bénéficier du bonus écologique, lequel a été supprimé pour les véhicules d'entreprises à la mi-février. Cet amendement vise à valoriser les véhicules fabriqués en France et en Europe, qui ont un écoscore élevé, en leur accordant un bonus de 20 %.

Mme Lisa Belluco (Écolo-NUPES). Mes deux amendements ont le même objet.

Nous proposons que le Gouvernement puisse fixer par décret une obligation de verdissement complémentaire adossée à la notion d'écoscore. Je rappelle que le score environnemental ne prend pas seulement en compte les émissions de CO₂ du véhicule, mais tout ce qui concerne son mode de production, son poids, etc. L'idée est de donner la possibilité au Gouvernement d'aller un peu plus loin que ce que prévoit cette proposition de loi : ce serait aussi une manière de tester le caractère opérationnel de l'écoscore.

M. Gérard Leseul (SOC). Il est indispensable, pour donner corps et ambition à ce texte, de soutenir les filières industrielles automobiles française et européenne. Il faut éviter à tout prix de tomber dans une dépendance, notamment à l'égard de l'Asie, que ce soit pour les

moteurs électriques ou les véhicules entiers. Il me paraît vraiment essentiel d'adopter l'un ou l'autre de ces amendements.

M. Sylvain Carrière (LFI-NUPES). Il s'agit d'introduire des sous-objectifs d'acquisition pour le renouvellement du parc automobile des grandes entreprises.

Notre groupe n'est pas favorable à la politique du tout-voiture. En l'état actuel des choses, la question environnementale, dans l'industrie automobile, est surtout un prétexte pour augmenter le poids des véhicules. D'aucuns diront que c'est parce qu'il y a plus de capteurs ou de réducteurs de pollution que les voitures électriques sont plus lourdes. La réalité, c'est que les voitures pèsent en moyenne 30 % de plus qu'en 1990, du fait de la tendance continue à avoir des véhicules plus gros et plus confortables.

Faut-il vraiment des véhicules de 2 tonnes pour transporter 1,3 passager en moyenne ? Ceux qui sont à l'origine de la mise sur le marché de 60 % des véhicules neufs chaque année doivent prendre en compte l'empreinte carbone de ces derniers dans le renouvellement de leur parc. Si nous ne l'inscrivons pas dans la loi, rien ne changera. Le « *business as usual* », qui consiste à acquérir des SUV qui se revendent bien plus cher que des citadines, ne peut pas continuer.

M. Damien Adam, rapporteur. Tous ces amendements visent le même objectif. Le mien, qui sera mis aux voix en premier, est peut-être celui dont la rédaction est la plus adéquate et je vous invite à l'adopter.

La commission adopte l'amendement CD170.

En conséquence, les autres amendements tombent.

Amendement CD67 de M. Gérard Leseul

M. Gérard Leseul (SOC). La transition des mobilités ne peut pas se limiter au simple remplacement des véhicules thermiques par des véhicules électriques ; il est essentiel de prendre en compte les modes et lieux de production de ces derniers. Nous proposons d'insérer, après l'alinéa 13, un alinéa qui l'explicite.

M. Damien Adam, rapporteur. Il me semble que cet amendement fait un peu doublon avec celui que nous venons d'adopter. Que les véhicules ayant un bon écoscore bénéficient d'un bonus va, de fait, inciter les entreprises à acquérir des véhicules plus vertueux. Demande de retrait ; à défaut, avis défavorable.

M. Gérard Leseul (SOC). J'accepte de le retirer, mais je proposerai de compléter votre amendement CD170, qui vient d'être adopté.

L'amendement est retiré.

Amendement CD68 de M. Gérard Leseul

M. Gérard Leseul (SOC). Il s'agit d'intégrer les véhicules de catégorie L dans les objectifs de verdissement des flottes, afin d'élargir cette proposition de loi aux quadricycles lourds et de réintégrer les deux-roues, comme nous l'avons déjà évoqué.

M. Damien Adam, rapporteur. Nous ne l'avons pas seulement évoqué, nous l'avons voté – c'était l'amendement CD165. Votre amendement étant satisfait, je vous invite à le retirer.

M. Gérard Leseul (SOC). S'il est satisfait, il aurait dû tomber.

M. Damien Adam, rapporteur. Non, car il ne porte pas sur le même alinéa.

L'amendement est retiré.

Amendements CD30 de Mme Lisa Belluco et CD14 de Mme Olga Givernet (discussion commune)

Mme Lisa Belluco (Écolo-NUPES). Il importe que, parallèlement à l'électrification des flottes, on entre dans une logique de réduction de la masse des véhicules. Sinon, le bénéfice qu'apporte l'électrification en matière d'émissions sera perdu ailleurs. On sait que, pour la qualité de l'air, il n'est pas souhaitable de faire rouler des véhicules de plus en plus lourds sur nos routes. C'est pourquoi nous proposons de planifier la réduction de la masse des véhicules des flottes d'entreprises.

Mme Olga Givernet (RE). Dans le même esprit, il s'agit de fixer des seuils pour que les entreprises limitent le poids de leur flotte automobile. RTE estime que des voitures plus petites permettront de diminuer de 27 % nos besoins en métaux pour fabriquer des batteries d'ici à 2050.

