



COMMISSION DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MISSION D'INFORMATION FLASH SUR LE VERDISSEMENT DES FLOTTES AUTOMOBILES

La commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a confié à **M. Gérard Leseul**, député de Seine-Maritime (Socialistes et apparentés) et **M. Jean-Marie Fiévet**, député des Deux-Sèvres (Ensemble pour la République), une « mission flash » consacrée au verdissement des flottes automobiles.

En 2023, le secteur du transport représente 34 % des émissions nationales de gaz à effet de serre ¹, liées pour la majorité au transport routier, notamment aux voitures particulières (56 %) et aux véhicules utilitaires légers (16 %). La transition vers **le véhicule électrique est le premier levier de réduction des émissions du secteur du transport**. Malgré une progression récente importante des immatriculations, avec 17 % de voitures électriques neuves en 2023, il ne représente que 2,2 % des voitures particulières du parc automobile en circulation au 1^{er} janvier 2024. Pour respecter la trajectoire de décarbonation, la part de voitures électriques devra atteindre 15 % du parc automobile en 2030 et 37 % en 2035.

La loi du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (dite « LOM ») a instauré des quotas de verdissement aux flottes des entreprises et de l'administration, ainsi qu'une obligation de déclaration. Ces flottes doivent **intégrer une part minimale de véhicules légers à faibles émissions** (comprenant notamment les véhicules électriques et les véhicules hybrides rechargeables) **lors du renouvellement annuel du parc automobile**, selon un calendrier progressif jusqu'à 2030. Environ 3 500 entreprises sont concernées par ces quotas, notamment les grands groupes, et les sociétés de location longue et courte durée, représentant 60 % des immatriculations de véhicules neufs. Ces entreprises jouent un rôle clé dans la décarbonation et alimentent le marché de l'occasion en véhicules électriques, grâce à un renouvellement tous les 3 à 5 ans, plus fréquent que celui des particuliers.

La mission « flash » sur le verdissement des flottes automobiles dresse un **état des lieux** du respect des obligations de la loi « LOM » et identifie **les freins** à la transition énergétique des flottes automobiles. Les rapporteurs formulent ainsi **21 recommandations** visant à accélérer l'électrification des flottes automobiles, à faciliter la mobilité verte en entreprise, à renforcer le marché de l'occasion tout en assurant la souveraineté énergétique et industrielle de la France et de l'Union européenne.

Les rapporteurs ont mené **15 auditions et tables rondes** au cours desquelles ils ont pu **entendre près d'une quarantaine d'organismes et personnalités**, dont des représentants d'associations, d'industries, de syndicats de salariés, des établissements publics comme l'Agence de la transition écologique (Ademe), des services de l'État, tels que la direction générale de l'énergie et du climat et le secrétariat général à la planification écologique, ainsi que des représentants de la Commission européenne. **Un déplacement** a été effectué au cours de la mission au « Mondial de l'automobile de Paris », un salon automobile international. Lors de ce déplacement, les rapporteurs ont rencontré plusieurs constructeurs automobiles et des fédérations professionnelles. Ils ont également reçu **une dizaine de contributions écrites**.

[→ Voir ici l'intégralité de la communication](#)



Jean-Marie Fiévet

Député des Deux-Sèvres (EPR)



Gérard Leseul

Député de Seine-Maritime (SOC)

Pour atteindre les objectifs de réduction des gaz à effet de serre du secteur du transport, et respecter la trajectoire d'électrification des véhicules associée, mais également pour créer un marché de l'occasion, l'effort doit être partagé entre les particuliers, et les entreprises ou administrations. La trajectoire d'électrification des voitures engagée par les particuliers est conforme aux objectifs de la planification écologique, avec notamment une part de voitures neuves électriques acquises par les particuliers (22 %) deux fois plus importante que pour les entreprises (11 %).

La loi « LOM »² impose des quotas de verdissement aux entreprises ainsi qu'à l'État et aux collectivités territoriales lors du renouvellement annuel du parc automobile.

L'objectif actuel de verdissement pour l'État est de 50 % de véhicules à faibles émissions (y compris véhicules hybrides rechargeables) lors du renouvellement annuel jusqu'à fin 2026, et de 30 % pour les collectivités territoriales jusqu'à fin 2024. Les objectifs 2023 sont respectés pour les collectivités territoriales, et sont en bonne voie pour l'État avec le recours à une part réduite de véhicules hybrides rechargeables au sein de leurs flottes. En effet, la part de véhicules légers (voitures particulières - VP et véhicules utilitaires légers - VUL) à faibles émissions en 2023 est de :

- 30 % au sein des flottes des collectivités territoriales ;
- 35 % au sein des flottes de l'État³.

