



BRIEFING - Mai 2024

Réformer les obligations de verdissement de la loi LOM

Une mesure décisive pour le climat, la transition juste et la
politique industrielle

Contact

Léo Larivière

Responsable transition automobile

leo.lariviere@transportenvironment.org

Nicolas Raffin

Responsable médias et communications

nicolas.raffin@transportenvironment.org

Sommaire

“Quotas de verdissement” de la loi LOM : de quoi parle-t-on ?	2
Une mesure juste, ciblée sur une poignée de grands groupes	2
Les quotas de verdissement en échec	3
Une réforme pragmatique est en cours d’examen	3
Le début d’examen texte a acté plusieurs compromis	4
Une mesure décisive pour la planification écologique	5
Une politique sociale, pour aider la classe moyenne à passer à la voiture électrique	5
Un outil de soutien à la filière automobile	6
Une transition bénéfique pour les entreprises	7

“Quotas de verdissement” de la loi LOM : de quoi parle-t-on ?

En 2019, la loi d’Orientation des Mobilités (LOM) a créé **une obligation de transition vers les véhicules à faibles émissions** applicable aux groupes de société qui gèrent directement ou indirectement un parc automobile de plus de 100 véhicules (voitures et utilitaires de moins de 3,5 tonnes)¹. Concrètement, ces groupes doivent inclure une part minimale croissante de véhicules à faibles émissions sur l’ensemble des commandes passées sur une année : 10 % en 2022 et 2023, 20 % en 2024, 2025 et 2026, 40 % en 2027, 2028 et 2029 et 70 % à partir de 2030.

Une mesure juste, ciblée sur une poignée de grands groupes

Au total, seuls 3 500 groupes sont concernés par les quotas de verdissement², soit seulement 3 % des groupes présents sur le territoire national³. La loi cible principalement les sociétés de leasing automobile (filiales des banques)⁴, les grands groupes (ceux qui gèrent un grand parc de voitures de service et de fonction) et les principales entreprises de location de courte durée.

Si peu d’entreprises sont concernées, l’influence de ce noyau de sociétés sur le marché automobile est pourtant cruciale. En 2023, elles ont immatriculé **1,2 millions de véhicules neufs**, soit 61 % de l’ensemble des ventes de véhicules légers neufs^{5,6}.

Ces quotas font donc reposer la conversion du parc automobile sur un petit nombre d’acteurs, les plus influents et ceux qui disposent des moyens financiers et organisationnels pour assumer cette responsabilité. En ce sens, il s’agit d’une mesure décisive de la transition automobile française.

¹ Articles [L. 224-7 à L. 224-12-1](#) du Code de l’Environnement, [décret 2021-1491](#), [2021-515](#) et [2021-1494](#).

² Analyse de Transport & Environment des données d’immatriculation (base SIV) et de la base Sirene (INSEE).

³ INSEE (2020), [Les entreprises en France. Groupes de société](#).

⁴ Comme l’a confirmé le Conseil d’Etat dans une [décision](#) d’octobre 2023, les quotas de la loi LOM sont applicables aux sociétés de leasing pour tous les véhicules qu’elles louent, quel que soit le client final et pour tous les types de location (LLD ou LOA). De fait, même si elles n’utilisent pas directement les véhicules, ce sont bien ces entreprises qui les achètent, les détiennent et les revendent.

⁵ Analyse de Transport & Environment des données d’immatriculation (base SIV).

⁶ En élargissant aux véhicules neufs et d’occasion immatriculés, les groupes concernés ont immatriculé 1,5 millions de véhicules neufs, soit 21 % de l’ensemble des immatriculations en 2023.

Les quotas de verdissement en échec

En l'absence de contrôles et de sanctions, **la grande majorité des groupes concernés n'a pas respecté le quota légal de 10 % applicable en 2022 et 2023** (dont de grands groupes comme Iliad, Carrefour, Air Liquide, Entreprise, Hertz...)⁷. De même, l'obligation de reporting des performances d'électrification auprès du Ministère de la Transition Écologique est largement ignorée⁸.