Il faut également prendre en compte le marché de l'occasion : les entreprises privilégient les berlines des segments C et D, alors que les particuliers, lorsqu'ils achètent des voitures d'occasion, privilégient les citadines des segments A et B. Il importe de mettre en adéquation les achats neufs et l'offre de seconde main.

En conséquence, nous proposons les seuils suivants : 1,6 tonne pour les véhicules thermiques – c'est le seuil qui est déjà retenu pour le malus au poids ; 1,8 tonne pour les véhicules hybrides électriques rechargeables ; 1,9 tonne, enfin, pour les véhicules électriques.

Cette obligation d'allègement ne s'appliquerait pas aux catégories suivantes : loueurs de courte durée, exploitants de taxi ou de VTC, centrales de réservation.

M. Damien Adam, rapporteur. Il importe en effet, à terme, d'aller vers un allègement des véhicules, mais les industriels ont besoin de temps pour s'adapter. Le seuil de 1 250 kilogrammes que vous proposez, madame Belluco, me semble vraiment très bas pour des véhicules électriques à batteries. Je ne suis même pas sûr qu'il existe des véhicules moins lourds que cela. Il faut continuer à réfléchir à cette question, mais en partant des seuils existants, notamment celui du malus au poids.

Cette donnée est importante et devra être prise en compte dans les années à venir mais, pour l'heure, j'émettrai un avis défavorable sur vos amendements. Il est déjà difficile

d'avancer sur la voie du verdissement des flottes ; si l'on ajoute des contraintes aux contraintes, je crains que l'on peine à trouver une majorité pour voter ce texte.

Mme Lisa Belluco (Écolo-NUPES). Je suis partie de la masse moyenne des véhicules actuellement en circulation : sans doute n'est-ce pas adapté pour les véhicules électriques.

Avec cet amendement d'appel, je voulais rappeler que la masse du véhicule a un rôle prépondérant dans son impact environnemental et qu'il faut travailler à sa réduction. Cela étant, cette donnée est déjà prise en compte dans l'écoscore et j'accepte donc de retirer mon amendement.

M. Damien Adam, rapporteur. Il me semble que les constructeurs automobiles travaillent déjà à réduire le poids des véhicules. Carlos Tavares a déclaré récemment qu'il ne sert à rien d'équiper les véhicules de batteries de 100 kilowatts si ce surpoids augmente considérablement la consommation de la voiture.

Mme Olga Givernet (RE). Avec l'électrification, et pour inciter à la transition, les constructeurs ont aussi tendance à développer la gamme de véhicules qu'ils proposent dans leur catalogue, ce qui contribue à l'augmentation du poids des véhicules. Il faut vraiment mettre fin à cette inflation.

Les amendements sont retirés.

Amendement CD167 du rapporteur

M. Damien Adam, rapporteur. Cet amendement vise à ne pas désavantager les loueurs de longue durée. Si l'on renforce les obligations qui pèsent sur les entreprises, elles pourraient être tentées de verdir leur flotte en propre, mais de continuer à louer des voitures thermiques – les sanctions pesant sur le propriétaire du véhicule, et non sur son utilisateur. Afin de maintenir un équilibre entre les deux, je propose d'encadrer l'écart autorisé entre la part des véhicules achetés en propre et ceux pris en location de longue durée.

La commission adopte l'amendement.

Amendements identiques CD105 de M. Antoine Villedieu et CD138 de M. Vincent Thiébaud, amendement CD100 de M. Antoine Villedieu (discussion commune)

M. Antoine Villedieu (RN). Je propose de laisser un peu de temps aux entreprises pour s'adapter en reportant l'entrée en vigueur de ces dispositions de 2025 à 2027.

Suivant l'avis du rapporteur, la commission rejette successivement les amendements.

Elle adopte l'amendement rédactionnel CD151 du rapporteur.

En conséquence, l'amendement CD94 de M. Jean-Marc Zulesi, président, tombe.

Amendement CD20 de M. Guy Bricout

M. Guy Bricout (LIOT). Il est proposé que le Gouvernement remette au Parlement, dans un délai de deux ans à compter de la promulgation de la présente loi, un rapport sur les obligations de verdissement des flottes d'entreprises et leur mise en œuvre. Ce rapport évaluerait notamment l'adéquation de la trajectoire de verdissement au déploiement du réseau de bornes de recharge – qui est nettement insuffisant pour l'instant – mais aussi à l'offre de véhicules à très faibles émissions disponibles et adaptés aux besoins et aux contraintes d'organisation des entreprises.

M. Damien Adam, rapporteur. Nous n'avons pas besoin de demander un rapport au Gouvernement. Notre commission a déjà la capacité de contrôler l'action de l'exécutif et l'application des lois, six mois, puis trois ans après leur entrée en vigueur. Par ailleurs, si vous votez l'article 2, nous pourrions aisément contrôler le taux de verdissement des entreprises et nous assurer ainsi qu'elles respectent la réglementation.

La commission rejette l'amendement.

Elle adopte l'article 1^{er} modifié.

Après l'article 1^{er}

Amendements CD51 et CD55 de M. Jean-Louis Bricout (discussion commune)

M. Jean-Louis Bricout (LIOT). Il s'agit d'embarquer les collectivités dans le mouvement de transition vers les véhicules électriques.

