



N° 2452

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

SEIZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 10 avril 2024.

RAPPORT

FAIT

AU NOM DE LA COMMISSION DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE,
SUR LA PROPOSITION DE LOI *visant à accélérer et contrôler le verdissement des flottes automobiles* (n° 2126).

PAR M. DAMIEN ADAM

Député

Voir le numéro :

Assemblée nationale : 2126.

SOMMAIRE

	Pages
INTRODUCTION	5
SYNTHÈSE	9
COMMENTAIRE DES ARTICLES DE LA PROPOSITION DE LOI	11
<i>Article 1^{er} A (nouveau)</i> : Inclure les véhicules rétrofités dans la définition des véhicules à très faibles émissions.....	11
<i>Article 1^{er}</i> : Renforcement de l'obligation d'acquérir des véhicules à très faibles émissions lors du renouvellement des flottes des entreprises	12
<i>Article 2</i> : 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	23
<i>Article 2 bis (nouveau)</i> : Formation des gestionnaires de flottes.....	29
<i>Article 3</i> : Mécanisme de sanction pour les entreprises assujetties ne respectant pas l'obligation de verdissement de leur flotte de véhicules	30
<i>Article 4</i> : Exclusion des contrats de la commande publique des personnes ne satisfaisant pas aux obligations créées aux articles 1 ^{er} et 2	32
EXAMEN EN COMMISSION	35
1. Réunion du mardi 9 avril 2024, après-midi	35
2. Réunion du mardi 9 avril 2024, soir	56
LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES	83

INTRODUCTION

Près de 60 % des véhicules neufs achetés en France le sont par des entreprises, dont une grande partie par les 3 500 entreprises qui gèrent un parc de plus de 100 véhicules. Les parcs automobiles des entreprises se caractérisent par un **très fort taux de renouvellement**. En effet, les véhicules professionnels sont conservés en moyenne pendant trois ans par l'entreprise avant d'être revendus. Les entreprises sont ainsi les premiers pourvoyeurs du **marché de l'occasion qui représente près de 75 % des achats de voitures particulières**.

Agir pour la décarbonation des véhicules utilisés par ces grandes entreprises est ainsi un levier efficace pour :

– réduire plus rapidement les émissions de gaz à effet de serre du parc automobile français ;

– développer le marché des véhicules électriques d'occasion ;

– soutenir l'industrie européenne et française dans sa transition vers la production à 100 % de véhicules à très faibles émissions.

Tel est l'objet de la présente proposition de loi qui se compose, au stade de son dépôt, de quatre articles.

L'**article 1^{er}** propose une trajectoire plus ambitieuse de décarbonation du parc de véhicules des grandes entreprises **en ne retenant que les véhicules à très faibles émissions**, c'est-à-dire ceux qui émettent moins de 20 grammes de CO₂ par kilomètre. Ce choix se veut en cohérence avec la décision prise au niveau de l'Union européenne de n'autoriser que la vente de véhicules dits « zéro émission » à compter de 2035. En pratique, cela revient à **exclure les véhicules à faibles émissions**, à savoir la catégorie de véhicules qui émettent moins de 50 grammes de CO₂ par kilomètre, en particulier les **véhicules hybrides rechargeables**. Selon un rapport récent publié par la Commission européenne ⁽¹⁾, les émissions de CO₂ en conditions d'utilisation réelles des véhicules électriques hybrides rechargeables neufs étaient en moyenne **3,5 fois supérieures** aux émissions théoriques attendues.

La présente proposition de loi se veut dans la continuité des précédents textes sur le verdissement des flottes automobiles en maintenant le principe d'une **neutralité technologique**. Le rôle de la loi est de fixer un seuil autorisé d'émission par véhicule, et non de privilégier une technologie automobile sur une autre. Le seuil d'émissions retenu par la présente proposition de loi est celui des **véhicules à très faibles émissions**. Il reviendra ensuite aux industriels et aux constructeurs automobiles de prouver que leur technologie respecte ce seuil.

(1) Rapport publié le 18 mars 2024 de la Commission au titre de l'article 12, paragraphe 3, du règlement (UE) 2019/631 sur l'évolution de l'écart par rapport aux conditions d'utilisation réelles pour les émissions de CO₂ des voitures particulières et des véhicules utilitaires légers, et contenant les ensembles de données en conditions d'utilisation réelles anonymisés et agrégés visés à l'article 12 du règlement d'exécution (UE) 2021/392 de la Commission.

La trajectoire de verdissement proposée par la présente proposition de loi se veut également plus **lisible** et plus **prévisible** pour les gestionnaires de flotte. Pour cela, la trajectoire fixe des **seuils annuels** avec une progression constante de dix points supplémentaires par an et ce jusqu'en 2032, au lieu de 2030 comme cela est actuellement prévu.

La commission, à l'initiative du rapporteur, a décalé d'un an la trajectoire initialement prévue par la présente proposition de loi. Le seuil de 20 % d'acquisition de véhicules à très faibles émissions lors du renouvellement annuel de la flotte, initialement fixé à compter du 1^{er} janvier 2024, est décalé au 1^{er} janvier 2025. Avec l'augmentation annuelle de dix points, la trajectoire atteint le seuil de 50 % en 2028 et de 90 % en 2032, au lieu des 95 % initialement prévus.

Les **catégories de véhicules** concernés par la proposition de loi sont les **voitures particulières**, les **cyclomoteurs**, les **motocyclettes légères**, les véhicules légers et **une partie des véhicules utilitaires légers (VUL)**. Pour ces derniers, un décret précisera les catégories de VUL soumises aux obligations de verdissement afin de tenir compte de l'offre disponible sur le marché, de la cohérence de cette offre avec les besoins des entreprises, notamment en termes d'autonomie de charge, ainsi que des prix pratiqués. À l'initiative du rapporteur, la commission a également intégré les **quadricycles lourds** et les **tricycles à moteur**.

Parmi les entreprises concernées par l'obligation de verdissement de leur flotte de véhicules, **les entreprises de location occupent une place particulière.** Les entreprises de location de longue durée sont à distinguer des entreprises de location de courte durée. Les premières, qui représentent 138 sociétés de *leasing* gérant une flotte de plus de 100 véhicules, ont immatriculé 1 096 097 véhicules neufs en 2023 ⁽¹⁾, soit **54 % du total des véhicules légers neufs immatriculés en France**. Leur rôle est donc essentiel, notamment car ces sociétés de location de longue durée sont propriétaires de nombre de véhicules utilisés ensuite par d'autres entreprises. **Les loueurs de longue durée étant ainsi dépendants de la demande en véhicules d'autres entreprises**, la commission a adopté un amendement, à l'initiative du rapporteur, visant à mieux encadrer le dispositif. Afin d'éviter que les entreprises achètent le minimum de véhicules à très faibles émissions nécessaires pour respecter leur quota de verdissement à chaque renouvellement et ne louent le reste en véhicules thermique à des loueurs de longue durée, eux-mêmes soumis aux quotas de verdissement, le décret d'application encadrera l'écart autorisé entre la part de véhicules achetés en propre par l'entreprise et celle louée lors du renouvellement annuel du parc de véhicules.

Avec un taux de renouvellement tous les neuf mois en moyenne de leur flotte contre trente-six mois en moyenne pour le reste des entreprises, les **loueurs de courte durée ont besoin d'une trajectoire adaptée** pour prendre leur part de façon juste et équitable des obligations de verdissement des flottes d'entreprise. La

(1) https://www.transportenvironnement.org/wp-content/uploads/2024/02/2024_02_Briefing_Reforme-des-quotas-de-verdissement-1.pdf

commission, à l'initiative du rapporteur, a ainsi adopté **une trajectoire revue pour les entreprises de location de courte durée et les entreprises ayant une activité d'auto-partage** avec un premier seuil à 5 % à compter du 1^{er} janvier 2025, quatre fois moins élevé que celui pour les autres entreprises assujetties en 2025. La trajectoire revue prévoit un seuil à 25 % en 2028 pour l'acquisition des véhicules électriques, soit deux fois moins que les autres entreprises. Les loueurs de courte durée rattraperont progressivement la trajectoire commune pour atteindre le même objectif à 90 % en 2032.

Suite à la suppression du bonus écologique pour les flottes d'entreprise en février 2024, **la commission, sur proposition du rapporteur, a intégré directement le score environnemental ou « éco-score » à la présente proposition de loi.** Les véhicules électriques bénéficiant de l'éco-score acquis lors du renouvellement annuel de la flotte de l'entreprise se verront accorder un bonus de 20 %. Ainsi, un véhicule à éco-score comptera pour 1,2 véhicule au lieu de 1. Composé à 70 % par l'empreinte carbone du véhicule à toutes les étapes du cycle de vie précédant son utilisation, la prise en compte du score environnemental permettra de favoriser les constructeurs français et européens. Selon Transport & Environnement, si la part des véhicules fabriqués en France reste stable, la demande additionnelle générée par la réforme entraînera la vente de 1,7 million de véhicules fabriqués sur le territoire français et constituera un fort soutien à la filière automobile nationale.

L'**article 2** de la proposition de loi renforce les **obligations de transparence** pour les entreprises concernées par la trajectoire de verdissement. Il vise, d'une part, à renforcer les obligations de transparence en ajoutant à la liste des informations pouvant figurer dans la déclaration de performance extra-financière les objectifs de décarbonation du parc automobile des entreprises concernées par l'obligation prévue à l'article L. 224-10 du code de l'environnement.

L'obligation de reportage, telle que prévue à l'article L. 224-12 du code de l'environnement, étant aujourd'hui très largement ignorée par les entreprises qui y sont soumises, l'article 2 introduit un **mécanisme de sanction** en cas de défaut de transmission des informations à l'autorité administrative. La commission, à l'initiative du rapporteur, a modifié les modalités de calcul de la sanction encourue. Alors que le dispositif initial prévoyait un plafond de sanction à 10 000 euros puis 20 000 euros en cas de récidive, la commission a adopté un plafond à 0,1 % du chiffre d'affaires français de l'entreprise.

L'**article 3** prévoit un **mécanisme de sanction proportionnée** visant les entreprises ne respectant pas leur obligation de verdissement de leur parc automobile telle que prévue à l'article 1^{er} de la présente proposition de loi. Dans la version initiale du texte, la sanction était fixée à un plafond de 5 000 euros par véhicule manquant dans la limite de 1 % du chiffre d'affaires de l'entreprise. Afin d'accorder un délai supplémentaire aux entreprises pour se conformer à leurs obligations et ne pas être dans une logique punitive, la commission, à l'initiative du rapporteur, a décalé d'un an l'entrée en vigueur du mécanisme de sanction et a

introduit une progressivité du montant de l'amende : 2 000 euros par véhicule manquant pour 2025, 4 000 euros en 2026 puis 5 000 euros à partir de 2027.

Enfin, l'article 4 ouvre **la possibilité pour les autorités contractantes, au sens du code de la commande publique, d'exclure de leur procédure de passation les entreprises qui ne respectent pas leurs obligations de reportage ou la trajectoire de verdissement** à laquelle elles sont soumises. Il est important d'insister sur le **caractère facultatif** de cette mesure. Il reviendra à l'acheteur ou à l'autorité concédante de décider s'il est souhaité ou pas d'exclure ces entreprises de la procédure de passation.

SYNTHÈSE

La présente proposition de loi vise à accélérer et à mieux contrôler le verdissement des flottes des entreprises gérant une flotte de plus de cent véhicules.

À cet effet, l'**article 1^{er} A**, introduit en commission, complète le III de l'article L. 224-7 du code de l'environnement pour prévoir que les véhicules ayant fait l'objet d'une opération de rétrofit soient considérés comme des véhicules à faibles ou à très faibles émissions.

L'**article 1^{er}**, dans sa version initiale, fixait une trajectoire annuelle de verdissement des parcs automobiles des entreprises privées détenant une flotte de plus de cent véhicules avec des seuils minimaux d'acquisition de véhicules à très faibles émissions à chaque renouvellement annuel. La trajectoire démarrait avec un taux d'acquisition à 20 % lors du renouvellement en 2024 pour atteindre un taux de 95 % en 2032.

La commission a modifié cet article en décalant d'un an l'ensemble de la trajectoire et en fixant le seuil à 90 % en 2032. Elle a également introduit une trajectoire différenciée pour les entreprises de location de courte durée et les entreprises ayant une activité d'auto-partage, tout en écartant les centrales de réservation du périmètre de la proposition de loi.

L'**article 2** vise, d'une part, à renforcer les obligations de transparence en ajoutant à la liste des informations pouvant figurer dans la déclaration de performance extra-financière les objectifs de décarbonation du parc automobile des entreprises concernées par l'obligation prévue à l'article L. 224-10 du code de l'environnement. D'autre part, cet article introduit un mécanisme de sanction en cas de défaut de transmission à l'autorité administrative des informations mentionnées au I de l'article L. 224-12 du même code par l'entreprise assujettie.

La commission a modifié cet article en augmentant la sanction en cas de manquement à l'obligation de reportage par l'entreprise, qui est portée à 0,1 % de son chiffre d'affaires.

L'**article 2 bis**, introduit en commission, renforce l'obligation de mettre en place des actions de formation et de sensibilisation auprès des gestionnaires de flotte dans les entreprises soumises aux obligations de verdissement de leur flotte de véhicules.

L'**article 3** prévoit un **mécanisme de sanction proportionnée** visant les entreprises assujetties ne respectant pas les obligations d'acquisition d'une part minimale de véhicules à très faibles émissions lors du renouvellement de leur parc automobile.

La commission a modifié cet article pour décaler l'entrée en vigueur du mécanisme de sanction au 1^{er} janvier 2026 et pour augmenter progressivement le montant du plafond de l'amende administrative.

Enfin, **l'article 4** prévoit que les autorités contractantes au sens du code de la commande publique peuvent exclure de leur procédure de passation les personnes soumises aux articles L. 224-10 et L. 224-12 du code de l'environnement et qui ne satisfont pas aux obligations prévues par ceux-ci.

COMMENTAIRE DES ARTICLES DE LA PROPOSITION DE LOI

Article 1^{er} A (nouveau)

Inclure les véhicules rétrofités dans la définition des véhicules à très faibles émissions

Créé par la commission

L'article 1^{er} A, introduit en commission, complète le III de l'article L. 224-7 du code de l'environnement pour prévoir que les véhicules ayant fait l'objet d'une opération de rétrofit soient considérés comme des véhicules à faibles ou à très faibles émissions.

I. LE DROIT EN VIGUEUR

En application du III de l'article L. 224-7 du code de l'environnement, « *les critères qui permettent de qualifier un véhicule de **véhicule à faibles émissions** ou de **véhicules à très faibles émissions** sont précisés par décret pour les différentes catégories de véhicules* ».

L'article D. 224-15-12 du code de l'environnement dispose ainsi qu'une voiture particulière, une camionnette, un véhicule à moteur à deux ou trois roues ou un quadricycle à moteur est un **véhicule à très faibles émissions** si sa source d'énergie est **l'une des sources d'énergie suivantes** :

- électricité (EL) ;
- hydrogène (H2) ;
- hydrogène – électricité pour une hybride rechargeable (HE) ;
- hydrogène – électricité pour une hybride non rechargeable (HH) ;
- air comprimé (AC).

Il précise que sont également considérés comme des **véhicules à très faibles émissions** les véhicules dont **la motorisation thermique d'origine a été transformée en motorisation électrique** à batterie ou à pile à combustible.

II. LE DISPOSITIF PROPOSÉ

L'article 1^{er} A, créé par l'amendement CD6 de M. Nicolas Ray (Les Républicains), adopté contre l'avis du rapporteur, complète le III de l'article L. 224-7 du code de l'environnement pour prévoir que « *les véhicules dont la motorisation thermique d'origine a été transformée en motorisation électrique à batterie ou à pile à combustible sont considérés comme des véhicules à faibles ou à très faibles émissions.* »

*

* *

Article 1^{er}

Renforcement de l'obligation d'acquérir des véhicules à très faibles émissions lors du renouvellement des flottes des entreprises

Adopté par la commission avec modifications

Dans sa version initiale, l'article 1^{er} fixait une trajectoire de renouvellement des parcs automobiles des entreprises privées détenant une flotte de plus de cent véhicules pour atteindre un taux de renouvellement de leur flotte de 95 % par des véhicules à très faibles émissions dès 2032.

