

Proposition de loi visant à accélérer et contrôler le verdissement des flottes automobiles

Contexte

L'article L. 224-10 du Code de l'Environnement impose aux entreprises qui exploitent plus de 100 véhicules légers (PTAC inférieur ou égal à 3,5 tonnes) d'inclure une part minimale croissante de véhicules « à faibles émissions » (véhicules électriques et hybrides rechargeables émettant jusqu'à 50g de CO₂/km) à l'occasion des renouvellements annuels de leur parc ; 10% à partir de 2022, 20% à partir de 2024, 40% à partir de 2027 et 70% à partir de 2030.

Après avoir présenté une première proposition de loi qui a fait l'objet de nombreuses contributions des acteurs économiques, Monsieur le Député Damien Adam a rédigé une nouvelle proposition qui vise à accélérer le déploiement des véhicules légers 100% électriques, à réserver un traitement spécifique aux VUL et à sanctionner les entreprises qui s'affranchiraient de leurs obligations. Elle prévoit plus particulièrement :

- Une extension de l'obligation aux quadricycles légers ;
- Une nouvelle trajectoire de renouvellement : 20% en 2024 puis augmentation de 10 points par an jusqu'en 2031 pour atteindre 95% en 2032 ;
- La suppression des hybrides rechargeables au profit des véhicules à très faibles émissions (100% électriques)
- Le renvoi à un décret le soin de lister les VUL concernés, pour tenir compte de l'offre disponible et de son adaptation aux besoins des entreprises au regard de leur poids et de leur autonomie ;
- Une déclaration de l'atteinte des objectifs dans la déclaration de performance extra financière pour les entreprises concernées (> 500 personnes, cotées en bourse, bilan > 20 M€ ou CA > 40 M€) ;
- La création d'une sanction à hauteur de 1% du CA, porté à 2% en cas de récidive ;
- La possibilité pour les acheteurs publics d'exclure de la procédure de passation d'un marché les entreprises ne remplissant pas les obligations.

Le commerce de gros en France

Les 160 000 entreprises du commerce de gros en France irriguent à la fois tous les secteurs d'activité économiques et tous les territoires. Elles représentent dans l'économie française un chiffre d'affaires de plus de 900 milliards d'euros en 2022 et portent plus de 240 milliards d'euros de crédit inter-entreprises. Elles emploient 1 millions de salariés qui se répartissent en 3 grandes familles :

- 40% de collaborateurs sur les métiers du commerce
- 30% de personnels dans les fonctions transport et logistique
- 30% de personnels dans les fonctions support

Entre 15 à 20 % des effectifs sont des commerciaux itinérants au volant de véhicules légers ou de camionnettes et 10% sont affectés à des emplois de conduite sur des poids lourds ou des véhicules utilitaires légers.

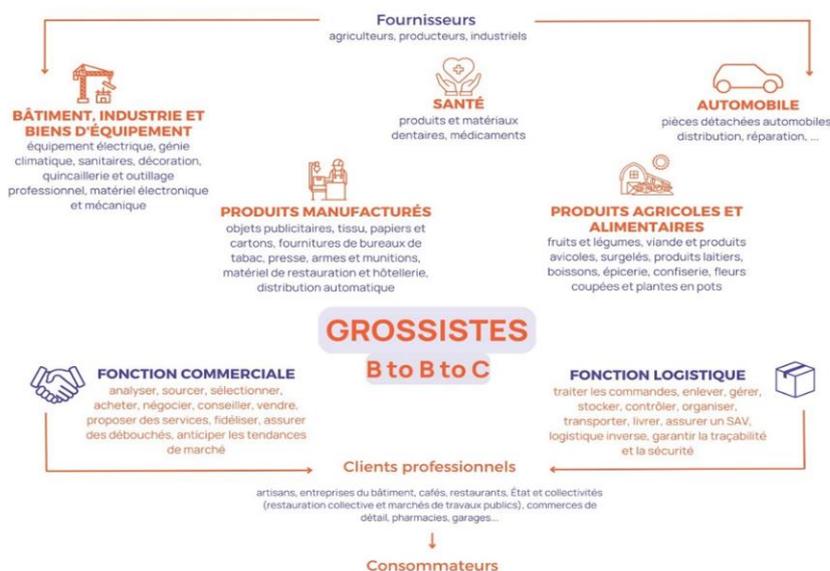
Les entreprises du commerce de gros jouent un rôle pivot dans toutes les filières de l'économie, entre un amont constitué de producteurs et d'industriels (agricoles, agroalimentaires, pharmaceutiques et de santé, automobiles, industries pour la construction, industries électroniques, ...) auprès desquels elles s'approvisionnent et à qui elles offrent des débouchés, et un aval composé d'une très large gamme d'acteurs professionnels (l'industrie, les artisans du bâtiment, les garages automobiles, les pharmacies, les commerces de détail, les restaurants, les collectivités et l'État au travers de la commande publique...). A noter que les grossistes n'approvisionnent pas la grande distribution ni le e-commerce qui ont leurs propres réseaux.

