N° 454045

Syndicat SESAM (QPC)

6^{ème} et 5^{ème} chambres réunies

Séance du 5 juillet 2023

Lecture du 2 août 2023

CONCLUSIONS

M. Stéphane HOYNCK , rapporteur public

Le contentieux qui vient d'être appelé concerne le verdissement des flottes de véhicules. Le secteur des transports représente près d'un tiers des émissions nationales de gaz à effet de serre et c'est un secteur où les émissions ne diminuent pas contrairement à d'autres secteurs. En outre le secteur des transports est également identifié dans plusieurs zones du territoire comme un facteur majeur de pollution de l'air. A côté de mesures qui peuvent conduire à limiter l'usage de véhicules thermiques, l'électrification du parc automobile est une mesure centrale pour assurer sa décarbonation et réduire sa contribution à la pollution de l'air.

La loi du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités dite LOM a introduit dans le code de l'environnement un article L. 224-10 mettant à la charge des entreprises ayant des flottes de plus de 100 véhicules légers des nouvelles obligations d'achat et d'utilisation de véhicules à faible émissions au moment du renouvellement de leur parc.

Un décret d'application de cet article a été adopté, que le Syndicat professionnel des entreprises des services automobiles en location de longue durée (LLD) et des mobilités a contesté. Ce recours pour excès de pouvoir est en cours d'instruction et devrait être jugé à la rentrée prochaine. Mais le syndicat a par un mémoire distinct soulevé une QPC contre l'article L224-10 qui est examiné aujourd'hui.

L'applicabilité au litige de cette dispositif législative n'est pas douteuse et celle-ci n'a pas été déclarée conforme à la constitution.

L'examen doit donc se concentrer sur le caractère sérieux des questions soulevées.

Il est intéressant de relever, en écho avec ce que nous mentionnions en introduction, que les dispositions litigieuses s'insèrent dans le titre II du livre II du code de l'environnement, c'est-à-dire le titre consacré à l'air et à l'atmosphère, titre dont l'article liminaire relève que « La protection de l'atmosphère intègre la prévention de la pollution de l'air et la lutte contre les émissions de gaz à effet de serre. »

Ces conclusions ne sont pas libres de droits. Leur citation et leur exploitation commerciale éventuelles doivent respecter les règles fixées par le code de la propriété intellectuelle. Par ailleurs, toute rediffusion, commerciale ou non, est subordonnée à l'accord du rapporteur public qui en est l'auteur.

Il est d'abord soutenu que l'article L224-10 porte atteinte au principe d'égalité posé à l'article 6 de la DDHC. L'argument est le suivant : la loi oblige les entreprises qui gèrent directement ou indirectement, au titre de leurs activités relevant du secteur concurrentiel, un parc de plus de cent véhicules automobiles légers d'acquérir ou d'utiliser un pourcentage croissant de véhicules électriques lors du renouvellement annuel de leur parc, selon des pourcentages et des dates prévues par la loi, qui a d'ailleurs augmenté ces exigences dans les versions postérieures à celle applicable au litige. Cette disposition législative ne s'applique ainsi qu'aux sociétés de location de longue durée. La rupture du principe d'égalité viendrait, selon les requérants, de ce qu'elle ne s'applique pas aux sociétés de financement auxquelles il pourrait être fait appel pour l'acquisition de véhicules automobiles.

Nous comprenons bien l'idée des requérants : si l'objectif poursuivi par la loi est d'accélérer la proportion des véhicules électriques dans le parc automobile lors du renouvellement des véhicules, il serait plus efficace de cibler **aussi** d'autres acteurs du marché que les loueurs de longue durée. On voit ainsi que cette argumentation tend en réalité à contester l'opportunité de la mesure telle qu'elle s'applique aux loueurs de longue durée, mais cela ne suffit assurément pas à caractériser une méconnaissance du principe d'égalité. On voit bien qu'une mesure plus efficace, au moins en théorie pour atteindre cet objectif serait par exemple d'interdire la commercialisation des véhicules thermiques beaucoup plus tôt que la date aujourd'hui discutée au niveau de l'UE de 2035 pour tout le monde. Mais une discussion sur une mesure plus large, plus radicale et de nature différente ne peut pas prendre pour fondement le principe d'égalité.

Et si l'on regarde les choses du point de vue du principe d'égalité, la fixation d'un taux de remplacement par des véhicules électriques n'a de sens que lorsque sont en cause des parcs de véhicules. Une société de crédit automobile ne gère que des prêts bancaires, pas un parc automobile, de sorte que l'on voit mal comment un taux de remplacement de véhicules aurait pu leur être imposé. La question ne se place clairement pas sur le terrain du principe d'égalité.

Il est enfin soutenu que la loi porte une atteinte disproportionnée à la liberté du commerce et de l'industrie, et à la liberté d'entreprendre. Le Conseil constitutionnel vérifie que la conciliation n'est pas « manifestement déséquilibrée » entre la liberté du commerce et de l'industrie et la protection de l'environnement (2019-823 QPC du 31 janvier).

Mais l'argument des requérants est similaire pour ce grief : Il est soutenu qu'en contraignant les entreprises de location automobile de longue durée à participer au verdissement des flottes automobiles tout en exonérant les sociétés de financement d'acquisition de véhicules de cette même obligation, les dispositions en litige viennent favoriser illégalement ces seconds opérateurs, au détriment de la liberté d'entreprendre.

Ces conclusions ne sont pas libres de droits. Leur citation et leur exploitation commerciale éventuelles doivent respecter les règles fixées par le code de la propriété intellectuelle. Par ailleurs, toute rediffusion, commerciale ou non, est subordonnée à l'accord du rapporteur public qui en est l'auteur.

S'il fallait en dire davantage pour estimer que cette mesure est proportionnée, le ministre en défense rappelle que l'Etat est soumis à des injonctions juridictionnelles de prendre des mesures pour réduire les émissions de GES et pour réduire la pollution de l'air, et que les véhicules thermiques sont un levier pour améliorer les choses sur ces 2 points.

Le ministre note aussi que ces mesures sont en adéquation avec ces objectifs, dès lors que le « leasing » représente plus de 47% des immatriculations neuves pour les particuliers et 82% pour les entreprises en 2021, ces véhicules en LLD alimentant ensuite le marché de l'occasion, marché secondaire qui permettrait ensuite à davantage de ménages d'acquérir un véhicule à faibles émissions. Le législateur a donc ciblé les acteurs contribuant le plus à l'acquisition et à l'utilisation de véhicules neufs, et a prévu un calendrier **très progressif**, qui ne touche que le renouvellement du parc et non le stock. Selon les données du gouvernement, les véhicules à faible émission représentent 24% des nouvelles immatriculations au 1^{er} trimestre 2023. La loi impose un verdissement de 20% au 1^{er} janvier 2024 et de 40% en 2027.

Il ne nous paraît guère douteux à cette aune que la mesure est proportionnée à l'objectif.

Aucun des griefs n'est donc sérieux,

PCMNC à ce que la QPC ne soit pas renvoyée au CC

Ces conclusions ne sont pas libres de droits. Leur citation et leur exploitation commerciale éventuelles doivent respecter les règles fixées par le code de la propriété intellectuelle. Par ailleurs, toute rediffusion, commerciale ou non, est subordonnée à l'accord du rapporteur public qui en est l'auteur.