La commission a modifié cet article en décalant d'un an l'ensemble de la trajectoire et en fixant un seuil à 90 % en 2032. Elle a également introduit une trajectoire différenciée pour les entreprises de location de courte durée et les entreprises ayant une activité d'auto-partage, tout en écartant les centrales de réservation du périmètre de la proposition de loi.

I. LE DROIT EN VIGUEUR

A. L'OBLIGATION D'ACQUISITION DE VÉHICULES PROPRES DANS LES PARCS AUTOMOBILES DES ENTREPRISES A ÉTÉ PROGRESSIVEMENT RENFORCÉE DANS LA LOI

Jusqu'en 2019 et la loi d'orientation des mobilités, dite « LOM »⁽¹⁾, seuls les personnes publiques, les loueurs de voitures et les exploitants de flottes de taxis et de véhicules de tourisme avec chauffeurs étaient soumis à des obligations en matière d'acquisition de véhicules à faibles émissions.

(1) Loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités.

En 2015, la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte, dite « LTECV »⁽¹⁾, a prévu qu'avant 2020, les **exploitants de taxis et les exploitants de voitures de transport avec chauffeur acquièrent des véhicules à faibles émissions**, lors du renouvellement de leur parc et lorsque ce parc comprend plus de dix véhicules, **dans la proportion minimale de 10 % de ce renouvellement**.

La LOM a renforcé l'obligation d'acquisition de véhicules à faibles émissions pour les centrales de réservation et a imposé cette obligation aux entreprises privées qui gèrent un parc de plus de cent véhicules.

1. L'obligation d'acquérir des véhicules à faibles émissions pour les centrales de réservation

Les centrales de réservation

Les centrales de réservation sont définies à l'article L. 3142-1 du code des transports créé par la loi du 29 décembre 2016 relative à la régulation, à la responsabilisation et à la simplification dans le secteur du transport public particulier de personnes⁽²⁾.

Elles accomplissent **une activité de « mise en relation » à titre professionnel entre conducteurs professionnels et passagers**. Seul le transport public particulier de personnes est visé par la loi, ce qui renvoie aux prestations de transport routier de personnes effectuées à titre onéreux, notamment par des taxis, des voitures de transport avec chauffeur ou encore des véhicules motorisés à deux ou trois roues.

Depuis le 1^{er} janvier 2022, en application de l'article L. 224-11 du code de l'environnement créé par la LOM, **les centrales de réservation** qui mettent en relation un nombre de conducteurs supérieur à cent⁽³⁾ **s'assurent qu'une part minimale, croissante dans le temps, des véhicules utilisés sont des véhicules à faibles émissions (VFE)**.

Les objectifs minimaux, fixés par décret, en pourcentage de VFE devant composer chaque année le parc des centrales sont :

- de 10 % de 2024 à 2026 ;
- de 20 % à partir de 2027 ;
- de 35 % à partir de 2029.

(1) Au VII de l'article 37 de la loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte.

(2) Loi n° 2016-1920 du 29 décembre 2016 relative à la régulation, à la responsabilisation et à la simplification dans le secteur du transport public particulier de personnes.

(3) Seuil défini à l'article D. 224-15-12 du code de l'environnement.

Chaque année, les centrales de réservation doivent transmettre, par voie électronique au ministre chargé des transports, les données relatives aux parcs de véhicules permettant de déterminer la part de VFE qu'ils comportent.

2. Le renforcement progressif de l'obligation d'acquérir des véhicules propres pour les entreprises privées lors du renouvellement de leur parc automobile

Depuis la LOM ⁽¹⁾, les entreprises qui gèrent directement ou indirectement, au titre de leurs activités relevant du secteur concurrentiel, un parc de plus de cent véhicules automobiles ⁽²⁾ doivent acquérir ou utiliser, **lors du renouvellement annuel de leur parc**, des véhicules à faibles émissions.

En pratique, les **véhicules à faibles émissions** sont les **véhicules électriques, à hydrogène** et la majorité des **véhicules hybrides rechargeables**, à l'exclusion des véhicules utilisant du biogaz ou des biocarburants.

(1) Article 77 de la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités.

(2) Véhicules dont le poids total autorisé en charge est inférieur ou égal à 3,5 tonnes, ce qui équivaut aux voitures individuelles et aux véhicules utilitaires.

Véhicules à faibles ou à très faibles émissions

En application de l'article L. 224-7 du code de l'environnement, « *les critères qui permettent de qualifier un véhicule de **véhicule à faibles émissions** ou de **véhicules à très faibles émissions** sont précisés par décret pour les différentes catégories de véhicules* ».

Pour la catégorie des véhicules de moins de 3,5 tonnes, une voiture particulière ou une camionnette est un **véhicule à faibles niveaux d'émissions** ⁽¹⁾ si :

- ses **émissions de gaz à effet de serre (GES)** mesurées à l'échappement conformément au règlement (UE) 2017/1151 ⁽²⁾ ne dépassent pas **50 g CO₂/km**, et
- ses émissions maximales de particules et d'oxydes d'azote en conditions de conduite réelle sont inférieures ou égales à 0,8 fois la limite d'émission fixée en annexe du règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil.

Une voiture particulière, une camionnette, un véhicule à moteur à deux ou trois roues ou un quadricycle à moteur est un **véhicule à très faibles émissions** ⁽³⁾ si sa source d'énergie est **l'une des sources d'énergie suivantes** :

- électricité (EL) ;
- hydrogène (H2) ;
- hydrogène – électricité pour une hybride rechargeable (HE) ;
- hydrogène – électricité pour une hybride non rechargeable (HH) ;
- air comprimé (AC).

Sont également considérés comme **véhicules à très faibles émissions** les véhicules dont **la motorisation thermique d'origine a été transformée en motorisation électrique** à batterie ou à pile à combustible.

L'article L. 224-10 du code de l'environnement, dans sa rédaction issue de la LOM, prévoyait ainsi que les véhicules à faibles émissions devaient représenter :

- 10 % du renouvellement de la flotte à partir du 1^{er} janvier 2022 ;
- 20 % à partir du 1^{er} janvier 2024 ;
- 35 % à partir du 1^{er} janvier 2027 ;
- 50 % à partir du 1^{er} janvier 2030.

(1) Article D. 224-15-11 du code de l'environnement.

(2) Règlement (UE) 2017/1151 de la Commission du 1^{er} juin 2017 complétant le règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules, modifiant la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil, le règlement (CE) n° 692/2008 de la Commission et le règlement (UE) n° 1230/2012 de la Commission et abrogeant le règlement (CE) n° 692/2008

(3) Article D. 224-15-12 du code de l'environnement.

La loi dite « climat et résilience » ⁽¹⁾ a modifié l'article L. 224-10 du code de l'environnement pour relever certains taux minimaux d'acquisition de véhicules à faibles émissions par les entreprises gérant plus de cent véhicules lors du renouvellement de leur parc de véhicules :

- de 35 % à 40 % à partir du 1^{er} janvier 2027 ;
- de 50 % à 70 % à partir du 1^{er} janvier 2030.

**TRAJECTOIRES DE DÉCARBONATION FIXÉES DANS LA LOM
ET LA LOI « CLIMAT ET RÉILIENCE »**

Part minimale d'acquisition de VFE (avec sous-quotas de VTFE*) lors du renouvellement annuel de la flotte				
	Entreprises privées	État et établissements publics	Collectivités territoriales et établissements publics de coopération intercommunale	Entreprises publiques
2022	10 %	50 %	30 %	40 %
2023	10 %	50 %	30 %	40 %
2024	20 %	50 %	30 %	40 %
2025	20 %	50 %	40 %	40 %
2026	20 %	50 % (37,4 %*)	40 % (37,4 %*)	40 % (37,4 %*)
2027	40 %	70 % (37,4 %*)	40 % (37,4 %*)	40 % (37,4 %*)
2030	70 %	70 % (45 %)	70 % (45 %*)	70 % (45 %*)

L'obligation ne porte que sur les renouvellements de véhicules et non pas sur l'ensemble du parc existant. Ainsi, une entreprise qui posséderait cent cinquante véhicules et qui en renouvelerait en moyenne trente chaque année devrait acquérir, **sur ces trente nouveaux véhicules** :

- au moins six véhicules neufs à faibles émissions chaque année en moyenne de 2024 à 2026 ;
- au moins douze véhicules neufs à partir de 2027 ;
- et au moins vingt-et-un véhicules neufs à partir de 2030.

(1) Loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets.

B. DES TAUX DE VERDISSEMENT DES FLOTTES DES ENTREPRISES ENCORE INSATISFAISANTS POUR RESPECTER LA TRAJECTOIRE DE DÉCARBONATION DU PARC AUTOMOBILE

1. La réduction des émissions de GES du parc automobile français constitue un élément indispensable de la trajectoire de décarbonation du secteur des transports

Les émissions de gaz à effet de serre (GES) du secteur des transports représentaient 32 % des émissions nationales en 2022 selon les données du Commissariat général au développement durable (CGDD) ⁽¹⁾, ce qui en fait le premier secteur émetteur de GES en France. Le transport routier, en particulier les véhicules particuliers, représente 93,8 % des émissions de ce secteur.

La décarbonation du secteur des transports terrestres est ainsi une des priorités de la stratégie nationale bas-carbone (SNBC). La SNBC fixe l'objectif d'ici à 2040 que 100 % des véhicules légers vendus en France devront être zéro-émission. Avec la LOM, la France s'est fixé l'objectif d'atteindre, d'ici à 2050, la décarbonation complète du secteur des transports terrestres.

À l'échelle de l'Union européenne (UE), l'échéance a été avancée puisque le Parlement européen a voté, le 8 juin 2022, la fin de la vente des voitures neuves thermiques en 2035, pour atteindre la neutralité carbone en 2050.

Dans ce contexte, **l'électrification du parc automobile est un facteur indispensable pour atteindre les objectifs climatiques nationaux et européens.** En effet, selon une étude publiée par l'Agence de la transition écologique (Ademe), la voiture électrique roulant en France a un **impact carbone deux à trois fois inférieur à celui d'un modèle similaire thermique, à condition toutefois que sa batterie soit de capacité raisonnable** ⁽²⁾.

Pour atteindre cet objectif d'électrification du parc automobile, les véhicules utilisés par les entreprises constituent un maillon essentiel pour la transition du marché automobile.

2. Si l'achat de véhicules neufs propres par les entreprises constitue un levier important pour la transition du parc automobile français, les résultats ne sont pas encore à la hauteur des attentes

D'après les chiffres de Réseau Action Climat (RAC) et de Transport&Environnement (T&E), auditionnés dans le cadre des travaux sur la proposition de loi, **six véhicules neufs sur dix sont achetés par les entreprises.** Le comportement d'achat des entreprises a donc une forte influence sur la demande de nouveaux véhicules et ainsi **sur l'offre des constructeurs automobiles.**

(1) Chiffres clés des transports, mars 2024 : <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/edition-numerique/chiffres-cles-transports-2024/pdf/chiffres-cles-des-transports-2024.pdf>

(2) Les avis de l'Ademe, Voitures électriques et bornes de recharge, octobre 2022.

Du fait d'un **rythme de renouvellement très rapide des flottes** des entreprises, leurs véhicules étant revendus après quatre années d'utilisation en moyenne contre onze années en moyenne du côté des ménages, **les entreprises contribuent à alimenter et à façonner l'offre sur le marché de l'occasion.**

L'électrification du parc automobile des entreprises est ainsi un vecteur **d'accélération de la diffusion des voitures électriques sur le marché d'occasion** sur lequel se fournit l'immense majorité des ménages et qui est aujourd'hui **très peu pourvu en véhicules électriques**. Alors que 70 % des acheteurs se sont fournis sur le marché de l'occasion en 2023, seules 1,7 % des ventes de véhicules d'occasion étaient des véhicules électriques selon les données publiées sur le site internet du ministère chargé de la transition écologique ⁽¹⁾.

La trajectoire de verdissement des flottes des entreprises définie dans la loi vise aujourd'hui **2,3 millions de véhicules utilisés dans des flottes professionnelles de plus de cent véhicules**, ce qui représente 40 % du total des véhicules professionnels, au nombre de 5,7 millions en France. Ces 2,3 millions de véhicules sont détenus ou utilisés par **3 500 entreprises**, ce qui représente environ 3 % du total des entreprises implantées sur le territoire national.

Comme souligné dans le rapport fait au nom de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire sur le projet de loi d'orientation des mobilités ⁽²⁾, les obligations visant les entreprises privées lors du renouvellement de leurs flottes ont plusieurs finalités : *« réduire les émissions polluantes, mais également faciliter le développement des nouvelles filières industrielles de production des véhicules à faibles émissions et alimenter le marché de l'occasion avec de tels véhicules, dont le prix est alors plus abordable que celui des véhicules neufs »*.

Selon les données recueillies par T&E dans ses études de mars 2023 et de février 2024 ⁽³⁾ sur l'électrification des parcs automobiles des entreprises concernées par les obligations légales de décarbonation de leur parc, **66 % d'entre elles ont intégré moins de 10 % de véhicules à faibles émissions lors du renouvellement de leur flotte en 2022, soit un taux en deçà du seuil minimal fixé par la loi.**

Par ailleurs, plus de la moitié des véhicules à faibles émissions acquis étaient des **véhicules hybrides rechargeables** dont les limites en termes de gains d'émissions de GES et de bénéfices pour la transition écologique font désormais consensus. Comme l'a rappelé T&E dans son rapport publié en mars 2023 ⁽⁴⁾, *« les*

(1) <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/immatriculations-des-voitures-particulieres-en-2023-rebond-dans-le-neuf-mais-un-marche-de-loccasion>

(2) https://www.assemblee-nationale.fr/dyn/15/rapports/cion-dvp/115b1974-tii_rapport-fond

(3) https://www.transportenvironnement.org/wp-content/uploads/2024/02/2024_02_Briefing_Reforme-des-quotas-de-verdissement-1.pdf

(4) https://www.transportenvironnement.org/wp-content/uploads/2023/03/03-2023_Briefing-Electrification-des-flottes-francaises-1.pdf

véhicules hybrides rechargeables sont en réalité des véhicules thermiques déguisés : en conditions réelles de conduite, le mode électrique s'avère peu performant et très largement sous-utilisé. De ce fait, ils émettent jusqu'à sept fois plus de CO₂ que les mesures officielles. »

Alors que les ménages ont acquis 22 % de véhicules électriques parmi leurs achats de véhicules neufs en 2022, les entreprises soumises à l'obligation légale de verdissement de leur flotte n'en ont acquis que 8 %. **Le rythme d'électrification du parc automobile français est donc davantage soutenu par les achats des ménages que par les grandes entreprises, malgré leurs obligations légales.**

II. LE DISPOSITIF PROPOSÉ

A. CIBLER LE RENOUELEMENT DES FLOTTES AUTOMOBILES SUR LES VÉHICULES À TRÈS FAIBLES ÉMISSIONS

Le 1^{er} du I de l'article 1^{er} de la proposition de loi modifie le premier alinéa de l'article L. 224-10 du code de l'environnement qui concerne l'obligation d'acquisition de véhicules propres lors du renouvellement annuel du parc automobile des entreprises privées gérant plus de cent véhicules.

Alors que le droit en vigueur vise l'acquisition de **véhicules à faibles émissions au sens du III de l'article L. 224-7 du code de l'environnement** lors du renouvellement de leur parc de véhicules par les entreprises concernées, la présente proposition de loi propose de cibler uniquement l'acquisition de **véhicules à très faibles émissions** pour répondre à l'obligation de décarbonation du parc automobile des entreprises privées.

Ce ciblage a pour principal objectif **d'exclure les véhicules hybrides rechargeables**, relevant de la catégorie des véhicules à faibles émissions, du champ des véhicules pris en compte au titre des obligations de verdissement des flottes automobiles des entreprises privées lors de leur renouvellement.

