



Commission du développement durable
et de l'aménagement du territoire

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

**Mission « flash »
sur le verdissement des flottes automobiles**

Communication de MM. Gérard Leseul et Jean-Marie Fiévet

—

Mercredi 18 décembre 2024

Madame la Présidente,

Chers collègues,

La commission du développement durable et de l'aménagement du territoire nous a désignés le 24 septembre dernier, co-rapporteurs d'une mission d'information « flash » consacrée au verdissement des flottes automobiles. Ce sujet avait déjà fait l'objet de discussions au sein de notre commission en avril 2024, au travers de la proposition de loi de M. Adam. Cette dernière n'avait pas pu aboutir. La commission a ainsi mis en place une mission « flash » visant à approfondir ce sujet, et à apporter une réponse adaptée aux enjeux de la décarbonation du secteur du transport, et aux défis rencontrés par l'industrie automobile, notamment française et européenne. Nous sommes heureux de vous présenter aujourd'hui les conclusions de nos travaux.

Le secteur du transport représente **34 % de nos émissions nationales de gaz à effet de serre en 2023** ⁽¹⁾. Ces émissions sont majoritairement liées au transport routier, et plus particulièrement aux voitures particulières. La Cour des comptes européenne indique dans son rapport ⁽²⁾ de janvier 2024 que la baisse constatée des émissions de dioxyde de carbone (CO₂) depuis 2020 « s'explique principalement par l'essor important des véhicules électriques », premier levier de décarbonation du secteur du transport.

¹ Citepa, [rapport Secten 2024](#), données par secteur

² [Rapport spécial 01/2024](#): Réduction des émissions de dioxyde de carbone des voitures particulières – Enfin un coup d'accélérateur, mais la route est semée d'embûches

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.** Ces flottes doivent intégrer une part minimale de véhicules légers à faibles émissions lors du renouvellement annuel du parc automobile, selon un calendrier progressif jusqu'à 2030. Les véhicules « à faibles émissions » concernent les véhicules électriques et les véhicules hybrides rechargeables (avec des émissions inférieures à 50 grammes de CO₂ par kilomètre). Environ 3 500 entreprises, qui disposent d'un parc automobile de plus de cent véhicules légers, sont concernées par ces quotas, notamment les grands groupes, et les sociétés de location courte et longue durée, représentant 60 % des immatriculations de véhicules neufs.

Le verdissement des flottes automobiles **a tout d'abord un objectif environnemental**, par l'accélération de la réduction des émissions de gaz à effet de serre et par l'amélioration de la qualité de l'air. Rappelons qu'un véhicule électrique émet entre 2 et 6 fois moins de gaz à effet de serre qu'un véhicule thermique sur l'ensemble de son cycle de vie, incluant sa production, son usage et son recyclage ⁽³⁾. Le verdissement des flottes automobiles répond **également à un objectif économique**, car il permet à l'industrie automobile française et européenne, d'atteindre ses objectifs européens, et de préparer la fin de vente des véhicules neufs émettant du CO₂ en 2035. **Enfin l'objectif**

³ Gouvernement, [rapport](#) : « Le vrai/faux sur les véhicules électriques »

est social : les entreprises alimentent le marché de l'occasion en véhicules électriques, par un renouvellement plus fréquent (tous les 3 à 5 ans), que celui des particuliers (tous les 11 ans environ). En 2023, au sein du marché de l'occasion, seulement 1,7% des voitures particulières sont électriques et 1,6% sont hybrides rechargeables ⁽⁴⁾. Le verdissement des flottes automobiles apparaît donc comme un **outil de démocratisation du véhicule électrique**, qui permet un passage à l'électromobilité pour les ménages à revenus modestes.

Nous avons tout d'abord souhaité, au travers de cette mission :

- **dresser un état des lieux** du respect des obligations de la loi « LOM » par les entreprises, mais également par l'État et les collectivités territoriales ;
- **reprendre le dialogue** avec l'ensemble de la filière automobile, du constructeur à l'utilisateur ;
- **identifier les freins** au verdissement des flottes rencontrés par ces acteurs.

Nous souhaitons remercier l'ensemble des personnes auditionnées pour la qualité et la richesse de nos échanges, ainsi que celles qui nous ont adressé une contribution écrite, et les personnes rencontrées lors de notre déplacement au salon international du « Mondial de l'automobile ». Le bon déroulé de notre mission flash a cependant été perturbé par le dépôt de plusieurs amendements, y

⁴ Réponse au questionnaire de la direction générale de l'énergie et du climat

compris du Gouvernement, lors du projet de loi de finances pour 2025 à l'Assemblée nationale et au Sénat. Nous regrettons fermement ces méthodes qui viennent « court-circuiter » les travaux parlementaires. La reprise des discussions sur le projet de loi de finances pour 2025 au début de l'année prochaine relancera probablement ces débats.

Un constat s'est imposé à l'issue de nos travaux : **il est urgent de renforcer la mise en œuvre de la loi « LOM »**. Ce renforcement fait consensus et est salué par une très grande majorité des acteurs. C'est la raison pour laquelle nous envisageons de présenter une proposition de loi commune sur le verdissement des flottes automobiles. Nous sommes aujourd'hui dans une démarche de concertation, et souhaitons recueillir vos avis pour éventuellement retravailler avec vous notre future proposition de loi.

