



Octobre 2023

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

EXERCICE BUDGÉTAIRE 2024

**CONTACTS**

Club des Voitures Écologiques & Club du Dernier Kilomètre de Livraison

*Des clubs de Com'Publics*

01 44 18 14 57 / 06 43 43 61 39

[thibaut.moura@compublish.com](mailto:thibaut.moura@compublish.com)

[juliette.bizot@compublish.com](mailto:juliette.bizot@compublish.com)

# PROPOSITIONS DU CLUB DES VOITURES ÉCOLOGIQUES ET DU CLUB DU DERNIER KILOMÈTRE DE LIVRAISON DANS LE CADRE DE L'EXERCICE BUDGÉTAIRE 2024

## 1. PROPOSITIONS LÉGISLATIVES

- a) Malus poids : faire bénéficier les véhicules hybrides non rechargeables, GPL, GNV et E85 d'un abattement sur le poids du véhicule
- b) Étendre et renforcer le dispositif de crédit d'impôt pour l'installation de bornes de recharge électrique aux TPE et PME
- c) Créer une « éco-contribution transport » pour les achats issus du *e-commerce* nécessitant une livraison individuelle

## 2. PROPOSITIONS RÉGLEMENTAIRES

- a) Rétablir un bonus écologique pour les véhicules lourds rétrofités vers la motorisation électrique à batterie et à pile à combustible
- b) Réévaluer les barèmes de la prime au rétrofit et supprimer les conditions de revenus
- c) Prime à la conversion des véhicules essence vers le GPL, GNV, et E85
- d) Rendre obligatoire et augmenter le Forfait Mobilité Durables
- e) Reconduire et renforcer l'appel à projet « *Écosystème des véhicules lourds électriques* »



## CONTEXTE

Les débats budgétaires pour l'année 2024 s'inscrivent dans la trajectoire de priorisation de la planification écologique annoncée par le Gouvernement. Le 19 septembre, la Première ministre Élisabeth Borne a détaillé le budget consacré à la transition écologique en mettant l'accent sur l'amélioration de la mobilité des Français en proposant « *aux Français des actions concrètes tout en rendant toujours plus attractifs et plus accessibles les solutions décarbonées [...] notamment la mobilité.*<sup>1</sup> »

À ce titre, les moyens de l'État en faveur de la décarbonation des mobilités sont augmentés de 1,6 milliard d'euros en 2024, avec la volonté de renforcer l'ambition de verdissement des flottes de véhicules (voitures, poids-lourds, bornes de recharge) pour mieux accompagner les Français dans la décarbonation de leurs déplacements quotidiens et du transport de marchandise.

Dans le cadre des débats budgétaires et comme chaque année, le Club des Voitures Écologiques (CVE) et le Club du dernier Kilomètre de Livraison (CDKL) formulent des propositions visant à promouvoir les énergies et technologies alternatives en matière de mobilité de personnes et de marchandises.

L'objet de ces propositions est de réduire l'empreinte environnementale du secteur des transports et d'accompagner la transition écologique et énergétique. Ainsi, ces propositions s'inscrivent aussi bien dans le projet de loi de finances (PLF) qu'au sein des déclinaisons réglementaires liées à cet exercice budgétaire.

---

<sup>1</sup> [Discours d'Élisabeth Borne du 19 septembre](#)

## 1. PROPOSITIONS LÉGISLATIVES

### a) Malus poids : faire bénéficier les véhicules hybrides non rechargeables, GPL, GNV et E85 d'un abattement sur le poids du véhicule

Dans le cadre de la loi de finances 2021<sup>2</sup>, une taxe sur la masse en ordre de marche (malus au poids) des véhicules a été adoptée pour les véhicules de tourisme<sup>3</sup>. Cette mesure, entrée en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2022, sanctionne les véhicules thermiques neufs à l'immatriculation de la somme de 10 euros par kilogramme à partir de 1 800 kg.