B. AUGMENTER LES SEUILS MINIMAUX DE REMPLACEMENT DES VÉHICULES PARTICULIERS PAR DES VÉHICULES PROPRES

Le 1^{er} du I de l'article 1^{er} modifie également les deuxième à cinquième alinéas de l'article L. 224-10 du code de l'environnement, relatifs aux seuils minimaux d'acquisition de véhicules à très faibles émissions lors du renouvellement annuel du parc des entreprises concernées.

Il opère une **double modification des seuils minimaux** :

– d'une part, **par l'ajout de seuils intermédiaires** afin d'obtenir une **trajectoire annuelle de croissance des parts minimales** d'acquisition de véhicules à très faibles émissions lors du renouvellement des parcs automobiles. Ainsi, **de 2024 à 2030, les taux minimaux d'acquisition augmentent de 10 % par an** : de

20 % du renouvellement en 2024 à 80 % en 2030. La trajectoire proposée prévoit également des **taux minimaux pour les années 2031 et 2032**, respectivement de 90 % et 95 % du renouvellement de la flotte ;

– d’autre part, **par le relèvement des seuils existants** afin d’**accélérer la croissance de la part des véhicules propres acquis** lors du renouvellement annuel des parcs automobiles des entreprises. Ainsi, le taux minimal prévu pour 2027 passe de 40 % à 50 % du renouvellement de la flotte et pour 2030, le taux passe de 70 % à 80 % de ce renouvellement.

La nouvelle trajectoire proposée se veut à la fois **plus lisible** pour les opérateurs concernés, avec des taux annuels à atteindre, et **plus ambitieuse** avec un relèvement des taux pour 2027 et 2030 ainsi qu’un taux d’acquisition porté à 95 % de véhicules propres en 2032, en cohérence avec l’objectif européen de mettre fin à la vente des voitures thermiques dès 2035.

C. TENIR COMPTE DES SPÉCIFICITÉS DES VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS

Le 1^o du I de l’article 1^{er} ajoute un alinéa à l’article L. 224-10 du code de l’environnement qui dispose que « *la catégorie des véhicules utilitaires légers soumise à des obligations est précisée par décret* ».

Par ce renvoi à une mesure de nature réglementaire, **l’intention est d’apporter une certaine souplesse d’adaptation pour la catégorie spécifique des véhicules utilitaires légers (VUL)**, tout en maintenant une seule et même trajectoire d’acquisition de véhicules propres lors du renouvellement des flottes pour les véhicules particuliers et pour les VUL.

Afin de tenir compte des avancées technologiques inégales en matière d’électrification selon la catégorie de VUL, il est proposé d’adopter une logique de « socle minimal » valable pour les catégories de VUL déjà en mesure de suivre la trajectoire d’électrification prévue et une logique d’exclusion de la trajectoire pour les VUL ne pouvant pas encore accéder à une solution d’électrification. Selon l’évolution des solutions technologiques à venir, le pouvoir réglementaire pourra mettre à jour les catégories de VUL soumises ou non à la trajectoire d’électrification des flottes de véhicules. Il semble nécessaire de tenir compte de l’offre disponible sur le marché, de la cohérence de cette offre avec les besoins des entreprises en termes de poids et d’autonomie ainsi que des prix pratiqués.

D. ALIGNER LE RÉGIME DES CENTRALES DE RÉSERVATION SUR CELUI DES ENTREPRISES PRIVÉES

Le 2^o du I de l’article 1^{er} vise à abroger l’article L. 224-11 du code de l’environnement concernant les obligations d’acquisition de véhicules à faibles émissions imposées aux centrales de réservation. Cette abrogation tire les

conséquences de l'ajout des centrales de réservation au dispositif de l'article L. 224-10 dans la rédaction résultant du **1^o du I de l'article 1^{er}**.

III. LES TRAVAUX DE LA COMMISSION

La commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a adopté 18 amendements à l'article 1^{er}.

- Elle a d'abord souhaité **compléter les catégories de véhicules compris dans la trajectoire** d'électrification des parcs automobiles des entreprises assujetties.

L'**amendement CD165** du rapporteur modifie et complète ainsi l'article L. 224-10 du code de l'environnement pour intégrer les **tricycles à moteur** et les **quadricycles lourds**.

- La commission a **assoupli le calendrier de la trajectoire** initialement prévu par la présente proposition de loi.

Les amendements identiques **CD173** du rapporteur et **CD21** de M. Guy Bricout (Libertés, Indépendants, Outre-mer et Territoires) ont supprimé l'objectif de 20 % du renouvellement de la flotte par des véhicules à très faibles émissions à partir du 1^{er} janvier 2024.

Plusieurs amendements ont **décalé d'un an la trajectoire** initialement prévue :

- Les amendements **CD174** et **CD175** du rapporteur ont décalé, respectivement, au 1^{er} janvier 2025 le seuil de 20 % et au 1^{er} janvier 2026 le seuil de 30 % d'acquisition de véhicules à très faibles émissions lors du renouvellement annuel du parc automobile des entreprises concernées ;

- Les amendements identiques **CD176** du rapporteur et **CD143** de M. Vincent Thiébaud (Horizons et apparentés) ont décalé au 1^{er} janvier 2027 le seuil de 40 % ;

- Les amendements **CD177** et **CD178** du rapporteur ont décalé, respectivement, au 1^{er} janvier 2028 le seuil de 50 % et au 1^{er} janvier 2029 le seuil de 60 % ;

- Les amendements identiques **CD179** du rapporteur et **CD142** de M. Vincent Thiébaud (Horizons et apparentés) ont décalé au 1^{er} janvier 2030 le seuil de 70 % ;

- L'**amendement CD180** du rapporteur a décalé au 1^{er} janvier 2031 le seuil de 80 % ;

– Enfin, l’amendement **CD181** du rapporteur a abaissé à 90 % le seuil prévu à partir du 1^{er} janvier 2032.

- La commission a introduit une **trajectoire de décarbonation différenciée** pour les flottes de véhicules de certaines catégories d’entreprises soumises à des contraintes spécifiques.

L’amendement **CD164** du rapporteur a introduit un II à l’article L. 224-10 du code de l’environnement pour prévoir une trajectoire spécifique pour les entreprises ayant une activité de **location de courte durée** au sens de l’article 259 A du code général des impôts et celles ayant une activité d’**auto-partage** au sens de l’article L. 1231-14 du code des transports.

Cette trajectoire prévoit une **augmentation plus progressive des seuils minimaux** d’acquisition de véhicules à très faibles émissions lors du renouvellement des parcs automobiles de ces entreprises. Il est prévu par ailleurs que les taux feront l’objet d’une **révision** en 2027.

- La commission a par ailleurs sorti les **centrales de réservation**, à savoir les taxis et les véhicules de transport avec chauffeur, de la trajectoire prévue par la présente proposition de loi afin de mieux tenir compte des contraintes liées à leur activité de transport de personnes (amendement **CD164**), en particulier la prise en compte des temps de charge lié à l’utilisation d’un véhicule électrique.

- La commission a également adopté une mesure visant à encourager les entreprises à privilégier **les véhicules à très faibles émissions avec une faible empreinte carbone**.

L’amendement **CD170** du rapporteur vise à accorder un bonus de 20 % aux véhicules électriques bénéficiant d’un score environnemental atteignant un seuil minimum donné lors de l’acquisition par les entreprises de véhicules neufs à très faibles émissions pour se conformer aux obligations de verdissement de leur flotte. Ainsi, un véhicule à score environnemental comptera pour 1,2 véhicule au lieu de 1.

- La commission a également encadré les modalités selon lesquelles une entreprise peut atteindre son quota de véhicules à très faibles émissions par l’achat ou par la location de longue durée.

L’amendement **CD167** du rapporteur prévoit d’encadrer, par décret, l’écart autorisé entre la part des véhicules achetés en propre et ceux loués pour répondre aux obligations prévues à l’article L. 224-10 du code de l’environnement afin de ne pas reporter l’achat de véhicules thermiques sur les loueurs de longue durée. L’écart autorisé ne devrait pas dépasser dix points de différence.

- La commission a également adopté l’amendement rédactionnel CD151.

*

* *

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

Adopté par la commission avec modifications

L'article 2 vise, d'une part, à renforcer les obligations de transparence en ajoutant à la liste des informations pouvant figurer dans la déclaration de performance extra-financière les objectifs de décarbonation du parc automobile des entreprises concernées par l'obligation prévue à l'article L. 224-10 du code de l'environnement. D'autre part, cet article introduit un mécanisme de sanction en cas de défaut de transmission à l'autorité administrative des informations mentionnées au I de l'article L. 224-12 du même code par l'entreprise assujettie.

La commission a modifié cet article en augmentant la sanction en cas de manquement à l'obligation de reportage par l'entreprise qui est portée à 0,1 % de son chiffre d'affaires.

I. LE DROIT EN VIGUEUR

A. LA DÉCLARATION DE PERFORMANCE EXTRA-FINANCIÈRE

La **déclaration de performance extra-financière (DPEF)**, aussi connue sous les termes de « rapportage extra-financier » ou de « *reporting* extra-financier », désigne **le document produit par une entreprise détaillant l'incidence de ses activités sur des enjeux environnementaux, sociaux et sociétaux** ainsi que son mode de gouvernement. La DPEF vise ainsi à rendre publics et accessibles les résultats de l'entreprise en matière de responsabilité sociétale et environnementale (RSE).

1. L'évolution du cadre légal applicable à la publication d'informations non financières des entreprises

La déclaration de performance extra-financière applicable aujourd'hui résulte de la transposition de la **directive 2014/95/UE du 22 octobre 2014 sur le reporting non financier** ⁽¹⁾, dite « **NFRD** » ⁽²⁾, en droit interne par l'**ordonnance**

(1) Directive 2014/95/UE du Parlement européen et du Conseil du 22 octobre 2014 modifiant la directive 2013/34/UE en ce qui concerne la publication d'informations non financières et d'informations relatives à la diversité par certaines grandes entreprises et certains groupes.

(2) Non financier reporting directive – NFRD.

du 19 juillet 2017 relative à la publication d'informations non financières par certaines grandes entreprises ⁽¹⁾.

Cette ordonnance réécrit l'article L. 225-102-1 du code de commerce, créé par la loi du 15 mai 2001 relative aux nouvelles régulations économiques ⁽²⁾ qui prévoyait que le rapport de gestion devait comprendre des informations « *sur la manière dont la société prend en compte les conséquences sociales et environnementales de son activité* ». Ces obligations ne concernaient que les entreprises ayant recours à l'épargne sur le marché réglementé, à savoir 750 entreprises.

La loi du 12 juillet 2010 dite « Grenelle II » ⁽³⁾ avait également réformé l'article L. 225-102-1 du code de commerce en élargissant l'obligation de publication de données extra-financières aux **entreprises non cotées de plus de 500 salariés et dont le total de bilan ou le chiffre d'affaires est supérieur à 100 millions d'euros**. Le nombre d'entreprises concernées par l'obligation de publication de données extra-financières est ainsi passé de 750 à 2 500.

Le contenu de la déclaration s'est également enrichi au fil des années, notamment sur le volet environnemental :

– La loi du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte ⁽⁴⁾ a complété la liste des informations devant être publiées par les entreprises en incluant « *les conséquences sur le changement climatique de son activité et de l'usage des biens et services qu'elle produit* » ;

– Depuis la loi du 22 août 2021 dite « climat et résilience » ⁽⁵⁾, la déclaration doit mentionner les postes d'émissions de gaz à effet de serre (GES) liées aux activités de transport amont et aval de l'activité de la société et être accompagnée d'un plan d'action vise à réduire ces émissions.

2. Le champ des entreprises concernées

Le I de l'article L. 225-102-1 du code de commerce prévoit que **la déclaration de performance extra-financière est insérée dans le rapport de gestion**, lui-même prévu au deuxième alinéa de l'article L. 225-100 du même code, pour **les entreprises dont le total du bilan ou le chiffre d'affaires et le nombre de salariés excèdent les seuils suivants, fixés par décret en Conseil d'État ⁽⁶⁾** :

(1) Ordonnance n° 2017-1180 du 19 juillet 2017 relative à la publication d'informations non financières par certaines grandes entreprises et certains groupes d'entreprises.

(2) Loi n° 2001-420 du 15 mai 2001 relative aux nouvelles régulations économiques.

(3) Loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement.

(4) Loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte.

(5) Loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets.

(6) Art. L. 225-102-1 et L. 22-10-36 du code de commerce.

– les sociétés cotées comptant plus de 500 salariés et dont le bilan est supérieur à 20 millions d’euros ou dont le chiffre d’affaires est supérieur à 40 millions d’euros ⁽¹⁾ ;

– les sociétés non cotées dotées d’un effectif moyen d’au moins 500 employés, dont le bilan ou le chiffre d’affaires excède 100 millions d’euros ⁽²⁾.

3. Le contrôle des informations publiées

Les **organismes tiers indépendants** (OTI) agréés par l’Autorité des marchés financiers (AMF) sont chargés de **contrôler les informations figurant dans la DPEF**. Ils peuvent émettre un avis positif si aucune anomalie n’est relevée, un avis « réservé » en cas de doute sur la conformité ou la sincérité de la déclaration ou un avis « négatif » si la conclusion de la déclaration leur semble improbable.

Les déclarations de performance extra-financière doivent par ailleurs être mises à la libre disposition du public et être rendues aisément accessibles sur le site internet de la société dans un délai de huit mois à compter de la clôture de l’exercice et pendant une durée de cinq années.

En application du deuxième alinéa du VI de l’article L. 225-102-1 du code de commerce, lorsque le rapport de gestion ne comporte pas la déclaration de performance extra-financière, *« toute personne intéressée peut demander au président du tribunal statuant en référé d’enjoindre, le cas échéant sous astreinte, au conseil d’administration ou au directoire, selon le cas, de communiquer les informations »* devant figurer dans la DPEF.

(1) Art. R. 22-10-29 du code de commerce.

(2) Art. R. 225-104 du code de commerce.

Remplacement de la déclaration de performance extra-financière par un rapport de durabilité

La déclaration de performance extra-financière sera remplacée par le **rapport de durabilité** à compter du 1^{er} janvier 2025, date d'entrée en vigueur des nouvelles dispositions du code de commerce issues de l'ordonnance du 6 décembre 2023 transposant la directive du 14 décembre 2022 dite « CSRD ». La directive CSRD relative à la publication d'information en matière de durabilité modifie ainsi la directive NFRD.

Comme prévu par la CSRD, le rapport de durabilité se substituera à la déclaration de performance extra-financière prévue aux articles L. 225-102-1 et L. 22-10-36 du code de commerce. Le **nouvel article L. 232-6-3 du code de commerce** résultant de l'ordonnance du 6 décembre 2023 prévoit que : *« Toute société qui est une grande entreprise au sens de l'article L. 230-1, inclut des informations en matière de durabilité au sein d'une section distincte de son rapport de gestion. Ces informations permettent de comprendre les incidences de l'activité de la société sur les enjeux de durabilité, ainsi que la manière dont ces enjeux influent sur l'évolution de ses affaires, de ses résultats et de sa situation. Les enjeux de durabilité comprennent les enjeux environnementaux, sociaux et de gouvernement d'entreprise. »*

Le décret n° 2023-1394 du 30 décembre 2023 a apporté des précisions sur le contenu du rapport de durabilité ainsi que sur les seuils d'application permettant de désigner les entreprises assujetties. À compter du 1^{er} janvier 2025, les grandes entreprises de plus de 250 salariés et de plus de 40 millions d'euros de chiffre d'affaires s'ajouteront aux entreprises qui étaient déjà soumises à l'obligation de publier une DPEF et qui sont ainsi soumises à la publication d'un rapport de durabilité à compter du 1^{er} janvier 2025.