Les entreprises présentent un retard dans l'électrification de leurs flottes, notamment dû à une utilisation plus importante des véhicules hybrides rechargeables pour respecter leurs quotas. La trajectoire actuelle de verdissement est de 10 % de véhicules à faibles émissions (y compris véhicules hybrides rechargeables) lors du renouvellement annuel à partir de 2022, de 20 % à partir de 2024, de 40 % à partir de 2027 et de 70 % à partir de 2030⁴. Le secrétariat général à la planification écologique estime qu'en 2023 les grandes entreprises⁵ ont acquis 9 % de voitures particulières électriques et 10 % de voitures hybrides rechargeables, ainsi que 12 % de véhicules utilitaires légers électriques. Transport &

environnement précise que le taux d'électrification diffère entre les grandes entreprises qui atteignent 8 % de véhicules légers (VP et VUL) électriques, et 8 % de d'hybrides rechargeables, et les loueurs de longue durée qui atteignent 16 % de véhicules légers (VP et VUL) électriques et 8 % d'hybrides rechargeables.

Il existe une forte disparité parmi les entreprises et les collectivités. Certaines ont pleinement saisi l'enjeu du verdissement des flottes et présentent une part élevée de véhicules électriques, et d'autres n'ont pas ou peu amorcé cette transition énergétique. Selon la direction générale de l'énergie et du climat (DGEC), entre 54 % et 60 % des entreprises, et un peu plus de 50 % des collectivités, ne respecteraient pas le quota légal de véhicules à faibles émissions en 2023.

Accélérer le verdissement des flottes automobiles

La mise en œuvre de la loi « LOM » par les entreprises doit être renforcée

La **trajectoire actuelle de verdissement** des flottes **est adaptée** aux enjeux de transformation du parc automobile. Sa structure progressive par paliers offre aux entreprises la flexibilité nécessaire pour se conformer à leurs obligations. Le respect de cette trajectoire par les entreprises est indispensable pour :

- atteindre les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre au niveau français et européen ;
- accompagner les constructeurs vers l'atteinte des objectifs européens, notamment le CAFE⁶, limitant la quantité de dioxyde de carbone (CO₂) émis par tous les véhicules vendus ;
- générer un marché de l'occasion des véhicules électriques et démocratiser leur accès.

Cinq ans après la mise en place de cette trajectoire, force est de constater que **l'électrification des flottes des entreprises progresse trop lentement**. Il apparaît ainsi

pertinent de permettre à l'État de prendre des mesures à l'encontre des entreprises qui ne respectent pas leurs obligations.

Proposition n° 1 (législatif) : Instaurer un mécanisme d'incitation progressif, en rendant passible d'une amende le non-respect des quotas de verdissement par les entreprises : à hauteur de 2 000 euros par véhicule manquant en 2026, 4 000 euros en 2027 et 5 000 euros en 2028, dans la limite de 1 % du chiffre d'affaires français.

Les entreprises et administrations ont l'obligation de déclarer le pourcentage de véhicules à faibles émissions (inférieures à 50 grammes de CO₂ par km)⁷ et à très faibles émissions (fonctionnant à l'électricité ou à l'hydrogène)⁸ lors du renouvellement d'une partie du parc automobile chaque année⁹. La direction générale de l'énergie et du climat indique que **70 % des entreprises n'ont pas respecté leur obligation de rattachement**.

Proposition n° 2 (législatif) : Rendre passible d'une amende le défaut de transmission par les entreprises de la part de véhicules à très faibles émissions lors du renouvellement annuel, à hauteur de 1 % du chiffre d'affaires français.

Les sommes perçues en cas d'amende doivent concourir au financement de la réalisation ou l'aménagement des infrastructures de transport. À ce titre, elles doivent être **fléchées vers l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (Afit France)**.

Proposition n° 3 (législatif) : Lorsque des amendes sont prononcées, fléchir les sommes perçues vers l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (Afit France).

Pour garantir l'application des dispositions de la loi « LOM », une mesure supplémentaire peut prévoir **l'exclusion de ces entreprises des marchés publics et des contrats de concession** dans le cadre de la commande publique. L'exclusion de ces entreprises doit rester facultative, à l'appréciation de l'acheteur.

Proposition n° 4 (législatif) : Donner la possibilité aux autorités contractantes d'exclure de leur procédure de passation d'un marché public ou d'un contrat de concession les entreprises qui ne respectent pas leurs obligations de déclaration ou leurs quotas de verdissement.

Les entreprises actuellement concernées par les quotas de verdissement sont celles qui disposent d'un parc de plus de cent véhicules légers. L'abaissement de ce seuil permettrait d'élargir le nombre d'entreprises soumises aux quotas de verdissement et de renforcer la transition énergétique des flottes automobiles.

Proposition n° 5 (législatif) : Abaisser le seuil d'entrée dans le périmètre de l'obligation de verdissement des flottes de 100 à 50 véhicules légers, à partir de 2028.

