



**PROPOSITIONS DU
CLUB DES VOITURES
ÉCOLOGIQUES
&
CLUB DU DERNIER
KILOMÈTRE DE LIVRAISON**

**Impulser le « jour d'après » en
favorisant la mobilité durable
des personnes & des marchandises**

Avril 2020

CONTACTS

Club des Voitures Écologiques & Club du Dernier Kilomètre de Livraison
Des clubs de Com'Publics

01 44 18 14 57 / 06 88 08 69 56

thibaut.moura@compublish.com

mathilde.desgrange@compublish.com



Contexte

La crise sanitaire que le monde traverse fragilise considérablement notre tissu économique et industriel, et interroge nos modes de vies. L'épidémie du coronavirus nous appelle à nous questionner sur les effets d'une crise environnementale à venir : nous devons veiller à ce que les mesures qui seront mises en place au sortir de la crise n'accélèrent pas le dérèglement climatique. Plus encore, **la façon dont nous bâtirons « le monde d'après » peut être une formidable opportunité de repenser nos manières de nous nourrir, de travailler ou de nous déplacer.**

Il est ainsi nécessaire de penser et d'utiliser cette crise comme un tremplin et non un ralentisseur écologique. Les enjeux de développement durable ne doivent pas être sacrifiés au profit de seuls avantages économiques, tant au niveau national en poursuivant les objectifs de décarbonation des transports, qu'au niveau européen en allant dans le sens des initiatives promues par le Pacte Vert européen. Plus que jamais les objectifs fixés récemment au niveau européen et national doivent être maintenus et réaffirmés. **Les plans de relance de l'économie, en étant orientés vers la transition énergétique et écologique, devront à la fois redonner du souffle à l'économie française et à la compétitivité des entreprises tout en répondant aux objectifs du développement durable.**

Conscients que la santé et l'emploi seront les priorités des mois à venir, la mobilité durable est une formidable opportunité de répondre à ces enjeux : réduction des émissions polluantes des véhicules, approvisionnement énergétique, transport ferroviaire et fluvial, avitaillement des commerces... **le secteur de la mobilité peut être pionnier en matière de résilience de nos territoires.**

Dans cet esprit, le Club des Voitures Écologiques et le Club du Dernier Kilomètre de Livraison formulent des propositions en vue de **réduire l'empreinte environnementale des transports de personnes et de marchandises en accompagnant la transition écologique et énergétique.**

NOS 22 PROPOSITIONS

1. Maintenir le bonus écologique à 6 000 € pour les entreprises jusqu'en 2021
2. Déplafonnement du bonus écologique
3. Appliquer un taux de TVA à 10% sur les véhicules écologiques
4. Faciliter le recours à la location longue durée pour les collectivités territoriales en ouvrant le FCTVA au loyer financier des véhicules écologiques
5. Exonérer de TICPE les taxis utilisant des énergies alternatives
6. Mise en place d'une prime à l'achat pour les véhicules à énergie alternative
7. Mise en place d'une prime au retrofit des véhicules essence vers le GPL, GNV ou E85
8. Mise en place d'une prime au retrofit électrique ou à pile à combustible
9. Rendre la conversion des véhicules essences vers les carburants GPL, GNV et superéthanol E85 éligible à la déductibilité des frais réels au titre de l'impôt sur le revenu
10. Créer un crédit d'impôt de 20% pour l'acquisition de véhicules écologiques pour le transport de marchandises
11. Créer un crédit d'impôt pour l'installation d'infrastructures de recharge pour véhicules écologiques
12. Intégrer les véhicules écologiques et leur entretien dans le forfait mobilité durable
13. Mettre en place un prêt à taux zéro (PTZ) pour l'achat d'un véhicule écologique (sous condition de ressources)
14. Ouvrir les ZFEm à l'ensemble des véhicules écologiques
15. Faciliter l'installation des bornes de recharges électriques en sous-sol
16. Augmenter le PTAC des véhicules écologiques
17. Mise en place d'un Fond de garantie sous-traitant
18. Favoriser davantage les énergies alternatives pour le renouvellement des flottes publiques et privées
19. Obligation de retirer les « interdit au GPL » à l'entrée des parkings ETP
20. Mettre en place une « Eco-contribution transport »
21. La fin des livraisons « gratuites »
22. Renforcer la mobilité durable dans le dispositif des CEE