B. PUBLICITÉ DES TAUX D'ACQUISITION DE VÉHICULES À FAIBLES ET À TRÈS FAIBLES ÉMISSIONS

L'**article L. 224-12 du code de l'environnement**, créé par l'article 79 de la LOM, prévoit un **régime de publicité** applicable aux personnes redevables de l'obligation d'acquisition progressive de véhicules à faibles et à très faibles émissions lors du renouvellement de leur parc automobile.

L'objectif de l'introduction d'un tel dispositif de publicité était *« de s'assurer que les obligations [en matière d'acquisition progressive de véhicules à faibles émissions] prévues par la loi seront respectées. [...] En l'absence de mécanisme permettant de mesurer leur atteinte, le risque est grand qu'elles demeurent lettre morte ou qu'elles créent des distorsions entre les acteurs qui s'y conforment et ceux qui les ignorent. »*⁽¹⁾

L'**obligation de rendre public le pourcentage de véhicules à faibles et à très faibles émissions entrés dans la flotte** parmi les véhicules ayant fait l'objet d'un renouvellement durant l'année précédente concerne **les flottes publiques**, en application des articles L. 224-7 et L. 224-8 du code de l'environnement, **les flottes des entreprises privées**, en application de l'article L. 224-10 du même code ainsi

(1) https://www.assemblee-nationale.fr/dyn/15/rapports/cion-dyp/115b2206-ti_rapport-fond.pdf p.177

que **les flottes des centrales de réservation**, en application de l'article L. 224-11 dudit code.

Afin de ne pas créer une nouvelle contrainte administrative pour les entreprises et pour les collectivités, l'article L. 224-12 du code de l'environnement, tel qu'issu de la LOM, prévoit que **les « données sont rendues publiques par les services de l'État dans un format ouvert librement utilisable et exploitable »**.

L'article 114 de la loi du 22 août 2021 dite « climat et résilience » a modifié l'article L. 224-12 du code de l'environnement pour prévoir que le régime de publicité s'applique également aux plateformes de mise en relation exerçant une activité de livraison de marchandises dont la flotte, composée de véhicules à deux ou trois roues, est soumise à l'obligation d'acquérir une part croissante de vélos ou de véhicules à très faibles émissions lors de son renouvellement, en application de l'article L. 224-11-1 du code de l'environnement.

II. LE DISPOSITIF PROPOSÉ

A. AJOUTER À LA DÉCLARATION DE PERFORMANCE EXTRA-FINANCIÈRE LES OBJECTIFS DE DÉCARBONATION DU PARC AUTOMOBILE DES ENTREPRISES CONCERNÉES

Le **I** de l'article 2 complète le deuxième alinéa du **III** de l'article L. 225-102-1 du code de commerce qui prévoit une énumération des informations pouvant figurer dans la déclaration de performance extra-financière de l'entreprise.

Il est proposé d'ajouter que ces informations *« comprennent également les modalités par lesquelles la société atteint les objectifs de renouvellement du parc automobile définis à l'article L. 224-10 du code de l'environnement. »*

B. COMPLÉTER LE RÉGIME DE PUBLICITÉ APPLICABLE D'UN MÉCANISME DE SANCTION EN CAS DE MANQUEMENT

Le **II** de l'article 2 procède à une nouvelle rédaction de l'article L. 224-12 du code de l'environnement relatif au régime de publicité applicable aux taux d'acquisition de véhicules à faibles et à très faibles émissions lors du renouvellement des flottes publiques et des entreprises privées.

Le **I de l'article L. 224-12 du code de l'environnement**, dans sa rédaction résultant de l'article 2, prévoit **la transmission à l'autorité administrative des informations relatives à la mise en œuvre des obligations** prévues aux articles L. 224-7 à L. 224-10 du code de l'environnement. Il est précisé que *« le pourcentage des véhicules à très faibles émissions parmi les véhicules ayant fait l'objet d'un renouvellement durant l'année précédente »* devra figurer dans les informations transmises. La publicité de ces données sera toujours assurée par les services de l'État.

Le **II** de l'article L. 224-12 reprend la rédaction du dernier alinéa de l'article dans sa version en vigueur pour prévoir la publication d'un décret d'application.

Le **III** de l'article L. 224-12 **introduit un nouveau mécanisme de sanction** visant les entreprises soumises à l'obligation prévue à l'article L. 224-10 du code de l'environnement **en cas de défaut de transmission à l'autorité administrative des informations mentionnées au I de l'article L. 224-12**. Il est prévu une amende administrative d'un montant maximal de 10 000 euros en cas de manquement, ce montant pouvant être porté à 20 000 euros en cas de récidive.

Cette disposition vise à répondre à l'un des points aveugles de l'obligation d'acquisition de véhicules propres par les entreprises lors du renouvellement de leur flotte automobile telle qu'issue de la LOM et de la loi « climat et résilience », à savoir l'absence de mécanisme de sanction en cas de manquement aux obligations légales.

III. LES TRAVAUX DE LA COMMISSION

La commission a adopté sept amendements à l'article 2, dont six amendements rédactionnels du rapporteur (CD152, CD153, CD154, CD155, CD156 et CD157).

La commission a également adopté l'**amendement CD168** du rapporteur qui **modifie le plafond de la sanction encourue** en cas de manquement aux obligations légales de reportage. Il est proposé de **fixer le plafond à 0,1 % du chiffre d'affaires français** de l'entreprise en manquement.

*

* *

Article 2 bis (nouveau)
Formation des gestionnaires de flottes

Créé par la commission

L'article 2 bis, introduit en commission, renforce l'obligation de mettre en place des actions de formation et de sensibilisation auprès des gestionnaires de flotte dans les entreprises soumises aux obligations de verdissement de leur flotte de véhicules.

I. LE DROIT EN VIGUEUR

L'article 136 de la loi « climat et résilience » ⁽¹⁾ a créé l'article L. 224-12-1 du code de l'environnement qui prévoit que les personnes assujetties aux obligations de verdissement de leur flotte prévues aux articles L. 224-7 et L. 224-10, à savoir l'État, les collectivités territoriales, les établissements publics et les entreprises nationales gérant un parc de plus de vingt véhicules d'une part, et les entreprises gérant un parc de plus de cent véhicules d'autre part, mettent en œuvre des **actions de formation ou de sensibilisation des conducteurs des véhicules** afin de leur permettre de réduire l'incidence de leur conduite sur l'environnement, en particulier lors de l'utilisation des véhicules hybrides rechargeables en mode électrique.

II. LE DISPOSITIF PROPOSÉ

L'article 2 bis, introduit par l'**amendement CD169** du rapporteur, complète l'article L. 224-12-1 du code de l'environnement pour mettre en œuvre des actions de formation ou de sensibilisation destinées spécifiquement aux **gestionnaires de flotte** dans les entreprises concernées par les obligations de verdissement.

Cet article créé également un article L. 224-12-2 au code de l'environnement qui prévoit « *des actions de formation ou de sensibilisation des gestionnaires de parc de véhicules et de bâtiments sur la gestion de l'énergie et le pilotage des points de recharge* » pour garantir une utilisation optimale des véhicules électriques et hybrides rechargeables.

*

* *

(1) Loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets.

Article 3

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

Adopté par la commission avec modifications

L'article 3 prévoit un **mécanisme de sanction proportionnée** visant les entreprises assujetties ne respectant pas les obligations, prévues à l'article L. 224-10 du code de l'environnement, d'acquisition d'une part minimale de véhicules à très faibles émissions lors du renouvellement de leur parc automobile.

La commission a modifié cet article pour décaler l'entrée en vigueur du mécanisme de sanction au 1^{er} janvier 2026 et pour augmenter progressivement le plafond du montant de l'amende administrative.

I. LE DROIT EN VIGUEUR

À l'heure actuelle, il n'existe aucun dispositif de sanction en cas de non-respect, par les entreprises qui y sont assujetties, des obligations d'acquisition d'une part minimale de véhicules à faibles et à très faibles émissions lors du renouvellement de leur parc automobile en application de l'article L. 224-10 du code de l'environnement.

Dans le cadre de la LOM, le choix avait été fait par le législateur d'instaurer un régime de publicité introduit à l'article L. 224-12 du code de l'environnement (cf. commentaire de l'article 2 de la présente proposition de loi) : *« Plutôt que d'instaurer un dispositif répressif, qui aurait pu prendre la forme d'amendes, l'Assemblée nationale a créé, en séance publique, un régime de publicité, en prévoyant qu'est rendu public, sur une base annuelle, le taux de véhicules à faibles et à très faibles émissions renouvelés l'année précédente ⁽¹⁾. »*

Or, en l'absence de mécanisme de contrôle et de sanction en cas de non-respect des obligations légales, à la fois de l'obligation d'acquisition d'une part minimale de véhicules non polluants lors du renouvellement des flottes et de *reporting* auprès de l'autorité administrative par les entreprises assujetties, la loi n'est pas suivie d'effet. Pour rappel, en 2022, 66 % des entreprises assujetties ne respectaient pas l'obligation d'acquiescer au moins 10 % de véhicules à faibles émissions dans le cadre du renouvellement annuel de leur flotte.

(1) https://www.assemblee-nationale.fr/dyn/15/rapports/cion-dvp/115b2206-ti_rapport-fond.pdf

II. LE DISPOSITIF PROPOSÉ

L'article 3 insère un nouvel article L. 226-6-1 dans le code de l'environnement pour prévoir un **mécanisme de sanction** visant les entreprises assujetties ne respectant pas les obligations, prévues à l'article L. 224-10 du même code, d'acquisition d'une part minimale de véhicules à très faibles émissions lors du renouvellement de leur parc de véhicules.

La sanction prévue est une **amende administrative** d'un montant maximal de **1 % du chiffre d'affaires** français du dernier exercice clos réalisé par l'entreprise concernée dans la limite d'un **plafond fixé à 5 000 euros par véhicule** à très faibles émissions **manquant** pour atteindre les taux minimaux fixés à l'article L. 224-10 du code de l'environnement.

Il est précisé que le **montant de l'amende devra être proportionné à la gravité du manquement**, c'est-à-dire à l'écart constaté entre l'objectif d'incorporation de véhicules à très faibles émissions lors du renouvellement annuel du parc de véhicules de l'entreprise et le nombre de véhicules effectivement acquis ou utilisés par l'entreprise.

III. LES TRAVAUX DE LA COMMISSION

Outre deux amendements rédactionnels du rapporteur (CD158 et CD159), la commission a adopté l'amendement **CD171** du rapporteur qui décale l'entrée en vigueur du mécanisme de sanction au 1^{er} janvier 2026 en faisant porter la sanction éventuelle sur les manquements constatés pour l'année 2025.

Cet amendement prévoit également une augmentation progressive du plafond du montant de l'amende prévue à :

- 2 000 euros par véhicule manquant en 2025 ;
- 4 000 euros par véhicule manquant en 2026 ;
- 5 000 euros par véhicule manquant en 2027.

*

* *

Article 4

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

Adopté par la commission avec modifications

L'article 4 prévoit que les autorités contractantes au sens du code de la commande publique peuvent exclure de leur procédure de passation les personnes soumises aux articles L. 224-10 et L. 224-12 du code de l'environnement et qui ne satisfont pas aux obligations prévues par ceux-ci.

I. LE DROIT EN VIGUEUR

L'article L. 3 du code de la commande publique prévoit que les acheteurs et les autorités concédantes sont tenus de respecter l'égalité de traitement des candidats, la liberté d'accès à la commande publique et la transparence des procédures dans l'attribution des contrats de la commande publique, lesquels incluent les marchés publics et les concessions.

L'article L. 3-1 du même code, créé par la loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets, dite « climat et résilience », dispose quant à lui que « *la commande publique participe à l'atteinte des objectifs de **développement durable**, dans leurs dimensions économique, sociale et **environnementale**, dans les conditions définies par le présent code* ».

Le principe de liberté d'accès à la commande publique ne fait donc pas obstacle à ce que certains opérateurs économiques soient exclus de la procédure de passation des contrats, dans les conditions prévues par la loi.

Ainsi, l'article 38 de la directive 2014/23/UE du 26 février 2014 sur l'attribution de contrats de concession et l'article 57 de la directive 2014/24/UE du 26 février 2014 sur la passation des marchés publics fournissent la liste des situations dans lesquelles les pouvoirs adjudicateurs et entités adjudicatrices **peuvent ou doivent exclure certains opérateurs économiques de leur procédure de passation**.

La transposition de ces dispositions est assurée en droit interne par les articles L. 2141-1 et suivants du code de la commande publique pour les marchés publics et L. 3123-1 et suivants du même code pour les concessions, au sein

respectivement d'une section et d'un chapitre nommés « *Motifs d'exclusion de la procédure de passation (...)* ». ⁽¹⁾

Premièrement, ces dispositions prévoient des **cas d'exclusions « de plein droit »** ou obligatoires, qui s'imposent aux acheteurs et autorités concédantes. Elles visent par exemple les personnes condamnées, depuis moins de cinq ans, à certaines infractions pénales (articles L. 2141-1 et L. 3123-1 du code de la commande publique) ou celles qui n'ont pas acquitté les impôts, taxes, contributions ou cotisations sociales exigibles (articles L. 2141-2 et L. 3123-2 du même code).

Deuxièmement, la loi prévoit des **cas d'exclusions facultatives**, pour lesquels la possibilité est laissée à l'acheteur ou à l'autorité concédante d'exclure certains opérateurs économiques de leur procédure de passation. Ces exclusions facultatives visent notamment les personnes :

– qui ont été sanctionnées du fait de **manquements graves et répétés à leurs obligations contractuelles** à l'occasion de l'exécution d'un précédent contrat administratif (articles L. 2141-7 et L. 3123-7 du même code) ;

– qui n'ont **pas satisfait** à leur **obligation de publier un plan de vigilance** (articles L. 2141-7-1 et L. 3123-7-1 du même code) ;

– qui n'ont **pas satisfait** à leur **obligation d'établir un bilan de leurs émissions de gaz à effet de serre** (articles L. 2141-7-2 et L. 3123-7-2 du même code) ;

– qui ont entrepris **d'influer indûment sur le processus décisionnel** de l'acheteur ou d'obtenir des informations confidentielles susceptibles de leur donner un avantage indu (articles L. 2141-8 et L. 3123-8 du même code) ;

– que l'acheteur soupçonne, sur la base d'éléments suffisamment probants, d'avoir conclu une **entente** avec d'autres opérateurs (articles L. 2141-9 et L. 3123-9 du même code) ;

– qui, par leur candidature, créent une situation de **conflit d'intérêts** (articles L. 2141-10 et L. 3123-10 du même code).

Avant de mettre en œuvre une exclusion facultative, **l'autorité contractante est tenue de mettre la personne concernée « à même de fournir des preuves qu'elle a pris des mesures de nature à démontrer sa fiabilité »** (articles L. 2141-11 et L. 3123-11 du même code).

La personne concernée peut ainsi attester qu'elle a versé une indemnité en réparation des manquements concernés, qu'elle a clarifié les faits en collaborant avec les autorités chargées de l'enquête ou qu'elle a pris des mesures concrètes propres à régulariser sa situation.

(1) Chapitre I^{er} du titre IV du livre I^{er} de la deuxième partie pour les marchés publics ; section I du chapitre III du titre II du livre I^{er} de la troisième partie pour les concessions.

Si l'autorité contractante estime que ces preuves sont suffisantes, **la personne n'est pas exclue de la procédure de passation du contrat.**

II. LE DISPOSITIF PROPOSÉ

Le **I** de l'article 4 de la proposition de loi vise à introduire **un nouveau cas d'exclusion facultative** de la procédure de passation des contrats de la commande publique, pour les personnes qui **ne respecteraient pas les obligations créées par ses articles 1^{er} et 2.**

Cet article permet ainsi, en complément de l'article 3, d'assurer l'effectivité des obligations prévues aux articles 1^{er} et 2 de la présente proposition de loi.

Les personnes visées sont celles soumises aux articles L. 224-10 et L. 224-12 du code de l'environnement, tels qu'issus des articles 1^{er} et 2 de la présente proposition de loi **et qui en méconnaîtraient les obligations.**

Le **1^o** introduit un nouvel article L. 2141-7-1-1 dans le code de la commande publique pour prévoir cette possibilité d'exclusion dans le cadre des procédures de passation des marchés publics, tandis que le **2^o** créé un nouvel article L. 3123-7-1-1 dans le même code dans le cadre des procédures de passation des concessions.

