



N° 2126

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

SEIZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 30 janvier 2024.

PROPOSITION DE LOI

visant à accélérer et contrôler le verdissement des flottes automobiles,

(Renvoyée à la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du Règlement.)

présentée par

M. Damien ADAM, M. Sylvain MAILLARD, M. Benoît BORDAT, M. Anthony BROSSE, M. Stéphane BUCHOU, M. Pierre CAZENEUVE, Mme Claire COLOMB-PITOLLAT, M. Philippe FAIT, M. Philippe FREI, M. Jean-Luc FUGIT, M. Yannick HAURY, M. Christophe MARION, Mme Marjolaine MEYNIER-MILLET, Mme Sophie PANONACLE, M. Robin REDA, Mme Cécile RILHAC, Mme Véronique RIOTTON, Mme Huguette TIEGNA, Mme Annie VIDAL, M. Lionel VUIBERT, M. Jean-Marc ZULESI, Mme Julie DELPECH, M. Damien ABAD, Mme Caroline ABADIE, M. Éric ALAUZET, M. David AMIEL, M. Pieyre-Alexandre ANGLADE, M. Jean-Philippe ARDOUIN, M. Antoine ARMAND, M. Quentin BATAILLON, M. Clément BEAUNE, M. Olivier BECHT, M. Belkhir BELHADDAD, M. Mounir BELHAMITI, Mme Fanta BERETE, M. Denis BERNAERT, Mme Élisabeth BORNE, M. Éric BOTHOREL, M. Florent BOUDIÉ, Mme Chantal BOULOUX, Mme Pascale BOYER, Mme Yaël BRAUN-PIVET, Mme Maud BREGEON, Mme Anne BRUGNERA, Mme Danielle BRULEBOIS, Mme Françoise BUFFET, Mme Céline CALVEZ, Mme Eléonore CAROIT, M. Lionel CAUSSE, M. Jean-René CAZENEUVE, Mme Émilie CHANDLER, M. Yannick CHENEVARD, Mme Mireille CLAPOT, Mme Fabienne COLBOC,