Les véhicules à très faibles émissions doivent être privilégiés pour le verdissement des flottes

Les trois quarts des véhicules hybrides rechargeables (VHR) sont immatriculés par des entreprises (78,2 % en octobre 2024)¹⁰.

Toutefois, leur **pertinence environnementale et économique** est de plus en plus **remise en question**. En effet, un rapport¹¹ de la Commission européenne estime qu'en 2021 les émissions moyennes de CO₂ en conditions d'utilisation réelles étaient 3,5 fois supérieures à ce qu'indiquait l'essai « WLTP »¹², notamment car ces véhicules ne sont pas suffisamment rechargés et utilisés en mode électrique. Des révisions des normes d'émissions « WLTP » en 2025 puis en 2027 pour les VHR se traduiront par le doublement puis le triplement de leurs émissions homologuées¹³. La part de VHR en dessous du seuil « à faibles émissions » tomberait à 23 % en 2025 et 10 % en 2027¹⁴.

Selon l'Institut mobilités en transition, ces véhicules, dont le prix atteint en moyenne 58 717 euros en 2023 pour une masse de 1 950 kilogrammes, sont **plus lourds et plus coûteux que les véhicules électriques**, qui coûtent 41 473 euros et pèsent 1 681 kilogrammes.

Avec la fin de vente des véhicules neufs émettant du CO₂, prévue en 2035, les véhicules hybrides rechargeables s'avèrent peu compatibles avec les exigences de sobriété et de transition énergétique.

Proposition n° 6 (législatif) : Cibler le renouvellement des flottes automobiles sur les véhicules à très faibles émissions.

Le renouvellement des flottes par les entreprises implique de céder les véhicules thermiques, par une mise sur le marché de l'occasion ou par le don. Les rapporteurs appellent ainsi les entreprises à **faire don des véhicules thermiques à des associations solidaires** en vue de leur réemploi, et rappellent à cette fin qu'une défiscalisation de ces dons en nature est possible¹⁵. Une bonification supplémentaire sera envisagée.

Une trajectoire de verdissement qui ne tient pas compte des spécificités de certains secteurs professionnels

6 voitures neuves sur 10 utilisées par les entreprises font l'objet d'une location, qu'il s'agisse d'une **location longue durée (LLD), ou d'un crédit-bail**. Les véhicules loués, au même titre que les véhicules achetés par les entreprises soumises à la loi « LOM », rentrent dans le périmètre des quotas de verdissement. Les entreprises de location sont également soumises aux quotas de verdissement, pour leur flotte de véhicules en propre et celle mise à disposition des entreprises et des particuliers¹⁶. Pour le syndicat des entreprises des services automobiles en LLD et des mobilités (SesamIld), **le choix du véhicule loué étant opéré par le client final** et non par le loueur, ce dernier ne devrait donc pas être pénalisé. Le Conseil d'État a rejeté en octobre 2023¹⁷ la requête de SesamIld visant à annuler le décret d'application¹⁸ de la loi « LOM ». Bien que leur influence soit limitée, les entreprises de location peuvent toutefois encourager la transition vers l'électrique grâce à des conseils ou des services liés à l'électromobilité.

Proposition n° 7 (législatif) : Encourager l'application de la trajectoire de verdissement des flottes automobiles pour la location de longue durée et envisager de soumettre le non-respect de la trajectoire à des sanctions.

La **location de courte durée (LCD)** répond à des besoins saisonniers et ponctuels (déplacement professionnel, tourisme...) et **dépend fortement de la demande des clients**. Ces derniers préfèrent louer des véhicules thermiques pour s'affranchir, par exemple, des problématiques de recharge. La demande en véhicule électrique est ainsi encore marginale, entraînant des pertes économiques liées à un taux d'utilisation de 47 % contre 75 % pour un véhicule thermique. Le renouvellement très fréquent, tous les 6 à 8 mois pour proposer des véhicules neufs (soit un rythme 4 à 6 fois supérieur aux flottes des entreprises) rend difficile l'application de la même trajectoire de verdissement à la LCD, associée à un renouvellement annuel. La part de véhicules électriques parmi les flottes de LCD est de 6,7 % en 2023, et tombe pour les dix premiers mois de l'année 2024 à 2 %¹⁹.

Proposition n° 8 (législatif) : Créer une trajectoire incitative spécifique pour la location de courte durée et l'autopartage, sans appliquer de sanctions.

À la différence des loueurs de longue durée, **les loueurs de courte durée sont soumis aux obligations de verdissement sans que leurs clients ne le soient**. Des mesures complémentaires peuvent être mises en place pour encourager la demande par les clients de véhicules électriques pour la LCD.