Les collectivités bénéficient du fonds de compensation pour la TVA (FCTVA), qui vise à soutenir l'investissement public, mais qui ne couvre pas la location. Parce que la location de véhicules électriques est une démarche vertueuse, je propose qu'elle soit éligible au FCTVA. L'amendement CD55, qui est un amendement de repli, demande que le Gouvernement remette au Parlement un rapport évaluant l'opportunité de cette proposition.

M. Damien Adam, rapporteur. Je comprends votre objectif et je peux y souscrire, mais il me semble que ces amendements relèvent plutôt du débat budgétaire. Je vous invite donc à les redéposer lors de l'examen du projet de loi de finances pour 2025. Je serai votre premier cosignataire, s'il le faut.

La commission rejette successivement les amendements.

Amendement CD107 de Mme Annick Cousin

Mme Annick Cousin (RN). Nous demandons que le Gouvernement remette au Parlement un rapport évaluant la faisabilité du développement de l'électromobilité pour le système électrique. Dans la mesure où le verdissement des flottes automobiles va nécessiter un approvisionnement important en électricité, il est nécessaire de s'assurer que cela ne créera pas de dysfonctionnement sur le réseau électrique national.

M. Damien Adam, rapporteur. Nous n'avons pas besoin d'un rapport sur le sujet car il en existe déjà un. RTE a évalué l'impact qu'aurait, sur le réseau électrique national, l'arrivée de 15 millions de véhicules électriques sur le marché à l'horizon 2030-2035. Selon ce rapport, la consommation d'électricité augmenterait, au maximum, de 6 %. En outre, cette hausse pourrait être fortement lissée grâce à deux éléments : le pilotage de la recharge, qui permettra de ne pas recharger son véhicule pendant les heures de pointe, et les solutions technologiques de stockage temporaire. Un constructeur automobile français a annoncé que son futur véhicule électrique pourra rapporter de l'argent à son propriétaire, si ce dernier met à la disposition du réseau l'électricité stockée dans la batterie. Loin d'être une charge pour le réseau, la voiture électrique peut aussi être une solution pour lisser les pics de charge.

Nous avons donc toutes les informations nécessaires et c'est pourquoi le Gouvernement et la majorité soutiennent le développement de l'électromobilité.

La commission rejette l'amendement.

Article 2 : *Renforcement du contrôle de l'obligation de déclaration par les entreprises de leurs résultats en matière de respect de la trajectoire de verdissement de leur parc automobile*

Amendements de suppression CD101 de M. Antoine Villedieu et CD109 de Mme Annick Cousin

Mme Annick Cousin (RN). Avec cet article, vous demandez aux entreprises de transmettre des informations relatives au verdissement de leur flotte et celles qui ne le feront pas auront une amende. Nos entreprises ont déjà été fragilisées par de nombreuses crises. Laissez-les respirer, faites-leur confiance et arrêtez d'agir par la menace !

M. Damien Adam, rapporteur. Nous avons fait confiance aux entreprises. Or force est de constater que nombre d'entre elles ne respectent pas la réglementation. C'est la raison pour laquelle il importe de renforcer la transparence de l'information, en leur demandant de transmettre leur taux de verdissement. De cette manière, les parlementaires, les actionnaires, les partenaires sociaux et tous ceux qui le souhaitent pourront leur demander des comptes si elles ne respectent pas les règles. L'amende prévue, d'un montant de 10 000 euros, ne devrait pas être trop difficile à supporter pour de grandes entreprises.

Demander la transparence n'a rien d'horrible, c'est normal. En France, les règles doivent être respectées et les parlementaires doivent pouvoir s'assurer qu'elles le sont. Avis défavorable.

*La commission **rejette** les amendements.*

*Elle **adopte** successivement les amendements rédactionnels CD152 et CD153 du rapporteur.*

Amendement CD39 de M. Guy Bricout

M. Guy Bricout (LIOT). La nouvelle trajectoire de verdissement proposée est très ambitieuse puisque, dans la LOM, le seuil le plus élevé était de 70 % en 2030. Nous proposons, tout en conservant le calendrier de verdissement et les différents seuils proposés par ce texte, de l'étendre aux véhicules « à faibles émissions », comme le prévoyait la LOM. En ne retenant que les véhicules « à très faibles émissions », on exclut les véhicules à motorisation hybride, qui constituent pourtant un levier important de verdissement des flottes automobiles.

M. Damien Adam, rapporteur. Cet article porte non pas sur les objectifs de verdissement mais sur la transparence. Puisque l'article 1^{er} porte sur les véhicules à très faibles émissions, il est cohérent que l'article 2 fasse de même. Avis défavorable.

*La commission **rejette** l'amendement.*

Amendements CD15 et CD16 de Mme Olga Givernet

Mme Olga Givernet (RE). Nous proposons que les entreprises fournissent également des données relatives à l'objectif de réduction de la masse de leur flotte. Pour réduire cette masse, elles ont deux solutions : utiliser des véhicules moins lourds ou retirer des véhicules de leur parc pour coller davantage à leurs besoins.

M. Damien Adam, rapporteur. Pour les mêmes raisons qu'à l'article 1^{er}, je suis défavorable à cet amendement et je vous invite à le retirer. Nous pourrions retravailler sur ces questions en vue de la séance publique.