Nous formulons 21 recommandations pour répondre au défi de transformation du parc automobile des entreprises et des administrations. Notre travail se structure autour de trois grandes parties, qui concourent par ailleurs au renforcement d'un marché de l'occasion :

- Accélérer le verdissement des flottes ;
- Favoriser la mobilité verte en entreprise ;
- Assurer la souveraineté énergétique et industrielle de la France et de l'Union européenne.

Nous vous proposons dans un premier temps un état des lieux de l'application des dispositions de la loi « LOM ».

Tableaux des parts d'acquisition (achat et location longue durée) de voitures particulières et de véhicules utilitaires légers électriques et hybrides rechargeables dans les immatriculations neuves en France en 2023 :

Pourcentage dans les acquisitions de VP neufs de chaque acteur en 2023	Voitures particulières (VP) - électriques	Voitures particulières - hybrides rechargeables
Particuliers	22 %	4,4 %
Etat	38 %	6 %
Collectivités Territoriales	33 %	3 %
Entreprises	11 %	13,2 %
Grandes entreprises (parc>100 véhicules légers)	9 %	10 %

Pourcentage dans les acquisitions de VUL neufs de chaque acteur en 2023	Véhicules utilitaires légers (VUL) - électriques	Véhicules utilitaires légers - hybrides rechargeables
Particuliers	1,2 %	0,03%
Etat	27 %	0%
Collectivités Territoriales	22 %	0%
Entreprises	7,7 %	0,1%
Grandes entreprises (parc>100 véhicules légers)	12 %	0%

Source : Réponse au questionnaire du secrétariat général à la planification écologique

La part de véhicules légers (voitures particulières et véhicules utilitaires légers) à faibles émissions (électriques et hybrides rechargeables) en 2023 ⁽⁵⁾ est de :

- **30 %** au sein des flottes des **collectivités territoriales** (pour un objectif de 30 % d'après la réglementation en vigueur ⁽⁶⁾) ;

⁵ Réponse au questionnaire du secrétariat général à la planification écologique

⁶ Article L.224-8 du code de l'environnement

- **35 %** au sein des flottes de **l'État** (pour un objectif de 50 % d'après la réglementation en vigueur⁽⁷⁾).

Les objectifs 2023 sont **respectés pour les collectivités locales, et sont en bonne voie pour l'État** avec le recours à une part réduite de véhicules hybrides rechargeables au sein de leurs flottes.

Les entreprises présentent un retard dans l'électrification des flottes, notamment par rapport à la trajectoire d'électrification des voitures neuves par les particuliers. La part de voitures neuves électriques acquises par les particuliers (22 %) est deux fois plus importante que celle des voitures acquises par les entreprises (11 %). Ce retard est en partie dû à une **utilisation plus importante des véhicules hybrides rechargeables** pour respecter leurs quotas lors du renouvellement annuel, avec 9 % de voitures électriques et 10 % de voitures hybrides rechargeables en 2023 (pour un objectif de 10 % d'après la réglementation en vigueur⁽⁸⁾).

Il existe une forte disparité parmi les entreprises et les collectivités, certaines présentant une part élevée de véhicules électriques, et d'autres une part encore très réduite. 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**

⁷ Article L.224-8 du code de l'environnement

⁸ Article L.224-10 du code de l'environnement

respecteraient pas le quota légal de véhicules à faibles émissions en 2023.

Les entreprises, l'État et les collectivités territoriales ont par ailleurs l'obligation de déclarer la part de véhicules à faibles et à très faibles émissions. En 2023, **environ 70 % des entreprises assujetties n'ont pas respecté leurs obligations de rapportage** ⁽⁹⁾. D'après la DGEC, cette absence de déclaration s'explique par l'absence de régime de sanction en cas de manquement, et par la complexité de la déclaration.

Notre premier axe de travail, « Accélérer le verdissement des flottes », regroupe les mesures en faveur du renforcement de la mise en œuvre des dispositions de la loi « LOM », plus particulièrement pour les entreprises.

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 2030. Sa structure progressive par paliers apporte de la flexibilité aux entreprises pour leur permettre de se conformer à leurs obligations. Pour autant, l'électrification des flottes des entreprises progresse trop lentement. Il apparaît donc nécessaire d'**instaurer un mécanisme d'incitation**

⁹ Réponse au questionnaire de la direction générale de l'énergie et du climat

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.

En complément, pour inciter les entreprises à respecter leurs obligations de déclaration de la part de véhicules à faibles et à très faibles émissions lors du renouvellement annuel, nous recommandons de **rendre passible d'une amende ce défaut de transmission**, à hauteur de 1 % du chiffre d'affaires français. Les amendes perçues doivent être fléchées vers l'agence de financement des infrastructures de transport de France (Afit France) afin de concourir au financement du secteur du transport. Enfin, nous plaidons pour offrir 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.