Proposition n° 9 (législatif) : Inclure dans la déclaration obligatoire des assujettis à la loi « LOM » la part de véhicules à très faibles émissions ayant fait l'objet d'une location courte durée.

Les **taxis et voitures de transport avec chauffeurs (VTC)** sont soumis, au travers des centrales de réservation, à une trajectoire de verdissement spécifique²⁰, à partir de 2024, fixée par voie réglementaire. En 2022, 7 % des VTC, 5 % des taxis parisiens, 3 % des taxis non-parisiens et d'outre-mer étaient à faibles émissions²¹. Avec des modèles différents et des difficultés propres pour la transition des flottes, les taxis et VTC font cependant face à des défis communs : une offre de véhicules électriques ne répondant pas toujours aux spécificités du métier en terme d'autonomie,

de prix et de taille des véhicules, une absence de solution de recharge à domicile pour les chauffeurs, et un temps de charge pouvant impacter le temps de travail.

Proposition n° 10 (pas de modification) : Conserver la trajectoire actuelle de verdissement associée aux centrales de réservation des taxis et VTC, sans imposer de sanctions.

Parmi les 6,5 millions de **véhicules utilitaires légers** en circulation au 1^{er} janvier 2024, 93,4 % fonctionnent au diesel, et **1,6 % sont électriques**²², les hybrides rechargeables et non rechargeables représentant un volume négligeable. Le taux actuel d'électrification des VUL reste nettement inférieur aux voitures particulières : en 2023, 7 % des immatriculations sont électriques contre 17 % pour les voitures particulières²³. Le faible taux d'électrification des VUL électriques peut en partie s'expliquer par l'application tardive des quotas de verdissement, qui n'ont concerné les véhicules de plus de 2,6 tonnes qu'à partir de 2023²⁴.

Selon les entreprises, l'électrification des VUL fait face à divers obstacles en raison :

- d'une **offre qui se développe mais qui reste limitée**, avec une gamme deux fois moins large dans les catalogues constructeurs que celles des véhicules thermiques ;
- d'une **capacité utile** et d'une **autonomie réelle parfois insuffisantes** pour répondre aux besoins des entreprises, les temps et les capacités de recharge disponibles ne permettant pas toujours de compenser l'insuffisance d'autonomie.

Les VUL correspondent en réalité à diverses catégories de véhicules, avec notamment 78 % de fourgonnettes (3-4 m³), fourgons moyens (5-7 m³) et grands fourgons (9-11 m³), 12 % de dérivés de voitures particulières, et divers véhicules automoteurs spécialisés (VASP) et véhicules « à carrosser »²⁵. Selon Lab Utilitaires et Transport & environnement, l'offre des VUL est désormais suffisante, notamment pour les catégories de VUL les plus petites.

Proposition n° 11 (législatif) : Conserver dans la trajectoire de verdissement les fourgonnettes et les fourgons moyens, mais exclure de cette trajectoire les grands fourgons, les véhicules « à carrosser » et les VASP.

Faciliter la mobilité verte dans les entreprises et les administrations

Accompagner les salariés et agents dans la transformation du parc automobile

L'article L. 224-12-1 du code de l'environnement prévoit des **actions de formation ou de sensibilisation des utilisateurs des véhicules** pour les entreprises et administrations assujetties aux quotas de verdissement. Elles abordent notamment l'éco-conduite et les conditions pour une utilisation optimale des véhicules hybrides rechargeables en mode électrique.

Les associations environnementales et think tanks soulignent que l'un des éléments clés du succès de l'électrification des flottes repose sur **l'engagement de la direction** et sur la **formation des salariés en charge de la transition**. Il est donc essentiel de rendre obligatoire une formation ou sensibilisation à la gestion de l'énergie, au pilotage des points de recharge, aux caractéristiques (autonomie, performance, recharge) des véhicules électriques et à l'évaluation des coûts associés (valeur résiduelle, « *Total cost of ownership (TCO)* ») pour tous les salariés et agents concernés, notamment les gestionnaires de parcs de véhicules et de bâtiments. Des formations au pilotage de projet du verdissement de l'entreprise, impliquant plusieurs services (managers, ressources humaines, achats...) peuvent également être mises en place, afin de favoriser la conduite du changement en interne.

Proposition n° 12 (législatif) : Étendre les actions de formation et de sensibilisation à tout salarié ou agent en charge de la gestion des flottes, tels que les gestionnaires de parcs de véhicules et de bâtiments, et leurs directions.

Plus généralement, **les salariés** utilisant un véhicule d'entreprise **ont les mêmes inquiétudes que celles observées chez les particuliers**, concernant par exemple les performances des véhicules électriques (autonomie, temps de recharge). Des campagnes de communication peuvent être mises en œuvre pour lever les obstacles culturels qui restent à l'adoption des véhicules électriques, et déconstruire les idées reçues autour de ces véhicules. Une fois la transition vers un véhicule électrique réalisée, les utilisateurs sont généralement satisfaits et optent à nouveau pour un véhicule électrique à l'avenir.