*Les amendements CD15 et CD16 sont **retirés**.*

*La commission **adopte** successivement les amendements rédactionnels CD154 et CD155 du rapporteur.*

Amendement CD49 de M. Jean-Louis Bricout

M. Damien Adam, rapporteur. Sauf erreur de ma part, nous n'avons pas intégré les flottes de l'État dans nos trajectoires de verdissement à l'article 1^{er}. Par cohérence, il me semble logique de ne pas le faire non plus à l'article 2. Demande de retrait ; à défaut, avis défavorable.

M. Jean-Louis Bricout (LIOT). Il importe tout de même que les collectivités transmettent des informations sur l'état d'avancement de leur transition vers un parc électrique.

M. Damien Adam, rapporteur. C'est aussi notre travail de parlementaires de demander des comptes à l'État. Je reconnais que ce calcul sera peut-être plus difficile à faire pour les collectivités locales, mais celles-ci représentent aussi des flottes assez modestes.

M. Jean-Louis Bricout (LIOT). Et si elles ne donnent pas ces informations ?

M. Damien Adam, rapporteur. Les collectivités territoriales et l'État sont déjà soumis à une obligation de déclaration. Il faudra que nous demandions au ministère et à la direction générale de l'énergie et du climat (DGEC) les informations dont ils disposent.

La commission rejette l'amendement.

Elle adopte l'amendement rédactionnel CD156 du rapporteur.

Amendement CD58 de M. Sylvain Carrière

M. Sylvain Carrière (LFI-NUPES). Par cet amendement, nous souhaitons mettre fin à l'inaction climatique des grandes entreprises en matière de bifurcation automobile. Celles-ci ont, depuis la LOM de 2019, l'obligation de faire un *reporting* de la composition de leur flotte automobile pour en mesurer le verdissement. À défaut, elles n'encourent aucune sanction, ce qui est aberrant. Si la proposition de loi était adoptée en l'état, il serait bien plus avantageux pour une entreprise de ne pas transmettre les données en question et de s'acquitter de l'amende de 10 000 euros seulement, plutôt que d'investir plusieurs milliers d'euros par véhicule manquant. La transmission d'informations imposée par cet article s'apparente donc à une obligation de principe. L'amendement vise à inciter fortement les entreprises concernées à faire preuve de transparence, comme l'exige la loi depuis 2019.

M. Damien Adam, rapporteur. En effet, le montant de la sanction n'est pas tout à fait à la hauteur, du moins pour les grandes entreprises. En revanche, pour une ETI (entreprise de taille intermédiaire), 10 000 euros peuvent constituer une sanction importante. Vous proposez de porter le plafond de l'amende à 10 % du chiffre d'affaires, ce qui me paraît extrêmement élevé, d'autant plus qu'il ne s'agit que de sanctionner le manque de transparence et non pas le non-respect du nombre de véhicules devant être renouvelés. Le taux que vous suggérez excède même celui de l'amende prévue en cas de non-respect de l'obligation de renouvellement. Je propose, par mon amendement CD168, de relever l'amende à 0,1 % du chiffre d'affaires. J'ai fixé ce taux de manière quelque peu arbitraire : on pourrait l'abaisser s'il paraissait excessif. Avis défavorable.

M. Sylvain Carrière (LFI-NUPES). Le taux de 10 % serait dissuasif : aucune entreprise ne manquerait à ses obligations de *reporting*, donc aucune ne paierait l'amende.

La commission rejette l'amendement.

Elle adopte l'amendement rédactionnel CD157 du rapporteur.

Amendement CD168 du rapporteur

M. Damien Adam, rapporteur. Comme je l'indiquais, cet amendement vise à porter le plafond de l'amende en cas de manquement à l'obligation de *reporting* par l'entreprise à 0,1 % de son chiffre d'affaires.

M. Gérard Leseul (SOC). Ce taux me paraît un peu faible.

La commission adopte l'amendement.

Elle adopte l'article 2 modifié.

Article 2 bis (nouveau) : Formation des gestionnaires de flottes

Amendements CD169 du rapporteur, CD69 de M. Gérard Leseul, amendements identiques CD32 de Mme Lisa Belluco et CD71 de M. Gérard Leseul (discussion commune)

M. Damien Adam, rapporteur. L'amendement CD169 vise à assurer la formation des gestionnaires de flotte au sein des entreprises et des parties prenantes travaillant sur la question du véhicule électrique et de sa recharge. Il s'agit de permettre la montée en compétences de ces personnes et de remédier à la méconnaissance du marché spécifique de l'électrique, qui explique les difficultés rencontrées dans l'application de la réglementation.

Mme Lisa Belluco (Écolo-NUPES). Par l'amendement CD32, nous proposons que, parallèlement à l'accélération du renouvellement et de l'électrification du parc, les entreprises appliquent un plan de formation de leurs salariés à la conduite des véhicules électriques, puisque celle-ci présente certaines spécificités. Cela permettrait aux salariés de surmonter d'éventuelles appréhensions.

M. Gérard Leseul (SOC). L'amendement CD71, qui est identique au précédent, a été travaillé en lien avec la Fédération européenne pour le transport et l'environnement.