Actuellement, les quotas de verdissement sont atteints par le recours aux véhicules « à faibles émissions », y compris les véhicules hybrides rechargeables. Nous considérons que **les véhicules « à très faibles émissions »**, c'est-à-dire les véhicules électriques ou hydrogènes, **doivent être privilégiés lors du renouvellement des flottes. Les véhicules hybrides rechargeables doivent donc être exclus de la trajectoire de verdissement.** En effet, la pertinence environnementale et économique des véhicules hybrides rechargeables

est de plus en plus contestée, alors que les trois quarts des véhicules hybrides rechargeables immatriculés le sont par des entreprises ⁽¹⁰⁾. Un rapport de la Commission européenne ⁽¹¹⁾ 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⁾ (la procédure d'essai harmonisée au niveau mondial pour les véhicules légers), car ces véhicules ne sont pas suffisamment rechargés ou utilisés en mode électrique. La DGEC indique que cet écart atteint un facteur 5 lorsque le véhicule est détenu par une entreprise. Lors de nos auditions, nous avons beaucoup échangé avec les entreprises. Certaines nous ont informés qu'il y avait des améliorations dans la conduite des véhicules hybrides rechargeables, mais il nous semble peu pertinent de les maintenir.

Outre la réduction du périmètre aux véhicules « à très faibles émissions », une autre modification du périmètre d'application des quotas de verdissement nous semble nécessaire. La trajectoire de verdissement mise en place dans la loi « LOM » s'applique à toutes les entreprises disposant d'un parc de plus de 100 véhicules légers. Nous proposons **d'abaisser le seuil d'entrée dans le périmètre de l'obligation de verdissement des flottes des entreprises de 100 à 50 véhicules légers, à partir de 2028**. L'abaissement de ce seuil vise à

¹⁰ Données issues du [baromètre des immatriculations des véhicules électriques et hybrides rechargeables](#) d'Avere-France, octobre 2024

¹¹ [Rapport de la Commission européenne](#) 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 [...], mars 2024

¹² Norme « WLTP » (« *Worldwide harmonised light vehicle test procedure* ») : Procédure d'essai harmonisée au niveau mondial pour les véhicules légers

élargir le nombre d'entreprises soumises, et à envoyer un signal sur la nécessité, pour toute entreprise, d'entamer la transition de ses flottes.

La trajectoire de verdissement mise en place dans la loi « LOM » **ne prend pas suffisamment en compte les spécificités de certains secteurs professionnels**. La trajectoire doit tenir compte pour ces secteurs des taux de renouvellement des flottes, de l'électro-compatibilité des usages (en milieu urbain, ou sur de longues distances) et de la maturité de l'offre disponible.

Six voitures neuves sur dix utilisées par les entreprises font l'objet d'une location, qu'il s'agisse d'une **location longue durée, ou d'un crédit-bail**. Les entreprises de location sont soumises aux quotas de verdissement, pour leur flotte de véhicules en propre et celle mise à disposition des particuliers et des entreprises. Pour les entreprises de location, seul le client est à l'origine du choix du véhicule loué. Elles ne souhaitent donc pas être pénalisées pour le choix effectué par leurs clients. Bien que leur influence sur le choix d'un véhicule électrique plutôt que thermique reste limitée, les entreprises de location peuvent encourager la transition vers l'électrique grâce à des conseils ou des services liés à l'électromobilité. Selon Transport & environnement, exclure les sociétés de location du périmètre des obligations de verdissement diviserait par trois le périmètre de couverture des quotas de la loi « LOM ». Nous préconisons donc d'encourager l'application de la trajectoire de verdissement des flottes automobiles pour la location

de longue durée et d'envisager de soumettre le non-respect de la trajectoire à des sanctions.

Les loueurs de courte durée sont actuellement soumis aux obligations de verdissement. Cependant, aucun de leurs clients, entreprises ou particuliers, n'est tenu à des obligations similaires. En effet, la part de véhicules loués pour une courte durée n'est pas prise en compte dans le respect des quotas de verdissement pour les flottes des entreprises. L'atteinte des quotas de verdissement pour les loueurs de courte durée **dépend donc très fortement de la demande en véhicule électrique par les clients.** Cette demande est encore marginale, la location de courte durée répondant en général à des besoins ponctuels des particuliers et des entreprises, tels que le tourisme ou les déplacements professionnels, pour lesquels le véhicule thermique est largement privilégié. Le renouvellement très fréquent, tous les six à huit mois pour proposer des véhicules neufs à la location (soit un rythme quatre à six fois supérieur aux flottes des entreprises) rend par ailleurs difficile l'application de la même trajectoire de verdissement à la location de courte durée. Nous recommandons ainsi :

– l'instauration d'**une trajectoire de verdissement spécifique aux loueurs de courte durée (et d'autopartage), sans toutefois imposer de sanctions** sur le respect de cette trajectoire ;

– l'inclusion dans la **déclaration obligatoire** des entreprises, de l'État et des collectivités territoriales soumises aux quotas de

verdissement de **la part de véhicules électriques ayant fait l'objet d'une location courte durée.**