Dès lors que le cas d'exclusion créé est inclus parmi les exclusions dites « facultatives », **sa mise en œuvre concrète sera laissée à l'appréciation des autorités contractantes.**

Par ailleurs, cette possibilité demeure encadrée par les garanties susmentionnées, au premier rang desquelles la possibilité pour l'opérateur économique de justifier des mesures prises propres à régulariser sa situation pouvant entraîner, le cas échéant, le réexamen de son exclusion par l'autorité contractante.

Le **II** de l'article 4 dispose que les dispositions créées sont applicables aux marchés publics et aux contrats de concession pour lesquels une consultation a été engagée ou un avis d'appel à la concurrence envoyé.

Le **III** de l'article 4 prévoit une entrée en vigueur au 1^{er} janvier 2026.

III. LES TRAVAUX DE LA COMMISSION

La commission a adopté trois amendements rédactionnels du rapporteur (CD161, CD162 et CD163).

EXAMEN EN COMMISSION

Lors de ses réunions du mardi 9 avril 2024, après-midi et soir, la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a examiné, sur le rapport de M. Damien Adam, la proposition de loi visant à accélérer et contrôler le verdissement des flottes automobiles (n° 2126).

1. Réunion du mardi 9 avril 2024, après-midi

M. le président Jean-Marc Zulesi. Mes chers collègues, nous sommes réunis pour examiner la proposition de loi visant à accélérer et contrôler le verdissement des flottes automobiles, dont je rappelle qu'elle sera examinée en séance publique le mardi 30 avril.

M. Damien Adam, rapporteur. Soixante pour cent des véhicules neufs acquis en France le sont à destination des entreprises, et une très grande part d'entre eux sont utilisés par les 3 500 entreprises dotées d'une flotte de plus de 100 véhicules. Ces sociétés les conservent en moyenne pendant trois ans, puis ils alimentent le marché de l'occasion pour la classe moyenne et, dans une troisième vie, pour les classes populaires. Il est donc très efficace d'agir pour le verdissement des flottes de ces grandes entreprises en vue de réduire plus rapidement nos émissions de gaz à effet de serre, de développer le marché de l'occasion et d'aider l'industrie française et européenne dans sa transition.

C'est le sens de ce texte, qui se compose de quatre articles. L'article 1^{er} propose une trajectoire rehaussée de verdissement des flottes des entreprises, en se concentrant notamment sur les véhicules à très faibles émissions, c'est-à-dire sur ceux qui émettent moins de 20 grammes de CO₂ par kilomètre. C'est le choix qu'a fait l'Union européenne en n'autorisant que ces véhicules à partir de 2035. Il est donc cohérent de préparer une trajectoire en vue de cette échéance. En pratique, cela revient à exclure les véhicules à faibles émissions, soit ceux qui émettent moins de 50 grammes de CO₂ par kilomètre. Les hybrides rechargeables sont notamment concernés : selon un rapport de la Commission européenne qui date d'il y a quelques jours, ils émettent, en conditions réelles d'utilisation, une moyenne de 136 grammes de CO₂ par kilomètre, au lieu des 40 grammes théoriques. C'est particulièrement le cas quand ils sont utilisés dans le cadre d'une flotte d'entreprise.

Dès le début des réflexions du Parlement français au sujet du verdissement des flottes, nous avons adopté une attitude de neutralité technologique. Ce n'est en effet pas à nous de choisir quelles technologies doivent être autorisées. Il nous revient en revanche de fixer un seuil, celui des véhicules à très faibles émissions, et aux industriels de prouver que leurs technologies ne le franchissent pas. C'est à cette condition que la transition du secteur des transports pourra avoir lieu. Je maintiens évidemment cette logique et si, dans le futur, de nouvelles technologies peu

émettrices se développaient, elles rejoindraient automatiquement la liste de celles que permet la loi, et le taux de verdissement des flottes en tiendrait compte.

Ayant déposé la proposition de loi en 2023, je faisais débiter la trajectoire de verdissement envisagée en 2024. Toutefois, l'année sera passée avant l'adoption définitive de la loi. Par amendement, je vous proposerai donc de décaler l'ensemble de la trajectoire d'une année, pour la faire commencer à 20 % des nouvelles acquisitions en 2025 et l'augmenter de 10 points par an, en vue d'atteindre 50 % en 2028 et 90 % en 2032. Certains pourraient penser, en regardant la situation au prisme actuel, que cette trajectoire va trop vite. Mais il ne faut pas oublier que la plupart des constructeurs présents en Europe – Renault, Stellantis ou encore Volkswagen – ont annoncé qu'ils ne proposeraient plus à la vente que des véhicules électriques à partir de 2030 en Europe.

Le texte concerne les véhicules particuliers, les cyclomoteurs, les motocyclettes légères d'une puissance maximale supérieure ou égale à 1 kilowatt, les véhicules légers et une partie des véhicules utilitaires légers. Nous reviendrons à ces derniers pendant les débats pour prendre en compte l'offre disponible sur le marché, la cohérence de cette offre avec les besoins des entreprises en termes de poids et d'autonomie, ainsi que les prix pratiqués. Je proposerai, comme certains d'entre vous, d'ajouter à cette liste les quadricycles lourds et les tricycles à moteur.

Le sujet des loueurs fait couler beaucoup d'encre. Il y en a de deux types. Le premier, constitué des loueurs de longue durée, comprend 138 sociétés de leasing dotées de flottes de plus de 100 véhicules, qui ont immatriculé 1 096 097 véhicules neufs en 2023, soit 54 % du total des véhicules neufs légers immatriculés en France. Leur rôle est donc essentiel, notamment parce qu'elles sont propriétaires de nombre de véhicules utilisés ensuite par d'autres entreprises. Pour éviter que les entreprises locataires n'achètent le minimum de véhicules à très faibles émissions requis pour se conformer à la loi et ne louent, pour combler le reste de leurs besoins, des véhicules thermiques à des loueurs sur lesquels porterait la sanction, je proposerai un amendement encadrant l'écart possible entre la part de véhicules achetés en propre par une entreprise et celle des véhicules qu'elle loue.

C'est la location de courte durée qui fait le plus parler de ma proposition de loi, et cela se traduit par de nombreux amendements à ce sujet. Soyons clairs : la trajectoire ne peut pas être la même pour les loueurs de courte durée et pour les autres entreprises. Nous devons prendre en compte les spécificités du secteur, notamment le fait que le rythme de renouvellement des véhicules s'élève à neuf mois en moyenne pour les loueurs, contre trente-six mois pour le reste des entreprises : une trajectoire adaptée se justifie donc. Je proposerai une trajectoire revue pour la location de courte durée et les entreprises de l'autopartage, en commençant à 5 % des nouvelles acquisitions en 2025, soit un objectif quatre fois moindre que celui des autres entreprises, pour atteindre 25 % en 2028 – deux fois moins que les autres entreprises – avant de rattraper progressivement la trajectoire commune, aboutissant à 90 % en 2032. Cette dernière fera l'objet – ce sera proposé

par voie d'amendement – d'une clause de revoyure en 2027, afin de l'adapter à la réalité du marché constatée à ce moment-là.

Le bonus écologique pour les flottes d'entreprises ayant été supprimé en février 2024, il convient d'intégrer directement l'écoscore à la proposition de loi. Je vous inviterai donc par amendement à accorder un bonus de 20 % aux véhicules électriques bénéficiant de l'écoscore : un véhicule à écoscore comptera ainsi pour 1,2 au lieu de 1. Ce score est calculé, pour 70 % de sa valeur, sur le fondement de l'empreinte carbone des étapes du cycle de vie d'un véhicule précédant son utilisation. Il est tenu compte dans son calcul des matériaux utilisés, de leur transformation et de leur assemblage. Il permettra de favoriser les constructeurs français et européens. En effet, selon l'ONG Transport & Environnement, si la part des véhicules fabriqués en France reste stable, la demande additionnelle engendrée par la réforme entraînera la vente de 1,7 million de véhicules produits dans les usines de notre pays et constituera un fort soutien à la filière automobile.

L'article 2 traite des obligations de transparence. L'obligation de *reporting* est très largement ignorée par les entreprises. Or, elle est à la portée de tous et est essentielle pour déterminer si les entreprises respectent la trajectoire de verdissement et permettre aux parlementaires de contrôler le respect de la loi. L'article 2 fixe donc dans la loi l'obligation de transmission d'informations. Les entreprises qui y sont soumises devront également communiquer le taux de verdissement de leurs flottes dans la déclaration prévue par la directive dite « CSRD » (directive n° 2022/2464 du 14 décembre 2022 modifiant le règlement (UE) n° 537/2014 et les directives 2004/109/CE, 2006/43/CE et 2013/34/UE en ce qui concerne la publication d'informations en matière de durabilité par les entreprises) – laquelle porte sur la communication extrafinancière.

Le manquement à cette obligation sera sanctionné par une amende, qui s'élève, dans la rédaction actuelle de l'article, à 10 000 euros, puis à 20 000 euros en cas de récidive. Mais que valent 10 000 euros pour une entreprise du CAC40 ? Pour que la sanction soit proportionnelle à la situation de l'entreprise condamnée, je vous proposerai de la fixer à 0,1 % du chiffre d'affaires français de cette dernière.

L'article 3 crée une sanction pour non-respect de la trajectoire de verdissement prévue à l'article 1^{er}. Cette sanction, indispensable pour s'assurer du respect de la réglementation, est fixée à 5 000 euros maximum par véhicule manquant, dans une limite maximale de 1 % du chiffre d'affaires. Afin de laisser le temps aux entreprises de s'y préparer et pour ne pas suivre une logique punitive, je vous proposerai d'instaurer par amendement une progressivité du montant de l'amende : 2 000 euros en 2025, 4 000 euros en 2026 et 5 000 euros à partir de 2027.

Enfin, l'article 4 rend possible d'exclure des marchés publics les entreprises qui ne respectent pas leurs obligations de transmission d'informations ou la trajectoire à laquelle elles sont tenues. J'insiste sur le caractère facultatif de cette mesure : il reviendra à l'acheteur ou à l'autorité concédante de décider si l'on souhaite l'appliquer. Il ne me paraît pas justifiable qu'une entreprise qui ne respecte pas la

loi accède à certains marchés publics : il y aurait du sens à ce que cet accès soit réservé aux entreprises vertueuses, le tout restant évidemment à la main des acheteurs.

Les effets attendus du texte parlent d'eux-mêmes. Selon les modélisations de l'ONG Transport & Environnement, cette réforme présente des vertus écologiques, économiques et sociales. Sur le plan écologique, elle permettrait à elle seule de réduire les émissions du secteur automobile en France de 57 millions de tonnes de CO₂ entre 2025 et 2035, ce qui équivaldrait à l'arrêt total de tout le trafic aérien français pendant près de deux ans et demi. Ce serait une contribution non négligeable à la réduction de 30 % des émissions de gaz à effet de serre du secteur des mobilités d'ici à 2030 que promet le Secrétariat général à la planification écologique (SGPE).

Sur le plan économique, cette réforme favoriserait nos constructeurs et entraînerait la production de 550 000 véhicules électriques supplémentaires dans nos usines. Du côté des utilisateurs, la motorisation électrique est la moins chère du marché, notamment pour les entreprises, le TCO, ou coût total de possession, des véhicules électriques étant le plus intéressant pour ces dernières.

Enfin, le texte vise à alimenter le marché de l'occasion en véhicules électriques. Plus de 70 % des Français achètent leur véhicule d'occasion. Pourtant, en 2023, seuls 17 % des véhicules d'occasion proposés à la vente étaient électriques. Cette loi permettrait d'injecter 2 millions de véhicules électriques supplémentaires d'ici à 2035 sur le marché de l'occasion, soit vingt fois plus qu'actuellement. Ainsi, les ménages pourraient activement prendre part à la décarbonation de leur mobilité, à un prix abordable.

M. le président Jean-Marc Zulesi. Nous en venons aux interventions des orateurs des groupes.

Mme Olga Givernet (RE). Monsieur le rapporteur, je tiens à vous remercier, au nom du groupe Renaissance, pour cette proposition de loi qui s'inscrit dans le prolongement des travaux menés par la majorité depuis 2017. Avec la loi d'orientation des mobilités (LOM), puis la loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets, dite loi « climat et résilience », nous avons établi une méthode claire pour électrifier le parc automobile français. Les voitures d'entreprises en sont un levier essentiel, car plus d'un véhicule neuf sur deux est acheté par des professionnels. Agir sur la demande des flottes d'entreprises, c'est donc non seulement modeler l'offre des constructeurs automobiles, mais aussi fournir des voitures de seconde main pour demain.

Force est de constater que les résultats des mesures prises ne sont pas au rendez-vous : 66 % des entreprises n'ont pas respecté leurs objectifs de verdissement pour l'année 2022 et la vente de voitures électriques sur le marché de l'occasion demeure donc très marginale. Le secteur des transports ne contribue que

modestement à la baisse des émissions de CO₂, enregistrant une diminution de 2 % en 2023, à comparer à une diminution globale de 4,8 %.

Le texte vise à rehausser la trajectoire de verdissement des flottes professionnelles, pour l'aligner sur nos objectifs de réduction des émissions de CO₂ et pour anticiper la fin de la fabrication des voitures thermiques en 2035. Il introduit également des mécanismes de contrôle et de sanction pour garantir le respect des obligations de verdissement. Il est crucial que toutes les entreprises assument leurs responsabilités et s'engagent pour réduire leur empreinte carbone.

Notre action politique doit être à la hauteur du défi climatique. Notre majorité est celle qui a fait le plus en matière d'écologie, et nous ne comptons pas nous arrêter en chemin. Nous défendons une écologie souveraine, compétitive et juste, qui promeut le partage équitable des efforts. Les grands doivent faire plus et les petits doivent faire à leur hauteur.

C'est pourquoi le groupe Renaissance soutient pleinement cette proposition de loi. Nous nous réjouissons du débat à venir, pour enrichir ce texte et garantir son efficacité.

Mme Annick Cousin (RN). Cette proposition de loi illustre une nouvelle fois ce qu'est l'écologie punitive. Nos entreprises, déjà fragilisées par une série de crises successives, doivent faire face à un alourdissement des objectifs de verdissement de leurs flottes automobiles, alors qu'elles peinent à les atteindre.

Le manque de bornes électriques en constitue la première raison, qui n'est pas des moindres. Alors que les Pays-Bas disposent de 47,5 bornes de recharge par tranche de 100 kilomètres, la France n'en compte que 4,1. Nous en avons cinq fois moins que notre voisin allemand, pour une part de marché équivalente des voitures électriques. Dans de telles conditions, comment pouvons-nous exiger des entreprises qu'elles passent à des véhicules à très faibles émissions ? J'ajoute qu'en France, une borne sur cinq est hors service, et je ne mentionne même pas le fait que les batteries de voitures électriques perdent en moyenne 25 % de leur capacité de stockage en hiver.

Le texte vise deux objectifs : contraindre et sanctionner, alors que les entreprises ont besoin d'accompagnement et de visibilité. Chaque secteur ne rencontrera pas les mêmes difficultés pour atteindre ses objectifs. Dans le BTP (bâtiment et travaux publics), par exemple, un conducteur de travaux travaillant à la rénovation de lignes ferroviaires dans le Lot-et-Garonne, du côté de Monsempron-Libos, et ne disposant en hiver que d'une autonomie de 150 kilomètres, se préoccuperait bien davantage de chercher des bornes de recharge que d'exercer son métier.

Le verdissement de la flotte se fera progressivement, en fonction des avancées des constructeurs, mais surtout grâce au déploiement d'une infrastructure adaptée aux véhicules électriques. Faisons confiance à nos entreprises, qui consentent déjà d'importants efforts en faveur de la transition écologique.