Fiscalité & aides financières

1. BONUS-MALUS ECOLOGIQUE

> Maintenir le bonus écologique à 6 000 € pour les entreprises jusqu'en 2021

Chaque année, le bonus écologique fait l'objet d'une révision à l'occasion des débats budgétaires. Le projet de loi de finances pour 2020 a acté une diminution de 50% du bonus octroyé aux entreprises et aux collectivités locales : le bonus est en effet passé de 6.000€ à 3.000€ et n'est octroyé qu'aux modèles vendus moins de 60 000 € TTC (sauf VUL et véhicules hydrogènes). Alors que cette mesure devait s'appliquer aux véhicules commandés à compter du 1^{er} avril 2020, et dans le contexte de la crise sanitaire liée au Covid-19, le Gouvernement a décidé de rallonger la période de transition : ainsi, les véhicules neufs commandés avant le 31 décembre 2019 pourront bénéficier des conditions de « l'ancien bonus » dès lors qu'ils seront facturés avant le 15 juin 2020.

Le CVE et le CDKL proposent que le montant du bonus soit relevé à 6.000€ pour les personnes morales qui commanderaient un véhicule émettant moins de 20g CO₂/km jusqu'au 31 décembre 2021.

Il convient de souligner que les véhicules acquis par les personnes morales alimentent à court et moyen terme une large partie du marché de l'occasion, offrant ainsi aux particuliers des véhicules écologiques à prix abordables. Pour rappel, les entreprises représentent 63%¹ du volume des ventes de véhicules particuliers électrifiés et 98% des ventes de véhicules utilitaires.

En complément, **le CVE et le CDKL proposent d'étendre le bonus de 6.000€ jusqu'en décembre 2021 pour l'achat d'un véhicule écologique (électrique, gaz ou éthanol) dont le PTAC est supérieur à 2,5 tonnes** afin de rapprocher leur coût d'acquisition de ceux des véhicules thermiques.

> Déplafonnement du bonus écologique

Comme indiqué ci-avant, l'octroi du bonus écologique est limité depuis cette année aux véhicules dont le prix d'achat HT est inférieur à 60.000€. Ce plafonnement est mal compris des acquéreurs potentiels qui, grâce aux véhicules électriques à batterie et à pile à combustible, contribuent à l'amélioration de la qualité de l'air indépendamment du prix de vente du véhicule. Cette mesure est de nature à déstabiliser le marché français, pourtant encore en phase de développement et impacté par la crise sanitaire.

Les membres du CVE et du CDKL proposent de supprimer le plafond du prix d'achat au delà duquel un véhicule ne serait plus éligible au bonus écologique, et ce a minima jusqu'au 31 décembre 2021.

¹ AVERE - L'écosystème de la mobilité électrique alerte le Gouvernement sur le nécessaire maintien du bonus écologique à 6 000 euros – Décembre 2019 (http://www.aver-france.org/Site/Article/?article_id=7759)

2. TVA ET FCTVA

> Appliquer un taux de TVA à 10% sur les véhicules écologiques

Afin de tourner le plan de relance de notre économie vers la transition écologique, la mobilité durable doit être largement soutenue dans les mois et années à venir. Cela est également essentiel pour atteindre les objectifs français et européens de réduction des émissions et de neutralité carbone.

Dans ce cadre, le CVE et le CDKL proposent de conférer aux véhicules écologiques (électriques, hybrides, hydrogène, gaz, éthanol, ED95) un avantage compétitif par rapport aux véhicules thermiques en leur appliquant un taux de TVA réduit à 10%.

> Faciliter le recours à la location longue durée pour les collectivités territoriales en ouvrant le FCTVA au loyer financier des véhicules écologiques

Les collectivités territoriales sont confrontées au défi majeur que constitue le renouvellement et le verdissement de leur parc automobile. En 2019, leur parc représentait 150 000 véhicules, dont 74% de véhicules diesel et 18% de véhicules essence.