Les **véhicules utilitaires légers**, utilisés notamment par le secteur du transport et de la logistique, ont un **taux actuel d'électrification très inférieur à celui des voitures particulières** : 7 % des immatriculations des véhicules utilitaires légers sont électriques contre 17 % pour les voitures particulières en 2023 ⁽¹³⁾. Selon les entreprises, différentes difficultés expliquent ce retard. Elles mentionnent tout d'abord une offre de véhicules électriques qui se développe rapidement mais qui reste limitée. La gamme de véhicules utilitaires légers électriques serait deux fois moins large dans les catalogues constructeurs que celles des véhicules thermiques. Puis, elles considèrent que la capacité utile et l'autonomie réelle sont insuffisantes pour répondre à leurs besoins. Face à ce constat, nous soutenons **l'exclusion de la trajectoire de verdissement des véhicules utilitaires légers les plus grands** comme les grands fourgons (de 9 à 11 m³) **et les plus spécifiques**, c'est-à-dire les véhicules « à carrosser », et les véhicules automoteurs spécialisés (par exemple, les ambulances, les bennes à ordures...). Cependant, pour les véhicules utilitaires légers les plus petits, les fourgonnettes (3-4 m³), et les fourgons moyens (5-7 m³), l'absence d'offre suffisante pour répondre aux besoins des entreprises a été nuancée lors des auditions. **Ces catégories de petits**

¹³ Réponse au questionnaire du secrétariat général à la planification écologique

véhicules utilitaires légers doivent donc être conservées dans la trajectoire de verdissement actuelle.

Nous en venons maintenant à la deuxième partie de notre rapport, intitulée « Faciliter la mobilité verte dans les entreprises ».

L'électrification des flottes fait face, **au sein de l'entreprise, aux mêmes inquiétudes que celles rencontrées chez les particuliers.** Le véhicule électrique fait ainsi l'objet de craintes, quant à ses performances en terme d'autonomie, à son prix, ou à la mise en place des infrastructures de recharge adéquates.

Pour faciliter la mobilité verte dans les entreprises, les salariés doivent être accompagnés dans la transformation du parc automobile. Le retour d'expérience des entreprises ayant atteint une part de véhicules électriques importante au sein de leur parc, démontre un facteur commun à l'origine de ce succès : **l'engagement de la direction, la formation des salariés en charge de la transition énergétique des flottes et une réflexion globale sur les mobilités.** Actuellement, seule une formation d'éco-conduite est obligatoire pour les utilisateurs des véhicules, notamment électriques et hybrides rechargeables. Nous proposons **d'étendre** le périmètre des 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 à leurs directions.** Cette formation devra traiter par

exemple de la gestion de l'énergie et du pilotage des points de recharge, des caractéristiques et performances des véhicules électriques, et de l'évaluation des coûts associés à ce type de véhicule. En effet, sur ce dernier point, le **coût total de possession** (« *Total cost of ownership* », TCO) **du véhicule électrique est souvent moins élevé que son équivalent thermique** : le surcoût à l'achat du véhicule peut être compensé par des gains sur les coûts d'exploitation (énergie, maintenance, fiscalité...) ⁽¹⁴⁾. Des formations sur le pilotage de projet de verdissement de l'entreprise impliquant plusieurs services d'une entreprise (service des ressources humaines, des achats, les managers ...) peuvent également être envisagées et permettre une conduite du changement en interne. Pour surmonter les réticences restantes liées à l'utilisation de véhicules électriques, **des campagnes de communication nationales sur les performances des véhicules électriques, touchant les particuliers et de ce fait également, les salariés, doivent être mises en place**. Par ailleurs, les retours de terrain qui nous ont été remontés lors des auditions attestent qu'« essayer un véhicule électrique, c'est l'adopter ». Nous appelons ainsi à permettre 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 ne soit assimilé à un avantage en nature**.

¹⁴ Réponse au questionnaire d'Avère-France, [Rapport](#) de la société de location Ayvens (Société générale) comparant les TCO des voitures électriques et de leurs équivalents thermiques

Précisons que quelles que soient les modalités de financement des véhicules, c'est le donneur d'ordre qui est et qui doit être le principal responsable dans l'application de la loi « LOM ». Le verdissement des flottes des entreprises ne doit pas s'envisager uniquement comme le remplacement des véhicules thermiques par des véhicules électriques. Il faut également saisir l'opportunité de **réinterroger la mobilité au sein des entreprises et des administrations**, et notamment leur besoin en nombre de véhicules.

Le plan de mobilité employeur 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. Il **ne joue aujourd'hui pas complètement son rôle** : il explore encore trop peu les pratiques alternatives de déplacement, et le verdissement des flottes. Pour remettre au premier plan les discussions des mobilités en entreprise, la mobilité verte doit être intégrée au sein des négociations annuelles obligatoires avec les syndicats de salariés. La question de la mobilité du trajet domicile-travail des employés y est déjà discutée. Nous envisageons **d'étendre ces discussions aux déplacements liés aux activités de l'entreprise**.

