

Verdir sa flotte de véhicules, pourquoi, comment ?



EL EDITIONS
LEGISLATIVES

Lefebvre Dalloz

Département Environnement

Editions Législatives

Juin 2021

Sommaire

Introduction.....	2
Connaître et respecter ses obligations en matière de renouvellement de flottes	3
Pour les entreprises.....	3
Pour l'Etat et ses établissements publics, les collectivités et les entreprises nationales	4
Déployer des bornes de recharge	6
S'équiper de véhicules adaptés aux besoins.....	8
Recourir aux carburants alternatifs.....	9
Mutualiser sa flotte et développer l'autopartage.....	11
Flotte d'autopartage B2B	11
Flotte d'autopartage mutualisée.....	12
Bien entretenir ses véhicules	13
Aller vers le vélo de fonction.....	14

Introduction

Dans un contexte où l'urgence d'adapter ses comportements face aux dérèglements climatiques se fait pressante, la promotion des mobilités durables s'impose comme un levier indispensable à actionner.

Décarbonation des transports, zones à faibles émissions (ZFE-m), « forfait mobilités durables », itinéraires cyclables, carburants alternatifs, plan de mobilité, etc. La récente loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019, dite LOM, est venue poser de nombreux jalons en fixant de nouvelles obligations et des objectifs ambitieux, s'adressant, à la fois ou selon, aux entreprises et aux collectivités.

Un mouvement, qui, sans nul doute, s'amplifiera avec la future loi Climat & Résilience. Le projet prévoit, en effet, de nombreuses dispositions venant renforcer ou compléter les dispositifs mis en place par la LOM, dans l'objectif affiché de promouvoir les alternatives à la voiture individuelle et la transition vers un parc de véhicules plus propres.

Dans l'éventail d'actions à mettre en œuvre, les entreprises et collectivités doivent s'emparer, dès à présent, de la problématique du verdissement des flottes automobiles.

D'abord pour prendre pleinement part à l'action en faveur de l'amélioration de la qualité de l'air, mais aussi pour s'adapter aux nouvelles contraintes et pérenniser ainsi leurs activités.

Rappelons très concrètement que, dans le cadre d'une zone à faibles émissions (ZFE-m), comme il en existe par exemple au sein de la métropole du Grand Paris (MGP), certaines catégories de véhicules sont -et seront- purement et simplement interdits de circulation. Voilà de quoi contraindre l'activité de nombreux professionnels dépendants du transport routier, quand bien même certains aménagements restent possibles.

Dans cette nette tendance à la désincitation à l'usage des véhicules thermiques, comment procéder pour transformer la contrainte en instrument de performance ? Voici 7 grandes clés pour lancer sa démarche.



Connaître et respecter ses obligations en matière de renouvellement de flottes

Pour les entreprises

Les entreprises qui gèrent directement ou indirectement, au titre de leurs activités relevant du secteur concurrentiel, un parc de plus de 100 véhicules automobiles, dont le poids total autorisé en charge (PTAC) est inférieur ou égal à 3,5 tonnes, acquièrent ou utilisent, lors du renouvellement annuel de leur parc, des véhicules à faibles émissions (VFE) dans des proportions minimales échelonnées dans le temps.

Les proportions sont les suivantes :

- 10 % dudit renouvellement à partir du 1er janvier 2022 ;
- 20 % dudit renouvellement à partir du 1er janvier 2024 ;
- 35 % dudit renouvellement à partir du 1er janvier 2027 ;
- 50 % dudit renouvellement à partir du 1er janvier 2030.

Les véhicules concernés par cette obligation sont les véhicules définis aux 1.4 et 2.4 de l'article R. 311-1 du code de la route, soit les voitures particulières (véhicules de catégorie M1 ne répondant pas à la définition du véhicule de la catégorie L6e ou L7e et ayant un PTAC inférieur ou égal à 3,5 tonnes) et les camionnettes (véhicules de catégorie N1 ne répondant pas à la définition du véhicule de catégorie L6e ou L7e).