Le projet de loi de finances pour 2024 abaisse désormais ce seuil à 1 600kg à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2024 en y introduisant un barème progressif allant jusqu'à 2 100kg.

Étaient exonérés de cette taxe les véhicules fonctionnant exclusivement à l'électricité, à l'hydrogène ou bien une combinaison des deux<sup>4</sup>, ainsi que les véhicules hybrides électriques rechargeables avec une autonomie en mode tout électrique en ville supérieure à 50 km<sup>5</sup>.

L'article 14 du PLF 2024 prévoit de remplacer cette exonération par un abattement de 200kg, dans la limite de 15% de cette même masse pour les véhicules hybrides rechargeables.

Les véhicules hybrides non-rechargeables ainsi que les véhicules fonctionnant au GPL, GNV, E85 ne sont quant à eux pas concernés par cet abattement.

#### **Proposition CVE / CDKL :**

Le CVE et le CDKL proposent que les véhicules fonctionnant au GPL, GNV, E85 et hybrides non rechargeables puissent bénéficier d'un abattement de 100 kg de la masse du véhicule. Ceci se justifie par la participation de ces carburants et technologies aux objectifs d'amélioration de la qualité de l'air et de la décarbonation de nos transports.

### b) Étendre et renforcer le dispositif de crédit d'impôt pour l'installation de bornes de recharge électrique aux TPE et PME

Pour les particuliers, les dépenses d'acquisition effectivement engagées pour l'installation de bornes de recharge pour voitures électriques entre le 1er janvier 2021 et le 31 décembre 2025 ouvrent droit à un crédit d'impôt<sup>6</sup>. Ce crédit d'impôt est accordé sans condition de revenus, dans la limite de deux systèmes de charge pour un même logement.

Ce crédit d'impôt est égal à 75 % du montant des dépenses engagées et mentionnées sur la facture. Son montant forfaitaire est limité à 300 euros et concerne la résidence principale ainsi que la résidence secondaire (dans la limite d'une résidence secondaire par contribuable).

Aujourd'hui, aucun crédit d'impôt n'est prévu pour les entreprises qui installeraient des

<sup>2</sup> [Loi de finances pour 2021](#)

<sup>3</sup> [https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article\\_lc/LEGIARTI000044603125](https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000044603125)

<sup>4</sup> [https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article\\_lc/LEGIARTI000044603109](https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000044603109)

<sup>5</sup> [https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article\\_lc/LEGIARTI000044603107](https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000044603107)

<sup>6</sup> [Article 200 quater C du Code général des impôts](#)

bornes de recharge électriques. Or l'électrification des flottes des TPE et PME est confrontée à des difficultés d'investissement et est moins rapide que celle des grandes entreprises. De plus, de nombreuses TPE et PME sont exposées aux contraintes des Zones à Faibles Émissions mobilité (ZFE-m).

**Propositions CVE / CDKL :**

Au même titre que l'article 5 du PLF 2024 prévoit de maximiser l'aide aux entreprises avec un taux d'aides maximales réhaussé à 35% pour les PME et 45% pour les TPE qui investissent dans l'industrie verte en contribuant au développement des secteurs stratégiques pour la transition vers une économie décarbonée, le CVE et le CDKL proposent que le crédit d'impôt pour l'installation de bornes de recharge électrique, aujourd'hui réservée aux particuliers, soit étendue aux Très Petites Entreprises (TPE) et aux Petites et Moyennes Entreprises (PME), (hors entreprise des services de l'automobile et entreprise de location de véhicule courte durée). Ce dispositif devrait également être renforcé dans son montant, en cohérence avec le soutien du programme CEE « ADVENIR ».

Ce crédit d'impôt encouragerait ces entreprises à se tourner vers des véhicules leur permettant d'obtenir une vignette Crit'air plus avantageuse, servant ainsi les objectifs de dépollution des zones urbaines.