Lorsque les quotas de verdissement sont atteints, cela est largement dû aux voitures hybrides rechargeables, qui représentent la moitié des véhicules "à faibles émissions" intégrés dans ces grandes flottes. Ce constat est problématique : selon une étude récente de la Commission européenne, en conditions réelles de conduite, ces voitures s'avèrent aussi polluantes et énergivores que les voitures classiques (140 gCO₂/km et 6 L/100 en moyenne⁹) et plus coûteuses pour les entreprises qui les utilisent¹⁰.

Au final, la part de marché des véhicules "100 % électriques" pour les grandes flottes visées par la loi plafonne à 8 % en 2023¹¹, soit un rythme d'électrification trois fois inférieur à celui des ménages sur le marché des véhicules neufs (22 %)¹². De même, les entreprises françaises sont **en retard par rapport aux entreprises de 12 pays européens** (Suède, Finlande, Pays-Bas, Luxembourg, Belgique, Royaume-Uni, Autriche, Danemark, Portugal, Allemagne, Irlande et Slovénie).

Une réforme pragmatique est en cours d'examen

Dans ce contexte, une proposition de loi réformant les quotas de verdissement est en cours de discussion à l'Assemblée. Cette réforme vise essentiellement à corriger leurs défaillances actuelles.

Article 1

- **Linéarisation de la trajectoire de verdissement** (+ 10 points de pourcentage tous les ans) et ajout de deux nouveaux quotas pour les années 2031 (80 %) et 2032 (90 %).

Cette trajectoire est alignée avec les paliers actuellement fixés par la loi LOM (20 % en 2025, 40 % en 2027 et 70 % en 2030), avec la trajectoire d'électrification prévue par le SGPE et correspond aux prévisions de vente des constructeurs.

⁷ Transport & Environment (2024), [Électrification des véhicules professionnels : 60 % des grandes entreprises ne respectent toujours pas la loi](#).

⁸ Voir les résultats du reporting à cette [adresse](#).

⁹ Commission européenne (2024), [Evolution of the real-world CO2 emissions gap for passenger cars and light commercial vehicles](#).

¹⁰ Arval (2023), [TCO Scope 2023](#) ; ALD-LeasePlan (Ayvens) (2023), [2023 Mobility Guide](#).

¹¹ Ce pourcentage n'inclut pas les véhicules loués par les sociétés de leasing (≥ 100 véhicules) aux petites flottes (< 100 véhicules) et aux particuliers. En les incluant, le pourcentage serait de 15 %.

¹² Analyse de Transport & Environment des données d'immatriculation (base SIV).

	Trajectoire LOM	Trajectoire Adam (sous-trajectoire LCD)	Trajectoire SGPE	Trajectoire prévue par les constructeurs
2024	20 %	-	-	-
2025	-	20 % (5 %)	26 %	25 %
2026	-	30 % (10 %)	34 %	31 %
2027	40 %	40 % (15 %)	40 %	38 %
2028	-	50 % (20 %)	49 %	47 %
2029	-	60 % (40 %)	58 %	56 %
2030	70 %	70 % (55 %)	66 %	67 %
2031	-	80 % (70 %)	-	76 %
2032	-	90 %	-	84 %

- Recentrage des quotas de verdissement sur **les véhicules réellement bénéfiques sur le plan climatique, financier et industriel** (exclusion des véhicules hybrides rechargeables).

Articles 2, 3 et 4

- Introduction de **sanctions proportionnées** en cas de manquement aux obligations légales de reporting et de verdissement (amendes administratives et possible exclusion des marchés publics).
- Renforcement de la **transparence**, en ajoutant le reporting sur les obligations de verdissement à la déclaration de performance extra-financière des entreprises concernées.

Dans sa version ambitieuse, la réforme est soutenue par une très large coalitions d'acteurs, qui ont pris position publiquement en faveur du texte : associations sociales et environnementales ([Réseau Action Climat](#), [Secours Catholique](#), [WWF](#), [Respire](#), [Pour un réveil écologique](#)), think-tanks (Institut Mobilités en Transition, [I4CE](#), [Shift Project](#)), association de consommateurs ([UFC-Que Choisir](#)), organisations professionnelles ([AVERE](#), EV100, CFDT)...