Le commerce de gros est ainsi un maillon essentiel dans les échanges économiques et sont des acteurs incontournables du quotidien des français et de l'activité des territoires.

Quel que soit le secteur d'activité dans lesquels ils opèrent, les grossistes ont en commun trois fonctions :

1. La fonction économique : ils achètent à des professionnels et revendent à des professionnels, c'est le commerce BtoB c'est-à-dire « business to business ».
2. La fonction commerciale : les grossistes font bien plus que de l'achat -revente et tirent leur valeur ajoutée dans l'accompagnement de leurs fournisseurs et de leurs clients. Vis-à-vis de leurs fournisseurs, les grossistes font de la remontée d'informations sur le comportement du marché, sur les attentes des clients, sur les produits eux-mêmes... et pour les clients professionnels, ils s'occupent du sourcing produit, assurent la disponibilité des produits, sont prescripteurs de solutions, conseillent sur l'utilisation des produits...
3. La fonction logistique : les grossistes portent le stock de leurs clients et parfois même de leurs fournisseurs, exploitant de ce fait des centres logistiques privés au sein de leurs filières économiques respectives et donc une grande variété d'entrepôts, tant en termes de taille que de configuration, ainsi que des flottes de poids lourds et de véhicules utilitaires légers.

Voici schématiquement expliqué le commerce de gros, qui représente 48 % de la valeur ajoutée du commerce en France :



Considérations générales

Les objectifs de décarbonation qui sont assignés aux entreprises se traduisent par la mise en œuvre d'actions propres à chaque secteur d'activité auxquelles s'ajoutent des mesures transversales concernant plus particulièrement la logistique et la mobilité des biens et des personnes qui doivent également intégrer des enjeux de santé publique liés à la pollution atmosphérique générée par la circulation routière. Ces objectifs se traduisent par une accumulation d'obligations législatives et réglementaires plus ou moins facilement réalisables et finançables. Les grossistes n'échappent pas à cette réalité qui les place devant un mur d'investissements qui est infranchissable pour la grande majorité d'entre eux (loi climat et résilience, loi sur le développement de l'accélération des énergies renouvelables, décret énergie tertiaire, déploiement des ZFE-m).

Le mieux étant souvent l'ennemi du bien, la CGF défend la nécessité de laisser aux entreprises le temps de s'approprier les obligations existantes et de leur accorder un minimum de répit pour les appliquer avant d'en renforcer l'intensité en « cours de route » ou de venir plus globalement alourdir la milléfeuille législatif et réglementaire.

La CGF met en garde sur les effets contreproductifs de toute démarche de surenchère qui consisterait à fixer des objectifs inatteignables/irréalistes qui finiraient par devenir insignifiants et qui perdraient toute crédibilité aux yeux des entreprises. Cet appel au pragmatisme est d'autant plus prégnant si les objectifs fixés aux entreprises sont assortis de sanctions.

Par conséquent, la CGF exprime ses plus extrêmes réserves sur toute tentative de renforcement des obligations sur le verdissement de flottes automobiles, estimant que le dispositif actuel établissant une trajectoire courant jusqu'en 2030 est déjà très ambitieux, ainsi qu'elle va le démontrer dans sa présente contribution.