M. François CORMIER-BOULIGEON, Mme Bérandère COUILLARD, Mme Laurence CRISTOL, M. Dominique DA SILVA, Mme Christine DECODTS, M. Frédéric DESCROZAILLE, M. Benjamin DIRX, Mme Ingrid DORDAIN, Mme Nicole DUBRÉ-CHIRAT, M. Philippe DUNOYER, Mme Stella DUPONT, M. Olivier DUSSOPT, M. Philippe EMMANUEL, Mme Sophie ERRANTE, M. Marc FERRACCI, M. Jean-Marie FIÉVET, M. Thomas GASSILLOU, Mme Anne GENETET, M. Raphaël GÉRARD, M. Hadrien GHOMI, M. Éric GIRARDIN, M. Joël GIRAUD, Mme Olga GIVERNET, M. Guillaume GOUFFIER VALENTE, M. Jean-Carles GRELIER, Mme Claire GUICHARD, M. Benjamin HADDAD, Mme Nadia HAI, M. Alexandre HOLROYD, M. Sacha HOULIÉ, M. Éric HUSSON, Mme Monique IBORRA, M. Alexis IZARD, M. Jean-Michel JACQUES, Mme Caroline JANVIER, Mme Brigitte KLINKERT, M. Daniel LABARONNE, M. Emmanuel LACRESSE, Mme Amélia LAKRAFI, Mme Virginie LANLO, M. Michel LAUZZANA, M. Pascal LAVERGNE, Mme Sandrine LE FEUR, M. Didier LE GAC, M. Gilles LE GENDRE, Mme Constance LE GRIP, Mme Annaïg LE MEUR, Mme Christine LE NABOUR, Mme Nicole LE PEIH, M. Fabrice LE VIGOUREUX, M. Vincent LEDOUX, M. Mathieu LEFÈVRE, Mme Patricia LEMOINE, Mme Brigitte LISO, M. Jean-François LOVISOLO, Mme Laurence MAILLART-MÉHAIGNERIE, Mme Jacqueline MAQUET, M. Bastien MARCHIVE, M. Louis MARGUERITTE, Mme Sandra MARSAUD, Mme Alexandra MARTIN (GIRONDE), M. Didier MARTIN, M. Denis MASSÉGLIA, M. Stéphane MAZARS, Mme Graziella MELCHIOR, M. Ludovic MENDES, Mme Lysiane MÉTAYER, M. Nicolas METZDORF, M. Paul MIDY, Mme Laure MILLER, Mme Véronique DE MONTCHALIN, M. Benoit MOURNET, M. Karl OLIVE, M. Nicolas PACQUOT, Mme Astrid PANOSYAN-BOUVET, M. Didier PARAKIAN, M. Didier PARIS, Mme Charlotte PARMENTIER-LECOCQ, M. Emmanuel PELLERIN, M. Patrice PERROT, Mme Anne-Laurence PETEL, Mme Michèle PEYRON, Mme Béatrice PIRON, M. Jean-Pierre PONT, M. Éric POUILLIAT, Mme Natalia POUZYREFF, M. Rémy REBEYROTTE, Mme Stéphanie RIST, Mme Marie-Pierre RIXAIN, M. Charles RODWELL, M. Xavier ROSEREN, M. Jean-François ROUSSET, M. Lionel ROYER-PERREAUT, M. Thomas RUDIGOZ, Mme Laetitia SAINT-PAUL, M. Mikaele SEO, M. Charles SITZENSTUHL, M. Philippe SOREZ, M. Bertrand SORRE, Mme Violette SPILLEBOUT, M. Bruno STUDER, Mme Liliana TANGUY, Mme Sarah TANZILLI, M. Jean TERLIER, M. Stéphane TRAVERT, M. David VALENCE, M. Olivier VÉLAN, M. Patrick VIGNAL, Mme Corinne VIGNON, M. Stéphane VOJETTA, M. Guillaume VUILLETET, M. Christopher WEISSBERG, M. Éric WOERTH, Mme Caroline YADAN,

députés et députées.

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

Pour parvenir à relever les défis de la transition automobile, l'engagement des entreprises est indispensable. Chaque année, les entreprises achètent plus de la moitié des voitures neuves : elles ont une grande influence sur la demande de nouveaux véhicules. Ces voitures étant revendues après trois ou quatre ans d'utilisation, elles contribuent par ailleurs à façonner l'offre sur le marché de l'occasion, sur lequel se fournissent neuf ménages sur dix. Le verdissement des flottes automobiles professionnelles constitue donc un levier majeur de transition des deux facettes du marché automobile. C'est d'ailleurs un axe identifié par le Secrétariat général à la Planification écologique.

Dans ce contexte, la loi d'Orientation des Mobilités et la loi Climat et Résilience ont complété et rehaussé les obligations de « verdissement » du parc automobile professionnels. À partir de 2022 et jusqu'en 2030, les groupes privés à la tête de grandes flottes (≥ 100 véhicules légers) doivent inclure une part minimale croissante de véhicules à faibles émissions (50 gCO₂/km) dans le cadre du renouvellement annuel de leurs parcs : 10 % à partir de 2022, 20 % à partir de 2024, 40 % à partir de 2027 et 70 % à partir de 2030.

Ces dispositions, bien que très pertinentes, s'avèrent insuffisantes. C'est le constat qui découle d'un rapport publié en mars 2023 par l'ONG Transport & Environment (T&E), élaboré sur la base d'une analyse des données officielles du système d'immatriculation des véhicules (SIV). En l'absence de mécanisme de contrôle et de sanction, la loi n'est pas suivie d'effet : en 2022, 66 % des entreprises visées n'étaient pas en ligne avec l'obligation d'incorporer au moins 10 % de véhicules à faibles émissions dans le cadre du renouvellement de leurs flottes. De même, la quasi-totalité d'entre elles ignorent l'obligation légale de reporting prévue par la loi.