Proposition n° 13 : Surmonter les réticences liées à l'utilisation de véhicules électriques :

- en menant des campagnes de communication nationales visant à informer sur les caractéristiques et performances des véhicules électriques (*campagne de communication*) ;
- en permettant à un employeur de mettre à disposition un véhicule électrique de sa flotte, ou provenant d'une location courte durée, à un salarié pour un essai pendant le week-end ou les congés, sans que cela soit assimilé à un avantage en nature (*réglementaire*).

Le **plan de mobilité employeur** ²⁶ vise à **optimiser les déplacements liés à l'activité de l'entreprise, et au trajet domicile-travail des salariés**, en vue de réduire les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques. Selon les syndicats de salariés, les plans de mobilité employeur **ne réinterrogent pas suffisamment les usages de la mobilité** et ne sont pas encore perçus comme un levier de transformation majeur, bien qu'une progression soit constatée. Ils se focalisent sur la mise en place du télétravail, et sur les mesures financières ou les justificatifs à fournir. La réglementation, et les bénéfices potentiels environnementaux et sociaux restent mal connus. Par ailleurs, la possibilité de mutualiser ce plan entre entreprises est rarement envisagée.

Proposition n° 14 (*législatif*) : Intégrer les déplacements liés à l'activité de l'entreprise au sein des négociations annuelles obligatoires ²⁷ en entreprise, en complément des trajets domicile-travail des salariés.

Le plan de mobilité employeur vise également à **promouvoir l'utilisation des transports en commun, du covoiturage, des mobilités partagées et actives** par les salariés. Le « crédit mobilité » apparaît comme une alternative pour réinterroger le besoin en véhicules des entreprises, et ainsi réduire la taille des flottes. Ce dispositif remplace le véhicule de fonction par une enveloppe budgétaire équivalente à sa valeur locative, que les salariés peuvent utiliser pour des modes de transport alternatifs et durables. Il peut être attribué dans plusieurs cas : lorsque le salarié renonce complètement au véhicule de fonction, choisit un modèle plus petit et écologique, ou opte pour l'autopartage. Pour encourager son développement, le « **crédit mobilité** » pourrait être considéré comme un avantage en nature, similaire aux véhicules électriques en location.

Proposition n° 15 (*législatif*) : Accompagner la mise en place du « crédit mobilité » :

- en développant un cadre législatif clair et incitatif, définissant notamment les modalités d'attribution, les montants et les types de dépenses éligibles ;
- en appliquant le même traitement fiscal que celui des véhicules électriques de fonction, à condition qu'il soit fléché vers les mobilités durables ;
- en prenant en compte le « crédit mobilité » comme un outil de verdissement, dans la déclaration obligatoire et le respect des quotas de verdissement de la loi « LOM ».

Poursuivre le soutien au déploiement des infrastructures de recharge publiques et privées

Le déploiement actuel des infrastructures de recharge publiques et privées est cité par les entreprises comme **l'un des principaux obstacles au verdissement des flottes**. La mise en place de bornes de recharge avec un maillage adapté sur l'ensemble du territoire, ainsi qu'un rythme cohérent avec le fort développement attendu d'ici 2030 du parc de véhicules électriques et hybrides rechargeables, est en effet indispensable pour répondre aux attentes des utilisateurs de véhicules

électriques et favoriser une adoption massive de ces véhicules.

La France a atteint **150 000 points de recharge ouverts au public** en octobre 2024 ²⁸, dont 16 % de points « ultra-rapides » (à partir de 50 kilowatts). Enedis recense **2,2 millions de points de recharge privés** ²⁹, dont plus de 1,2 million installés chez des particuliers et 835 000 au sein des entreprises. Les objectifs de 400 000 points de recharge ouverts au publics ³⁰, et de sept millions de points de recharge publics et privés ³¹ en 2030 devraient ainsi être atteints avec la trajectoire actuelle. La France respecte par ailleurs les objectifs européens, avec une puissance totale des points de recharge déployée trois fois supérieure aux objectifs fixés par le règlement européen « Afir » ³². Elle fait partie, avec l'Allemagne et les Pays-Bas, des pays de l'Union européenne avec le plus grand nombre de points de recharge. Si le nombre de points de recharge est suffisant vis-à-vis du nombre de véhicules électriques en circulation, **le maillage des infrastructures doit cependant être amélioré**, notamment dans les habitats collectifs, les zones péri-urbaines et rurales, et les nœuds de mobilité (gare, aéroport). Pour ces derniers, de nombreux appels d'offre ont été lancés pour y favoriser l'installation d'infrastructures de recharge.