Pour accélérer la transition énergétique de ces flottes, **le CVE et le CDKL proposent de permettre aux collectivités territoriales qui souhaiteraient investir dans des véhicules écologiques (électriques, hybrides, hydrogène, gaz, éthanol) de pouvoir recourir à la location longue durée (LLD) plutôt qu'à l'achat tout en bénéficiant du FCTVA sur le loyer financier.**

3. TAXE SUR LES VEHICULES DE SOCIETE

> Exonérer de TVS les véhicules fonctionnant au superéthanol-E85

Les véhicules combinant l'essence à du gaz naturel carburant ou du GPL dont les émissions sont inférieures ou égales à 100g CO₂/km sont actuellement exonérés de TVS pendant les trois premières années. Depuis le 1er janvier 2018, cette mesure s'applique également aux véhicules combinant l'énergie électrique et une motorisation au superéthanol E85. Si cette disposition va dans le bon sens, elle ne bénéficie cependant pas aux véhicules qui n'utilisent que du Flexfuel E85, et ce malgré les performances environnementales de ce carburant.

Par cohérence, et dans un souci de mixité énergétique, le CVE et le CDKL proposent que les véhicules fonctionnant au superéthanol E85 soient exonérés de TVS sur les douze premiers trimestres comme le sont déjà les véhicules utilisant des carburants gazeux (GPL et GNV).

4. TAXE INTERIEURE DE CONSOMMATION SUR LES PRODUITS ENERGETIQUES (TICPE)

> Exonérer de TICPE les taxis utilisant des énergies alternatives

Conformément à l'article 265 sexies du Code général des douanes, les exploitants de taxis bénéficient d'une exonération de TICPE dans le cas de l'utilisation d'un véhicule utilisant des supercarburants, du E10 ou du gazole.

Le CVE propose d'étendre cette exonération aux exploitants de taxis utilisant des carburants alternatifs (GPL, GNV, superéthanol E85 et ED95).

5. PRIMES AU RETROFIT ET PRIMES A LA CONVERSION

> Mise en place d'une prime à l'achat pour les véhicules à énergie alternative

Aujourd'hui, le système du bonus écologique permet d'octroyer une prime de 6.000€ lors de l'achat de véhicules émettant moins de 20g CO₂/km, à savoir les véhicules électriques à batterie ou à pile à combustible.

En complément de cette mesure, et considérant que la mobilité écologique ne peut reposer sur une seule technologie, le CVE et le CDKL proposent de créer une prime à l'achat pour les véhicules GPL, GNV et E85 émettant de 20 à 120g CO₂/km.

Il est à noter que cette prime, qui pourrait s'élever à 500€, ne concernerait qu'un volume relativement faible de véhicules eu égard à leurs parts de marché respectives, mais elle enverrait néanmoins un signal très positif aux automobilistes qui souhaitent pouvoir bénéficier d'un large panel de solutions pour l'achat de leur véhicule.

> Mise en place d'une prime au retrofit des véhicules essence vers le GPL, GNV ou E85

Considérant qu'il est possible de convertir des véhicules essence pour qu'ils puissent accepter du GPL, du GNV ou du E85, il semblerait intéressant d'envisager la création d'une prime au retrofit en complément du dispositif de prime à la conversion déjà en vigueur. Le retrofit de ces véhicules permet de réduire jusqu'à 20% les émissions de CO₂ pour les véhicules fonctionnant au gaz lorsqu'il est d'origine fossile et jusqu'à 80% lorsqu'il est d'origine renouvelable (BioGPL/BioGNV), et de 60% pour les véhicules fonctionnant au superéthanol-E85. Au-delà de l'impact environnemental et sanitaire, il s'agit aussi d'une disposition solidaire en direction des foyers les plus modestes, ces trois carburants étant peu coûteux à la pompe. Enfin, pour les carburants gazeux, ils permettent d'obtenir la pastille Crit'air 1 et ce quelle que soit la date d'immatriculation du véhicule.

Le CVE et le CDKL préconisent donc la mise en place d'une prime au retrofit de 50% du montant de la transformation avec un plafonnement à 750€ pour la modification GPL (laquelle coûte entre 1.500 et 3.000€ TTC) et à 400€ TTC pour la modification E85 (laquelle coûte environ 800 euros TTC).

> Mise en place d'une prime au retrofit électrique ou à pile à combustible

Depuis le début du mois d'avril 2020, la pratique du retrofit électrique qui consiste à transformer un véhicule thermique vers la traction électrique à batterie et à pile à combustible est possible en France.

