

A S S E M B L É E N A T I O N A L E

X V I ^e L É G I S L A T U R E

Compte rendu

Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

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

Mardi 9 avril 2024

Séance de 18 heures 30

Compte rendu n° 50

SESSION ORDINAIRE DE 2023-2024

Présidence de
M. Jean-Marc Zulesi,
Président



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

M. le président Jean-Marc Zulesi. 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'écoscoring à la proposition de loi. Je vous inviterai donc par amendement à accorder un bonus de 20 % aux véhicules électriques bénéficiant de l'écoscoring : 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 s'il 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 promeut 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.

La réunion est suspendue de dix-neuf vingt-cinq à dix-neuf heures trente-cinq.

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 défaillante 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 climatosceptique, 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 reconnaîtrez 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'émet 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.

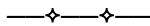
M. Fabien Di Filippo (LR). Le sujet continuera à faire débat. Comme mes collègues l'ont expliqué, l'Ademe insiste sur le fait qu'il importe d'inciter les usagers à recourir à un véhicule électrique non seulement pour les déplacements effectués dans le cadre de leur emploi, mais également pour les trajets 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.



Membres présents ou excusés

Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

Réunion du mardi 9 avril 2024 à 18 h 30

Présents. - M. Damien Adam, M. José Beaurain, Mme Lisa Belluco, M. Édouard Bénard, M. Jean-Yves Bony, Mme Pascale Boyer, M. Guy Bricout, M. Anthony Brosse, M. Sylvain Carrière, M. Mickaël Cosson, Mme Annick Cousin, Mme Catherine Couturier, Mme Sylvie Ferrer, M. Jean-Luc Fugit, Mme Olga Givernet, M. Daniel Grenon, M. Yannick Haury, Mme Chantal Jourdan, Mme Florence Lasserre, Mme Sandrine Le Feu, M. Gérard Leseul, Mme Delphine Lingemann, M. Emmanuel Maquet, M. Bruno Millienne, Mme Sophie Panonacle, Mme Christelle Petex, M. Jean-Pierre Taite, M. Vincent Thiébaud, Mme Huguette Tiegna, M. Pierre Vatin, M. Antoine Villedieu, Mme Anne-Cécile Violland, M. Jean-Marc Zulesi

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

Assistait également à la réunion. - M. Fabien Di Filippo