De plus, les objectifs de verdissement à atteindre apparaissent en deçà des capacités du secteur. En effet, les objectifs fixés par la loi Climat et Résilience visent les « véhicules à faibles émissions », correspondant aux véhicules dont les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques sont inférieures ou égales à 50 gCO₂/km. Afin de rehausser les ambitions de verdissement des flottes automobiles, la présente proposition de loi vise, dans la fixation des taux à atteindre, non plus cette catégorie de véhicules, mais les véhicules à « très faibles émissions » qui

correspondent aux véhicules utilisant l'électricité, l'hydrogène ou une combinaison des deux ainsi que les véhicules rétrofités selon certaines normes. Cette distinction tend notamment à exclure les véhicules hybrides rechargeables, appartenant à la catégorie des véhicules à faibles émissions. Si la vente de ces véhicules durant la décennie 2020-2030 participe à la réalisation des objectifs fixés par la loi Climat et Résilience, cette technologie de transition va peu à peu s'effacer pour laisser place au véhicule 100 % électrique en perspective de l'interdiction de la vente de véhicules neufs à moteur thermique en 2035. Il est alors nécessaire d'anticiper la mise en œuvre de cette obligation par le rehaussement et la redéfinition des objectifs de verdissement des flottes automobiles des entreprises.

Dans leur forme actuelle, les obligations de verdissement manquent donc leur ambition d'assurer une transition des parcs automobiles professionnels à la hauteur des enjeux : en 2022, seuls 6,5 % des véhicules légers neufs intégrés au sein de ces parcs étaient électriques, sans différence significative entre les entreprises visées par la loi et les autres. À titre de comparaison, les achats de véhicules neufs entièrement électriques s'élevaient à 13,8 % à la même période pour les particuliers, soit une augmentation des ventes de 131,5 % par rapport à l'année précédente. Ce bilan est d'autant plus problématique que le niveau d'ambition final (70 % à partir de 2030) apparaît désormais insuffisamment élevé au regard de la fin de vente des véhicules thermiques en 2035 décidée au niveau européen.

Partant de ce constat, il apparaît nécessaire de réformer les obligations de verdissement et de réhausser les objectifs de renouvellement du parc automobile, devant concerner les véhicules à "*très faibles émissions*". C'est le sens de la présente proposition de loi.

La mise en œuvre de la réforme proposée générerait d'importants bénéfices en termes de transition climatique et énergétique et de politique industrielle et de justice sociale. En ce sens, elle s'inscrit parfaitement dans le travail actuel de planification écologique mené par les pouvoirs publics.

Concrètement, la proposition de loi repose sur trois orientations :

Premièrement, **l'article 1** fixe une trajectoire de renouvellement des parcs automobiles privés pour atteindre 95 % de véhicules à très faibles émissions dès 2032. Elle fixe de nouveaux seuils intermédiaires :

– 20 % à partir du 1er janvier 2024 ;

- 30 % à partir du 1er janvier 2025 ;
- 40 % à partir du 1er janvier 2026 ;
- 50 % à partir du 1er janvier 2027 ;
- 60 % à partir du 1er janvier 2028 ;
- 70 % à partir du 1er janvier 2029 ;
- 80 % à partir du 1er janvier 2030 ;
- 90 % à partir du 1er janvier 2031 ;
- 95 % à partir du 1er janvier 2032.

Ces obligations sont applicables aux entreprises détenant une flotte de plus de 100 véhicules (seuil défini dans la loi actuelle). Les véhicules concernés par l'obligation de verdissement incluent les cyclomoteurs, les motocyclettes légères de puissance maximale supérieure ou égale à 1 kilowatt, les quadricycles légers, les véhicules légers et une partie des véhicules utilitaires légers (VUL). Pour ces derniers, un décret gouvernemental définira les véhicules concernés par l'obligation en tenant compte de 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. Les obligations sur les VUL pourront ainsi augmenter au fil du temps pour tendre à terme vers la même obligation de verdissement que les véhicules légers.