En outre, les entreprises qui gèrent directement ou indirectement, au titre de leurs activités relevant du secteur concurrentiel, un parc de plus de 100 cyclomoteurs et motocyclettes légères, de puissance maximale supérieure ou égale à 1 kilowatt, d'acquérir ou d'utiliser, lors du renouvellement annuel de leur parc, des véhicules à très faibles émissions (VTFE) dans les proportions minimales définies ci-dessus.

Les véhicules mentionnés ici sont les véhicules à moteur à deux ou trois roues définis respectivement aux 4.1.2, 4.2.1, 4.2.2 et 4.3.1 de l'article R. 311-1 du code de la route, soit les véhicules :

- de la sous-catégorie L1e-B : véhicules de la catégorie L1e autres que L1e-A ;
- de sous-catégorie L2e-P : véhicules de la catégorie L2e destinés au transport de personnes ;
- de sous-catégorie L2e-U : véhicules de la catégorie L2e conçus à des fins utilitaires ;
- de la sous-catégorie L3e-A1 : véhicules de la catégorie L3e équipés d'un moteur d'une cylindrée ne dépassant pas 125 cm³ et d'une puissance maximale ne dépassant pas 11 kW et d'un ratio puissance/poids à vide ne dépassant pas 0,1 kW/kg.

Pour l'application de ces obligations, sont pris en compte les véhicules acquis par une entreprise ou utilisés par elle dans le cadre d'une formule locative de longue durée. Toutefois, pour les entreprises de construction de véhicules automobiles ou de motocycles, seuls sont pris en compte les véhicules mentionnés à l'alinéa précédent et utilisés par l'entreprise en vue de son activité.

Pour les entreprises de location, de location-vente ou de crédit-bail, sont pris en compte les véhicules que l'entreprise détient et met à disposition de preneurs dans le cadre de formules locatives, ou dont la gestion lui incombe.

Il est également précisé que sont pris en compte dans l'évaluation de la taille du parc les véhicules utilisés dans l'ensemble des établissements implantés en France et ceux des filiales établies en France.

Enfin, aussi bien pour les voitures particulières et camionnettes que pour les véhicules à moteur à deux ou trois roues, on entend par « renouvellement annuel du parc », le nombre de véhicules acquis ou utilisés dans les conditions prévues à l'article R. 224-15-12 A, en application des contrats signés au cours d'une année calendaire.

Pour l'Etat et ses établissements publics, les collectivités et les entreprises nationales

L'État et ses établissements publics, lorsqu'ils gèrent directement ou indirectement, pour des activités n'appartenant pas au secteur concurrentiel, un parc de plus de 20 véhicules automobiles dont le PTAC est inférieur ou égal à 3,5 tonnes, acquièrent ou utilisent, lors du renouvellement annuel de leur parc, des VFE dans la proportion minimale de 50 % de ce renouvellement.

Les collectivités territoriales et leurs groupements ainsi que les entreprises nationales, lorsqu'ils gèrent directement ou indirectement, pour des activités n'appartenant pas au secteur concurrentiel, un parc de plus de 20 véhicules automobiles dont le PTAC est inférieur ou égal à 3,5 tonnes, acquièrent ou utilisent, lors du renouvellement annuel de leur parc, des VFE dans la proportion minimale :

- de 20 % de ce renouvellement jusqu'au 30 juin 2021 ;
- de 30 % de ce renouvellement à partir du 1er juillet 2021.

Les véhicules concernés sont les véhicules définis aux 1.4 et 2.4 de l'article R. 311-1 du code de la route, soit les voitures particulières et les camionnettes.

=> Cinq textes visant la mise en œuvre des objectifs contraignants en matière de marchés publics issus de la directive « véhicules propres » étaient en consultation publique jusqu'au 6 juin dernier [sur la plateforme de consultations publiques du ministère de la transition écologique](#) :

- ordonnance portant transposition de la directive (UE) 2019/1161 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2019 modifiant la directive 2009/33/CE relative à la promotion de véhicules de transport routier propres et économes en énergie. C'est l'article 74 de la LOM qui habilite le gouvernement à légiférer par ordonnance en la matière. 