1. Le traitement dissocié des VL et des VUL

L'actuel article L. 224-10 du Code de l'Environnement vise les véhicules dont le PTAC est inférieur ou égal à 3,5 tonnes sans faire de distinction entre les véhicules légers affectés au transport de collaborateurs des entreprises et les véhicules utilitaires légers affectés au transport de marchandises. Or compte tenu des différents niveaux de maturité technologique qui distinguent ces deux types de véhicules, des contraintes d'usage opérationnelles qui leur sont propres, de leurs rythmes de renouvellement différents et des aides au financement auxquels ils sont ou pas éligibles, l'orientation consistant à différencier le régime qui leur serait applicable procède d'une approche réaliste que la CGF appelait de ses vœux. En revanche, à des degrés divers, les freins au déploiement des véhicules de moins de 3,5 tonnes sont communs aux deux types de silhouettes et les raisons invoquées dans l'exposé des motifs de la proposition de loi pour justifier un traitement différencié des VUL ne doivent pas laisser supposer qu'elles n'existent pas pour les véhicules légers et que les entreprises auraient toutes les facilités pour renouveler leur parc dans les conditions projetées par la proposition de loi.

→ la CGF est favorable au traitement différencié des VUL et des VL, ainsi qu'à la proposition consistant à renvoyer à un décret le soin de lister les VUL concernés par l'obligation de renouvellement. Au nom d'une écologie incitative, elle considère toutefois que les entreprises qui parviennent à verdir leur flotte de VUL au-delà des obligations réglementaires (en nature et en intensité) doivent pouvoir intégrer ce verdissement dans le calcul des objectifs fixés par l'article L 224-10 du Code de l'Environnement (actuel ou futur).

2. Les freins au déploiement des véhicules légers

2.1. Le cout des véhicules

Le surcoût du VL 100% électrique par rapport à son équivalent thermique ou hybride, même après application du bonus accordé aux personnes morales **avant qu'il ne soit supprimé par le décret du 12 février 2024 relatif aux aides à l'achat ou à la location de véhicules peu polluants**, reste supérieur à 50% (voir ci-dessous l'exemple pour une Peugeot 208). Ce qui constituait un frein majeur à la transition énergétique des véhicules devient rédhibitoire avec la fin du bonus pour les entreprises qui a été entériné par le décret sus-visé.

TARIFS Prix conseillés TTC		CO ₂ * (g/km) (1)	PUISANCE VISCALÉ (CV)	BONUS / MALUS (€) **	ACTIVE	E-STYLE	ALLURE	GT
ELECTRIQUE								
Moteur électrique 156ch (115 kW)-Batterie 51 kWh	0-0	4	-5 000 € ***	35 300 € WPZASLZFBGAGFO		37 400 € WPZASQZFBGAGFO	39 300 € WPZASLZFBGAGFO	
Moteur électrique 136ch (100 kW)-Batterie 50 kWh	0-0	4	-5 000 € ***		35 900 € WPZASGESFB05F1			
HYBRIDE								
Hybrid 136 e-DCS6	104-105	7						28 300 € WPZASTHWRBAGFO
Hybrid 100 e-DCS6	101-105	5		23 200 € WPZASHQWRBAGFO		25 200 € WPZASPKWRBAGFO	27 100 € WPZASTQWRBAGFO	
ESSENCE								
PureTech 100 S65 BVM6	113-117	5		20 500 € WPZASHLEKRBAGFO		22 500 € WPZASPLKRBAGFO	24 400 € WPZASTLEKRBAGFO	
PureTech 75 S65 BVM5	120	4		19 200 € WPZASHURBAGFO				

Si certaines entreprises parviennent à compenser une partie de ce surcoût en baissant en gamme par le recours à des véhicules plus petits et moins lourds, celles qui exploitent déjà des véhicules thermiques de petite gamme ne peuvent pas user de cet artifice. En outre, les véhicules électriques de première gamme jouissent d'une plus faible autonomie et ne seront pas compatibles pour tous les usages tant que le territoire national ne sera pas couvert par un maillage de bornes de recharge suffisamment fin pour ne pas y maintenir des « zones blanches » (cf infra). Certains usages professionnels nécessitent par ailleurs des véhicules légers disposant d'une capacité de chargement qui rend impossible le recours à des véhicules de petite gamme (cas des véhicules des technico commerciaux assurant des opérations de maintenance et de dépannage nécessitant la présence à leur bord d'un outillage et des pièces de rechange).