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 alors comme une alternative au véhicule thermique. 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, lorsqu'il choisit un modèle plus petit et écologique, ou opte pour l'autopartage. Nous aspirons à **accompagner la mise en place du « crédit mobilité »**, par le développement d'un cadre législatif et par l'application du même traitement fiscal que celui des véhicules électriques de fonction. Par ailleurs, le « crédit mobilité » doit être considéré comme un outil de verdissement, et à ce titre, être pris en compte dans la déclaration obligatoire et le respect des quotas de verdissement de la loi « LOM ». La place du vélo doit également être reconsidérée, y compris pour les besoins en transport et en logistique des entreprises. Nous soutenons la **prise en compte du choix par une entreprise d'un vélo, d'un vélo-cargo, ou d'un véhicule intermédiaire à la place d'un véhicule thermique**, notamment dans la comptabilisation des quotas de verdissement.

L'insuffisance des infrastructures de recharge publiques et privées a souvent été mentionnée lors des auditions comme un obstacle au verdissement des flottes. Pourtant, la France a atteint **150 000 points de recharge ouverts au public** en octobre 2024 (soit une augmentation de 35 % sur les 12 derniers mois). L'Avere-France estime que 88 % des Français vivent désormais à moins de 15 minutes d'un point de recharge

de plus de 50 kilowatts (« ultra-rapide »)⁽¹⁵⁾. Enedis recense **2,2 millions de points de recharge privés** (soit un doublement en deux ans), 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, et de 7 millions de points de recharge publics et privés en 2030 devraient ainsi être atteints. L’Avere-France considère même qu’« au rythme actuel des déploiements, **l’objectif des 400 000 points de recharge pourrait être atteint dès 2027** ». Au niveau européen, la France respecte également les objectifs du règlement « Afir »⁽¹⁶⁾, et fait partie, avec l’Allemagne et les Pays-Bas, des pays avec le plus grand nombre de points de recharge.

Le nombre de points de recharge est donc globalement suffisant vis-à-vis du nombre de véhicules électriques en circulation, pour assurer l’équilibre et la rentabilité économique des réseaux de recharge. Cependant, **le maillage des points de recharge publics doit être amélioré**, notamment dans les zones péri-urbaines, les zones rurales et les nœuds de mobilité (gare ou aéroport). **Les points de recharge privés**, au contraire, sont mieux implantés dans les territoires ruraux qui présentent une plus forte proportion d’habitat individuel **que dans les zones très urbaines avec des habitats collectifs**.

¹⁵ Les points de recharge dits « ultra-rapide » représentent 16 % des points de recharge ouverts au public

¹⁶ 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

L'autonomie des véhicules électriques a largement progressé ces dernières années, et atteint désormais 200 km à 600 km ⁽¹⁷⁾, ce qui **est suffisant pour répondre à la plupart des usages pour les flottes des entreprises**. Le recours aux bornes de recharge publiques sera ainsi de plus en plus exceptionnel. Il est donc important de continuer à **favoriser par des incitations, l'implantation de bornes au sein des entreprises et au domicile des salariés**. À cette fin, certaines mesures fiscales actuelles doivent être maintenues pour ne pas freiner voire mettre fin au développement des bornes de recharge chez les particuliers ou les entreprises. En effet, la mise à disposition à des fins non professionnelles 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 actuellement un avantage en nature. Cependant, cet avantage en nature prendra fin au 31 décembre 2024. Nous appelons à **prolonger le régime en vigueur de l'avantage en nature pour la mobilité électrique au-delà de 2024**. Nous considérons par ailleurs que cette prolongation doit s'effectuer en parallèle d'une **réduction progressive de l'avantage en nature pour les véhicules de fonction thermiques**, en cohérence avec la trajectoire d'électrification des flottes des entreprises. Le soutien à l'installation de bornes de recharge chez les particuliers, et donc chez les salariés, participe indirectement au verdissement des flottes des entreprises. Nous préconisons à ce titre de **prolonger le crédit d'impôt « borne de**

¹⁷ Gouvernement, [rapport](#) : « Le vrai/faux sur les véhicules électriques »

recharge » au-delà de 2025, et de l'étendre aux entreprises pour l'équipement du domicile des salariés.

La facilité d'accès aux bornes de recharge publiques reste élevée, avec une **forte disponibilité** : un utilisateur aurait **95 % de probabilité d'accéder immédiatement à au moins un point** auquel il pourra se recharger, c'est-à-dire un point de recharge fonctionnel et inoccupé ⁽¹⁸⁾. Pour autant, les **disparités en matière de transparence des prix de la recharge** 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. Nous appelons à ce que soient menées des **campagnes de communication nationales** afin de mieux faire connaître les dispositions du règlement européen « Afir » en matière de la transparence des prix, et de standardisation des modes de paiement. Ce règlement, applicable depuis avril 2024, répond à ces problématiques et vise à homogénéiser les pratiques entre les États membres.