Le début d'examen texte a acté plusieurs compromis

Entre la [version initiale de la proposition de loi](#) déposée en décembre 2023, la [version actualisée](#) publiée le 30 janvier 2024 et la [version amendée](#) par la Commission DDAT le 9 avril 2024, de nombreux assouplissements de la réforme ont été actés. Ces assouplissements répondent aux inquiétudes exprimées par une partie des 3 500 groupes concernés et leurs représentants.

Article 1

- Fixation d'une trajectoire de verdissement spécifique assouplie pour les **loueurs de courte durée**, largement inférieure au rythme d'électrification prévisible du marché.
- Exclusion des **centrales de réservation de taxis et de VTC**, qui ne seront finalement pas concernées par la réforme.
- Introduction d'un "**bonus éco-score**" (score environnemental).

Un “bonus éco-score”, basé sur le score environnemental (auquel l’attribution des bonus écologiques est désormais conditionnée¹³), sera associé aux quotas de verdissement réformés. Concrètement, cela revient à faciliter le respect des quotas pour les flottes qui privilégient les véhicules les plus performants sur le plan environnemental et produits en Europe (ceux qui atteignent un seuil minimal de score environnemental). Par exemple, la cible 2026 (30 %) passerait à 25 % pour une entreprise qui acquiert uniquement des véhicules “éco-scorés”.

- Ajout de **soupleses** (ouverture de la possibilité d’exclure temporairement par décret du périmètre des obligations de verdissement par décret) **pour certaines catégories de véhicules utilitaires légers** difficilement électrifiables (pour des raisons de TCO ou de disponibilité de l’offre) en début de période.

Articles 2, 3 et 4

- **Assouplissement des sanctions** en début de période.

Les sanctions en cas de manquement aux quotas de verdissement ont été décalées et assouplies en début de période (0 € par véhicule manquant en 2025, 2 000 € en 2026, 4 000 € en 2027 et 5 000 € à partir de 2028, dans la limite maximale d’1 % du chiffre d’affaires).

- Introduction d’une **obligation de formation des gestionnaires de flottes et responsables de bâtiments**. Par leurs fonctions, ces salariés auront en effet la charge de mener à bien la transition.

Une mesure décisive pour la planification écologique

Selon les calculs de T&E, entre 2025 et 2035, la mise en œuvre de la réforme permettra la mise en circulation de **2,4 millions de véhicules électriques neufs supplémentaires** par rapport à l’évolution prévisible du marché.

À elle seule, ce surplus de véhicules électriques réduira ainsi les émissions françaises de **37 millions de tonnes de CO2 sur les dix prochaines années**¹⁴. Cela équivaut à l’arrêt total de tout le trafic aérien français pendant près d’un an et demi¹⁵.

Une politique sociale, pour aider la classe moyenne à passer à la voiture électrique

Les véhicules achetés neufs par les entreprises visées par la loi LOM sont très rapidement revendus aux ménages, après trois ou quatre ans d’utilisation (et même 9 mois pour les véhicules de location de courte durée)^{16,17}. Elles participent donc fortement au renouvellement de l’offre automobile d’occasion.

¹³ Voir détails sur le site de l’[ADEME](#).

¹⁴ Transport & Environment (2024), [Électrification des véhicules professionnels : 60 % des grandes entreprises ne respectent toujours pas la loi](#).

¹⁵ Ministère de la Transition Écologique (2023), [Les émissions gazeuses liées au trafic aérien](#).

¹⁶ SDES (2022), [Données sur le parc de véhicules en circulation au 1^{er} janvier 2022](#).

¹⁷ ADEME, Mobilians (2023), [Contribution de la filière location courte durée à la transition environnementale et à l’économie française](#).

Les quotas de verdissement contribuent en ce sens à rendre la voiture électrique **accessible à tous ceux qui n'ont pas les moyens d'acheter des véhicules électriques neufs**. C'est le cas de 85 % des ménages, en particulier les classes moyennes¹⁸.

À l'inverse, l'absence de structuration d'un marché de la voiture électrique d'occasion enferme les classes moyennes dans une dépendance aux voitures thermiques anciennes, polluantes et de plus en plus coûteuses. C'est un risque politique majeur, alors que toute hausse du prix des carburants alimente la colère sociale.