Mme Sylvie Ferrer (LFI-NUPES). Les flottes automobiles des grandes entreprises gérant un parc de 100 véhicules ou plus sont un poste majeur de la planification écologique en termes de demande et d'offre de véhicules d'occasion – vers lesquels les ménages les plus modestes se tournent en priorité. Leur verdissement a été esquissé par la loi d'orientation des mobilités et par la loi « climat et résilience », mais il s'agit là d'un pis-aller de court terme face à l'enjeu climatique. Je rappelle, une fois encore, que c'est d'une transformation d'ensemble des mobilités que nous avons besoin, plutôt que de batteries aux terres rares issues de grands projets miniers, pour des voitures électriques importées. Toutefois, même ce tout petit pas n'a pas permis d'avancée concrète, puisqu'aucune sanction ou incitation n'est prévue pour les entreprises ne respectant pas les obligations légales. En pratique, aucune d'entre elles ou presque ne réalise le *reporting* prévu par la loi.

Ce nouveau texte est encourageant, puisqu'il prévoit un durcissement des sanctions visant à renforcer l'application des dispositions prévues par la loi d'orientation des mobilités. En revanche, le niveau des sanctions proposées est relativement faible au regard des moyens financiers des groupes concernés. Elles autorisent l'élaboration de stratégies qui permettront aux entreprises de facilement contourner la loi. Nous devons en être conscients pour améliorer la proposition de loi.

Monsieur Adam, vous n'aurez pas le soutien de vos collègues, qui ont préféré copier-coller des amendements rédigés par des lobbies tels qu'Anthenor, sans même avoir la décence morale de le signaler. Je peux le comprendre : quand on préside un club chez Anthenor, qu'on le déclare à la Haute Autorité pour la transparence de la vie publique (HATVP) et qu'on reprend leurs amendements, on n'a pas forcément envie que ça se sache.

Je souhaiterais à cet égard faire un rappel au règlement, au titre de l'article 80-3. De nombreux amendements viennent en effet de lobbies.

M. le président Jean-Marc Zulesi. Ce rappel est fait.

M. Jean-Pierre Taite (LR). Cette proposition de loi veut encourager l'électrification du parc automobile, en diminuant les émissions de CO₂ par le verdissement des flottes des entreprises, infligeant à ces dernières de nouvelles obligations dans un contexte économique dégradé. Les entreprises sont soumises à une trajectoire trop ambitieuse de verdissement depuis la promulgation de la loi d'orientation des mobilités et de la loi « climat et résilience », et ce n'est pas grâce à un troisième texte en cinq ans que ces impératifs deviendront plus acceptables.

Le renforcement des contrôles et des sanctions pourrait se concevoir, s'il n'alourdissait pas les contraintes des gestionnaires de flottes, tout en créant le risque de rendre les marchés publics infructueux.

La faisabilité économique et industrielle de ce texte est hypothétique au regard du nombre de véhicules à très faibles émissions mis en vente par les constructeurs : par une telle mesure, nous favorisons clairement la concurrence

chinoise et coréenne. L'adjonction d'un sous-quota d'achat de voitures françaises sera considérée comme une contrainte supplémentaire : pour éviter les sanctions, les entreprises reporteront leurs achats sur un marché de l'occasion déjà tendu, alors qu'il est prioritairement destiné aux ménages.

Se limiter aux véhicules électriques, alors qu'il existe d'autres possibilités, comme les véhicules roulant au gaz ou aux carburants bas carbone, compliquera la tâche des entreprises. Les véhicules électriques ont une autonomie limitée et leur surcoût reste un frein important, surtout depuis la suppression du bonus écologique. Le maillage insuffisant du territoire en bornes de recharge rapide demeure un problème pour les livreurs, taxis et clients des sociétés de location, notamment dans les territoires ruraux.

Prenons les choses dans l'ordre : augmentons l'offre de véhicules électriques sur le marché automobile et améliorons le déploiement des bornes, avant de contraindre et de sanctionner les acteurs économiques.

Vous l'aurez compris : nous voterons contre cette proposition.

M. Bruno Millienne (Dem). Nous nous accordons sur le constat : malgré une progression de 6 points entre 2022 et 2023, selon l'ONG Transport & Environnement, les objectifs fixés dans la loi « climat et résilience » ne sont pas atteints. Cependant, ni les études sur lesquelles s'appuie ce texte, ni votre rapport n'en expliquent les raisons. Selon les entreprises, on constate l'absence d'une offre suffisante, notamment sur le marché européen, une inadéquation entre les besoins et les capacités des véhicules à faibles émissions et, bien sûr, un problème de coût.

Plutôt que d'essayer de lever ces freins, dont tous les acteurs économiques ont dû vous parler, vous choisissez de taper – et plutôt trois fois qu'une – en durcissant la trajectoire, en réduisant la gamme de véhicules dont le dispositif tient compte, et en instaurant des sanctions sévères. Nous avons bien vu, monsieur le rapporteur, que vous avez la volonté d'adoucir votre texte, et je vous en remercie, mais je crains que ce ne soit pas suffisant tant que nous ne connaissons pas les raisons précises pour lesquelles les objectifs ne sont pas atteints.

Pour adopter des mesures efficaces, nous devons objectiver au maximum la situation, au moyen par exemple, d'une mission d'information ou d'une mission flash, avant de légiférer si cela s'avère nécessaire. En 2026, l'objectif européen de fin de vente des véhicules thermiques en 2035 sera réexaminé. Prendre des mesures trop drastiques avant ce réexamen me semble largement prématuré, d'autant que la définition des véhicules neutres en carbone n'est pas encore arrêtée.

Même adouci, ce texte est une pompe aspirante à voitures chinoises à bas coût et au bilan environnemental désastreux. D'ailleurs, nos constructeurs ne s'y trompent pas, puisque certains nous proposent de créer des garde-fous contre ce phénomène. Depuis 2017, le Modem et, je crois, la majorité présidentielle prônent une écologie exigeante, mais connectée aux réalités économiques. C'est ce qui nous permet d'enregistrer des résultats inédits, tant en matière d'emploi que de baisse de

nos émissions de gaz à effet de serre. Ce texte ne nous semble aucunement répondre à ce double défi. Nous voterons donc contre, à ce stade.

M. Gérard Leseul (SOC). Le secteur des transports représentait 32 % des émissions de gaz à effet de serre en 2022, selon le rapport du Haut Conseil pour le climat (HCC) publié en septembre 2023. Pour tenir nos engagements, il est donc nécessaire de travailler à sa décarbonation. La voiture électrique est une solution, parmi d'autres, à ce problème. Cependant, le déploiement des véhicules électriques est ralenti, entre autres, par leur prix, bien plus important que celui des véhicules thermiques. Il paraît donc intéressant de renforcer la création et la disponibilité d'un parc de véhicules électriques d'occasion, pour permettre à un plus grand nombre de nos concitoyens de passer à l'électrique. Les quotas de verdissement des flottes des entreprises peuvent ainsi contribuer à rendre progressivement la voiture électrique accessible à tous ceux qui n'en ont pas les moyens, ou plutôt qui n'ont pas les moyens d'acheter des véhicules électriques neufs.

Toutefois, si nous pouvons en saluer le principe, ce texte n'en soulève pas moins plusieurs difficultés. Nous devons ainsi nous interroger sur l'application des mesures proposées aux loueurs de courte durée et aux plateformes de VTC (véhicules de transport avec chauffeur) et de taxis, d'abord en raison du rythme de renouvellement élevé de leurs parcs, mais aussi parce que leurs flottes constituent la composante principale de leur activité, et ne sont donc pas de même nature que les flottes d'entreprises classiques.

Pour assurer une électrification des usages, il faut d'abord renforcer le développement des bornes de recharge et simplifier leur utilisation – je vous renvoie à la proposition de notre collègue Jean-Louis Bricout sur ce sujet. De même, il faudrait mieux prendre en compte le bilan carbone global des véhicules.

Il nous paraît en outre nécessaire de garantir que notre industrie nationale et européenne soit en mesure de satisfaire ce nouveau marché. Nous n'accepterons pas que cette proposition de loi donne lieu à l'achat massif de voitures électriques fabriquées en Chine ou à l'autre bout du monde.

Les députés du groupe Socialistes et apparentés abordent cette discussion de manière constructive, en souhaitant que ce texte soit modifié pour tenir compte des enjeux que je viens d'évoquer.

M. Vincent Thiébaud (HOR). Je tiens tout d'abord à remercier le rapporteur pour son travail et son engagement en faveur du verdissement des flottes automobiles. Les transports routiers représentent la majorité des émissions du secteur des transports, dont 53 % sont le fait des voitures. Une partie de la responsabilité de cette situation repose sur les flottes automobiles professionnelles : les entreprises achètent chaque année plus de la moitié des voitures neuves et exercent donc une grande influence sur la demande de nouveaux véhicules et sur le marché de l'occasion. C'est dans ce contexte que, par l'intermédiaire de la loi

d'orientation des mobilités et de la loi « climat et résilience », nous avons complété et rehaussé les obligations de renouvellement des flottes professionnelles.

Pourtant, force est de constater que le secteur n'est pas la hauteur puisqu'en 2022, seuls 6,5 % des véhicules légers neufs intégrés au sein des parcs automobiles professionnels étaient électriques, contre 13,8 % des véhicules de ce type achetés par les particuliers. Il paraît donc indispensable de prolonger nos engagements, mais surtout de comprendre pourquoi les objectifs fixés ne sont pas atteints.

Pour autant, nous donnons l'alerte quant à l'ampleur des modifications prévues par le texte, dans un calendrier contraint – j'ai pris note des aménagements proposés par amendement, que nous allons étudier.

Nous défendons également des amendements. Nous souhaitons que les nouvelles obligations d'achat portent sur des véhicules non seulement électriques, mais également hybrides ou roulant aux biocarburants ou au GPL (gaz de pétrole liquéfié). Par ailleurs, il nous semble nécessaire de promouvoir une trajectoire réaliste et atteignable, en laissant le temps aux entreprises concernées de mieux se préparer et d'anticiper leur mise en conformité. Nous proposons notamment que les sanctions financières soient aménagées et ne s'appliquent qu'à partir de 2027. Il faut également laisser du temps aux constructeurs, qui s'engagent déjà dans une démarche de renouvellement de leur offre de véhicules à très faibles émissions de gaz à effet de serre, afin que cette offre se renforce et soit cohérente avec notre objectif de souveraineté industrielle.

Mme Lisa Belluco (Écolo-NUPES). Je ne rappellerai pas la gravité de la crise environnementale, dont j'espère que chacun et chacune la mesurent. Pour la surmonter, l'un de nos axes de travail consiste à opérer une transition de nos mobilités. L'interdiction de la vente de véhicules thermiques à l'horizon 2035 fait partie des mesures qui y contribuent. Il nous incombe donc de planifier la fin de cette vente, faute de quoi les constructeurs et les pétroliers pourront présenter cette interdiction comme une décision précipitée, inapplicable, à laquelle il faudra renoncer.

La proposition de loi représente un petit pas dans le sens de cette planification. Elle prévoit une accélération progressive de l'électrification du parc automobile pour les flottes des plus grands groupes et des plus grandes entreprises sur les huit prochaines années. Elle prévoit aussi un renforcement du contrôle et des sanctions en cas de non-respect de ces objectifs par les entreprises. L'intérêt de ce texte est double : il devrait permettre de réduire la pollution de l'air, qui tue chaque année plus de 40 000 personnes en France, et de mettre sur le marché de l'occasion de nombreux véhicules peu polluants du point de vue de la qualité de l'air, rendus plus accessibles aux personnes concernées par les ZFE (zones à faibles émissions).

Je remercie le rapporteur de faire l'effort de présenter cette proposition de loi que nous, écologistes, abordons avec bienveillance, autant que nous regrettons l'approche réactionnaire des autres groupes de la majorité, de la droite et du

Rassemblement national, qui déposent des amendements pour freiner toute transformation de nos mobilités. Je rappelle qu'il ne s'agit pas d'interdire aux gens de prendre leurs voitures, mais de faire en sorte que les plus grandes entreprises organisent la transformation progressive de leur parc automobile. On est encore très loin de la révolution écologiste, rassurez-vous !

L'essentiel reste la réduction de la masse et de la puissance des véhicules, de leur nombre et des distances parcourues. Le groupe Écologiste veillera donc à ce que des progrès soient faits en ce sens, en commission ou en séance publique, pour que cette proposition de loi permette de réelles avancées environnementales.

M. Édouard Bénard (GDR-NUPES). Ce texte vise à donner plus de consistance aux obligations de verdissement du parc automobile prévues par la loi d'orientation des mobilités, et à renforcer les obligations visant non plus seulement les véhicules à faibles émissions, mais aussi les véhicules à très faibles émissions, c'est-à-dire les véhicules électriques ou à hydrogène, à l'exclusion des véhicules hybrides. Faute de contrôles et de sanctions, ces obligations sont restées jusqu'ici sans effet.

En proposant de fixer une trajectoire plus contraignante, assortie de sanctions, votre texte se montre volontariste. Il ne permet cependant pas de lever un certain nombre de points de blocage. D'abord, le marché des voitures électriques reste contraint par des difficultés d'approvisionnement et des délais d'attente parfois longs, s'agissant notamment des véhicules français. Ensuite, le modèle d'affaires traditionnel des spécialistes de la location, en particulier de la LLD (location longue durée), n'est toujours pas adapté à l'électrique. Or, en France, une entreprise sur deux fait appel à ce type de service pour financer son parc. Enfin, même si certaines entreprises proposent de subventionner l'installation de bornes de recharge chez leurs salariés, tous ne sont pas forcément en mesure de le faire, faute de parking adapté – ou de parking tout court. Quel est le sentiment du rapporteur à cet égard ?

L'essentiel, selon nous, reste de faire en sorte que le verdissement de la flotte privilégie les véhicules fabriqués en France. La production française, particulièrement de petits véhicules électriques légers, est-elle alignée sur les objectifs que vous fixez ? Nous devons également veiller à privilégier les transports en commun par rapport à l'utilisation de la voiture. Ne faudrait-il pas, parallèlement aux mesures que vous proposez, inciter les entreprises situées en milieu urbain ou périurbain à réduire leurs flottes de véhicules et à favoriser, en compensation, une plus forte contribution aux réseaux de transports publics ? La voiture électrique n'est pas la panacée et il est urgent d'offrir des solutions alternatives à la voiture individuelle partout où cela est possible. Je voterai les amendements qui iront dans ce sens.

M. Guy Bricout (LIOT). L'intervention dont je vous donne lecture au nom de notre groupe est celle de Jean-Louis Bricout.

« Je reconnais que la transition écologique n'est ni un parcours facile ni un chemin linéaire, mais force est de constater que la voie que nous a fait emprunter la majorité ces dernières années a souvent été pavée d'inaction, voire de régression. Cette proposition de loi fait figure d'exception ; c'est une bonne nouvelle. La loi d'orientation des mobilités a défini des objectifs de verdissement des flottes automobiles qui, faute de contrôles et de sanctions, sont restés lettre morte. Aujourd'hui, les entreprises font moins bien que les particuliers en matière d'achat de véhicules électriques : 6,5 % seulement des véhicules neufs intégrés dans leurs parcs sont électriques, alors que 13,5 % nos concitoyens optent pour des véhicules à très faibles émissions. C'est d'autant plus dommageable que les véhicules de flotte représentent une part importante des nouvelles immatriculations : ils ont un impact décisif sur le verdissement du parc et, à plus long terme, sur notre capacité à faire face au dérèglement climatique.

« Pour inverser la tendance, il faut rendre la loi contraignante. Je rejoins sur ce point le rapporteur. De même, je partage la volonté de mettre en place un calendrier aux échéances plus régulières, plus progressives et surtout plus ambitieuses.