→ La CGF s'associe à la position des acteurs de la filière automobile qui voient dans la conjonction de la disparition du bonus pour les entreprises et la proposition de loi un risque avéré d'assujettir les entreprises à une « double peine », et dénonce pour sa part une forme d'écologie punitive qu'elle traduit. Les investissements que requiert le verdissement des flottes professionnelles ne se limitent pas aux seuls véhicules mais comprennent également les coûts d'équipement en bornes électriques (cf infra).

2.2. La recharge des véhicules et les équipements en bornes sur les sites des entreprises et au domicile des collaborateurs

Le déploiement d'un parc automobile électrique nécessite un réseau de bornes d'avitaillement dimensionné et maillé associant des bornes en dépôt nécessaires aux véhicules stationnant régulièrement/quotidiennement sur les sites des entreprises, des bornes au domicile des collaborateurs disposant en permanence de leur véhicule et de bornes sur route.

Les bornes sur routes sont actuellement au nombre de 110 000 sur un objectif assigné de 400 000 à horizon 2027. Il convient de maintenir une corrélation entre le rythme des immatriculations des véhicules électriques (dans une moindre mesure pour les hybrides rechargeables qui disposent toujours de la propulsion thermique essence et dont la CGF demande le maintien de la prise en compte au titre des objectifs de verdissement des flottes - cf infra) et celui du déploiement des bornes électriques, le second conditionnant le premier.

L'implantation des bornes sur les sites nécessite de l'espace dont les entreprises ne disposent pas forcément et engendre des travaux de génie civil. Une modification « en cours de route » des objectifs de verdissement assignés aux entreprises pourrait contraindre celles qui se sont déjà projetées dans les objectifs de 2024, 2027 et 2030 de l'actuel article L. 224-10 du Code de l'Environnement en ayant entrepris ou réalisé les infrastructures nécessaires, à réentreprendre des travaux de génie civil pour coller aux nouveaux objectifs. Cela plaide en faveur du maintien des objectifs actuels.

Les entreprises appelées à confier à leurs collaborateurs des véhicules électriques dont ils font un usage professionnel et personnel sont fréquemment conduites à assumer la charge financière de l'installation de la borne électrique à leur domicile quand celui-ci est pavillonnaire. Il en va différemment des collaborateurs qui habitent en résidentiel urbain ne disposant pas d'emprises foncières privatives pouvant accueillir des bornes ou rencontrant des oppositions des syndicats de copropriété, pour lesquels la difficulté d'accès à l'électricité doit être prise en compte (cas de toutes les grandes agglomérations).

→ **De façon à laisser aux entreprises une souplesse nécessaire pour affecter les véhicules électriques prioritairement aux collaborateurs qui peuvent disposer de capacité de recharge à leur domicile, la CGF recommande de ne pas renforcer les objectifs actuels de verdissement des flottes.**

3. L'exclusion des véhicules à faibles émissions du périmètre des obligations

Le fait que les entreprises peuvent actuellement répondre à leurs obligations par de l'hybride rechargeable ou du 100% électrique leur permet de choisir la technologie en fonction des usages. Ainsi, au regard du nombre de kilomètres pouvant être parcourus quotidiennement par les collaborateurs et du périmètre géographique qu'ils couvrent, cumulé avec un maillage territorial des bornes encore insuffisant, seule la solution de l'hybride rechargeable reste possible. La zone de pertinence des véhicules 100% électrique, et ce d'autant plus s'ils sont de petite gamme, reste l'urbain, le cas échéant associé au recours en transport en commun dans les grandes agglomérations qui disposent d'une offre multimodale mature (bus, tramway et métro).

En se limitant aux seuls véhicules 100% électriques, la proposition de loi s'éloigne des réalités opérationnelles car le fait de renforcer l'intensité des obligations des entreprises tout en réduisant les possibilités qu'elles auraient d'y répondre va rendre encore plus inatteignables les objectifs qui leur sont assignés et provoquer leur exposition à des sanctions.