M. Damien Adam, rapporteur. Je vous propose d'adopter mon amendement, dont l'objectif est similaire au vôtre.

*La commission **adopte** l'amendement CD169.*

*En conséquence, les amendements CD69, CD32 et CD71 **tombent**.*

Article 3 : Mécanisme de sanction pour les entreprises assujetties ne respectant pas l'obligation de verdissement de leur flotte de véhicules

Amendements de suppression CD54 de M. Daniel Grenon et CD102 de M. Antoine Villedieu

M. Daniel Grenon (RN). Pour de nombreuses entreprises, l'objectif du renouvellement de 95 % de leur parc automobile à l'horizon 2032 paraît irréalisable, compte tenu des défis technologiques, économiques et infrastructurels qu'elles devront relever. Ces obligations ont été établies sans que l'on ait estimé l'évolution de l'adéquation entre l'offre et la demande aux différentes échéances. Les entreprises s'exposent, en cas de non-respect des règles, à de lourdes sanctions financières qui exerceront sur elles, et en particulier sur les PME, une pression écrasante. Une amende pouvant atteindre 1 % de leur chiffre d'affaires en France, hors taxes, représente une sanction disproportionnée, relevant d'une forme d'écologie punitive.

*Suivant l'avis du rapporteur, la commission **rejette** les amendements.*

Amendement CD133 de M. Vincent Thiébaud

M. Vincent Thiébaud (HOR). Cet amendement vise à reporter l'application des sanctions financières de 2025 à 2027.

M. Damien Adam, rapporteur. Reporter la sanction à 2027 reviendrait à décaler à cette date l'ensemble de la trajectoire, car une entreprise n'engagera pas le renouvellement si elle n'encourt pas d'amende. On constate d'ailleurs qu'actuellement, la réglementation n'est pas appliquée. Cela étant, l'amendement CD171 que je vous présenterai dans quelques instants rejoint votre objectif, puisqu'il prévoit une montée en puissance de la sanction, qui s'élèverait, pour chaque véhicule manquant, à 2 000 euros en 2025, 4 000 euros en 2026 et 5 000 euros en 2027. Je vous invite donc à retirer votre amendement au profit du mien. Dans le cas contraire, mon avis serait défavorable.

*La commission **rejette** l'amendement.*

Amendement CD59 de Mme Sylvie Ferrer

Mme Sylvie Ferrer (LFI-NUPES). Cet amendement vise à dé plafonner l'amende pouvant être infligée aux entreprises qui ne respectent pas les quotas de renouvellement des

flottes automobiles. Le plafond de 1 % du chiffre d'affaires est relativement faible eu égard aux moyens financiers des groupes en question. On parle d'une cinquantaine de filiales d'une dizaine de banques comme BNP Paribas, la Société Générale ou le Crédit Agricole spécialisées dans le *leasing* automobile. Le plafond proposé pourrait conduire à des stratégies de renouvellement partiel des flottes, dès lors qu'une unité supplémentaire non renouvelée ne serait plus prise en compte dans le calcul de l'amende. Les véhicules électriques sont encore inaccessibles pour les classes populaires et le *leasing* social gouvernemental n'y changera rien. À l'heure du changement climatique et des zones à faibles émissions (ZFE), il est nécessaire de garantir l'accès aux véhicules à très faibles émissions, en particulier pour les ménages les moins aisés habitant dans des zones mal desservies en transports en commun. Les entreprises les mieux dotées financièrement, qui exercent l'influence la plus forte sur la composition du parc automobile, ne peuvent s'exonérer de leurs obligations.

M. Damien Adam, rapporteur. Pour les raisons que j'ai exposées au sujet de l'amendement relatif au reportage, mon avis sera défavorable.

La commission rejette l'amendement.

Elle adopte successivement les amendements rédactionnels CD158 et CD159 du rapporteur.

Amendement CD171 du rapporteur

M. Damien Adam, rapporteur. Comme je l'indiquais précédemment, cet amendement vise à augmenter progressivement le montant de la sanction pour non-respect de l'obligation de verdissement.

La commission adopte l'amendement.

En conséquence, les amendements CD40 de M. Guy Bricout, CD122 de M. Bruno Millienne et CD60 de M. Sylvain Carrière tombent.

Amendement CD70 de M. Gérard Leseul

M. Gérard Leseul (SOC). Cet amendement vise à offrir la possibilité de prononcer, en cas de récidive, une amende d'un montant dissuasif, en portant son plafond à 3 % du chiffre d'affaires hors taxes du dernier exercice. La sanction serait proportionnée, puisque le taux maximal proposé constituerait le triple de celui qui est prévu pour la première infraction.

Suivant l'avis du rapporteur, la commission rejette l'amendement.

Amendement CD41 de Mme Danielle Brulebois

Mme Danielle Brulebois (RE). La location de courte durée automobile se caractérise par un taux d’usage des véhicules plus élevé que celui d’un véhicule personnel et par un renouvellement régulier des flottes, à un rythme de deux fois par an, soit tous les six mois, contre tous les trente-six mois, en moyenne, pour le reste des entreprises.

Le renouvellement des flottes de véhicules destinés à la location de courte durée se heurte à des difficultés non négligeables. D’une part, le taux de location des véhicules électriques est inférieur d’un tiers à celui des véhicules thermiques. D’autre part, le coût d’achat d’un véhicule électrique est, en moyenne, supérieur de 40 % à celui d’un véhicule thermique.

