

Proposition de loi visant à « Accélérer et contrôler le verdissement des flottes automobiles »

Député Damien Adam – Position de la CPME sur le texte issu de la Commission

COMMENTAIRES LIMINAIRES

Forte de 122 fédérations professionnelles et représentée dans chaque département et région de France, y compris en outre-mer, la CPME regroupe 243 000 TPE-PME, employant 4 millions de salariés.

Accélérer la transition écologique et énergétique est une nécessité et la CPME soutient l'objectif de décarbonation de l'économie française. Les PME et leurs filières sont d'ores et déjà pleinement engagées, à travers notamment des feuilles de route de décarbonation. Au sein de la CPME, on peut noter notamment celles des secteurs des professionnels de l'automobile, et du bâtiment.

Ces démarches doivent être réalistes et adaptées à la réalité des entreprises, qu'elle soit économique ou technique. Il est également impérieux que l'adoption de nouvelles législations ou réglementations ne se fasse pas au détriment de la prévisibilité et de la visibilité des dispositifs proposés.

En matière de verdissement de la flotte des entreprises, les lois LOM et Climat et Résilience, adoptées respectivement en 2019 et 2021, ont fixé des objectifs ambitieux d'ici 2030.

La proposition de loi qui est soumise ici entend accentuer la démarche de verdissement en renforçant les objectifs et en restreignant la catégorie de véhicules concernés qui passe de « faibles émissions » à « très faibles émissions ». Cette PPL introduit une obligation de transmission à l'autorité administrative des informations relatives à la mise en œuvre de ces obligations, instaure un mécanisme de sanction en cas de manquements, ainsi qu'une restriction d'accès aux marchés publics.

Si la CPME prend acte des avancées introduites en Commission pour desserrer le calendrier de mise en œuvre des objectifs fixés à l'article 1^{er}, prévoir une trajectoire spécifique pour les loueurs de courte durée et les entreprises ayant une activité d'auto-partage (avec une clause de revoyure en 2027), et introduire les véhicules rétrofités à la liste des véhicules considérés comme étant à faibles émissions, elle ne peut que regretter l'examen d'un tel texte alors que les conditions indispensables au déploiement de véhicules à très faibles émissions ne sont pas réunies.

La Confédération rappelle que les conditions du marché ne sont pas remplies pour permettre aux entreprises concernées par ce texte d'atteindre les objectifs qui leur sont assignés.

En effet, la disponibilité des véhicules décarbonés et adaptés aux besoins des entreprises reste limitée. L'offre en véhicule propre est insuffisante pour permettre une transition au rythme prévue par la PPL.

Il est par ailleurs important de tenir compte des délais de livraison qui peuvent être importants pour certains véhicules. Des dérogations devraient être mises en place pour tenir compte de l'offre disponible et des délais de livraison (à titre d'exemple, une dérogation sur présentation d'un bon de commande de véhicule propre est par exemple évoquée dans le cadre de la mise en œuvre de certaines ZFE).

Si la convergence des prix des véhicules actuels et des véhicules à faibles et très faibles est en cours, elle nécessite néanmoins du temps. Cette question reste prégnante et demeure un critère de choix non négligeable ans l'acte d'acquisition de ces véhicules.

L'offre est encore plus limitée en ce qui concerne les véhicules utilitaires.

A titre d'illustration, le secteur de transport de voyageurs aura les plus grandes difficultés à répondre aux nouvelles obligations inscrites à l'article 1er, malgré des efforts de verdissement, compte tenu de certaines de leurs contraintes. En effet, bien qu'exploitant des voitures particulières au sens de la réglementation, les entreprises de transport ont souvent recours à des véhicules de 9 places pour transporter des voyageurs, notamment handicapés (les véhicules de cette taille pouvant être aménagés pour fauteuils roulants). **Or, il existe peu de véhicules électriques 9 places disponibles sur le marché à ce jour.**

Le décret mentionné dans la PPL devra être rédigé de manière à cibler uniquement les véhicules pour lesquels des véhicules utilitaires à très faibles émissions répondant aux besoins des entreprises sont disponibles. **En tout état de cause, les secteurs concernés par cette disposition devront être consultés par les pouvoirs publics au moment de la préparation de ce décret.**

Enfin, la CPME regrette que la question du manque d'infrastructures de recharge ne soit pas évoquée dans la proposition de loi. Si l'installation de bornes de recharge, notamment rapides, a été développée sur les autoroutes, le maillage est beaucoup moins dense sur les voies départementales ou nationales. Or, cette absence de déploiement des équipements de recharge représente un frein important, n'incitant pas à l'acquisition de véhicules électriques. Il est impératif de remédier à cette situation pour rassurer les dirigeants d'entreprises qui souhaiteraient investir dans des véhicules faiblement émetteurs. Il est également important d'anticiper le dimensionnement de ces installations pour garantir un confort d'utilisation ne pénalisant pas les professionnels dans leurs activités. Une incitation en la matière, notamment fiscale, pour être décisive pour les développer, tant par certains acteurs privés que par les collectivités territoriales

Par ailleurs, la CPME demeure défavorable à l'esprit de cette proposition de loi qui prévoit un arsenal répressif important. Les pénalités fixées dans la PPL paraissent prématurées et disproportionnées, au vu des objectifs de pourcentage de renouvellement du parc déjà fixés par la loi LOM, durcis en 2021 avec la loi Climat et Résilience. **C'est le cas avec l'introduction dans le code de la commande publique d'un nouveau motif d'exclusion des procédures de passation des marchés publics** pour les entreprises qui, assujetties au nouveau régime de renouvellement des parcs automobiles, ne respecteraient pas les seuils

exigés (article 4), alors même que les objectifs et la trajectoire de verdissement des flottes fixés apparaissent difficilement atteignables en dépit de l'engagement et des efforts des entreprises dans ce domaine.

Pour nombre de nos adhérents, cette disposition est disproportionnée et injustifiée.

Les entreprises du secteur des travaux publics, pour lesquelles la commande publique représente environ 70 % de l'activité, pourraient se voir discriminer vis-à-vis de leurs concurrents européens, non soumis aux obligations fixées par la proposition de loi. Cette disposition se cumulerait en outre avec les sanctions pécuniaires prévues dans le texte, induisant de fait une double peine.

Si toutes les entreprises doivent, bien entendu, respecter leurs obligations en matière de marchés publics, la CPME souligne à nouveau la nécessité d'accompagner les entreprises, avant de les sanctionner. Accompagnement qui fait défaut dans cette proposition de loi.

La CPME regrette le durcissement des objectifs assignés aux entreprises, soulignant notamment le besoin d'anticipation des entreprises et d'accompagnement, totalement absent de ce texte.