Ainsi, alors qu'un bonus écologique est octroyé à l'achat d'un véhicule électrique neuf, le CVE et le CDKL proposent la mise en place d'une prime au retrofit électrique à hauteur de 5.000 € par véhicule.

> Rendre la conversion des véhicules essences vers les carburants GPL, GNV et superéthanol E85 éligible à la déductibilité des frais réels au titre de l'impôt sur le revenu

La conversion des véhicules vers les carburants alternatifs que sont le GPL, le GNV et le superéthanol E85 permettrait au plus grand nombre d'accéder facilement à des carburants plus respectueux de l'environnement et dont le prix à la pompe est plus faible que celui de l'essence ou du diesel.

Aussi, afin d'aider financièrement nos concitoyens à modifier leurs moteurs essence vers ces carburants alternatifs, le CVE et le CDKL proposent que les frais de conversion (acquisition et installation) soient rendu éligibles à la déductibilité des frais réels au titre de l'impôt sur le revenu.

6. CREDITS D'IMPOTS

> Créer un crédit d'impôt de 20% pour l'acquisition de véhicules écologiques pour le transport de marchandises

La filière du transport de marchandise est très fortement impactée par la crise sanitaire, avec plus de 70% des entreprises en arrêt partiel ou total de leur activité. L'outil d'incitation à l'achat de véhicules écologiques, aujourd'hui le suramortissement fiscal, va donc être en grande partie inopérant puisque les entreprises déficitaires fiscalement risquent d'être nombreuses.

Aussi, le CVE et le CDKL proposent qu'en 2020, 2021 et 2022, l'Etat mette en place un crédit d'impôt en lieu et place du suramortissement. Un crédit d'impôt de 20% pourrait fortement inciter les entreprises de transport à acquérir des camions écologiques (GNV, bioGNV, hydrogène ou ED95) dont le PTAC est supérieur ou égal à 2,6 tonnes. **Un tel crédit d'impôt pourrait en outre utilement être étendu aux véhicules utilitaires dont le PTAC est inférieur à 2,6 tonnes.**

> Créer un crédit d'impôt pour l'installation d'infrastructures de recharge pour véhicules écologiques

Le maillage territorial des stations d'avitaillement en énergies et carburants renouvelables (GNV, bioGNV, électrique, hydrogène), est un frein notable au développement de ces

mobilités, la densité insuffisante des stations multipliant les temps de trajet nécessaires pour s'avitaillement. Pour certaines entreprises, il leur serait possible d'installer leur propre station afin de faciliter l'avitaillement et de réaliser des économies de fonctionnement pour les transporteurs qui paient alors ces énergies moins cher qu'en station publique.

Pour favoriser l'installation d'infrastructures de recharge pour véhicules écologiques par les entreprises, le CVE et le CDKL propose la création d'un crédit d'impôt de 50%, plafonné à 100k€ par station, en 2020 et 2021.

7. FORFAIT MOBILITE DURABLE

> Intégrer les véhicules écologiques et leur entretien dans le Forfait Mobilité Durable

La loi d'orientation des mobilités a introduit le « forfait mobilité durable » permettant aux employeurs de contribuer aux frais de déplacements de leurs salariés qui se rendent au travail en covoiturage ou en vélo jusqu'à 400€/an.

Le CVE et le CDKL proposent que les énergies et technologies alternatives soient intégrées à ce dispositif : le forfait mobilité durable pourrait être mis à la disposition des salariés qui utilisent des véhicules électriques, hydrogène, gaz ou superéthanol E85 pour leurs trajets domicile/travail. **Il pourrait aussi inclure le contrôle technique et l'entretien de ces véhicules.**

8. ACHAT DES VEHICULES

> Mettre en place un prêt à taux zéro (PTZ) pour l'achat d'un véhicule écologique (sous condition de ressources)

Les ménages les moins aisés sont souvent ceux qui possèdent les véhicules les plus anciens, et par conséquent les plus polluants et dont la consommation de carburant élevée impacte fortement leur pouvoir d'achat.

Aussi, le CVE propose la mise en place d'un prêt à taux zéro qui permettrait de favoriser l'accès des plus modestes aux véhicules écologiques.