**c) Créer une « éco-contribution transport » pour les achats issus du e-commerce nécessitant une livraison individuelle**

Le développement du *e-commerce*, notamment depuis la crise de la Covid-19, a entraîné une augmentation du nombre de livraison de colis en France. En effet, le volume de colis s'élevait en 2021 à 1,7 milliard, soit une croissance supérieure à celle de 2020 (+14,9 % en un an en 2021 contre +12,4 % un an auparavant)<sup>7</sup>. Le recours au e-commerce continue de progresser. Cette augmentation du nombre de livraisons, notamment des livraisons individuelles, provoque une multiplication des flux dont découlent 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 qui ne leur permettent souvent pas de préférer des modes de livraison moins polluants. Parallèlement, le consommateur ne dispose pas ou de très peu d'informations sur les impacts environnementaux de ses achats en ligne. Pourtant, on peut imaginer que certains consommateurs seraient prêts à payer un supplément pour favoriser un mode de livraison plus vertueux.

---

<sup>7</sup> [Communiqué de presse ARCEP](#)

**Propositions CDKL :**

Le CDKL propose la création d'une éco-contribution sur les livraisons individuelles en H+ (c'est-à-dire les livraisons en moins de deux heures après la validation de la commande, à domicile ou sur le lieu de travail) des achats effectués en ligne. Seraient touchés par cette éco-contribution les livraisons effectuées par des véhicules essence ou diesel, à l'image de l'éco-contribution existant déjà sur l'électro-ménager.

Pour la mise en œuvre de ce dispositif, obligation devra être faite aux plateformes de vente en ligne d'intégrer cette éco-contribution, de la collecter et de la reverser à un organisme chargé de recueillir le fonds et de les reverser auprès des transporteurs bénéficiaires. Il pourra s'agir indifféremment d'un organisme public ou d'une société de droit privé agréé sur le modèle des éco-organismes chargés de la prise en charge de la fin de vie des équipements électriques, électroniques ou d'ameublement. Dans le cadre de la Responsabilité Elargie des Producteurs, les éco-organismes (« sociétés de droit privé investie par les pouvoirs publics d'une mission d'intérêt général ») sont chargés de la prise en charge de la fin de vie des équipements électriques, électroniques ou d'ameublement mis sur le marché. Sur le même modèle, un organisme agréé serait chargé de collecter l'éco-contribution transport auprès des plateformes de vente en ligne puis de la réaffecter sous forme d'aides financières selon un cahier des charges défini en collaboration avec les professionnels du secteur.

Cette éco-contribution pourrait également permettre d'alimenter un fonds dédié à l'accompagnement des professionnels du transport de marchandises dans le renouvellement de leur flotte, les encourageant ainsi à investir dans des véhicules à carburants alternatifs, ou rétrofités électriques, à optimiser leur processus en fonction du gain environnemental, à pratiquer le report modal (fret, fluvial, ferroviaire ou mode actifs) ou à financer des infrastructures correspondantes.

## II. PROPOSITIONS RÉGLEMENTAIRES

### **a) Rétablir un bonus écologique pour les véhicules lourds rétrofités vers la motorisation électrique à batterie et à pile à combustible**

Un décret<sup>8</sup> a été publié le 31 décembre 2022 supprimant le bonus écologique pour les véhicules lourds. Mis en place en 2021 jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 2023, le montant du bonus s'élevait à 40% du coût d'acquisition d'un véhicule lourd électrique, hydrogène, ou utilisant une combinaison des deux.

#### ***Proposition CDKL :***

Les transporteurs peuvent aujourd'hui difficilement investir sur des véhicules lourds zéro émission, faute d'offre et de demande, qui se justifie par les prix des véhicules lourds zéro émission. À ce titre, le CDKL propose le rétablissement du bonus écologique pour les véhicules lourds rétrofités vers la motorisation électrique à batterie et à pile à combustible.

### **b) Réévaluer les barèmes de la prime au rétrofit électrique et supprimer les conditions de revenus**

La prime au rétrofit concerne les voitures, les camionnettes, les deux ou trois roues à moteur et les quadricycles. Elle est fixée en fonction de la typologie du véhicule, de sa masse et du revenu fiscal de référence du bénéficiaire.