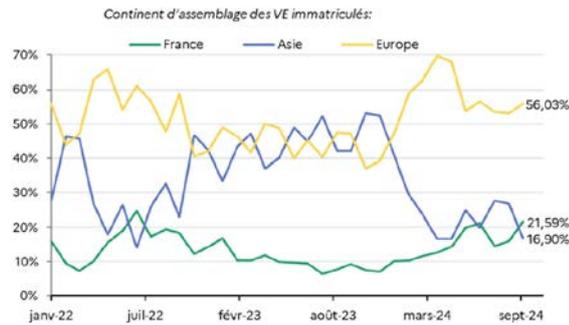
Nous terminons cette présentation par la troisième et dernière partie de notre rapport, « Assurer une souveraineté énergétique et industrielle ». Nous avons fait jusqu'ici le constat de la nécessité du verdissement des flottes automobiles. Mais celui-ci ne doit ni mettre en péril l'industrie automobile française et européenne, ni

¹⁸ Avere-France, [Baromètre national des infrastructures de recharge ouvertes au public](#), novembre 2024

défavoriser la France par rapport à d'autres pays de l'Union européenne, par une réglementation plus contraignante. Nous devons ainsi saisir l'opportunité d'assurer une **souveraineté énergétique**, en réduisant la dépendance de la France aux énergies fossiles, et une **souveraineté industrielle**, en stimulant les ventes de véhicules électriques des constructeurs automobiles français et européens.

Nous considérons que **le score environnemental est une réponse à cet enjeu de souveraineté industrielle**. Le score environnemental est actuellement l'un des critères d'éligibilité au bonus écologique, à la prime à la conversion et au *leasing* social pour l'acquisition d'une voiture neuve électrique. Il prend en compte l'impact environnemental de toutes les étapes du cycle de vie du véhicule avant sa mise en vente : la production des matériaux et de la batterie, l'énergie nécessaire pour l'assemblage du véhicule, et son transport jusqu'au site de distribution. Il prend également en compte, indirectement, le poids du véhicule⁽¹⁹⁾. L'introduction du score environnemental comme critère d'éligibilité a permis l'augmentation du nombre de véhicules assemblés en France et en Europe, et de ce fait une diminution des véhicules assemblés en Asie.

¹⁹ Selon l'Ademe, le poids du véhicule est intégré au calcul du score environnemental à travers le calcul des empreintes carbone liées aux masses des métaux ferreux, de l'aluminium et du reste des matériaux.



Source : Secrétariat général à la planification écologique

Outre son bénéfice environnemental, le score environnemental peut ainsi être considéré comme un **outil de politique industrielle** et favoriser les modèles de véhicules électriques produits en Europe. Nous recommandons **la mise en place d'une majoration de 50 % pour les véhicules qui atteignent un score environnemental minimal**, dans la comptabilisation des véhicules pour l'atteinte des quotas de verdissement des entreprises, de l'État ou des collectivités territoriales : un véhicule qui atteint le score environnemental compterait pour 1,5 véhicule au lieu de 1.

Suite à une consultation publique effectuée entre février et juillet 2024, et à la demande officielle de quatre États membres ⁽²⁰⁾, **la Commission européenne prévoit d'élaborer une proposition législative visant à verdir les flottes des entreprises** ⁽²¹⁾. Nous soutenons pleinement la mise en place d'une telle législation au niveau européen.

²⁰ La Belgique, les Pays-Bas, l'Autriche et l'Irlande. Une note des autorités françaises, favorable à la mise en place de mesures de verdissement des flottes, a également été transmise en juillet 2024 en réponse à la consultation publique de la Commission européenne.

²¹ L'élaboration d'une proposition législative sur le verdissement des flottes est incluse dans la lettre de mission du commissaire aux transports M. Apóstolos Tzitzikóstas.

Toutefois, il convient de noter que les entreprises françaises sont en retard par rapport à leurs homologues européennes. La France est en effet légèrement en dessous de la moyenne européenne de 12,5 % de véhicules électriques dans les acquisitions des flottes d'entreprises ⁽²²⁾.

Nous sommes convaincus que la France, en renforçant la mise en œuvre des dispositions de la loi « LOM », peut se placer en tant que précurseur au niveau européen. Elle doit participer activement à l'élaboration de la législation européenne, et **défendre la trajectoire française de verdissement des flottes automobiles, ainsi que son périmètre d'application**, auprès des institutions européennes. Cette trajectoire de verdissement européenne devra s'accompagner également d'une déclaration obligatoire. Nous proposons que cette **déclaration soit intégrée directement au sein des déclarations extra-financières prévues par la directive « CSRD »**, la directive sur les rapports de développement durable des entreprises. L'intégration de cette déclaration au sein de la directive « CSRD » assurerait une déclaration uniforme obligatoire pour l'ensemble des pays de l'Union européenne, et faciliterait également son suivi en France. En effet, la directive prévoit une vérification obligatoire de ces données par un tiers. L'exclusion des marchés publics s'appliquerait également de manière équivalente pour une entreprise française ou européenne n'ayant pas respecté le *reporting* obligatoire au travers des rapports de durabilité de la directive « CSRD ».