Réglementation

1. ZONES A FAIBLES EMISSIONS MOBILITE

> Ouvrir les ZFEm à l'ensemble des véhicules écologiques

La LOM a révisé le dispositif des « zones à circulation restreinte » (ZCR), désormais « zones à faibles émissions mobilité » (ZFEm), mises en place dans les territoires où les normes de pollution atmosphérique sont régulièrement dépassées. Afin de réguler la circulation dans ces zones, les véhicules sont classés en fonction de leur niveau d'émissions polluantes via les certificats « Crit'air ». A date, les véhicules fonctionnant avec les carburants superéthanol E85 et ED95 ainsi que les véhicules hybrides essence sont classés comme les véhicules essences, ne prenant ainsi pas en considération leur attrait environnemental.

Le CVE et le CDKL proposent de réintégrer les véhicules hybrides essence, superéthanol E85 et ED95 dans la catégorie Crit'Air 1, et ce peu importe leur norme Euro. Ils seraient ainsi classés aux côtés des véhicules acceptant des carburants gazeux et des véhicules hybrides rechargeables essences.

2. INFRASTRUCTURES DE RECHARGE

> Faciliter l'installation des bornes de recharges électriques en sous-sol

Eu égard aux ambitions de la France en matière de développement de l'électromobilité et afin d'aider les professionnels du secteur à pouvoir accéder à des infrastructures de recharge en zone urbaine, il convient de revoir les normes qui encadrent l'installation des bornes de recharge pour véhicules électriques en sous-sol : limitation à certains niveaux (trois maximum), limitation à 20 points de charges maximum par compartiment (3 000 m² maximum), limitation à 150 kVa de puissance délivrable simultanément, cloisons coupe feux...).

Aussi, le CVE et le CDKL proposent d'assouplir la réglementation qui encadre le déploiement des infrastructures de recharge dans les parkings souterrains.

3. POIDS TOTAL AUTORISE EN CHARGE (PTAC)

> Augmenter le PTAC des véhicules écologiques

Aujourd'hui, on peut segmenter le marché du transport léger (-3,5t de PTCA) en deux catégories : les entreprises spécialisées dans la livraison des produits de moins de 30kg et celles spécialisées dans la livraison des produits de 30 à 180kg. Ces dernières utilisent des

véhicules 20m3 dont la charge utile est limitée à 750kg, ce qui ne leur permet pas une optimisation des chargements.

Le CDKL propose de modifier la réglementation afin de permettre aux transports légers de disposer de véhicules d'un PTAC à 5 tonnes. Les véhicules actuels sont déjà configurés pour cette charge. Sans les modifier ni même attenter à leur sécurité, il serait donc possible d'augmenter la charge utile et ainsi de réduire le nombre de camions en circulation. **Il pourrait être imaginé que seuls les véhicules utilisant une énergie alternative pourraient bénéficier de cette nouvelle réglementation.** A ce jour, ces derniers sont d'ailleurs pénalisés par leur charge utile du fait du poids des organes de propulsion : réservoirs de gaz, batteries... les rendant quasiment inutilisables pour les sociétés spécialisées dans la livraison des encombrants.

4. FOND DE GARANTIE

> Mise en place d'un Fond de garantie sous-traitant

Une large majorité des sous-traitants opérant la distribution du dernier kilomètre louent en location longue durée (LLD) leurs véhicules. Pour autant, certains ne sont pas en mesure de démontrer suffisamment de garanties financières et se trouvent limités pour acquérir des véhicules en LLD.

Aussi, le CDKL propose la mise en place d'un fond de garantie sous-traitant pour le secteur afin de limiter les garanties financières exigées et prévenir les défaillances de paiement.

Mesures de soutien diverses

1. RENOUELEMENT DES FLOTTES

> Favoriser davantage les énergies alternatives pour le renouvellement des flottes publiques et privées

Les articles 76 et 77 de la LOM ont introduit et renforcé des pourcentages minimums d'achat de véhicules à faibles et très faibles émissions lors du renouvellement des flottes pour l'Etat, les collectivités territoriales ainsi que les entreprises qui gèrent un parc de plus de 100 véhicules, les loueurs de véhicules et les exploitants de taxis.