La trajectoire imposée par la loi « climat et résilience » est très exigeante et les objectifs visés sont très ambitieux. Le renforcement de ces objectifs, couplé à l’instauration de sanctions, semble déconnecté des réalités vécues par nos entreprises. L’application de ces mesures aurait une double conséquence : elle porterait préjudice à l’activité des loueurs, ce qui entraînerait la disparition d’emplois et d’entreprises, et elle conduirait à un ralentissement du verdissement des flottes, du fait de l’impact des sanctions sur la trésorerie des acteurs.

Pour ces raisons, l’amendement vise à instaurer un moratoire de trois années sur l’application des sanctions aux loueurs de courte durée afin de prévoir une trajectoire réaliste de verdissement de leurs flottes.

M. Damien Adam, rapporteur. Nous avons adopté précédemment une trajectoire spécifique pour les loueurs de courte durée, qui se traduira par un renouvellement minimal de 5 % en 2025 – ce qui correspond à la part des achats de véhicules électriques que ces entreprises effectuent aujourd’hui –, de 10 % en 2026 et de 15 % en 2027. Une clause de revoyure, en 2027, offrira l’occasion de discuter avec les acteurs de la trajectoire ultérieure. Ces dispositions répondent, me semble-t-il, à votre préoccupation. En outre, nous venons de voter la montée en puissance progressive du montant de la sanction. Avis défavorable.

La commission rejette l’amendement.

Amendement CD48 de Mme Danielle Brulebois

Mme Danielle Brulebois (RE). Les sociétés de location, comme toute entreprise, sont amenées à gérer, directement ou indirectement, un parc de véhicules destinés à leurs salariés et à leurs collaborateurs. Cet amendement vise à préciser que les obligations définies par l’article L. 224-10 du code de l’environnement ne portent que sur les véhicules dont les salariés et les collaborateurs de l’entreprise ont l’usage, et dont la société a ainsi la maîtrise. Il contribuera, ce faisant, à responsabiliser les entreprises utilisatrices, quel que soit leur secteur d’activité.

M. Damien Adam, rapporteur. Pour les mêmes raisons que celle exposées précédemment, avis défavorable.

La commission rejette l’amendement.

Elle adopte l’article 3 modifié.

Article 4 : *Exclusion des contrats de la commande publique des personnes ne satisfaisant pas aux obligations créées aux articles 1^{er} et 2*

Amendements de suppression CD8 de M. Guy Bricout, CD103 de M. Antoine Villedieu et CD111 de Mme Annick Cousin

M. Guy Bricout (LIOT). L'amendement vise à revenir sur la restriction imposée aux entreprises qui n'atteindraient pas les seuils exigés par la proposition de loi. Seules les entreprises françaises seraient soumises à l'exigence des 95 % à partir de 2032. Ce critère discriminant affaiblirait ces dernières face à leurs concurrentes européennes. En outre, cet article contrevient aux principes de l'Union européenne, et en particulier à la directive sur la passation des marchés publics.

Mme Annick Cousin (RN). Cet article restreint l'accès aux marchés publics des entreprises qui ne respectent pas les objectifs fixés par la proposition de loi. C'est grave car cela ferait supporter à nos entreprises une charge supplémentaire. Nous devons les soutenir et les inciter à adopter certains comportements, au lieu de les condamner. C'est pourquoi je propose la suppression de l'article.

M. Damien Adam, rapporteur. L'article 4 confère à l'acheteur public la possibilité d'exclure une entreprise qui ne respecterait pas la réglementation. De fait, j'ai du mal à accepter, d'un point de vue politique, qu'une entreprise se trouvant dans cette situation puisse se porter candidate à l'attribution d'un marché. Toutefois, chaque acheteur public, chaque collectivité territoriale pourra rédiger son marché à sa guise, conformément au principe de libre administration. Il est en effet des cas où il ne serait pas pertinent d'appliquer cette sanction car on favoriserait, ce faisant, les entreprises étrangères. Dans d'autres cas, cette disposition peut se révéler utile. Avis défavorable.

M. Guy Bricout (LIOT). La sanction que vous proposez est très grave. À quel niveau se placera-t-on pour juger que la règle n'a pas été appliquée ? Cette mesure me paraît dommageable.

M. Antoine Villedieu (RN). Vous êtes prêts à sanctionner des entreprises françaises parce qu'elles ne respecteraient pas des normes qui ne sont pas encore applicables dans l'ensemble de l'Union européenne. Dans le même temps, vous vous opposez à ce que les entreprises françaises aient un accès privilégié aux marchés publics au motif, comme vous nous le répétez sans cesse, que le droit européen l'interdit. Mais pour sanctionner, ça fonctionne !

M. Damien Adam, rapporteur. Le droit des marchés publics offre de nombreuses possibilités pour valoriser certaines entreprises plutôt que d'autres, sur la base de critères objectifs tels que des clauses environnementales, sociales, relatives à l'emploi solidaire, etc. Le respect du verdissement des flottes constituera un critère supplémentaire à la disposition des acheteurs publics. La majorité présidentielle essaie de faire en sorte, depuis plusieurs années, que les collectivités locales se saisissent davantage des possibilités offertes par la commande publique.