- décret modifiant les articles D. 224-15-11 et D. 224-15-12 du code de l'environnement définissant les critères caractérisant les véhicules à faibles et très faibles niveaux d'émissions dont le PTAC n'excède pas 3,5 tonnes ;

- décret modifiant l'article D. 224-15-9 du code de l'environnement définissant les critères caractérisant les véhicules à faibles émissions de transport de marchandises dont le PTAC excède 3,5 tonnes ;

- décret relatif aux obligations d'achat ou d'utilisation de véhicules automobiles routiers à faibles et à très faibles émissions en application de la directive (UE) 2019/1161 du Parlement européen et du Conseil et modifiant le code de la commande publique et le code de l'environnement ;

- décret modifiant les articles D. 224-15-2 à D. 224-15-6 du code de l'environnement définissant les critères caractérisant les autobus et autocars à faibles émissions.

Ces textes visent tous la transposition de la directive « véhicules propres », laquelle fixe des objectifs minimaux en matière de marchés publics applicables aux véhicules utilitaires légers et aux véhicules utilitaires lourds propres. Ces objectifs sont exprimés en pourcentages minimaux de véhicules propres entre le 2 août 2021 et le 31 décembre 2025 pour la première période de référence et entre le 1^{er} janvier 2026 et le 31 décembre 2030 pour la seconde période de référence. Les États membres doivent transposer ces dispositions au plus tard le 2 août 2021.



Déployer des bornes de recharge

Le sujet des bornes de recharge fait l'objet de beaucoup d'actualités juridiques, dans l'optique de favoriser le déploiement des véhicules électriques ou hybrides rechargeables.

Dernièrement, la LOM a ainsi renforcé le dispositif d'obligation de pré-équipement des places de stationnement pour la recharge des véhicules électriques ou hybrides rechargeables dans les constructions neuves (CCH, art. L. 111-3-3 et s.).

Par exemple, pour les bâtiments pour lesquels une demande de permis de construire ou une déclaration préalable est déposée à compter du 11 mars 2021, dans les parcs de stationnement comportant plus de 10 emplacements de stationnement, situés dans des bâtiments non résidentiels neufs ou jouxtant de tels bâtiments :

- au moins 1 emplacement sur 5 est prééquipé et 2 % de ces emplacements, avec au minimum un emplacement, sont dimensionnés pour être accessibles aux personnes à mobilité réduite (PMR) ;
- et au moins 1 emplacement, dont le dimensionnement permet l'accès aux PMR, est équipé pour la recharge des véhicules électriques et hybrides rechargeables. Dans les parcs de stationnement comportant plus de 200 emplacements de stationnement, au moins 2 emplacements sont équipés, dont l'un est réservé aux PMR.

Pour les bâtiments non résidentiels comportant un parc de stationnement de plus de 20 emplacements, ceux-ci doivent disposer, au 1^{er} janvier 2025, d'au moins 1 point de recharge pour les véhicules électriques et hybrides rechargeables situé sur un emplacement dont le dimensionnement permet l'accès aux PMR. Ces bâtiments disposent d'1 point de charge par tranche de 20

emplacements supplémentaires, sauf si des travaux importants d'adaptation du réseau électrique sont nécessaires pour remplir cette obligation. Les travaux d'adaptation sont considérés comme importants si le montant des travaux nécessaires sur la partie située en amont du tableau général basse tension desservant les points de charge, y compris sur ce tableau, excède le coût total des travaux et équipements réalisés en aval de ce tableau en vue de l'installation des points de charge. Dans ce cas, le nombre de points de charge est limité de telle sorte que les travaux en amont du tableau général de basse tension, y compris sur ce tableau, n'excèdent pas le coût total des travaux situés en aval de ce tableau.