L'autonomie des véhicules qui arrivent sur le marché est désormais suffisante pour satisfaire une majorité d'usages, rendant exceptionnelle la recharge en itinérance pour les flottes des entreprises. Il est donc important de **continuer à favoriser** par des incitations **l'implantation de bornes au sein des entreprises et au domicile des salariés**, et plus particulièrement au sein des copropriétés.

Avantage en nature pour la mobilité électrique

À des fins non professionnelles, la mise à disposition d'un véhicule électrique par l'employeur, l'utilisation de bornes sur le lieu de travail ainsi que l'installation de bornes de recharge au domicile du salarié, constituent un avantage en nature ³³ :

- la mise à disposition d'un véhicule électrique permet de ne pas comptabiliser les frais d'électricité associés à la recharge, et d'évaluer l'avantage en nature avec un abattement de 50 %, plafonné à 1 800 euros par an par rapport à un véhicule thermique ;
- l'avantage en nature associé à l'utilisation d'une borne de recharge sur le lieu de travail est évalué à un montant nul ;
- tout ou partie de la prise en charge de la mise à disposition d'une borne au domicile du salarié peut être exclue de l'assiette des cotisations et contributions sociales selon différents cas.

L'avantage en nature pour la mobilité électrique **prendra fin au 31 décembre 2024**. Selon les syndicats de salariés, l'avantage en nature reste encore peu utilisé, et bénéficie davantage aux cadres supérieurs. Il a toutefois permis d'enclencher et d'encourager la transition énergétique de certaines entreprises, et doit être poursuivi pour ne pas freiner voire provoquer l'abandon de l'utilisation de véhicules électriques ou l'installation par l'employeur de bornes de recharge au domicile des salariés.

Proposition n° 16 (réglementaire) : Prolonger le régime en vigueur de l'avantage en nature pour la mobilité électrique au-delà de 2024.

La prolongation de l'avantage en nature pour la mobilité électrique doit s'effectuer **en parallèle d'une réduction progressive de l'avantage en nature pour les véhicules de fonction thermiques**. Selon Transport & environnement, les voitures de fonction thermiques constituent une « niche brune », avec un manque à gagner pour l'État estimé à 4 milliards d'euros par an ³⁴, par rapport aux impôts et cotisations sociales perçus sur un salaire classique (sans avantage en nature).

Proposition n° 17 (réglementaire) : Réduire progressivement l'avantage en nature pour les voitures de fonction thermiques en cohérence avec la trajectoire d'électrification des flottes des entreprises.

Une autre incitation fiscale, le **crédit d'impôt borne de recharge** ³⁵, est mise en place pour les particuliers pour l'acquisition et la pose à leur domicile d'un système de charge pilotable pour véhicule électrique jusqu'au 31 décembre 2025, à hauteur de 75 % du montant des dépenses, plafonné à 500 euros.

Proposition n° 18 (législatif) : Soutenir l'installation de bornes de recharge chez les particuliers :

- en prolongeant le crédit d'impôt borne de recharge au-delà de 2025 ;
- en étendant aux entreprises le crédit d'impôt borne de recharge, actuellement réservé aux particuliers, afin de faciliter l'équipement à domicile des salariés.

À compter du 1^{er} janvier 2025, l'installation d'au moins un point de charge est imposée :

- pour vingt places de stationnement dans les bâtiments non résidentiels existants disposant de plus de 20 places ³⁶ ;
- pour cinq emplacements dans les bâtiments non résidentiels neufs de plus de 10 places ³⁷.

Cette obligation vise notamment à encourager les entreprises à s'équiper en infrastructures de recharge et à électrifier leur flotte de véhicules. L'Avere-France constate des difficultés de mise en œuvre de ces dispositions, par exemple, par certaines entreprises locataires, lorsque le propriétaire des locaux ne souhaite pas réaliser les travaux d'électrification. Une clarification des responsabilités respectives des propriétaires et des locataires, y compris en matière de financement, pourrait être apportée pour assurer le respect des exigences de la loi « LOM ».

Les **disparités en matière de transparence des prix** au niveau des bornes de recharge ouvertes au public, et les **difficultés liées au mode de paiement** restent pour les particuliers ou les entreprises un frein à l'adhésion au véhicule électrique. Le

règlement européen « Afir », applicable depuis avril 2024, impose des dispositions pour répondre à ces problématiques et homogénéiser les pratiques entre les États membres.

Proposition n° 19 (Campagne de communication) : Mener des campagnes de communication nationales afin de mieux faire connaître les dispositions du règlement « Afir » en matière de la transparence des prix, et de standardisation des modes de paiement au niveau des bornes de recharge pour véhicules électrifiés.