Les entreprises de location de véhicules détenant plus de 100 véhicules sont également soumises à ces obligations, y compris les entreprises de location de véhicules de courte durée.

Ensuite, elle exclut les véhicules à faibles émissions (hybrides rechargeables) du périmètre d'application de ces obligations, de manière à ce que, pour ces entreprises, seuls les véhicules à très faibles émissions soient pris en compte dans l'atteinte de ces objectifs. Enfin, elle harmonise ces objectifs avec ceux incombant aux centrales de réservation des Taxis et VTC.

Deuxièmement, **l'article 2** renforce les modalités de transparence et de contrôle. Il ajoute à la déclaration de performance extra-financière des entreprises l'obligation de déclarer le niveau d'atteinte des objectifs définis à l'article 1er de la présente loi, pour les entreprises qui y sont soumises

(entreprises de plus de 500 employées, cotées sur un marché réglementé, dont le bilan est supérieur à 20 millions d'euros ou dont le chiffre d'affaires net est supérieur à 40 millions d'euros). Il introduit ensuite une obligation de transmission à l'autorité administrative des informations relatives à la mise en œuvre de ces obligations pour les entreprises qui y sont soumises, dont le pourcentage de véhicules à très faibles émissions parmi les véhicules ayant fait l'objet d'un renouvellement durant l'année précédente. Enfin, un mécanisme de sanction est instauré en cas de manquements à ces obligations, se traduisant par une amende allant jusqu'à 10 000 € et jusqu'à 20 000 € en cas de récidive.

Troisièmement, elle introduit un mécanisme de sanction proportionnée pour les entreprises assujetties qui ne respectent pas les objectifs qui leurs sont fixés à l'article 1 : une amende progressive allant jusqu'à 1 % du chiffre d'affaires français à **l'article 3** et une restriction d'accès aux marchés publics à **l'article 4**.

PROPOSITION DE LOI

Article 1^{er}

- ① I. – Le code de l’environnement est ainsi modifié :
- ② 1° Les cinq premiers alinéas de l’article L. 224-10 sont remplacés par onze alinéas ainsi rédigés :
- ③ « Les entreprises qui gèrent directement ou indirectement, au titre de leurs activités relevant du secteur concurrentiel, un parc de plus de cent véhicules automobiles dont le poids total autorisé en charge est inférieur ou égal à 3,5 tonnes ou de quadricycles légers, ainsi que les centrales de réservation mentionnées à l’article L. 3142-1 du code des transports qui mettent en relation un nombre de conducteurs supérieur à un seuil fixé par décret, acquièrent ou utilisent, lors du renouvellement annuel de leur parc, des véhicules à très faibles émissions au sens du III de l’article L. 224-7 du présent code dans la proportion minimale :
- ④ « 1° De 20 % de ce renouvellement à partir du 1^{er} janvier 2024 ;
- ⑤ « 2° De 30 % de ce renouvellement à partir du 1^{er} janvier 2025 ;
- ⑥ « 3° De 40 % de ce renouvellement à partir du 1^{er} janvier 2026 ;
- ⑦ « 4° De 50 % de ce renouvellement à partir du 1^{er} janvier 2027 ;
- ⑧ « 5° De 60 % de ce renouvellement à partir du 1^{er} janvier 2028 ;
- ⑨ « 6° De 70 % de ce renouvellement à partir du 1^{er} janvier 2029 ;
- ⑩ « 7° De 80 % de ce renouvellement à partir du 1^{er} janvier 2030 ;
- ⑪ « 8° De 90 % de ce renouvellement à partir du 1^{er} janvier 2031 ;
- ⑫ « 9° De 95 % de ce renouvellement à partir du 1^{er} janvier 2032.
- ⑬ « La catégorie de véhicules utilitaires légers soumise à ces obligations est précisée par décret. »
- ⑭ 2° L’article L. 224-11 est abrogé.
- ⑮ II. – Le I entre en vigueur le 1^{er} janvier 2025.