Ces dispositions ont récemment été précisées par voie réglementaire (D. n° 2020-1696 et Arr., NOR : LOGL2013140A , 23 déc. 2020 : JO, 26 déc., Arr. 23 déc. 2020, NOR : LOGL2013140A : JO, 26 déc.).

- ✓ Des dérogations sont toutefois prévues concernant les PME et lorsque, dans les cas d'une rénovation importante, le coût des installations de recharge et de raccordement représente plus de 7 % du coût total de cette rénovation.

Autre exemple récent de la volonté des pouvoirs publics de soutenir le déploiement des bornes de recharges : l'instauration par l'article 68 de la LOM du schéma de développement des infrastructures de recharge pour véhicules électriques et véhicules hybrides rechargeables (SDIRVE). Ce schéma directeur définit les priorités de l'action des autorités locales afin de parvenir à une offre de recharge suffisante pour lesdits véhicules pour le trafic local et le trafic de transit. Les modalités d'élaboration et de mise à jour des schémas directeurs ont été fixées en mai dernier (D. n° 2021-565, 10 mai 2021 : JO, 11 mai, D. n° 2021-566, 10 mai 2021 : JO, 11 mai, Arr. 10 mai 2021, NOR : TRER2110561A : JO, 11 mai).

En pratique, une pluralité d'aides est également disponible pour soutenir le développement du maillage territorial des bornes de recharge.

- ⇒ Des aides en faveur du déploiement des bornes de recharge pour les véhicules électriques sont disponibles par le biais du programme [ADVENIR](#), porté par l'[AVERE](#). Ainsi et par exemple, toute entreprise ou personne publique souhaitant installer des points de recharge sur son parking à destination de sa flotte et de ses salariés peut bénéficier de la subvention ADVENIR.



S'équiper de véhicules adaptés aux besoins

Lors de l'achat d'un nouveau véhicule, il est judicieux de choisir un modèle dont la taille et la puissance sont adaptées aux besoins réels. La plupart des déplacements en voiture sont réalisés sur de petites distances. Les véhicules Diesel sont rentables, d'un point de vue environnemental et financier, seulement à partir d'une distance parcourue de 20 000 km par an. Les véhicules essence sont donc à privilégier pour les habitués des trajets courts représentant moins de 20 000 km annuels.

A titre d'exemple, selon l'[ADEME](#), les SUV (Sport utility vehicle – Véhicule utilitaire sport) représentaient 38 % des ventes de voitures en 2019. Plus gros et plus lourds que les berlines, ils sont moins aérodynamiques, consomment plus de carburant et émettent donc plus de gaz à effet de serre (GES). Ces véhicules tout terrain sont en fait très peu utilisés dans leur fonction première pour faire du hors chemin. De nombreuses flottes d'entreprises ou de collectivités disposent de véhicules imposants et puissants non adaptés aux déplacements effectués au quotidien par leurs salariés ou agents.

La flotte est à dimensionner correctement en recherchant la bonne adéquation entre les types de véhicules et leurs usages quotidiens.

Le site internet [Car Labelling](#) de l'ADEME permet de choisir son véhicule grâce à la mise à disposition de toutes les informations environnementales (émissions de CO₂, émissions de polluants, bonus/malus, etc.) sur les véhicules particuliers commercialisés en France (Diesel, hybrides, électriques) ([ADEME, La mobilité en 10 questions – Des transports plus économes et plus accessibles, sept. 2020](#)).