Assurer une souveraineté énergétique et industrielle

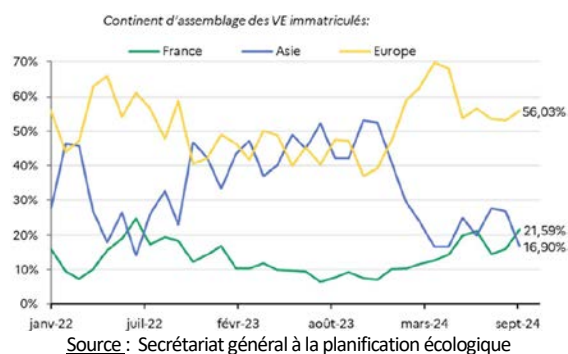
Favoriser une filière française et européenne des véhicules électriques

La mobilité électrique est un enjeu stratégique pour la souveraineté industrielle de la France et doit être soutenue pour répondre aux défis économiques et climatiques. La transition énergétique des flottes permet de réduire la dépendance aux énergies fossiles, et de stimuler les ventes de véhicules électriques par les constructeurs, plus particulièrement les constructeurs français et européens, leur permettant de respecter les différentes échéances européennes. Selon Transport & environnement ³⁸, **les entreprises privilégient les constructeurs français** : en 2023, 50 % des entreprises ont immatriculé des véhicules de marque française. Cette tendance se confirme pour le secteur de la location longue durée, pour lequel les modèles de voitures les plus immatriculés en 2023 sont la Renault Clio, la Peugeot 208 et la Citroën C3 ³⁹ et pour la location de courte durée avec 63 % de véhicules français et 21 % de véhicules européens ⁴⁰.

Le score environnemental

Outil d'évaluation de la performance environnementale élaboré par l'administration française, le score environnemental est l'un des critères d'éligibilité au bonus écologique, à la prime à la conversion et au dispositif de leasing, pour les voitures particulières neuves électriques. Il prend en compte l'impact environnemental de toutes les étapes du cycle de vie du véhicule préalables à sa mise en vente, notamment de la production de la batterie.

L'empreinte carbone d'une voiture électrique européenne est généralement moins élevée que celle de son équivalent asiatique. En étant indirectement favorable aux modèles produits en Europe, le score environnemental devient un **outil de politique industrielle**. Au-delà de son bénéfice environnemental, l'introduction du score environnemental en janvier 2024 a donc permis **l'augmentation des véhicules électriques assemblés en France et en Europe** et participe à l'essor d'une filière européenne des véhicules électriques.



Le score environnemental apparaît ainsi comme une solution aux enjeux de souveraineté. La transition vers une flotte électrique doit être effectuée grâce à des véhicules respectant un score environnemental minimal.

Proposition n° 20 (législatif) : Mobiliser le score environnemental, pour favoriser les véhicules électriques les plus vertueux sur le plan environnemental, et fabriqués ou assemblés en France et en Europe, en accordant une majoration de 50 % pour ces véhicules (un véhicule atteignant le score environnemental minimal comptera pour 1,5 véhicule au lieu de 1).

Assurer à la France un rôle de précurseur dans l'Union européenne

Le verdissement des flottes fait l'objet de disparités parmi les États membres, avec **des entreprises françaises en retard par rapport à leurs homologues européennes**⁴¹. La France est en effet légèrement en dessous de la moyenne européenne de 12,5 % de véhicules électriques dans les acquisitions des flottes d'entreprises⁴².

La consultation publique de la Commission européenne « Rendre les flottes d'entreprises plus écologiques »⁴³, clôturée en juillet 2024, révèle un consensus sur les avantages d'une transition plus rapide des flottes pour décarboner les transports. Cependant, des divergences subsistent quant aux types de véhicules et aux secteurs professionnels concernés. La lettre de mission du commissaire aux transports M. Apóstolos Tzitzikóstas⁴⁴ inclut ainsi **l'élaboration d'une proposition législative visant à verdir les flottes européennes** dont le périmètre et calendrier n'est pas encore fixé.

Il est primordial que la France renforce la mise en œuvre de la loi « LOM » dès 2025, pour se placer en précurseur du verdissement des flottes au niveau européen, et dessiner les contours de la future législation européenne. Cela inclut l'établissement d'une trajectoire commune de verdissement, mais également une réflexion sur les modalités de déclaration associées.

Proposition n° 21 (négociation européenne) :

Assurer à la France un rôle de précurseur en portant au niveau européen :

- la trajectoire française de verdissement des flottes automobiles ainsi que son périmètre d'application ;

- l'intégration de la déclaration de la part de véhicules à très faibles émissions lors du renouvellement annuel au sein des rapports de durabilité de la directive « CSRD »⁴⁵.

