



1) Ne pénalisons pas les entreprises, encourageons-les à verdir leurs flottes !

La transition énergétique n'est plus une option mais une nécessité. Dans ce contexte la question du verdissement des flottes automobiles des entreprises est plus que jamais d'actualité.

Les discussions qui se tiennent autour du Projet de Loi de Finances pour 2025 montrent que l'on s'oriente clairement vers un durcissement excessif des normes.

Le député Jean-Luc Fugit avait déposé un amendement en ce sens, puis l'a retiré à la demande du gouvernement en séance publique avant le rejet du PLF complet par l'Assemblée ; voilà qu'il est à nouveau déposé par la Sénatrice Christine Lavarde au Sénat. En imposant des quotas trop stricts aux entreprises et en instaurant des pénalités financières, sans prendre en compte leurs besoins opérationnels et leurs contraintes budgétaires, on court le risque d'encourager un allongement de la durée de détention des véhicules en parc (encore essentiellement thermiques) et de ralentir le verdissement pourtant nécessaire des flottes d'entreprises.

Le strict contraire de l'objectif recherché et d'une dynamique de renouvellement indispensable à la réduction des émissions globales de CO2. Durcir de manière excessive les normes, c'est aussi favoriser la hausse des prix sur le marché de l'occasion, rendant du même coup l'accès aux véhicules électriques plus difficile pour les ménages.

Or, En 2023, 60 % des immatriculations de véhicules neufs en France ont été réalisées par des entreprises, dont deux tiers a opté pour la Location Longue durée (LLD). Cette solution de financement est donc un instrument stratégique et incontournable pour soutenir la transition vers des solutions de transport plus durables.

La LLD contribue non seulement à l'électrification des parcs automobiles, favorisant ainsi le respect des quotas de verdissement imposés par la loi d'Orientation des mobilités (LOM), mais aussi à l'émergence d'un marché du véhicule d'occasion électrique. Aujourd'hui cependant, cet élan risque d'être menacé par la mise en place d'une réglementation trop restrictive, sans boussole, ni discernement.

Durcir encore et encore la réglementation, l'assortir de pénalités financières pour non-respect des quotas, sans oublier l'alourdissement de la fiscalité automobile, c'est aussi faire peser au-dessus des loueurs longue durée la menace d'une double sanction, pénalisant à la fois les clients finaux et les sociétés de location.

Avec des entreprises clientes découragées par l'empilement des contraintes, c'est un pas vers le non-renouvellement des flottes, voire de ne plus avoir de flottes automobiles en propre. Ce qui sera sans nulle doute un frein pour l'accélération du verdissement du parc automobile. Et un mauvais signal envoyé à toute la filière automobile dans un contexte où leurs investissements vers des véhicules bas carbone sont massifs. Les véhicules électrifiés (électriques et hybrides) représentent aujourd'hui près d'une immatriculation sur deux (49,5 %) des acteurs de la LLD. La transition énergétique peut-elle se passer d'un tel relais ?

Pour aller plus loin, retrouvez nos propositions détaillées en [cliquant ICI](#).

2) Les propositions de Sesamlld pour un verdissement réussi

Auditionné le 24 octobre par la mission Flash sur le verdissement des flottes automobiles coprésidée par Messieurs les députés Gerard Leseul et Jean-Marie Fievet, Sesamlld s'interroge sur l'intérêt de cette audition dans le contexte des débats où tout semble être déjà écrit... Pour autant s'il devait être entendu, Sesamlld émet **plusieurs propositions pour un verdissement réussi** :

1. Les flottes de société de location détenues pour le compte des clients finaux doivent être exclues des quotas imposés aux acteurs de la LLD, afin d'éviter la double sanction pour un même véhicule. Cela garantirait que les efforts des loueurs longue durée ne soient pas punis, permettant ainsi une réelle dynamique de transition.
2. Les TPE et PME doivent bénéficier d'un cadre flexible pour leur trajectoire d'électrification, qui leur permette d'investir dans des véhicules moins polluants (véhicules particuliers mais aussi véhicules utilitaires légers dont l'usage en électrique est plus complexe), à leur rythme, sans subir une pression réglementaire excessive.
3. Il est temps également de prévoir un barème réduit de malus au poids pour les véhicules les moins polluants, de maintenir le régime en vigueur pour les avantages en nature sur les véhicules de fonction, et de développer un maillage territorial en bornes de recharge interopérables
4. Enfin, il serait souhaitable de soutenir le marché des véhicules d'occasion, par exemple avec des mesures incitatives de primes à la conversion d'un véhicule polluant contre un véhicule plus vertueux.

Les acteurs de la LLD doivent être soutenus dans leurs efforts pour atteindre des objectifs de décarbonation avec leurs clients, en garantissant un cadre réglementaire favorable et une coopération efficace entre tous les acteurs de la mobilité.

C'est à ce prix que nous pourrons ainsi avancer vers un avenir plus durable, tout en préservant la dynamique économique nécessaire à la croissance de notre société.

Pour aller plus loin, retrouvez nos propositions détaillées en [cliquant ICI](#).

3) Application de la LOM aux loueurs sur l'ensemble de leur parc : un risque de double sanction pour un même véhicule !

Dans le modèle de la location de longue durée le choix du véhicule loué est opéré par le client final, pas par le loueur.

Si les clients finaux ne respectent pas les quotas de verdissement de flotte, ils pourraient être soumis à des pénalités financières (si le texte le prévoit).

Mais **les loueurs qui ont acheté ces véhicules pour le compte de leur client final pourraient également se voir pénalisés sur les mêmes véhicules**, si d'autres de leurs clients ne viennent pas compenser au niveau du loueur le non-respect du quota. Un même fait serait ainsi générateur de deux sanctions pour un même véhicule si les flottes détenues pour le compte de leurs clients n'étaient pas exclues du périmètre des flottes de loueurs soumis à potentielle sanction.

Il faut être clair et transparent : **si la pénalité s'applique aux loueurs, cela reviendra à faire peser sur les TPE/PME les obligations de la loi LOM** puisque leur flotte sera comptée dans celle du loueur ceci alors même que la loi n'est soi-disant pas applicable aux entreprises qui gèrent moins de 100 véhicules !

SesamId souhaite que cette distorsion d'application de la LOM soit corrigée mais n'est jusqu'à présent pas entendu !

Pour aller plus loin, retrouvez nos propositions détaillées en [cliquant ICI](#).