4

Recourir aux carburants alternatifs

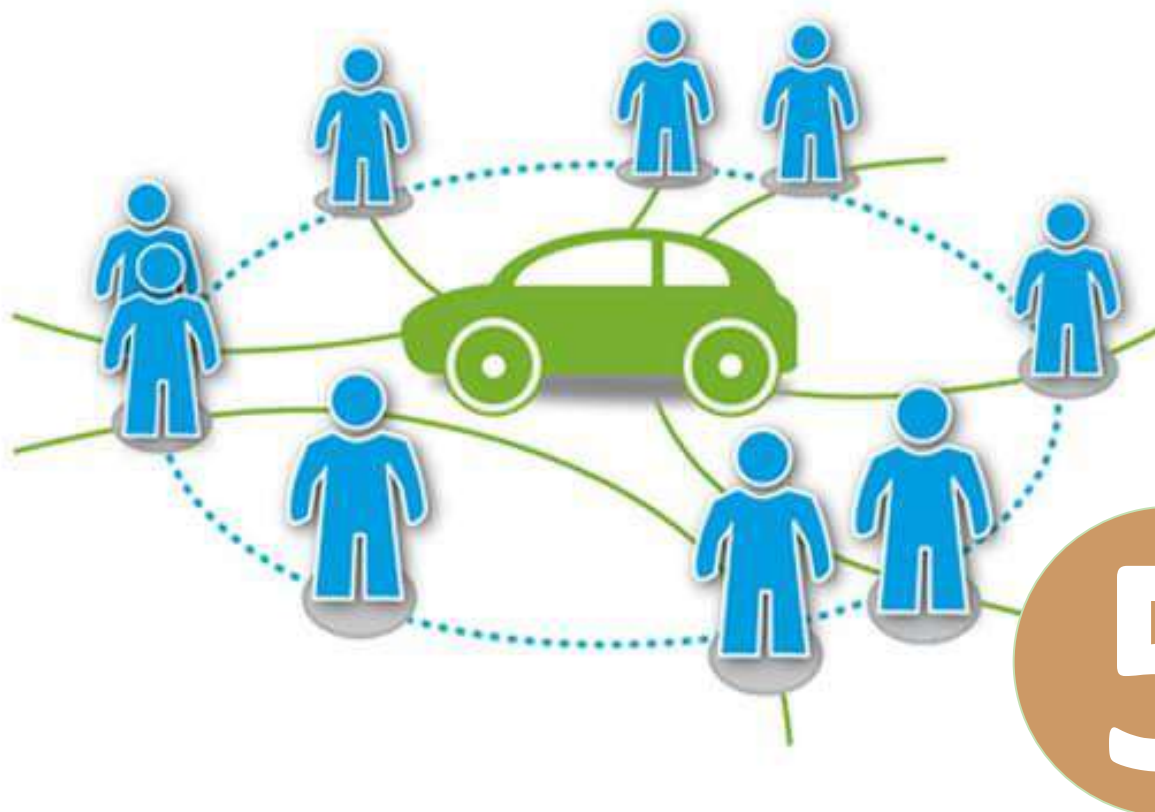
D'autres solutions de carburants, autres que l'essence ou le Diesel, peuvent être retenues lors du renouvellement d'une flotte de véhicules motorisés. Chacun présente des avantages et des inconvénients.

Carburant	Caractéristiques
GPL (Gaz de pétrole liquéfié)	- Mélange de butane et de propane - Moins taxé que l'essence, deux fois moins cher à la pompe - Véhicules GPL consomment 30 % de plus que les véhicules essence - Ne produisent pas de particules et très peu d'oxydes d'azote (NOx) - Rejetent plus de monoxyde de carbone (CO) que les voitures essence et — Diesel et plus d'hydrocarbures imbrûlés que les Diesel - Comparables au Diesel pour le CO₂ - 1 800 stations de recharge en France
GNV (Gaz naturel véhicule)	- Carburant composé essentiellement de méthane (CH₄) et d'autres hydrocarbures très légers - Emissions de gaz à effet de serre (GES) de ces véhicules plus faibles que celles des véhicules à essence, et équivalentes voire inférieures à celles des véhicules Diesel et GPL (- 25 % pour le GNV par rapport au Diesel) - Emet peu de particules et peu d'oxydes d'azote - Véhicules roulant au bioGNV (biogaz issu de la méthanisation de déchets) limitent encore davantage les émissions de GES (- 85 % pour le bioGNV par rapport au Diesel) - Bruit réduit de moitié par rapport au Diesel
Superéthanol (E85)	- Carburant composé de 65 % à 85 % de bioéthanol (matières premières végétales : déchets de maïs, blé, betterave, etc.) et 15 à 35 % d'essence - Avantage économique à nuancer avec une surconsommation de 20 % - Possibilité d'acheter un véhicule dédié à l'E85 (seulement fabriqué par le constructeur Ford) ou d'acheter un kit E85