Références

- ¹ Citepa, [rapport Secten 2024](#), données par secteur
- ² Loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (articles 76 et 77)
- ³ Réponse au questionnaire du secrétariat général à la planification écologique
- ⁴ Code de l'environnement, article L. 224-10
- ⁵ Avec un parc de plus de cent véhicules légers (inférieurs ou égal à 3,5 tonnes)
- ⁶ CAFE (« *Corporate Average Fuel Economy* »)
- ⁷ Définition d'un véhicule à faibles émissions à l'article D. 224-15-11 du code de l'environnement
- ⁸ Définition d'un véhicule à très faibles émissions à l'article D. 224-15-12 du code de l'environnement
- ⁹ Code de l'environnement, article L. 224-12
- ¹⁰ Données issues du [baromètre des immatriculations des véhicules électriques et hybrides rechargeables](#) d'Avere France, octobre 2024
- ¹¹ [Rapport 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, mars 2024
- ¹² Norme « WLTP » (« *Worldwide harmonised light vehicle test procedure* ») : procédure d'essai harmonisée au niveau mondial pour les véhicules légers
- ¹³ Selon la direction générale de l'énergie et du climat, à compter de 2025, les véhicules hybrides rechargeables verront leurs émissions à l'homologation multipliées par un facteur 2,5 en moyenne puis 3,5 en moyenne à partir de juillet 2027
- ¹⁴ Réponse au questionnaire de la direction générale de l'énergie et du climat
- ¹⁵ Code général des impôts, article 238 bis
- ¹⁶ Code de l'environnement, article R. 224-15-12 A
- ¹⁷ [Décision n° 454045](#) du Conseil d'État du 11 octobre 2023
- ¹⁸ Décret n° 2021-515 du 29 avril 2021 relatif aux obligations d'achat ou d'utilisation de véhicules de poids total autorisé en charge inférieur ou égal à 3,5 tonnes à faibles ou à très faibles émissions par les entreprises
- ¹⁹ Réponse au questionnaire des loueurs de courte durée (Mobilians)
- ²⁰ Code de l'environnement, article D224-15-12 C
- ²¹ Réponse au questionnaire de la direction générale de l'énergie et du climat
- ²² Réponse au questionnaire de Lab utilitaires
- ²³ Réponse au questionnaire du secrétariat général à la planification écologique
- ²⁴ Loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (article 80)
- ²⁵ Réponse au questionnaire de Lab utilitaires
- ²⁶ Code des transports, article L. 1214-8-2
- ²⁷ Code du travail, article L. 2242-17, 8°
- ²⁸ Avere-France, [Baromètre national des infrastructures de recharge ouvertes au public](#), novembre 2024
- ²⁹ Enedis, [Nombre total de points de charge en France](#), octobre 2024
- ³⁰ Objectif présent dans le contrat stratégique de la filière « automobile » pour 2024-2027
- ³¹ Loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte, article 41
- ³² Règlement « Afir » (« *Alternative fuels infrastructure regulation* ») : règlement (UE) 2023/1804 du Parlement européen et du Conseil du 13 septembre 2023 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs et abrogeant la directive 2014/94/UE
- ³³ Arrêté du 10 décembre 2002 relatif à l'évaluation des avantages en nature en vue du calcul des cotisations de sécurité sociale (articles 3 et 3 bis)
- ³⁴ Transport & environnement, [Les niches fiscales et sociales sur les voitures de fonction à carburant fossile coûtent 4 milliards d'euros d'argent public par an](#)
- ³⁵ Code général des impôts, article 200 quater C
- ³⁶ Code de la construction et de l'habitation, article L. 113-13
- ³⁷ Code de la construction et de l'habitation, article L. 113-12
- ³⁸ Réponse au questionnaire de Transport & environnement
- ³⁹ SesamIID – Faits & chiffres 2023
- ⁴⁰ Réponse au questionnaire de Mobilians
- ⁴¹ Selon le secrétariat général à la planification écologique, plusieurs pays de l'Union européenne ont plus de 20 % de véhicules électriques dans les flottes des entreprises avec notamment 37 % en Suède, 30 % en Finlande, 27 % aux Pays-Bas, et 23 % au Royaume-Uni. Selon Transport & environnement, la France serait 12^e dans l'Union européenne en terme de part des ventes de voitures électriques sur le marché des voitures d'entreprises neuves.
- ⁴² Réponse au questionnaire du secrétariat général à la planification écologique et de la direction générale de l'énergie et du climat
- ⁴³ [Consultation publique de la Commission européenne](#) « Rendre les flottes d'entreprises plus écologiques », menée entre février et juillet 2024
- ⁴⁴ [Lettre de mission](#) de la Présidente de la Commission européenne à M. Apóstolos Tzitzikóstas
- ⁴⁵ Directive « CSRD » (« *Corporate sustainability reporting directive* ») : directive (UE) 2022/2464 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2022 modifiant le règlement (UE) no 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