²² Réponse au questionnaire du secrétariat général à la planification écologique et de la direction générale de l'énergie et du climat

Voici, chers collègues, un aperçu des principales propositions et axes de réflexion contenus dans le rapport, qui nous le rappelons, peuvent activement participer au renforcement d'un marché de l'occasion accélérant ainsi globalement le verdissement de nos mobilités.

Nous vous remercions pour votre écoute.

LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES

(par ordre chronologique)

Table ronde « Location de longue durée et leasing »

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

M. Alexandre Douliery, président du directoire de Capito Finance (Ecureuil services), membre du bureau de FNLV

Mme Aurélia Debru, directrice « Affaires Publiques Entreprise Mobility », présidente de la commission affaires publiques de la branche « Location de courte durée » chez Mobilians et représentante de FNLV

M. Tristan Ganivet, chargé du métier « Location courte durée » chez Mobilians, représentant de FNLV

– **Syndicat des entreprises des services automobiles en location longue durée (Sesamldd)**

Mme Anne-Claire Forel, secrétaire générale

M. Pascal Vitantonio, membre de la commission « Affaires publiques », directeur général adjoint « Stratégie et développement » d’Ayvens France

Mme Francesca Marinho, cabinet Anthenor *

– **Groupe Arval ***

Mme Marie-Laure Soulaïne, directrice des affaires publiques

M. Régis Masera, directeur « Arval Mobility Observatory » et « Consulting Arval France »

M. Victor Chartier, directeur conseil, Boury-Tallon *

– **Crédit Agricole consumer finance (LLD) ***

M. Richard Bouligny, directeur général délégué de « Crédit Agricole Personal Finance and Mobility », président de Leasys

M. Denis Marquet, directeur de l’engagement sociétal et de la communication externe

Mme Marie Gillouard, responsable des relations institutionnelles

Table ronde « Location de courte durée »

– **Mobilians ***

Mme Dorothée Dayraut-Jullian, directrice « Affaires publiques et communication »

M. Tristan Ganivet, chargé du métier « Location courte durée »

M. Louis Cadou, chargé des relations extérieures et institutionnelles

– **Filpar**

M. Gilles Filippi, président

M. Jean Baptiste Albertini, secrétaire général

– **Europcar et Enterprise Mobility ***

M. Guirec Grand-Clément, directeur général d'Enterprise Mobility, président de la branche « Location de courte durée » de Mobilians

Mme Aurélia Debru, directrice « Affaires Publiques Enterprise Mobility », présidente de la commission « affaires publiques » de la branche « location de courte durée »

M. Nam Nguyen, directeur « Achat et Revente de véhicules » d'Europcar Mobility Group

M. Christophe Silvin, directeur général exécutif de Lovauto

M. Romain Lecorvaisier, secrétaire général de Rent A Car

Table ronde « Déploiement des infrastructures de recharge »

– **Charge expert**

M. Bertrand Mancel-Bize, président et fondateur

M. Franck Krost, directeur commercial

– **Electra ***

M. Cedric Herment, directeur du développement

M. Adrien Rambaud, chargé des affaires publiques

– **AVERE-France ***

M. Aubin Bernard, responsable des relations institutionnelles

Mme Brune Lethier, chargée des relations institutionnelles

– **EDF ***

Mme Géraldine Paloc, chef de projet « Stratégie et régulation » au département « Mobilité électrique »

M. Pascal Pavard, chef de projet « EV 100 » et « offre mobilité électrique aux salariés »

M. Florent Jourde, directeur adjoint à la direction des affaires publiques

Table ronde « Taxis et véhicules de transport avec chauffeur (VTC) »

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

M. Laurent Minvielle, vice-président

M. Guillaume Léger Grain, membre du comité directeur

– **Gescop**

M. Christophe Jacopin, directeur

M. Christophe Chavinier, co-directeur

– **Fédération française du transport de personnes sur réservation (FFTPR) ***

M. Aurélien Pozzana, vice-président, directeur des affaires publiques « Europe de l'ouest » de Bolt

M. Simon Dabadie, vice-président, directeur général « Europe » de Heetch

M. Simon Lalanne, représentant du cabinet Boury Tallon *

– **Union nationale des industries de taxis (Unit) ***

M. Allan Underwood, trésorier, secrétaire général adjoint

M. Armand Joseph-Oudin, délégué général

M. Yann Granger-Veyron, consultant senior chez Rumeur Publique *, chargé des relations institutionnelles

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

M. Rachid Boudjema, président

– **Fédération française des exploitants de VTC (FFEVTC)**

M. François Donnadille, président

M. Hervé Rousselin, secrétaire général

Table ronde « Transport et logistique »

– **Organisation des transporteurs routiers européens (Otre) ***

M. Jean-Marc Rivera, délégué général

– **Confédération des grossistes de France (CGF) ***

M. Stéphane Antiglio, président

M. Christian Rose, directeur « Transport-logistique »

Mme Kristelle Hourques, directrice des affaires publiques

– **Union des entreprises de transport et de logistique de France (TLF) ***

M. Frédéric Vannson, président du conseil « Location véhicules industriels »

Mme Olga Alexandrova, directrice déléguée au pôle « Terrestre »