Electrique	- Moins d'impacts sur le réchauffement mais des impacts tout de même - Emission de deux fois moins de CO₂ sur tout le cycle de vie d'un véhicule électrique par rapport à celui d'un véhicule thermique - Emissions concentrées sur la phase de fabrication, et non sur la phase d'utilisation, contrairement au véhicule thermique - Pertinent lorsqu'il remplace un véhicule thermique roulant beaucoup - La fabrication de la batterie contribue le plus aux impacts environnementaux des véhicules électriques
Hybride	- Combinaison d'une motorisation thermique (essence le plus souvent) et d'une motorisation électrique - Présence d'un moteur thermique, d'au moins un moteur électrique et d'une batterie de traction - Aspect pratique d'une voiture thermique et avantages écologiques et économiques de la motorisation électrique - Pas de consommation de carburant en dessous de 30 à 50 km/h - Pas de rechargement sur une prise car la batterie est rechargée pendant les phases de freinage et de décélération grâce à l'inertie du véhicule
Hydrogène	- Pourrait servir de carburant dans les véhicules électriques équipés de piles à combustible dans lesquelles, l'hydrogène, mis au contact de l'oxygène de l'air, produit de l'électricité - Permet de stocker massivement l'électricité produite par les énergies renouvelables (solution pour pallier leur intermittence) - Aucune émission de CO₂, de NOx, de SOx ni particule - Véhicules rejettent uniquement de la vapeur d'eau - Autonomie doublée par rapport aux batteries - Hydrogène trop rarement décarboné (produit/utilisé sans émettre de CO₂)
Biocarburants avancés	- Nouveaux carburants d'origine végétale ou animale - Pourraient être utilisés plus largement - Utilisation de déchets agricoles, forestiers ou organiques - Fabrication à partir de micro-algues ou de micro-organismes

Des véhicules électriques autonomes sont expérimentés dans plusieurs villes françaises (Nantes, Vincennes, Lyon, etc.) avec de petites navettes électriques sans conducteur. Elles limitent la pollution en ville et complètent l'offre des transports en commun.

Concernant l'hydrogène, ce serait une solution pertinente pour les taxis, les camions ou les bus qui roulent de longues distances et peuvent se recharger dans des stations réservées.



Mutualiser sa flotte et développer l'autopartage

L'autopartage permet à plusieurs personnes d'utiliser un véhicule commun à ses utilisateurs ou abonnés. L'activité d'autopartage est définie par l'article L. 1231-14 du code des transports comme la mise en commun d'un véhicule ou d'une flotte de véhicules de transport terrestre à moteur au profit d'utilisateurs abonnés ou habilités par l'organisme ou la personne gestionnaire des véhicules. Chaque abonné ou utilisateur habilité peut accéder à un véhicule sans conducteur pour le trajet de son choix et pour une durée limitée (C. transp., art. L. 1231-14).

L'autopartage permet donc d'accéder à une voiture sans en être propriétaire et avec une privatisation du véhicule partagé pour toute la durée de la location. Cette solution favorise le report vers d'autres modes de mobilité et diminue également la consommation d'énergie et les émissions de polluants. Il permet la libération de l'espace urbain utilisé auparavant pour le stationnement des véhicules.

Flotte d'autopartage B2B

Les employeurs peuvent proposer des véhicules en autopartage en remplacement des véhicules individuels ou des voitures de fonction mises à disposition.

Il existe plusieurs modèles d'autopartage pour les entreprises, notamment l'autopartage Business-to-Business (B2B). Les entreprises font alors appel à un opérateur d'autopartage qui met en place et gère une flotte de véhicules en partage, destinée exclusivement aux employés de l'entreprise ou aux agents de la collectivité. Ce service vient alors remplacer les véhicules de fonction. La flotte de véhicules partagés peut être détenue par l'opérateur ou par l'employeur. L'autopartage peut ainsi permettre de réduire sa flotte interne de véhicules.

