

22 mai
2019

Verdissement des flottes des loueurs : le CNPA appelle à l'adoption de dispositions réalistes dans le cadre du projet de loi LOM

Le Sénat a introduit, lors de l'examen en première lecture du projet de Loi d'Orientation des Mobilités, de nouvelles obligations en matière de verdissement des flottes pour les loueurs de véhicules, lors du renouvellement de leur parc. Ces dispositions seront examinées dans quelques jours en séance à l'Assemblée nationale. Si les enjeux écologiques sont une ligne impérative pour l'automobile, les acteurs sont amenés à réaliser des efforts sans précédent, et à très court terme, pour relever le défi d'une mobilité vertueuse et inclusive. Cependant, ces propositions ont été conçues et adoptées sans concertation, sans étude d'impact préalable, et ne sont pas anodines en termes d'impact pour la filière de location de courte durée.

L'article 26 B du projet de loi d'Orientation des Mobilités, tel qu'adopté au Sénat, prévoit que les loueurs acquièrent, lors du renouvellement de leur parc, avant 2020, des véhicules à faibles émissions – émettant moins de 60g de CO₂/km - dans la proportion minimale de 10% de ce renouvellement. La proportion de ces véhicules serait de 20% de ce renouvellement à atteindre d'ici 2022.

Les acteurs de la location de courte durée partagent les objectifs ambitieux du législateur mais qui soient réalistes et conformes au marché

L'objectif d'un renouvellement et d'un verdissement du parc automobile est bien partagé par les acteurs de la location de courte durée. Toutefois, **les seuils de renouvellement fixés par le législateur doivent être en cohérence avec les réalités économiques et techniques de l'offre du marché émise par les constructeurs automobiles.**

En effet, sur cette typologie de véhicules, les loueurs dépendent étroitement de la volonté et de la capacité des constructeurs à proposer des véhicules propres dans des conditions commerciales acceptables. Ainsi, au 1^{er} trimestre 2019, la part de véhicules électriques, hybrides et hybrides rechargeables **représentait seulement 5% du total des immatriculations** en voitures particulières. Et **seulement 3 % de véhicules émettent moins de 60 grammes** de CO₂ par kilomètre, et respectent ainsi la définition du véhicule à faibles émissions.

Les acteurs de la location opérant généralement en buy-back, il est nécessaire que les constructeurs soient en mesure de reprendre les véhicules attribués aux loueurs dans les mêmes proportions que celles fixées pour le renouvellement.

Par ailleurs, la détention d'une flotte de véhicules propres par les loueurs dépend de leur capacité à être approvisionnés en électricité et de la **disponibilité des infrastructures de recharge** électriques. Les objectifs adoptés par le Sénat ne correspondent pas à la réalité de l'accès à ces infrastructures, ni à la réalité de l'appétence des clients pour cette offre.

Les objectifs fixés par le Sénat – en particulier les échéances de 2020 et 2022 – apparaissent trop ambitieux pour que les loueurs puissent remplir ces obligations de façon viable et dans les échéances imparties.

C'est pourquoi, afin que cette obligation soit davantage en adéquation avec les réalités techniques et économiques de l'offre de marché, **le CNPA souhaiterait repousser la date de mise en application de la mesure à 2025** tout en gardant l'objectif de 20% de renouvellement à atteindre d'ici cette date. Une étude d'impact devra entre temps être réalisée sur les faisabilités économiques de cette mesure tout en évaluant le nombre d'infrastructures de recharges disponibles en France.

La gamme de véhicules concernés par ces obligations pourrait être également élargie aux véhicules hybrides, hybrides rechargeables, roulant au gaz naturel et certains véhicules avec les motorisations thermiques les plus vertueuses.

Le CNPA rappelle qu'il est urgent de restaurer la confiance et de permettre à la filière de se projeter, en instaurant des politiques publiques viables et correspondant aux réalités du marché.