→ Le fait que nous soyons dans une phase de transition énergétique plaide en faveur d'un mix énergétique et technologique qui permette aux entreprises de répondre à leurs obligations de verdissement là où le 100% électrique n'offre pas de solution. Cela nécessite *a minima* de maintenir les véhicules hybrides rechargeables et plaide idéalement pour y ajouter le « full hybride » ainsi que toutes les énergies moins émettrices de CO₂ et/ou de polluants atmosphériques, notamment le gaz, le biogaz, le bio éthanol et les carburants liquides bas carbone. Une telle approche serait un facteur d'accélération de la décarbonation des véhicules et permettrait de répondre aux contraintes de circulation dans les ZFE-m. En effet, elle éviterait aux entreprises empêchées de basculer dans le 100 % électrique de devoir conserver leurs véhicules 100% gazole ou essence et les inviterait au contraire à choisir une technologie alternative qui ne serait certes pas totalement décarbonée du « réservoir à la roue » mais qui serait toujours moins carbonée que le maintien en circulation de véhicules gazole ou essence. Dit autrement, n'est-il pas préférable de remplacer un véhicule diesel ou essence par un véhicule roulant avec une énergie moins carbonée ou bas carbone (bio carburant, bio gaz ...) plutôt que de ne pas le remplacer du tout ?

4. Une nouvelle trajectoire de verdissement

La proposition de loi consiste à remplacer l'actuelle trajectoire annuelle (10% à partir de 2022, 20% à partir de 2024, 40% à partir de 2027 et 70% à partir de 2030) par de nouveaux seuils fixés à 20% en 2024, augmentés chaque année de 10 points jusqu'en 2031 pour atteindre 95% à partir du 1^{er} janvier 2032.

Qu'il s'agisse de l'actuelle trajectoire et ou de celle qui est projetée, elles présentent toutes les deux le même inconvénient d'être établies sans que personne ne puisse préjuger à date des conditions d'adéquation entre l'offre et la demande aux différentes échéances, notamment influencées par les évolutions technologiques. Compte tenu des rythmes de renouvellement des flottes d'entreprises de l'ordre de 3 à 5 ans il est d'autant moins nécessaire et judicieux de bâtir des projections à horizon 2032 que celles-ci présentent un caractère obligatoire et sont assorties de sanctions. De tels horizons de temps peuvent se justifier dans le cadre d'une loi d'orientation/programmation politique mais sûrement pas dans une loi qui crée des obligations pour les entreprises.

Sur la base d'un scénario reposant sur un rythme de renouvellement annuel des VL de 25% (durée d'exploitation de 4 ans) qui ne porterait que sur les véhicules thermiques, une comparaison des progressions arithmétiques des deux calendriers met en évidence que celui de la proposition de loi conduit, à partir de 2026, à une forte accélération du taux d'électrification des parcs des VL par rapport au calendrier actuel, et que les objectifs de taux de renouvellement de 90% en 2031 et de 95% en 2032 sont théoriques dans la mesure où le taux de 100% électrique serait atteint dès 2031.

Année	Calendrier actuel	Calendrier projeté
2023	6%	6%
2024	11%	11%
2025	16%	19%
2026	21%	29%
2027	31%	41%
2028	41%	56%
2029	51%	74%
2030	69%	94%
2031	87%	100%
2032	100%	

La question est de savoir si de tels objectifs sont réalistes et atteignables.

Sur la base d'une enquête réalisée à la demande d'AKTO (opérateur de compétences au service de 27 branches professionnelles du secteur des services) auprès des entreprises des commerces de gros relevant de la convention collective nationale 3044- IDCC 573, la proportion de VL électriques et hybrides dans les parcs des entreprises s'élève à 12% en 2023 et les projections tablent dans le scénario le plus optimiste où les conditions de déploiement des nouvelles énergies seraient optimales sur une proportion qui atteindrait 38% aux horizons 2026-2028 et 55% en 2030. Ces proportions tombent à 29% et 52% dans un scénario intermédiaire et à 20% et 25% dans le scénario prudent.