Le montant de l'aide est fixé à 80 % du prix d'achat du véhicule dans la limite de 6 000 euros pour une voiture<sup>9</sup>, conditionné au revenu fiscal de référence (RFR), et entre 5 000 et 9 000 euros pour une camionnette<sup>10</sup>, conditionné au RFR et à la classe du véhicule (classe I à III).

#### ***Propositions CVE / CDKL :***

Pour aller plus loin, Le CVE et le CDKL proposent une réévaluation de la prime au rétrofit électrique en appliquant un montant unique de 8 500 euros pour les voitures particulières et entre 9 000 et 13 000 euros pour les VUL (classe I à III). Afin de permettre le développement rapide d'une offre de rétrofit électrique accessible et compétitive, pour tous, nous proposons également de supprimer les conditions de revenus de la personne physique pour la prime au rétrofit électrique.

<sup>8</sup> <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000046848201>

<sup>9</sup> [https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article\\_lc/LEGIARTI000046886024](https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000046886024)

<sup>10</sup> [https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article\\_lc/LEGIARTI000046882903](https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000046882903)

### c) Prime à la conversion des véhicules essence vers le GPL, GNV, superéthanol E85

Le gouvernement ayant déjà mis en place une prime à la conversion encourageant l'achat de véhicules électriques neufs et hybrides rechargeables<sup>11</sup>, il serait pertinent d'élargir les conditions d'octroi de la prime à la conversion aux véhicules convertis aux carburants alternatifs GPL, GNV et E85.

Cet élargissement de la prime à la conversion se justifie par la participation de ces carburants et technologies aux objectifs d'amélioration de qualité de l'air et de la décarbonation de nos transports. En effet, la conversion permet de réduire jusqu'à 6 % les émissions de CO<sub>2</sub> pour les véhicules fonctionnant au gaz<sup>12</sup>, de 77 % pour les véhicules fonctionnant au superéthanol-E85<sup>13</sup> et jusqu'à 80 % pour les gaz d'origine renouvelable (Bio-GPL/BioGNV<sup>14</sup>). Les véhicules hybrides non rechargeables roulent quant à eux, plus de 86% du temps en tout électrique lors de leurs parcours en ville<sup>15</sup>.

Au-delà de contribuer à une mobilité plus respectueuse de l'environnement, cette mesure permettrait également de venir en aide aux foyers les plus modestes, ces carburants et technologies étant bien moins coûteux et disponibles sur le marché de l'occasion.

À noter que les véhicules circulants au carburant GPL et GNV bénéficient de la vignette Crit'Air 1 et qu'il pourrait être d'intérêt de faire de même pour le superéthanol E85.

#### **Proposition CVE / CDKL :**

Le CVE et le CDKL préconisent la mise en place d'une prime à la conversion de 50 % du montant de la conversion vers un carburant alternatif, avec cependant un plafonnement de 750 euros concernant la transformation vers le GPL et GNV (laquelle coûte entre 1 500 euros et 3 000 euros TTC et à 400 euros pour la transformation vers le E85 (laquelle coûte environ 800 euros TTC).

### d) Augmenter et étendre le Forfait Mobilités Durables

Le forfait mobilités durables (FMD) est un dispositif financier de soutien aux salariés du secteur privé et agents de services publics pour leurs déplacements domicile-travail lorsqu'ils font le choix d'utiliser des solutions plus vertueuses pour l'environnement (vélo, covoiturage, autopartage, scooters et trottinettes électriques en libre-service, engins de déplacement personnel motorisés des particuliers)<sup>16</sup>.