« J'ai en revanche quelques questions sur les modalités de mise en œuvre de ces nouvelles obligations. J'ai noté que les véhicules hybrides ne pourraient plus être comptabilisés comme des véhicules verts. Le maillage territorial des bornes de recharge sera-t-il suffisant pour passer au tout électrique partout ? Je m'interroge aussi sur l'application de deux poids, deux mesures aux flottes publiques et aux flottes privées : alors que les entreprises pourront éventuellement recevoir des sanctions, les collectivités et l'État, qui ne sont pas les meilleurs élèves, en seront exemptés. Le secteur public n'a-t-il pas un rôle d'exemplarité à jouer ? »

M. le président Jean-Marc Zulesi. Nous en venons aux questions des autres députés.

M. Guy Bricout (LIOT). À titre personnel, je suis lassé de la place accordée au tout électrique. La France va perdre son savoir-faire en matière de moteurs thermiques et 70 000 emplois vont disparaître. Alors que nous vendions des moteurs à Mercedes et que la qualité s'améliorait sans cesse, nous perdons nos fleurons ! L'électrique a certes sa place, mais il ne doit pas avoir l'exclusivité.

Si 60 % des entreprises n'ont pas respecté leur quota de verdissement en 2023, ce n'est sans doute pas uniquement par mauvaise volonté. Je déplore le caractère abrupt du texte, qui prévoit en son article 4 qu'un acheteur public pourra exclure de la procédure de passation d'un marché public les entreprises n'ayant pas respecté les obligations qui leur incombent au titre de l'article 1^{er}. Les membres de France Industrie que j'ai rencontrés aujourd'hui s'opposent fermement à cette proposition de loi.

M. Bruno Millienne (Dem). La société Veolia est l'un des champions français en matière de verdissement de flotte, pour une raison simple : ses véhicules

roulent au biogaz. Or cette motorisation est exclue du texte. Dans ces conditions, l'entreprise aura les plus grandes difficultés à conserver sa place de leader car elle ne disposera pas des véhicules électriques nécessaires.

Quant à la SNCF, l'ensemble de ses achats tiennent compte du prix du carbone. Or aujourd'hui, elle ne peut pas acheter de véhicules électriques car 85 % de sa flotte est composée de véhicules utilitaires légers (VUL). Pour le reste, elle n'a reçu que 3 000 des 8 000 voitures électriques françaises qu'elle a commandées.

Ces deux exemples démontrent que l'offre existante ne permettra pas la mise en application du présent texte.

M. Damien Adam, rapporteur. Vous dites, madame Cousin, que les entreprises ont besoin de visibilité. Cette proposition de loi a justement pour objectif de donner une trajectoire à l'ensemble des acteurs. Quant aux entreprises du secteur du bâtiment et des travaux publics (BTP), il est évident que les véhicules électriques ne sont pas adaptés aujourd'hui à leurs besoins, compte tenu de leur trop faible autonomie. Il en est bien tenu compte dans le texte.

Monsieur Taite, vous avez évoqué la faiblesse de l'offre de véhicules électriques français. Or les constructeurs français, Stellantis et Renault, ont développé des gammes assez complètes de véhicules électriques. Quant aux usines de production françaises, elles produisent essentiellement des véhicules électriques. À rebours de votre crainte de voir les importations augmenter, cette proposition de loi va entraîner la production de 550 000 véhicules supplémentaires en France, ce qui contribuera à remplir ces usines.

Monsieur Millienne, vous avez évoqué les raisons pour lesquelles les entreprises ne respectent pas les objectifs existants. Vous avez raison de souligner que l'offre n'est pas parfaite et doit encore être améliorée ; elle a néanmoins été enrichie au cours des dernières années et le sera encore dans les années à venir. S'agissant des coûts, tous les acteurs reconnaissent que le TCO d'un véhicule électrique, tenant compte non seulement du coût d'acquisition mais aussi de l'énergie et de l'entretien, est moins élevé que celui d'un véhicule thermique. Si les objectifs ne sont pas respectés à ce stade, c'est notamment parce que les gestionnaires de flotte ne parviennent pas à convaincre les salariés de leur entreprise de rouler avec un véhicule électrique. C'est un sujet sur lequel nous devons travailler. La proposition de loi ne traite pas des infrastructures, qui relèvent du domaine réglementaire, mais il est vrai que nous devons continuer de renforcer l'offre de bornes de recharge.

Vous avez évoqué à ce sujet, monsieur Leseul, la proposition de loi de M. Jean-Louis Bricout, que j'ai cosignée. Sachez qu'en vertu du règlement européen sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs (Afir), l'ensemble des nouvelles installations de bornes de recharge construites à partir du 13 avril prochain devront disposer d'un terminal de paiement par carte bleue et prévoir un affichage transparent du prix.

S'agissant de la clause de revoyure en 2026 au niveau européen, monsieur Millienne, elle ne remet absolument pas en cause la trajectoire vers 2035 : elle a uniquement pour objet d'intégrer dans le périmètre de l'accord les nouvelles technologies – biocarburants, gaz de pétrole liquéfié (GPL), hybride rechargeable – qui permettraient de respecter le seuil de 20 grammes de CO₂ émis par kilomètre.

La présente proposition de loi n'emporte pas de choix technologique : elle met simplement en application le seuil défini par l'Union européenne et par le Secrétariat général à la planification écologique (SGPE), qui préconise de promouvoir les véhicules à très faibles émissions et non plus uniquement les véhicules à faibles émissions.

J'ai été surpris, monsieur Bénard, que vous vous fassiez le défenseur des loueurs de longue durée, qui sont principalement des acteurs bancaires ! Ceux-ci évoquent toutefois un risque réel : que les entreprises leur transfèrent la charge d'acheter les véhicules thermiques. J'ai déposé un amendement visant à l'éviter.

Vous avez aussi évoqué les parkings. Il se trouve que depuis 2017, j'agis pour y développer la présence de bornes de recharge. De nombreuses choses ont déjà été faites : dès l'année prochaine, par exemple, tous les nouveaux parkings devront prévoir un certain nombre de bornes, en fonction de leur nombre de places. Le nombre limité de bornes de recharge est le principal facteur limitant la progression de la part de marché des véhicules électriques en France mais, s'agissant d'un sujet réglementaire, j'attends que l'exécutif nous apporte des réponses lors de l'examen du texte en séance publique.

Je voudrais aussi souligner, pour avoir auditionné les représentants de la Plateforme automobile (PFA), que les constructeurs automobiles français sont favorables à cette proposition de loi : ils ont bien compris l'intérêt de voir leur offre ainsi valorisée par rapport aux offres de constructeurs étrangers.

J'ajoute enfin, en réponse à la question de Jean-Louis Bricout sur ce sujet, que les flottes publiques ne sont pas intégrées à ce stade dans le périmètre de la proposition de loi. J'ai déposé un amendement visant à y intégrer celle de l'État – et non celle des collectivités territoriales, car cela nécessite une concertation. Je m'interroge néanmoins à propos des sanctions : à qui l'État verserait-il le montant des amendes ? À lui-même ? Il me semble, quoi qu'il en soit, qu'il respecte ses obligations en la matière.

Avant l'article 1^{er}

Amendement CD12 de Mme Olga Givernet

Mme Olga Givernet (RE). La réduction du poids du parc automobile est, avec l'électrification, un levier important pour favoriser la sobriété et préserver nos ressources. Je propose l'ajout d'un article prévoyant que dans le cadre du renouvellement d'une flotte de plus de vingt véhicules, l'État et les collectivités

territoriales devront acquérir une part minimale de véhicules plus légers, qui sera croissante et définie par décret.

Le ministre de l'économie, des finances et de la souveraineté industrielle et numérique a déjà annoncé que les services de l'État auront l'obligation d'acheter des voitures électriques vertueuses et qu'ils ne pourront plus acheter des voitures thermiques dont la masse est supérieure à 1 400 kilogrammes. L'objectif est bien d'allier l'électrification à la sobriété.

M. Damien Adam, rapporteur. C'est une question légitime, mais il me semble préférable que nous ayons d'abord un débat en séance publique avec le Gouvernement, afin que celui-ci précise sa stratégie en la matière. Dans ces conditions, je vous invite à retirer votre amendement.

L'amendement est retiré.

Amendement CD172 du rapporteur

M. Damien Adam, rapporteur. Je propose de mettre à jour les objectifs auxquels est soumis l'État – pour l'instant, 37,4 % de véhicules à très faibles émissions jusqu'en 2030 – afin d'aligner sa trajectoire sur celle des entreprises privées : 40 % à partir de 2026, puis 50 % à partir de 2027, et ainsi de suite. Il ne peut, en effet, être soumis à des contraintes moins élevées.

M. Bruno Millienne (Dem). Je le répète : en l'absence d'étude claire sur le sujet, on ne sait pas pourquoi les entreprises ne parviennent pas à atteindre leurs objectifs. Il serait souhaitable, monsieur le président, que nous lancions une mission d'information sur le sujet. Si le problème vient de la faiblesse de l'offre, celle-ci va se contracter davantage avec l'intégration de l'État au dispositif. Considérant que celui-ci se tournera vers les véhicules français, les entreprises seront ainsi incitées à acheter des véhicules étrangers. Je trouve cet amendement particulièrement dangereux.

Mme Huguette Tiegna (RE). Certains services de l'État, comme ceux de secours et d'incendie, ne peuvent pas passer au véhicule électrique. Votre amendement en tient-il compte, monsieur le rapporteur ?

M. Damien Adam, rapporteur. Pour expliquer les difficultés qu'elles rencontrent dans le verdissement de leurs flottes, monsieur Millienne, les entreprises mettent d'abord en avant une raison sociale : le passage au véhicule électrique n'a pas toujours été une priorité en interne, notamment parce qu'aucune sanction n'était prévue.

Les infrastructures de recharge sont aussi un sujet. Nous devons en accélérer le déploiement, sachant qu'avec 4 000 à 5 000 nouvelles bornes installées chaque mois, notre pays n'est pas en retard.

Une autre explication avancée par les entreprises tient à la nécessité, en cas d'installation d'une borne de recharge au domicile du salarié, de déclarer celle-ci comme un avantage en nature.

S'agissant enfin de l'offre de véhicules, elle s'est élargie avec l'arrivée des nouveaux Peugeot 3008 et Renault Scenic, de la Citroën ë-C3 et de la Renault 5 sur le segment B, ou encore des nouveaux Renault Master et Trafic sur le marché des véhicules utilitaires légers.

J'ajoute que la proposition de loi n'impose pas de passer au tout électrique, mais prévoit une augmentation progressive tenant compte à la fois du fait que les entreprises n'atteignent pas leurs objectifs et de la réalité du marché. Proportionnellement, les particuliers achètent beaucoup plus de véhicules électriques que les entreprises.

Enfin, madame Tiegna, les véhicules atypiques de l'État – les véhicules de secours, par exemple – sont évidemment exclus du périmètre.

Je le répète : cet amendement reprend pour 2026 l'objectif qui figure déjà dans la loi et prévoit ensuite, à partir de 2027, une trajectoire alignée sur celle des entreprises. Personne ne comprendrait que l'on soit moins exigeant à l'égard de l'État.

M. Bruno Millienne (Dem). Si l'offre s'enrichit, monsieur le rapporteur, comment expliquez-vous que la SNCF n'ait pu récupérer que 3 000 des 8 000 véhicules électriques qu'elle a commandés l'année dernière ? Il ressort des auditions que j'ai menées que nous ne produisons pas en Europe suffisamment de véhicules pour atteindre les objectifs fixés dans la loi « climat et résilience ». Le fait que vous la durcissiez ne va pas faire disparaître le problème ! Quant aux entreprises sanctionnées par des amendes, elles investiront d'autant moins dans le verdissement de leur flotte et achèteront des véhicules importés.

Je suis favorable à cette proposition de loi, mais elle arrive beaucoup trop tôt pour les entreprises : en l'état actuel, elle sera une pompe aspirante aux véhicules chinois ! Ni votre rapport, ni celui de Transport & Environnement, ne contiennent de chiffres ; quant à ceux que vous avancez aujourd'hui, ils sont différents des miens. Faisons donc un vrai travail parlementaire d'évaluation : c'est notre rôle de contrôler l'application de la loi. Il ne me semble pas que la bonne solution consiste à se fonder sur un rapport de Transport & Environnement, qui représente les intérêts de certains acteurs.

M. Jean-Louis Bricout (LIOT). Un véhicule thermique et un véhicule électrique sont composés de pièces très différentes. Les équipementiers automobiles présents dans nos territoires sont-ils prêts à se transformer et à produire des pièces pour véhicules électriques ? Que fait-on pour les accompagner dans cette transition ?

M. Damien Adam, rapporteur. Il convient de garder à l'esprit que la Plateforme automobile, qui représente les constructeurs français, soutient cette proposition de loi. Elle ne considère pas que la France ne produit pas assez de véhicules pour atteindre les objectifs fixés. Je ne dis pas que les choses sont simples, mais que nous avons aujourd'hui les capacités de production suffisantes.

Il conviendrait par ailleurs, monsieur Millienne, de se fonder sur les chiffres des immatriculations plutôt que sur ceux des commandes – nous y reviendrons.

Aujourd'hui, les constructeurs français sont en attente de nouvelles commandes. Renault, par exemple, se dit capable de produire beaucoup plus de Megane qu'actuellement. Ils seront donc en mesure de fournir le marché.

Enfin, un nouveau contrat stratégique de la filière automobile a été signé – le second depuis 2017 – pour accompagner le secteur dans sa transition. Les véhicules hybrides rechargeables ont ainsi été autorisés afin que les sous-traitants, notamment, puissent s'adapter. Il est vrai que la révolution technologique fait évoluer le marché. Le nombre d'emplois dans la filière automobile, si l'on intègre la production de batteries, devrait néanmoins rester stable en France – à condition bien sûr que le marché suive. Or la présente proposition de loi vise justement à donner du travail à notre industrie.

La commission rejette l'amendement.

M. Vincent Thiébaud (HOR). Le précédent amendement tendait à imposer une obligation à l'État. J'entends l'importance d'aligner la situation du public sur celle du privé, cependant nous avons choisi de ne pas le voter en raison de son incidence budgétaire – il est à la limite du champ d'application de l'article 40 de la Constitution. En moyenne, les véhicules électriques coûtent 20 % à 25 % plus cher que les véhicules thermiques ou hybrides. Les gendarmes, par exemple, sont équipés de modèles hybrides.

Amendement CD57 de Mme Sylvie Ferrer

Mme Sylvie Ferrer (LFI-NUPES). Cet amendement tend à inciter la puissance publique à agir de manière exemplaire, en renouvelant ses flottes pour disposer de modèles à très faibles émissions, donc électriques ou à hydrogène. Pour y parvenir, elle doit abandonner l'achat de véhicules à faibles émissions. L'ONG Transport & Environnement souligne que l'État, les collectivités territoriales et les entreprises publiques n'atteignent pas encore leurs objectifs de conversion des flottes. Ce matin, nous avons appris que, selon l'observatoire Copernicus, les douze derniers mois avaient été les plus chauds jamais enregistrés. Le changement climatique produit ses effets : chaque tonne de CO₂ compte. En votant cet amendement, vous enverrez un message fort en matière de baisse des émissions de gaz à effet de serre.

M. Damien Adam, rapporteur. Votre amendement vise le même objectif que le précédent, mais il tend à fixer une trajectoire plus ambitieuse : en supprimant

la possibilité d'acheter des véhicules à faibles émissions, vous obligez l'État à suivre la même trajectoire de remplacement de ses flottes que les entreprises privées, pour atteindre 70 % de véhicules à très faibles émissions en 2030. Sagesse.

J'ajoute, monsieur Thiébaud, que si les véhicules sont plus chers à l'achat, le TCO est équivalent au bout de trois ans.

M. Bruno Millienne (Dem). Nous n'avons pas encore évoqué le problème de la réparabilité des véhicules électriques. Parmi toutes les marques du monde, une seule propose des batteries interchangeables : Renault, qui a dès le départ conçu ses véhicules avec la possibilité de remplacer une batterie défectueuse par une batterie neuve. Avec toutes les autres marques, si les airbags se déclenchent, c'est-à-dire si le châssis est atteint, la voiture va à la poubelle. Je suppose que cet aspect n'est pas pris en compte dans le TCO.

Mme Annick Cousin (RN). Il est jouissif de vous voir vous chamailler jusque dans les rangs de la Macronie. Sans jouer le clown blanc, je rappelle que si l'on considère l'incidence des véhicules électriques de la conception au recyclage, nous n'avons pas l'assurance qu'ils soient propres. Le verdissement de la flotte pose donc un problème.