Au total, l'accélération de la transition électrique des entreprises générée par la réforme permettra d'alimenter le marché de l'occasion avec **1,2 million de véhicules électriques de seconde main supplémentaires d'ici à 2035**¹⁹, soit près de 12 fois le nombre de véhicules électriques d'occasion vendus en 2023²⁰.

Un outil de soutien à la filière automobile

Pour des raisons d'image, de proximité géographique, et d'un historique de collaboration et de partenariats, les grands groupes sont naturellement plus "fidèles" aux constructeurs automobiles nationaux que les ménages (45 % des véhicules neufs immatriculés par les flottes de plus de 100 véhicules étaient de marque française en 2023, contre 30 % chez les ménages)²¹.

De ce fait, les quotas de verdissement sont un **"coup de pouce" à la filière automobile**, qui bénéficie d'un débouché stable et prévisible à même de soutenir les efforts actuels de réorganisation et de relocalisation de la production, dans la perspective de la fin de vente des véhicules thermiques en 2035. À l'inverse, un marché de l'électrique porté par les ménages comme actuellement constitue davantage une porte ouverte aux marques automobiles étrangères, notamment chinoises, ces derniers étant moins regardants dans leurs choix automobiles.

L'effet positif pour la filière automobile française de la mesure est par ailleurs sécurisé par l'introduction d'un **mécanisme de verdissement par le score environnemental** dans la réforme proposée (voir ci-dessus). Ce mécanisme assure que les grandes flottes professionnelles françaises ne se mettent pas à intégrer des véhicules produits hors d'Europe.

Sur les 2,4 millions de véhicules électriques neufs supplémentaires générés par la réforme, **1,1 million seront de marques françaises (Renault, Peugeot et Citroën) et 360 000 seront produits dans les usines hexagonales**²².

Cette demande additionnelle est indispensable pour atteindre les objectifs fixés dans le contrat de la filière automobile (2024-2027) : produire deux millions de véhicules électriques en France d'ici 2030 et de multiplier par quatre les ventes de voitures électriques neuves entre 2022 et 2027 (de 206 000 à 800 000) et par six pour les utilitaires électriques (de 16 500 à 100 000)²³.

¹⁸ Analyse de Transport & Environment des données d'immatriculation (base SIV).

¹⁹ Transport & Environment (2024), [Électrification des véhicules professionnels : 60 % des grandes entreprises ne respectent toujours pas la loi](#).

²⁰ Analyse de Transport & Environment des données d'immatriculation (base SIV).

²¹ *Ibid.*

²² Transport & Environment (2024), [Électrification des véhicules professionnels : 60 % des grandes entreprises ne respectent toujours pas la loi](#).

²³ Ministère de l'Économie (2024), [Signature du contrat stratégique de la filière automobile](#).

Une transition bénéfique pour les entreprises

Le retour d'expérience des pionniers de l'électrification le démontre : la transition vers l'électrique **va dans l'intérêt des entreprises.**

En prenant en compte tous les coûts automobiles (amortissement de l'achat ou loyer mensuel, fiscalité, entretien, assurance, carburant ou électricité, etc.), la motorisation électrique est en effet aujourd'hui la moins chère du marché sur trois ou quatre années d'utilisation²⁴.

Par ailleurs, dans un contexte de hausse constante des prix à la pompe, la voiture électrique est un outil de résilience, réduisant la dépendance des activités économiques sur le territoire aux importations de carburants fossiles et aux chocs pétroliers futurs.

Au-delà, l'électrification du parc automobile est un atout pour l'attractivité et le dynamisme de l'entreprise, qui participe à améliorer l'image de marque et à convaincre les investisseurs. Plus généralement, la transition électrique est porteuse de nombreuses opportunités de croissance, autour de l'économie de l'électro-mobilité (recharge, batterie, recyclage, réparation, retrofit, etc.)²⁵.

Enfin, la voiture électrique constitue l'un des principaux leviers dont disposent les entreprises pour atteindre leurs engagements climatiques.

²⁴ Arval (2023), [TCO Scope 2023](#) ; ALD-LeasePlan (Ayvens) (2023), [2023 Mobility Guide](#).

²⁵ FNH, CFDT (2021), [Automobile : comment relever les défis d'une transition juste ?](#)