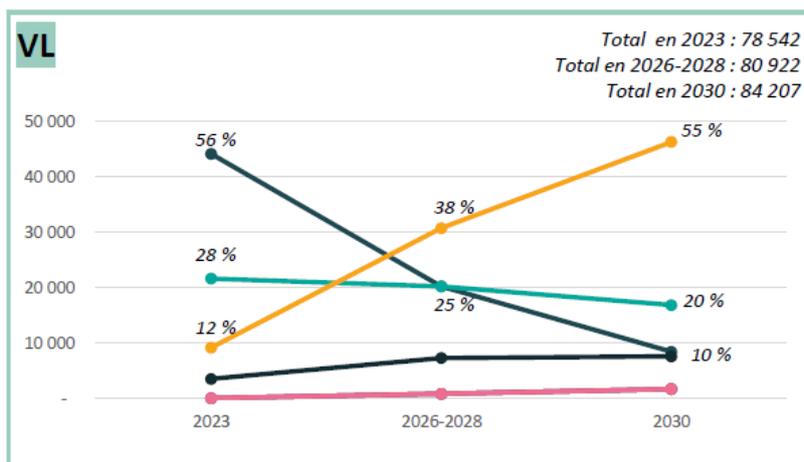
Extraits étude AKTO « Impacts emploi & compétences du verdissement des flottes de véhicules dans la branche des commerces de gros février 2024

Composition du parc de VL en 2023

VL	
Gazole	56 %
Essence	28 %
Gaz et biogaz	0 %
B100	0 %
HVO / XTL et autres CLBC*	0 %
Electrique à batterie	12 %
Bioéthanol	4 %