M. Damien Adam, rapporteur. Je ne peux pas vous laisser dire tout et n'importe quoi, madame Cousin. Toutes les études montrent qu'en France, les émissions de gaz à effet de serre d'un véhicule électrique sont inférieures de 70 % à 80 % à celles d'un véhicule thermique, en tenant compte de leur cycle de vie complet.

Certes, la réparabilité de certains véhicules pose problème, notamment en cas d'accident. Renault n'est pas le seul constructeur qui propose des batteries réparables, mais il est vrai que toutes ne le sont pas. Les modèles de Tesla, par exemple, disposent de batteries structurelles, qui peuvent être remplacées, mais non réparées. Je pense que la *blade battery*, ou batterie-lame, de BYD sera réparable, comme le seront celles fabriquées dans le Nord de la France.

J'insiste, Madame Cousin : lisez les études, elles sont très fiables, et françaises. Elles montrent que l'impact environnemental des véhicules électriques rend leur achat tout à fait pertinent. Vous pouvez avoir des idées opposées à celles de la majorité, mais les données scientifiques s'imposent à tous. Même climat sceptique, en tant qu'élue de la nation, vous devez vous renseigner, lire les études scientifiques et avancer des éléments fiables.

La commission rejette l'amendement.

Article 1^{er} A (nouveau) : *Inclure les véhicules rétrofités dans la définition des véhicules à très faibles émissions*

Amendement CD6 de M. Nicolas Ray

M. Emmanuel Maquet (LR). Cet amendement vise à élargir la catégorie des véhicules à faibles ou très faibles émissions aux véhicules rétrofités ; il s'agit d'une mesure indispensable pour relever le défi du renouvellement des flottes automobiles. Un amendement similaire avait été déposé par les sénateurs écologistes lors de l'examen du projet de loi relatif à l'industrie verte, et adopté avec l'avis favorable de la commission. Cependant, cette disposition ne figurait plus dans le texte adopté par la commission mixte paritaire (CMP). Je vous propose donc de respecter la volonté du législateur en reprenant la rédaction votée l'année dernière.

M. Damien Adam, rapporteur. Je ne sais pas quel a été le choix de la CMP, toutefois l'article D. 224-15-12 du code de l'environnement prévoit déjà que les véhicules ayant fait l'objet d'un rétrofit sont considérés comme des véhicules à très faibles émissions. Votre amendement étant satisfait, je vous demande de le retirer.

La commission adopte l'amendement.

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

Amendements de suppression CD52 de M. Daniel Grenon, CD73 de M. Jean-Pierre Taite, CD98 de M. Antoine Villedieu et CD108 de Mme Annick Cousin

M. Daniel Grenon (RN). Cette proposition de loi vise à verdir la quasi-totalité de la flotte automobile d'ici à 2032 ; or cette ambition semble irréalisable. Durant les auditions, les représentants des entreprises du secteur, en particulier des concessionnaires et taxis, ont exprimé les craintes que leur inspire la perspective de sanctions : ils se trouveront en difficulté financière à cause d'une écologie punitive, fruit d'une position plus idéologique que pragmatique.

Par ailleurs, il faut relativiser l'effet positif des véhicules électriques sur les émissions de gaz à effet de serre : il ne s'agit pas d'une solution infaillible. Dans un avis publié en 2022, l'Agence de la transition écologique (Ademe) considère que l'intérêt environnemental n'est pas garanti lorsque la capacité de la batterie est supérieure à 60 kilowattheures, en raison notamment de l'importation de batteries électriques ou de matériaux rares, ainsi qu'au recours à l'énergie produite par des centrales à charbon.

Au lendemain de la fermeture de Fessenheim, il serait incohérent d'adopter une disposition aussi drastique : nous réduisons notre capacité de production d'électricité, mais nous tendons à rendre le parc automobile qui en dépend toujours plus énergivore.

Enfin, une telle mesure pénaliserait le consommateur français, contraint d'acheter des véhicules électriques qui coûtent plus cher en moyenne. L'ouvrier est encore pénalisé.

M. Emmanuel Maquet (LR). L'article 1^{er} tend à durcir les obligations de renouvellement des véhicules applicables aux entreprises, loueurs et exploitants de taxis et VTC – véhicules de transport avec chauffeur – qui gèrent un parc de plus de 100 véhicules. Après la LOM de 2019 et la loi « climat et résilience », en 2021, les objectifs des entreprises seraient modifiés pour la troisième fois en cinq ans, passant de 70 % du renouvellement en 2030 à 95 % en 2032 ; elles devraient avoir renouvelé 20 % de leur flotte dès 2024, ce qui est déjà irréaliste. En outre, le renouvellement des flottes dépend de la disponibilité d'infrastructures de recharge électrique, encore insuffisantes, ce qui constitue un obstacle de taille pour les professionnels comme pour les clients des entreprises de location. Même en adoptant les amendements du rapporteur, les objectifs fixés dans l'article 1^{er} sont trop ambitieux, surtout si l'on considère que la logique d'accompagnement jusqu'ici privilégiée laisse place à une logique de sanction, comme l'illustre notamment l'entrée en vigueur du décret du 13 février 2024 qui supprime le bonus écologique pour les personnes morales. Pour ces raisons, le présent amendement vise à supprimer l'article 1^{er}.

Mme Annick Cousin (RN). L'article 1^{er} établit une trajectoire de renouvellement des parcs automobiles privés visant à porter à 95 % la part des véhicules à très faibles émissions d'ici à 2032. Cela reviendrait à imposer aux entreprises un défi insurmontable. En effet, les crises successives des dernières années les ont déjà fragilisées ; elles ne seront pas en mesure d'opérer cette transition. Elles risqueraient donc de mettre fin à leur activité précocement. Pour leur bien, il faut supprimer l'article 1^{er}.

M. Damien Adam, rapporteur. Avis défavorable. Le débat est légitime ; nous l'aurons lors de l'examen des amendements qui suivront, mais il serait exagéré de supprimer l'article 1^{er}.

Il est vrai, monsieur Maquet, que l'adoption de ce texte entraînerait une troisième modification de la trajectoire ; toutefois, vous reconnaissez que le monde a changé depuis l'examen de la LOM. Le marché des véhicules électriques n'était pas ce qu'il est aujourd'hui. De plus, nous avons décidé l'interdiction de vente de véhicules thermiques neufs à partir de 2040, or l'Union européenne l'a avancée en 2035. Les constructeurs européens ont consenti des investissements colossaux pour mettre à jour les outils de production de manière à la respecter.

M. Bruno Millienne (Dem). Les objectifs fixés à l'article 1^{er} sont irréalistes. Vous prévoyez que le nombre de véhicules électriques vendus augmentera de 1,7 million d'ici à 2035, mais comment la PFA pourrait-elle vendre 150 % de sa production ?

L'entreprise Renault écrit, dans un mail : « En l'état, nous craignons que des objectifs très sévères d'achats de véhicules à faibles émissions encouragent les flottes à acheter les véhicules électriques les moins chers, ceux produits hors de l'Union européenne, avec des qualités environnementales moindres. » Même les constructeurs français sont défavorables à votre texte. Je voterai donc les amendements de suppression.

La commission rejette les amendements.

Amendement CD1 de Mme Christelle Petex

Mme Christelle Petex (LR). Cet amendement vise à encourager les entreprises à adopter des pratiques plus respectueuses de l'environnement en favorisant les véhicules à très faibles émissions, afin de garantir l'accélération du verdissement des flottes.

M. Damien Adam, rapporteur. La rédaction de l'article satisfait votre amendement. Je vous demande donc de le retirer.

La commission rejette l'amendement.

Amendement CD118 de M. Bruno Millienne et amendements identiques CD63 de M. Gérard Leseul et CD97 de M. Jean-Louis Bricout (discussion commune)

M. Bruno Millienne (Dem). L'amendement CD118 vise à établir une trajectoire spécifique pour les entreprises de location de courte et moyenne durée. En effet, leurs flottes doivent répondre aux besoins de leurs clients ; or la demande en véhicules électrique est encore faible : le taux de location de ces derniers atteint seulement 47,5 %, contre 73,6 % pour les véhicules thermiques. En effet, les clients de location de courte durée effectuent souvent de longs trajets, pour lesquels les véhicules électriques sont d'autant moins adaptés que la disponibilité de la recharge et la transparence des prix ne sont pas encore optimales. La trajectoire que nous proposons d'adopter est plus réaliste ; elle tient compte de leur renouvellement de flotte, six fois supérieur à celui des autres gestionnaires.

M. Gérard Leseul (SOC). L'amendement CD63, élaboré avec la Fédération européenne pour le transport et l'environnement, vise à prendre en considération les spécificités des entreprises de location de courte durée, en établissant une trajectoire différenciée. En effet, elles renouvellent leurs flottes plus rapidement que les autres et sont dépendantes des ventes tactiques des constructeurs.

M. Jean-Louis Bricout (LIOT). L'amendement CD97 vise également à définir une trajectoire spécifique pour les groupes de location de courte durée. L'opinion publique n'est pas complètement prête à la transition. Les loueurs connaissent des difficultés pour amortir les investissements liés au renouvellement de leur flotte.

M. Damien Adam, rapporteur. Je partage le constat, mais je suis en désaccord quant à la trajectoire à définir. Je défendrai dans un moment l'amendement CD164, qui tend également à établir une trajectoire spécifique pour ces entreprises. Comme celle que vous proposez, elle part de 5 % du renouvellement en 2025, mais l'augmentation est ensuite de cinq points par an pendant les premières années, et non de deux ou de douze. En outre, mon amendement vise à introduire une clause de revoyure en 2027, pour ajuster la trajectoire en fonction de l'évolution du marché. En effet, si les contraintes que vous avez avancées sont alors levées, nous pourrions demander au secteur de fournir un effort plus grand.

J'émetts donc un avis défavorable sur les amendements en discussion commune, au profit de l'amendement CD164.

M. Jean-Louis Bricout (LIOT). Il est intelligent de ne pas imposer une trop grande pression au début de l'évolution, et de pouvoir accélérer par la suite. Je retire mon amendement.

L'amendement CD97 est retiré.

La commission rejette successivement les amendements CD118 et CD63.

Amendements identiques CD9 de M. Jean-Pierre Taite, CD28 de M. Jean-Yves Bony, CD42 de M. Fabien Di Filippo et CD119 de M. Bruno Millienne

M. Jean-Pierre Taite (LR). Eu égard à la réalité du marché, l'amendement CD9 tend à préciser le champ d'application de l'article L. 224-10 du code de l'environnement, afin de cibler prioritairement les trajets effectués entre le domicile et le travail, conformément à la visée du texte, dont ils sont le cœur de cible.

M. Fabien Di Filippo (LR). Le sujet continuera à faire débat. Comme mes collègues l'ont expliqué, l'Ademe insiste sur le fait qu'il importe d'inciter les usagers à recourir à un véhicule électrique non seulement pour les déplacements effectués dans le cadre de leur emploi, mais également pour les trajets quotidiens, comme ceux reliant le domicile au travail. L'amendement CD42 vise donc à préciser en ce sens le champ d'application de l'article L. 224-10 du code de l'environnement.

M. Bruno Millienne (Dem). Identique aux précédents, l'amendement CD119 vise à cantonner l'application du dispositif aux véhicules destinés aux déplacements entre le domicile et le travail des salariés. Je suis conscient que son adoption viderait le texte d'une grande partie de sa substance mais, à ce stade, en l'absence de données consolidées relatives aux raisons pour lesquelles les entreprises n'atteignent pas leurs objectifs, cette mesure serait la mieux adaptée.

M. Damien Adam, rapporteur. Je suis défavorable à une telle restriction du dispositif. D'abord, cela écarterait toute une partie de la flotte des véhicules professionnels, notamment celle des sociétés de location de longue et de courte durée, des sociétés de taxis et de VTC. Ensuite, les véhicules de fonction peuvent

être utilisés à des fins privées, lorsque le contrat de travail le prévoit. Enfin, cela serait source de complexité et de lourdeur administrative pour les gestionnaires de flotte, qui devraient répartir les véhicules en fonction de leur usage pour déterminer lesquels sont concernés par la trajectoire de verdissement.

Je vous rejoins quant à la nécessité de prévoir des aménagements pour certaines flottes spécifiques, notamment celle des loueurs de longue durée. La loi du 5 avril 2024 visant à favoriser le réemploi des véhicules, au service des mobilités durables et solidaires sur les territoires, y pourvoit déjà, en particulier pour les véhicules utilitaires légers.

La commission rejette les amendements.

2. Réunion du mardi 9 avril 2024, soir

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 tricycles 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 (Sradet). 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 Thiébaud.*

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 Thiébaud

M. Vincent Thiébaud (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 Thiébaud

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'explique.

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 écospore 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'écoscoring 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'électricité, 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'écoscore 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 déplaçonné, 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.

LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES

(par ordre chronologique)

Plateforme automobile (PFA)*

M. Nicolas Le Bigot, directeur technique et environnement

Table ronde « *think tanks* et associations environnementales »

– Transport & environnement (T&E)*

M. Léo Larivière, responsable « Transition automobile »

– Institut des Mobilités

M. Jean-Philippe Hermine, directeur général

M. Louis-Pierre Geffray, responsable des programmes

– Réseau action climat*

M. Pierre Leflaive, responsable « Transports »

Table ronde de syndicats d'employeurs

– Mouvement des entreprises de France (MEDEF)*

M. Jean-Baptiste Léger, responsable du pôle « Transition écologique »

Mme Myriam Nicolas, chargée de mission au sein du pôle « Transition écologique »

Mme Charlotte Dronneau, chargée de mission au sein du pôle « Affaires publiques »

– Confédération des petites et moyennes entreprises (CPME)*

Mme Sandrine Bourgogne, secrétaire générale adjointe

Mme Zoé Lagarde, responsable « Développement durable »

Table ronde sur le crédit-bail (*leasing*)

– Flipar

M. Gilles Filippi, président

M. Jean Baptiste Albertini, secrétaire général

– Crédit Agricole *consumer finance* (LLD)*

M. Stéphane Priami, directeur général

M. Richard Bouligny, directeur général délégué en charge de l'activité « Automobile et mobilité Groupe »

M. Vincent Carré, directeur des services de mobilité

– **Groupe Arval***

M. Régis Maserà, directeur d'*Arval Mobility Observatory*

M. Victor Chartier, directeur conseil de Bourry, Tallon & Associés

– **Fédération nationale des loueurs de véhicules (FNLV)**

M. François-Xavier Castille, président

Mme Anne- Claire Forel, secrétaire générale de la FNVL et de SesamIld

Table ronde de taxis et véhicules de transport avec chauffeur (VTC)

– **Union nationale des taxis (UNT)***

M. Rachid Boudjema, président

M. Sébastien Ribbe, membre

– **Fédération française des exploitants de VTC**

M. François Donnadille, président d'honneur et fondateur

M. Dagobert Pujol, vice-président pour Paris et l'Île-de-France

M. Hervé Rousselin, secrétaire général

– **Gescop**

M. Christophe Jacopin, directeur

– **Chambre syndicale nationale des entreprises de remise et de tourisme (CSNERT)***

M. Guillaume Léger Grain, membre du comité directeur

AVERE-France*

M. Aubin Bernard, responsable des relations institutionnelles

M. Quentin Fournier, chargé de mission « Véhicules légers »

M. Jean Robert, chargé des relations institutionnelles

Direction générale de l'énergie et du climat (DGEC)

M. Osouf-Sourzat, sous-directeur de la sécurité et des émissions des véhicules

M. Sylvain Quennehen, chef du bureau du verdissement des véhicules et de l'immatriculation au sein de la sous-direction

Confédération française démocratique du travail (CFDT)

M. Fabien Guimbretière, secrétaire national, responsable de la politique de développement durable et des politiques industrielles

** Ces représentants d'intérêts ont procédé à leur inscription sur le registre de la Haute Autorité pour la transparence de la vie publique.*