Pour les salariés du privé, le montant du FMD peut aller jusqu'à 800€ par salarié par an. Ce montant est exonéré de cotisation pour l'entreprise qui le met en place. Un des modes

<sup>11</sup> [https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article\\_lc/LEGIARTI000046886035](https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000046886035)

<sup>12</sup> <https://www.afgnv.org/bilan-co2-du-gnv-ou-biognv/>

<sup>13</sup> <https://www.bioethanolcarburant.com/carburant-superethanol-e85/>

<sup>14</sup> <https://www.grdf.fr/acteurs-gnv/accompagnement-grdf-gnv/enjeux/biognv/biognv-biocarburant>

<sup>15</sup> Étude École Polytechnique et Centrale Supélec : Essai de la Toyota Prius en conditions réelles en région parisienne

<sup>16</sup> [Décret relatif au Forfait Mobilités Durables](#)



de transport autorisé pour bénéficier du FMD est notamment l'autopartage avec des véhicules électriques, hybrides rechargeables ou hydrogènes.

***Proposition CVE :***

Le CVE propose que le FMD soit renforcé, en augmentant son montant pour les salariés du privé jusqu'à 1 000€ par salarié par an. Le CVE préconise également l'extension du FMD pour les véhicules circulant au GPL, GNV et superéthanol E85 en autopartage. Ces propositions se justifient au regard du caractère incitatif proposé par le dispositif pour encourager les déplacements plus vertueux pour l'environnement et la santé publique pour les trajets domicile-travail.

### **e) Reconduire et renforcer l'appel à projet « Écosystème des véhicules lourds électriques »**

Le 14 mars 2022, le Gouvernement a mis en place une aide à l'acquisition ou à la location longue durée de véhicules lourds électriques et à l'installation de bornes de recharge adaptées à leur usage dans le cadre de France Relance, via un Appel à Projet<sup>17</sup>. Ce dispositif concerne les véhicules lourds 100 % électriques à batterie de catégories N2 et N3 dont le PTAC est supérieur à 4,5 tonnes (à l'exception des bennes à ordures) et les autocars (catégories M2 et M3) dans les domaines du transport routier de marchandises et du transport routier de voyageurs.

Cette aide prend fin au 31 décembre 2023 et a été dotée d'une enveloppe globale de 60 millions d'euros. Le soutien financier offert par cet appel à projets dépend du surcoût lié à l'acquisition ou la location longue durée d'un véhicule électrique. Les entités peuvent bénéficier d'un financement pouvant atteindre jusqu'à 65 % de ce surcoût, dans la limite de :

- 150 000 euros pour les tracteurs routiers,
- 100 000 euros pour les bus et cars de moins de 26 tonnes,
- 75 000 euros pour les véhicules de moins de 12 tonnes.

Par ailleurs, l'installation des bornes de recharge électrique est soutenue à hauteur de 60 % des coûts d'investissement.

***Proposition CDKL :***

Cet appel à projet ayant pour objectif d'encourager le renouvellement des flottes de véhicules en favorisant les véhicules lourds électriques à batterie, le CDKL propose qu'il soit reconduit pour l'année 2024 et que les montants de l'aide soient renforcés. En effet, le prix demeure le principal frein à l'achat d'un véhicule électrique.





## Qui sommes-nous ?

Le Club des Voitures Écologiques (CVE) regroupe, depuis 2007, partenaires publics et privés pour faciliter les échanges autour des enjeux liés aux véhicules écologiques et au mix énergétique auprès de décideurs publics nationaux.

Créé en 2011, conjointement par le CVE et le Groupement des Autorités Responsables de Transport (GART), le Club du Dernier Kilomètre de Livraison est un espace d'échanges et de propositions politiques sur les sujets relatifs au transport et à la livraison urbaine durable.



## CONTACTS

Club des Voitures Écologiques  
Club du Dernier Kilomètre de Livraison  
Clubcs Com'Publics

Thibaut Moura  
01 44 18 14 57  
[Thibaut.moura@compublics.com](mailto:Thibaut.moura@compublics.com)

Juliette Bizot  
06 08 94 75 93  
[Juliette.bizot@compublics.com](mailto:Juliette.bizot@compublics.com)