Dans la logique d'un soutien à la mixité énergétique, le CVE et le CDKL proposent l'introduction d'une mesure additionnelle visant à introduire un pourcentage complémentaire d'obligation d'acquisition de véhicules à technologies (hybride et hybride rechargeable) et/ou carburants alternatifs (GPL, GNV, ED95, et superéthanol E85).

2. CONDITIONS DE CIRCULATION ET DE STATIONNEMENT

> Obligation de retirer les « interdit au GPL » à l'entrée des parkings ETP

Depuis 2001, le règlement R67-01 européen oblige tous les véhicules GPL à être munis de soupape de sécurité pour avoir le droit de circuler sur le continent. Ce point est vérifié en France au moment de la délivrance des certificats d'immatriculation, lors du contrôle de la transformation d'un véhicule essence en véhicule GPL, ou encore lors du contrôle technique. Pour autant, par méconnaissance de la réglementation, de nombreux gestionnaires de parkings maintiennent à l'entrée de leurs ouvrages une signalétique anxiogène « Interdit au GPL, sauf munis de soupape de sécurité ».

Le CVE propose d'obliger les gestionnaires de parkings à retirer ces panneaux et les inciter à les remplacer par un panneau de « Bienvenue au GPL », rappelant par là-même l'intérêt de ce carburant alternatif aux performances sanitaires (pratiquement aucune particule ni de NOx) et environnementales (-jusqu'à -20% CO2 par rapport à l'essence équivalent et jusqu'à -80% lorsqu'il s'agit de GPL d'origine renouvelable, le BioGPL) considérables.

3. REDONNER DE LA VALEUR A LA LIVRAISON

> Mettre en place une « Eco-contribution transport »

Le développement du e-commerce a entraîné un éclatement et une multiplication des flux de livraison, posant des difficultés en matière de congestion et de pollution. De leurs côtés, les professionnels transporteurs sont astreints à tenir des délais de livraison toujours plus courts

et des prix compétitifs en cohérence avec les exigences des consommateurs et des e-commerçants.

Le CDKL propose la création d'une éco-contribution transport pour les achats effectués en ligne et nécessitant une livraison individuelle (à domicile ou sur le lieu de travail) en H+.

Afin de valoriser les professionnels de la livraison qui ont mis en place des solutions pour réduire l'impact environnemental de leurs activités, elle pourrait être ainsi appliquée : les livraisons qui ne sont pas effectuées au moyen de véhicules écologiques, de modes de livraison dits actifs (vélo ou marche à pieds) ou par l'intermédiaire d'un système de livraison mutualisé et optimisé seront taxées de ladite éco-contribution transport.

Les fonds ainsi récoltés pourraient servir à **abonder un programme dédié à l'accompagnement des professionnels du transport de marchandises dans le renouvellement de leurs flottes vers des véhicules à carburants alternatifs ou dans le report modal** (fret fluvial, ferroviaire ou modes actifs) ainsi qu'au financement des infrastructures correspondantes.

> La fin des livraisons « gratuites »

De nombreux e-commerçants utilisent dans leurs outils de communication et de marketing le terme de « livraison gratuite », à tel point cette pratique tend à devenir une norme dans le commerce électronique. De ce fait, dès lors qu'elle est « gratuite », le consommateur ne mesure plus les impacts financiers et environnementaux de la livraison de sa commande.

Le CDKL invite donc à se questionner sur la pertinence de rendre obligatoire l'utilisation des termes « offerte » ou « incluse » pour qualifier les livraisons afin de ne pas laisser sous-entendre au consommateur que celles-ci n'ont aucun coût. Cette mesure pourrait être accompagnée de la mention, au moment de l'achat, des coûts financiers (prix) et environnementaux (émissions de CO2) réels engendrés par la livraison.

4. CERTIFICATS D'ECONOMIE D'ENERGIE (CEE)

> Renforcer la mobilité durable dans le dispositif des CEE

Si la contribution financière globale des obligés du mécanisme des CEE est liée à 25% à la distribution des carburants, seuls 8% des volumes financiers engendrés par les CEE sont dédiés à la mobilité.

Le CVE et le CDKL proposent donc que le financement de la mobilité durable dans le cadre des CEE soit très largement être renforcé. Plus largement, il semblerait utile de porter dans le cadre de cette proposition une vision plus large des énergies alternatives en octroyant des CEE en direction de tous les véhicules fonctionnant avec une technologie ou une énergie alternative.