Flotte d'autopartage mutualisée

Les employeurs peuvent également mutualiser une flotte de véhicules en autopartage avec :

- d'autres entreprises d'une même zone d'activité ou d'une même commune ;
- des particuliers situés à proximité ;
- des collectivités territoriales aux alentours (communes, communautés de communes, communautés d'agglomérations, etc.).

⇒ Une fois la flotte d'autopartage déployée, l'opérateur ou l'employeur en charge de la flotte a pour rôle de s'occuper de la gestion et de la mise à disposition des véhicules, *via* une plateforme de réservation des véhicules en autopartage. Cette plateforme peut être en ligne sur un site internet dédié ou bien se faire de façon plus classique auprès d'une personne référente ou sur un tableau d'affichage.

6



Bien entretenir ses véhicules

Lors de l'utilisation des véhicules, l'entretien est primordial. Il doit être effectué à fréquence régulière. Il permet de :

- réduire le coût de fonctionnement du véhicule ;
- d'augmenter sa durée de vie ;
- de limiter son impact environnemental.

Doivent notamment être contrôlés, la pression des pneus, les niveaux de liquides, le bon état général du véhicule (filtre à air, moteur, etc.). Ces éléments font également partie de l'éco-conduite.

Un suivi informatique des véhicules peut aussi être déployé sur la flotte afin d'assurer un traçage de l'historique des véhicules (contrôles techniques, problèmes divers, etc.) et de leurs consommations notamment.



Aller vers le vélo de fonction

Le vélo de fonction a le vent en poupe. Soutenu par des dispositifs fiscaux, séduisant les salariés avec le développement des cycles à assistance électrique, il offre une solution aux urbains lassés des embouteillages et à ceux qui fuient les transports en commun pour cause de pandémie.

Des entreprises pionnières s'emparent de cet outil de fidélisation « Ressources Humaines » et les prestataires dédiés se multiplient. Parmi ces nouveaux acteurs : [Azfalte](#), [Zenride](#), [Bee.Cycle](#), [Tandem](#), et aussi certains magasins de vélo comme le réseau [Cyclable](#) qui a développé une filiale spécifique pour les entreprises.

Le mouvement est soutenu par une politique publique favorable à ce mode de déplacement. Depuis le 1^{er} janvier 2019, c'est non seulement l'acquisition de flotte de vélos mais également la location, les frais d'entretien et d'assurance qui ouvrent droit à un crédit d'impôt de 25% aux employeurs.

En effet, une entreprise qui met, de façon facultative, à disposition de ses salariés des vélos, pour leur déplacement domicile-travail, peut bénéficier d'une réduction d'impôt égale aux frais générés par cette mise à disposition gratuite, dans la limite de 25 % du prix d'achat de la flotte de vélo. La réduction d'impôt sur les sociétés s'applique aux cycles classiques et aux cycles à pédalage assisté. Les entreprises qui optent pour la location d'une flotte de vélos plutôt que pour l'achat peuvent également bénéficier de la réduction d'impôt si le contrat de location est souscrit pour au moins trois ans (CGI, art. 220 undecies A, I).



NOUVELLE GÉNÉRATION

Solution ENVIRONNEMENT

Anticiper, suivre
et appliquer la réglementation

J'assure

la veille réglementaire
avec actuEL HSE Environnement
enrichi de la veille permanente,
Nomenclature ICPE, la base
de textes en environnement...

J'applique et mets en œuvre la réglementation

plus de 220 études thématiques,
près de 220 fiches conseil,
de nombreux outils...

Je sensibilise en interne et je gère la démarche HSE

toute la méthodologie pour mettre
en place le management HSE
et des supports de communication
(infographies, présentations...)



Pour toute information, contactez-nous au **01 40 92 36 36**
ou rendez-vous sur **www.editions-legislatives.fr**