M. Guy Bricout (LIOT). Comment une collectivité saura-t-elle qu'une entreprise n'a pas respecté le principe du verdissement de sa flotte ? Auprès de qui devra-t-elle obtenir l'information ? Je crains que les décisions prises en ce domaine ne soient quelque peu subjectives.

Mme Annick Cousin (RN). Vous n'avez pas tiré les conclusions de la crise du monde agricole. Alors que les agriculteurs dénoncent l'excès de normes, vous êtes en train d'en créer de plus contraignantes encore que celles qui pourraient s'imposer à l'avenir aux États européens. Je ne vois pas l'utilité d'autoriser cette forme de concurrence déloyale.

La commission rejette les amendements.

Amendement CD61 de Mme Sylvie Ferrer

Mme Sylvie Ferrer (LFI-NUPES). Nous proposons de priver de plein droit de la possibilité de se porter candidate à l'attribution d'un marché public une entreprise qui ne respecte pas ses obligations de verdissement. La décision ne dépendrait donc pas de l'appréciation de l'acheteur public ou de l'autorité concédante. Cette mesure constituerait une avancée notable, car l'amende prévue par le texte est trop peu élevée pour constituer une réelle incitation. La commande publique a une importance certaine pour les grands groupes du bâtiment et des travaux publics, notamment pour ceux qui souhaitent obtenir des concessions autoroutières et pour les entreprises de location de longue durée aspirant à fournir l'État, ses établissements publics ou des collectivités. C'est un outil à la main de la puissance publique pour contraindre ces entreprises hors-la-loi à s'y conformer.

M. Damien Adam, rapporteur. Pour les raisons précédemment évoquées, il me paraît important que cette sanction demeure facultative. Avis défavorable.

La commission rejette l'amendement.

Elle adopte successivement les amendements rédactionnels CD161, CD162 et CD163 du rapporteur.

Amendement CD43 de Mme Danielle Brulebois

Mme Danielle Brulebois (RE). La trajectoire imposée par la loi « climat et résilience » est très ambitieuse et difficilement atteignable par les entreprises, en particulier dans le secteur de la location de véhicules de courte durée. Le renforcement de ces objectifs, couplé à l'instauration de sanctions, semble déconnecté des réalités que vivent nos entreprises.

Le Président de la République a dit qu'il allait relocaliser la production de batteries en France. On s'emploie à développer l'usage des véhicules électriques. Dans le même temps, on vote contre les PFAS (substances per- et polyfluoroalkylées), donc contre le PVDF (fluorure de polyvinylidène), qui est nécessaire à la fabrication de batteries. Cela va nous contraindre à importer encore davantage de batteries de Chine.

M. Damien Adam, rapporteur. Votre amendement vise à instituer un moratoire de trois ans sur l'application de la sanction – facultative, je le rappelle – prévue par l'article 4. Cette mesure ne me paraît pas nécessaire. Demande de retrait ou avis défavorable.

La commission rejette l'amendement.

Elle adopte l'article 4 modifié.

Après l'article 4

Amendement CD62 de M. Gérard Leseul

M. Gérard Leseul (SOC). Nous souhaitons soutenir la filière automobile française et européenne et proposons, à cette fin, d'intégrer un bilan carbone du véhicule et de ses principales composantes dans les marchés afférents au renouvellement d'un parc automobile.

M. Damien Adam, rapporteur. Nous avons adopté l'amendement CD170, qui permettra la prise en compte de l'écocore des véhicules acquis lors du renouvellement d'une flotte, ce qui répond à votre intention.

La commission rejette l'amendement.

Amendement CD72 de M. Sylvain Carrière

M. Sylvain Carrière (LFI-NUPES). Au sein du groupe La France insoumise, nous ne sommes pas favorables au passage du tout-voiture au tout-voiture électrique, même si nous préférons évidemment les véhicules électriques à leurs équivalents thermiques. Nous privilégions le recours massif et rapide aux transports en commun. Partout où ceux-ci sont développés et efficaces, ils sont plébiscités. Ils font gagner du temps, réduisent le stress, améliorent l'efficacité énergétique, contribuent à accroître l'espace et le progrès humain.

Nous proposons que les communautés de communes et les communautés d'agglomération, notamment, puissent doubler le taux du versement mobilité – dédié au développement des mobilités alternatives – acquitté par les entreprises qui ne respectent pas l'obligation de verdissement de leur flotte. L'effort financier consacré au développement des réseaux de transport en commun ne peut reposer sur les ménages, qui supportent déjà les coûts de la bifurcation écologique, aggravés par des années d'inaction climatique du Gouvernement. Les entreprises bénéficient largement des réseaux de transport publics utilisés, ou amenés à l'être, par la main-d'œuvre qu'elles salarient. Il est donc nécessaire qu'elles participent, à leur échelle, au financement de ces derniers.

M. Damien Adam, rapporteur. Je ne suis pas favorable à l'augmentation des impôts de production, dont le versement mobilité est une émanation. Un certain nombre de collectivités locales demandent que ce versement soit dé plafonné, ce qui ne me paraît pas une bonne chose. Nos impôts de production sont parmi les plus élevés de l'Union européenne. La majorité présidentielle se bat depuis sept ans pour les faire baisser, afin de réindustrialiser le pays et de créer de l'emploi. C'est une politique qui est non seulement juste socialement, mais aussi pertinente sur le plan environnemental puisqu'elle a pour effet de permettre la production en France de biens qui étaient fabriqués à l'étranger dans des conditions environnementales souvent moins-disantes. Par exemple, nous avons la chance d'avoir une énergie décarbonée à 97 %.