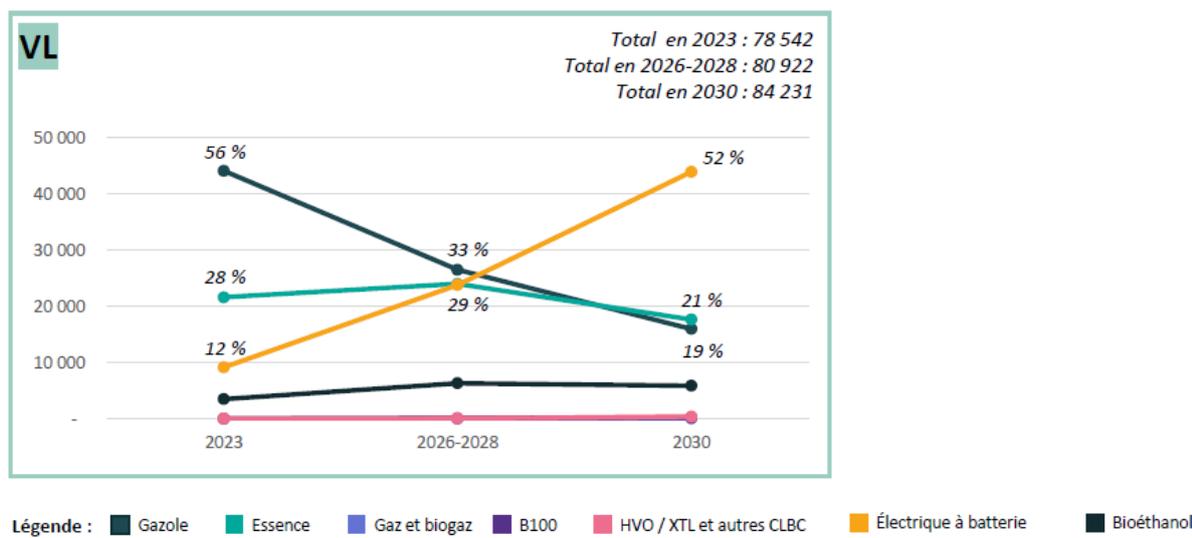
*CLBC = Carburant Liquide Bas Carbone

Projection scénario optimiste

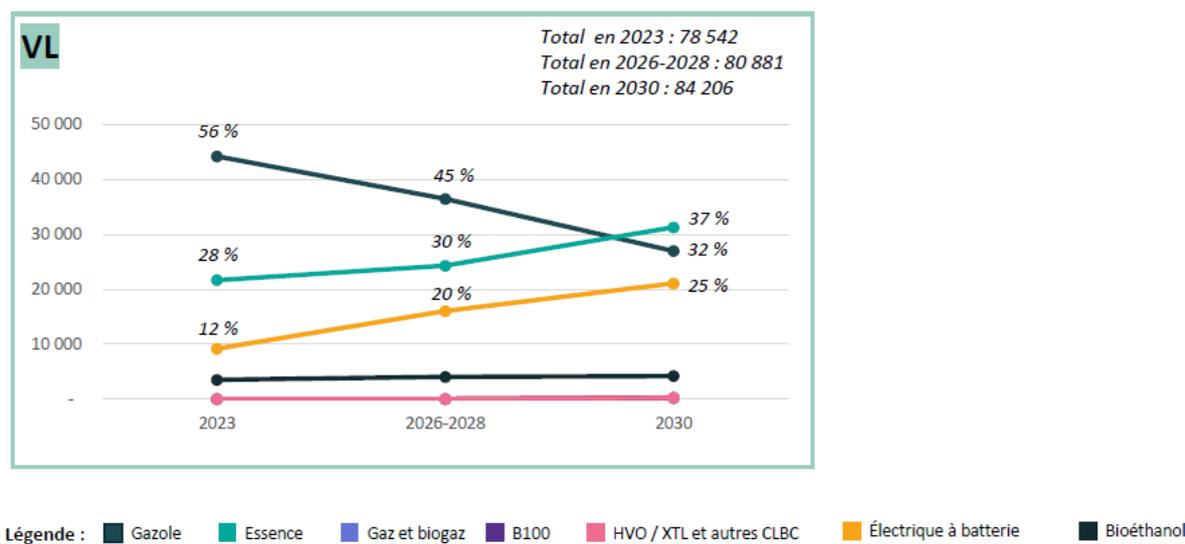


Légende : ■ Gazole ■ Essence ■ Gaz et biogaz ■ B100 ■ HVO / XTL et autres CLBC ■ Électrique à batterie ■ Bioéthanol

Projection scénario intermédiaire



Projection scénario prudent



Cette enquête permet de tirer plusieurs enseignements.

- Elle a ciblé des entreprises de toutes tailles, dont la plupart n'est pas concernée par les obligations de verdissement, et démontre ainsi que leur sensibilisation à l'électromobilité est indépendante des obligations réglementaires ;
- Les projections établies par les entreprises se rapprochent de la trajectoire de l'article L. 224-10 du Code de l'Environnement en vigueur mais sont très éloignées, même dans le scénario optimiste, de celle figurant dans la proposition de loi. Et la disparition du bonus pour les entreprises qui constituait un élément déterminant de ce scénario optimiste conduit à nous en éloigner et à nous rapprocher dans le meilleur des cas du scénario intermédiaire.

- Les projections des entreprises qui ont été établies dans le cadre d'un mix énergétique mettent en évidence que la très forte baisse du gazole et la baisse de l'essence ne sont possibles que par le recours à d'autres énergies que le 100% électrique.

→ Ces données collectées auprès des entreprises grossistes confirment que les orientations de la proposition de loi ne collent pas à la réalité, plaident pour le maintien de la trajectoire actuelle et pour élargir à toutes les énergies bas carbone le champ d'application de l'obligation de verdissement.

L'article L. 224-10 du Code de l'Environnement dans sa rédaction actuelle et projetée établit une trajectoire sous la forme de quotas minimums de verdissement lors de chaque renouvellement annuel de VL. Or les entreprises peuvent ne pas procéder à des renouvellements de parc de façon régulière et linéaire et faire le choix certaines années de ne pas en faire et d'autres années d'en faire à un niveau qui dépasse les seuils fixés par la loi. Il conviendrait de permettre aux entreprises de capitaliser leurs renouvellements, quel que soit leur rythme, et de considérer qu'elles ont atteint leurs objectifs soit en justifiant qu'elles ont respecté les seuils lors des renouvellements, soit qu'au terme de chaque échéance elles ont atteint la part de véhicules « propres » qu'elles sont censées exploiter en application desdits seuils annuels.

5. Les sanctions

Une sanction n'a de sens qu'à partir du moment où les entreprises ont la latitude de pouvoir honorer les obligations qu'on leur impose sans être empêchées de le faire par des contraintes qu'elles ne peuvent surmonter. Les développements de la présente note ont tendance à démontrer que cette garantie ne leur sera pas assurée, y compris en cas de maintien des dispositions existantes.

→ la CGF émet les plus grandes réserves sur les sanctions qui sont proposées, ainsi que sur la possibilité qui serait accordée aux acheteurs publics d'exclure de la procédure de passation d'un marché les entreprises ne remplissant pas les obligations.

Paris, le 1^{er} mars 2024