Mme France Beury, directrice des affaires publiques et de la communication

– **Lab Utilitaires**

M. Cédric Borel, président, directeur général d'A4MT

M. Alain Blouzard, secrétaire général, dirigeant de « Soluvan & Solucar – Fleet Transition »

M. Maxime Badufle, ingénieur consultant d'A4MT, responsable du programme « Lab Utilitaires »

Table ronde « Syndicats de salariés »

– **Force ouvrière (FO)**

Mme Hélène Fauvel, secrétaire confédérale en charge de l'économie et du service public

M. Olivier Lefebvre, secrétaire fédéral de la fédération « FO Métaux »

– **Confédération générale du travail (CGT)**

M. Jean-Philippe Juin, responsable « Métallurgie », collectif « Auto »

Mme Clotilde Mathieu, conseillère confédérale

Table ronde « Associations environnementales et think tanks »

– **Transport & environnement (T&E) ***

M. Léo Larivière, responsable « Transition automobile » et des relations parlementaires

– **Réseau action climat ***

M. Pierre Leflaive, responsable « Transports »

– **Institut mobilités en transition (IMT) ***

M. Jean-Philippe Hermine, directeur

M. Louis-Pierre Geffray, directeur des programmes

– **The Shift Project ***

M. Laurent Perron, chef de projet « Industrie automobile » et coordinateur mobilité

Chambre syndicale internationale de l'automobile et du motocycle (Csiam) *

M. Yves Pasquier Desvignes, président, président de Volvo Cars France

Mme Athina Argyriou, présidente déléguée générale

M. Etienne Bodard, co-fondateur du cabinet BlueStar Strategies *

Table ronde « Technologies et outils de verdissement »

– **Nelson Mobility**

M. Alfred Richard, président

M. Julien Bou Abboud, directeur des opérations

M. Théo Soudan, responsable « Affaires publiques »

– **GCK ***

M. Éric Boudot, président

M. Vincent Lallemand, directeur « Technique »

M. Rémi Berger, directeur « Innovation »

– **Fédération de la distribution automobile (Fedat) ***

M. Alain Landec, président

M. Bertrand Thorette, délégué général

– **Fédération professionnelle de cyclologistique**

M. Paul Roudaut, président, gérant de Cargonautes

M. Gaétan Piegay, coordonnateur général

– **Betterway**

M. Denis Saada, président, co-président de l'Alliance des Mobilités

Mme Julie Sadaka-Entringer, directrice du pôle « Solutions de Mobilité » de l'Alliance des Mobilités

M. Jan de Lobkowicz, directeur général de Skipr France, responsable du groupe de travail « Mobilité en entreprises » à l'Alliance des Mobilités

Ministère de la transition écologique, de l'énergie, du climat et de la prévention des risques – Direction générale de l'énergie et du climat (DGEC) – Direction du climat, de l'efficacité énergétique et de l'air (DCEEA)

Mme Diane Simiu, directrice du climat, de l'efficacité énergétique et de l'air

M. Sylvain Quennehen, chef du bureau du verdissement des véhicules et immatriculation

Association des acteurs de l'autopartage *

M. Jehan de Thé, président

Agence de la transition écologique (Ademe)

M. Nicolas Doré, coordinateur « Transports et mobilité »

M. Gilles Aymoz, directeur adjoint « Villes et territoires durables »

Secrétariat général à la planification écologique

M. Antoine Pellion, secrétaire général

**Commission européenne, DG « *Mobility and Transport* »
Unité B4 « *Sustainable and Intelligent Transport* »**

M. Moumen Hamdouch, directeur

Mouvement des entreprises de France (Medef) *

M. Sébastien Douguet, directeur de mission au pôle « Transition écologique »

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

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

CONTRIBUTION ÉCRITE

Alliance des mobilités

Association des plateformes d'indépendants (API) *

Association française des sociétés financières (ASF) *

BMW *

Confédération française démocratique du travail (CFDT)

Confédération des petites et moyennes entreprises (CPME) *

Edenred *

Flease

Climate group EV100

Pernod Ricard *

Respire *

Toyota Europe *

Union des entreprises de proximité (U2P) *

Watea

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

LISTE DES PERSONNES RENCONTRÉES LORS DES DÉPLACEMENTS

Déplacement au Mondial de l'automobile le mercredi 16 octobre 2024

Audition conjointe

La Plateforme automobile (PFA) *

M. Nicolas Le Bigot, directeur des affaires environnementales, techniques et réglementaires

Mme Louise d'Harcourt, responsable des affaires publiques et parlementaires

Mobilians *

Mme Dorothée Dayraut-Jullian, directrice « Affaires publiques et communication »

Visite de stands au Mondial de l'automobile

Renault *

M. Nicolas Tcheng, responsable « Relations institutionnelles et projets stratégiques France »

Stellantis * (Peugeot Citroën *)

M. Jean-Pascal Viatte, délégué « Affaires publiques France »

BMW *

M. Ludovic Leguem, directeur de la communication et des affaires publiques

Mme Nathanaëlle Heinrich, directrice des ventes

Iveco *

Mme Aurélie Jardin, directrice « Affaires publiques »

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