M. Jean-Louis Bricout (LIOT). Je trouve cet amendement intéressant car, plutôt que d'appliquer une sanction financière pure et dure, il flèche le produit de l'imposition vers le développement des transports collectifs.

M. Vincent Thiébaud (HOR). Même si le fléchage proposé peut sembler intéressant, il s'agit, fondamentalement, d'une mauvaise idée car le taux pratiqué dépendra de chaque collectivité. En outre, la contribution ne s'applique pas à toutes les entreprises. Cette mesure pourrait conduire des entreprises à quitter une intercommunalité pour s'installer sur un autre territoire.

La commission rejette l'amendement.

Amendements identiques CD80 de M. Stéphane Delautrette et CD83 de M. Jean-Louis Bricout

M. Gérard Leseul (SOC). Cet amendement, rédigé avec l'UFC-Que choisir, demande au Gouvernement de remettre au Parlement un rapport établissant un état des lieux des modalités d'évaluation de la valeur résiduelle des véhicules mis à la disposition de preneurs dans le cadre des formules locatives, dans un délai d'un an à compter de l'entrée en vigueur de la loi.

M. Jean-Louis Bricout (LIOT). Un tel rapport permettrait d'évaluer la valeur résiduelle des véhicules à très faibles émissions après leur mise en location et la soutenabilité du modèle économique des sociétés de *leasing*.

M. Damien Adam, rapporteur. Quelle est votre intention ?

M. Gérard Leseul (SOC). Je serai à peu près aussi lapidaire que vous, monsieur le rapporteur, dans votre dernière réponse : c'est explicite.

M. Jean-Louis Bricout (LIOT). Dans la mesure où le texte va favoriser le développement du marché de l'occasion, il nous semble important de disposer de ces informations.

M. Damien Adam, rapporteur. La valeur résiduelle, c'est le prix auquel le loueur revendra le véhicule à la fin du contrat. Quand il achète le véhicule, il l'intègre dans son équation économique, pour s'assurer de rentrer dans ses frais. Je ne vois donc pas pourquoi le Gouvernement aurait besoin de fournir un rapport là-dessus. De mauvais loueurs pourraient

avoir un problème de rentabilité, mais dans ce cas, ce serait leur affaire. Votre argumentation ne m'a pas convaincu. Avis défavorable.

M. Gérard Leseul (SOC). Nous avons été nombreux à dire, en discussion générale, que ce texte avait pour vocation de créer rapidement un marché de l'occasion du véhicule électrique, notamment pour le rendre accessible à des populations qui ne peuvent pas se payer un véhicule neuf. Connaître aujourd'hui la valeur résiduelle des véhicules qui seront accessibles demain me semble important.

La commission rejette les amendements.

Titre

Amendements identiques CD81 de M. Gérard Leseul et CD96 de M. Jean-Louis Bricout

M. Gérard Leseul (SOC). Nous proposons de compléter le titre de la proposition de loi, en ajoutant « et à promouvoir l'émergence d'un marché de l'occasion du véhicule électrique », pour mieux faire apparaître son intention.

M. Jean-Louis Bricout (LIOT). L'objectif du texte étant de permettre de développer à très court terme le marché de l'occasion afin de rendre l'électrique accessible à tous, il s'agit de mettre son titre en adéquation.

M. Damien Adam, rapporteur. Nous souhaitons bien renforcer l'émergence d'un marché des véhicules électriques d'occasion. Mais, soyons honnêtes, changer un titre ne change rien à la loi ni à sa perception. Ce qui compte, c'est son exposé des motifs et surtout ses articles. Qui plus est, la loi a déjà été annoncée sous cet intitulé. Changer un titre n'a jamais beaucoup d'intérêt, sauf lorsque la philosophie d'une loi a été complètement bouleversée au cours de son examen. Avis défavorable.

La commission rejette les amendements.

Elle adopte l'ensemble de la proposition de loi modifiée.



Membres présents ou excusés

Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

Réunion du mardi 9 avril 2024 à 21 h 30

Présents. - M. Damien Adam, M. Christophe Barthès, Mme Lisa Belluco, Mme Pascale Boyer, M. Guy Bricout, M. Jean-Louis Bricout, M. Anthony Brosse, Mme Danielle Brulebois, M. Sylvain Carrière, M. Pierre Cazeneuve, M. Mickaël Cosson, Mme Annick Cousin, Mme Sylvie Ferrer, M. Jean-Luc Fugit, Mme Olga Givernet, M. Daniel Grenon, M. Yannick Haury, Mme Chantal Jourdan, Mme Sandrine Le Feur, M. Gérard Leseul, Mme Delphine Lingemann, Mme Marjolaine Meynier-Millefert, M. Bruno Millienne, M. Didier Padey, Mme Sophie Panonacle, M. Vincent Thiébaud, Mme Huguette Tiegna, M. Antoine Villedieu

Excusés. - Mme Nathalie Bassire, M. Jean-Victor Castor, Mme Claire Colomb-Pitollat, M. Marcellin Nadeau