

Concertation nationale sur l'énergie et le climat

CAHIER D'ACTEUR

N° 127



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.



Contact :
mathilde.pronier@compublish.com

Le point de vue du CVE et du CDKL sur les documents de planification énergie climat soumis à la concertation

EN BREF

Dans le cadre des consultations publiques sur la SNBC et la PPE, nous portons des recommandations visant à rendre la transition énergétique plus adaptée aux réalités économiques, sociales et industrielles.

Ces propositions s'articulent autour de trois grands axes : promouvoir un mix énergétique diversifié et inclusif pour répondre aux besoins variés des usagers, enrichir le report modal avec des solutions complémentaires comme les véhicules intermédiaires, et inciter à des comportements vertueux, notamment dans les secteurs de la livraison et des flottes d'entreprise.

En alliant pragmatisme et ambition, nous souhaitons accompagner les acteurs publics et privés dans la mise en œuvre de ces objectifs pour une transition écologique efficace et équitable.

L'objet de ces propositions est de réduire l'empreinte environnementale du secteur des transports et d'accompagner la transition écologique et énergétique.

Nos propositions en faveur du mix énergétique pour le transport des personnes et des marchandises

Report modal – vélos taxis

La SNBC prévoit d'augmenter le trafic des transports en commun de 25% d'ici 2030.

Notre recommandation :

Le report modal vers les transports en commun est essentiel, mais il peut être enrichi par des solutions complémentaires. Les véhicules de transport intermédiaires, tels que les vélos-taxis avec chauffeur, apportent une réponse adaptée pour renforcer cette stratégie. Ils jouent un rôle déterminant dans la mobilité du dernier kilomètre et offrent une solution inclusive, notamment pour les personnes à mobilité réduite, tout en s'intégrant de façon complémentaire aux réseaux de transports en commun.

L'importance du mix énergétique

La SNBC prévoit une baisse progressive des avantages fiscaux liés aux véhicules de fonction et flottes d'entreprise pour inciter covoiturage, modes de transports collectifs ou véhicules électriques.

Notre recommandation :

Le CVE rappelle l'importance du mix énergétique pour accompagner cette transition : il convient donc de ne cibler non pas seulement uniquement les véhicules électriques, mais aussi les hybrides, hybrides rechargeables, hydrogène, GPL et bio-GPL, GNV et bio-GNV, ou encore éthanol.

Par ailleurs, la PPE propose de limiter le recours au GNV/bioGNV aux cas où « l'électrification est impossible ». Nous proposons de remplacer la mention « là où l'électrification est impossible » par « en complément de l'électrification selon les cas d'usage et les retours des utilisateurs ». En effet, au regard des objectifs de décarbonation français et européens, les acteurs du transport doivent pouvoir recourir à un mix d'énergies alternatives pour se décarboner.

Transport de voyageur

La SNBC vise une « Électrification des véhicules légers (66% en 2030, fin de vente dès 2035) et des bus/cars (90% des bus neufs et 30% des cars neufs en 2030 sont électriques) ».

Notre recommandation :

Nous proposons, après le mot « légers », d'ajouter les mots « 66% de véhicules électriques, hybrides ou hybrides rechargeables en 2030, fin de vente autres que zéro émission en 2035 » à la place de la parenthèse actuelle.

En effet, cette formulation permet une transition plus inclusive et progressive. Les hybrides et hybrides rechargeables, accessibles à un plus grand nombre de ménages et adaptés à une variété d'usages, constituent une solution intermédiaire réaliste pour accélérer la décarbonation du parc tout en répondant aux enjeux économiques et sociaux de la transition. De plus, Les véhicules hybrides non rechargeables roulent quant à eux, plus de 86% du temps en tout électrique lors de leurs parcours en ville¹.

Bonus / malus auto

La SNBC rappelle également les durcissements à venir des dispositifs malus poids et malus CO2.

Notre recommandation :

Il convient de souligner l'importance, dans ce cadre, de conservant les abattements prévus pour les véhicules hybrides et hybrides rechargeables afin de tenir compte du poids des batteries, ainsi que pour les véhicules éthanol.

Livraison : inciter les comportements vertueux

La PPE prévoit d'expérimenter de nouveaux modèles logistiques (plages horaires limitées de livraison, etc.).

Notre recommandation :

Nous proposons 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 touchées 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.

¹ Étude École Polytechnique et Centrale Supélec : Essai de la Toyota

Prius en conditions réelles en région parisienne

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 agréée sur le modèle des éco-organismes chargés de la prise en charge de la fin de vie des équipements électriques, électroniques ou d'ameublement.

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. Pour inciter à l'effort de mutualisation entre les opérateurs de transport et optimiser le nombre de flux de livraison, le fonds pourrait également financer la mise en place de plateformes numériques de mutualisation & optimisation des livraisons à l'échelle d'un territoire, dès lors que les gains environnementaux et sanitaires sont chiffrés et dépassent un certain seuil à définir par décret.

Conclusion

Ces recommandations visent à enrichir les ambitions de la SNBC et de la PPE en soutenant un mix énergétique diversifié, adapté aux spécificités des secteurs du transport de voyageurs et de marchandises. Nous plaillons pour une transition inclusive qui intègre des solutions complémentaires aux véhicules électriques, comme les véhicules hybrides et hybrides rechargeables, le GNV/bioGNV, le E85 ou encore le rétrofit, afin de répondre à des besoins variés et difficiles à électrifier.

De plus, des incitations ciblées, telles que le maintien des abattements fiscaux et l'instauration d'une éco-contribution sur les livraisons H+, permettront d'accompagner les acteurs économiques dans leur transformation tout en optimisant l'impact environnemental.

En privilégiant des approches pragmatiques et progressives, ces propositions renforcent la décarbonation des transports tout en tenant compte des réalités économiques, sociales et territoriales.