- ⑯ III. – Les conditions d’application du présent article sont définies par décret.

Article 2

- ① I. – Le deuxième alinéa du III de l’article L. 225-102-1 du code de commerce est complété par une phrase ainsi rédigée : « Elles 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. ».
- ② II. – L’article L. 224-12 du code de l’environnement est ainsi rédigé :
- ③ « *Art. L. 224-12.* – I. – Les personnes redevables des obligations prévues aux articles L. 224-7 à L. 224-10 transmettent à l’autorité administrative les informations relatives à la mise en œuvre de ces obligations, dont le pourcentage de véhicules à très faibles émissions parmi les véhicules ayant fait l’objet d’un renouvellement durant l’année précédente. Ces données sont rendues publiques par les services de l’État dans un format ouvert librement utilisable et exploitable par un système de traitement automatisé.
- ④ « II. – Un décret prévoit les conditions dans lesquelles les personnes mentionnées au I du présent article rendent annuellement compte du respect de leurs obligations.
- ⑤ « III. – Dans des conditions fixées par décret en Conseil d’État, pour les personnes redevables des obligations prévues à l’article L. 224-10, l’autorité administrative sanctionne les manquements à l’établissement ou à la transmission des informations mentionnées au I par une amende n’excédant pas 10 000 euros, montant qui ne peut excéder 20 000 euros en cas de récidive. »

Article 3

- ① Après l’article L. 226-6 du code de l’environnement, il est inséré un article L. 226-6-1 ainsi rédigé :
- ② « *Art. L. 226-6-1.* – Est puni d’une amende qui peut atteindre un montant maximal de 1 % du chiffre d’affaires français hors taxes du dernier exercice clos réalisé par l’entreprise coupable de l’infraction le fait, pour toute personne redevable des obligations prévues à l’article L. 224-10, de

ne pas atteindre les obligations qui lui sont fixées lors du renouvellement annuel de son parc de véhicules. Cette amende peut être assortie de la peine complémentaire d'affichage ou de diffusion de la décision prononcée, dans les conditions prévues à l'article 131-35 du code pénal. Le montant de l'amende est proportionné à la gravité de l'écart à l'objectif d'incorporation de véhicules à très faibles émissions constaté, avec un plafond fixé à 5 000 euros par véhicule à très faibles émissions manquant pour atteindre les obligations précitées. »

Article 4

- ① I. – Le code de la commande publique est ainsi modifié :
- ② 1° Après l'article L. 2141-7-1, il est inséré un article L. 2141-7-1-1 ainsi rédigé :
- ③ « *Art. L. 2141-7-1-1.* – L'acheteur peut exclure de la procédure de passation d'un marché les personnes soumises à l'article L. 224-10 du code de l'environnement qui ne satisfont pas aux obligations prévues audit article et à l'article L. 224-12 du même code, pour l'année qui précède l'année de publication de l'avis de concession ou d'engagement de la consultation. » ;
- ④ 2° Après l'article L. 3123-7-1, il est inséré un article L. 3123-7-1-1 ainsi rédigé :
- ⑤ « *Art. L. 3123-7-1-1.* – L'autorité concédant peut exclure de la procédure de passation d'un contrat de concession les personnes soumises à l'article L. 224-10 du code de l'environnement qui ne satisfont pas aux obligations prévues audit article et à l'article L. 224-12 du même code, pour l'année qui précède l'année de publication de l'avis d'appel à la concurrence ou d'engagement de la consultation. ».
- ⑥ II. – Les dispositions des articles L. 2141-7-1-1 et L. 3123-7-1-1 du code de la commande publique 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 a été envoyé.
- ⑦ III. – Le présent article entre en vigueur au 1^{er} janvier 2026.