

**PRESIDENTIELLE 2022 : UN
QUINQUENNAT DECISIF POUR
ATTEINDRE LES OBJECTIFS DE
2030**

POSITION DE L'AVERE-FRANCE



Depuis 1978, l'Avere-France fédère l'ensemble des acteurs de l'écosystème de la mobilité électrique dans les domaines industriel, commercial, institutionnel et associatif. Elle adresse ainsi la **mobilité électrique utilisant des véhicules à batterie, hybrides rechargeables ou pile à combustible**, des deux-roues, véhicules légers ainsi que les poids-lourd et bus. La présence, parmi nos 200 adhérents, de constructeurs, d'énergéticiens, d'utilisateurs mais aussi de collectivités territoriales nous permet de disposer d'une **expertise tridimensionnelle dans l'écosystème sur tous les axes de la chaîne de valeur de l'écosystème, des types d'énergie, et des moyens de mobilité**.

Depuis 2016 l'Avere-France pilote également le **programme ADVENIR** qui vise, grâce au mécanisme des CEE (certificats d'économie d'énergie), à compléter les initiatives publiques de **soutien à l'électromobilité** en cours. ADVENIR finance au travers de primes le **déploiement d'infrastructures de recharge**. Il est un des principaux dispositifs de financement des infrastructures de recharge du véhicule électrique en France. Dans le cadre de la reconduction du programme pour la période 2020-2023, l'Avere-France en partenariat avec son réseau d'associations régionales, sous l'égide du Ministère de la Transition écologique et de l'ADEME, a lancé **ADVENIR Formations**, un programme national de sensibilisation et de formation à la mobilité électrique à destination des particuliers, des élus et acteurs locaux ainsi que des professionnels de l'immobilier. Enfin, l'Avere-France a lancé en 2019 le site pédagogique Je-roule-en-électrique.fr dont l'objectif est **d'accompagner les Français dans leur passage à une mobilité plus propre**, plus économique et plus pratique en offrant des réponses éclairées à leurs questions.

Nous entretenons depuis des années une collaboration féconde avec les pouvoirs publics pour soutenir le développement de la mobilité électrique. Après la Loi d'Orientation des Mobilités et le plan de relance, la Loi Climat et Résilience a permis de renforcer les ambitions

françaises en termes de décarbonation des transports, confirmant par ailleurs le **rôle central de la mobilité électrique dans la réponse aux enjeux économiques et écologiques actuels**.

Le prochain quinquennat s'annonce crucial pour l'électromobilité puisqu'il devra positionner la France sur la bonne trajectoire pour **atteindre les grandes échéances fixées par les législations nationales et européennes ainsi que l'Accord de Paris sur le Climat**. A ce titre, **2030** sera une année charnière pour le verdissement des mobilités et *a fortiori* pour la mobilité électrique. Le prochain quinquennat doit engager tous les moyens nécessaires pour mener à bien le passage à la mobilité électrique pour tous afin de faire de la France le pays de référence en termes de transition écologique et de décarbonation des transports.

A cet égard, si les territoires affichent de grandes ambitions en matière de déploiement de transports en commun, la voiture individuelle demeurera majoritaire dans la mobilité de nombreux Français. Il est indispensable, dans un souci d'équité sociale et de justice territoriale, de rendre le véhicule électrique accessible au plus grand nombre, notamment aux plus précaires, et partout sur le territoire, en particulier là où il n'y a pas d'alternatives à la voiture individuelle.

L'Avere-France porte cinq grandes propositions déclinées en une vingtaine d'actions concrètes :

- I. **Assurer l'accès à la mobilité électrique pour tous en gommant les surcoûts à l'achat des véhicules neufs et d'occasion et en régulant le marché des véhicules thermiques d'occasion.**

Le soutien public reste essentiel pour garantir la transition écologique du secteur des transports. L'étude réalisée par Bloomberg New Energy Finance (BNEF) pour *Transport & Environment* en mai 2021 précise que les voitures et utilitaires électriques pourraient coûter moins chers à la construction que les véhicules à combustibles fossiles sur le marché européen à partir de 2027.

La baisse des coûts des batteries et la mise en place de chaînes de production dédiées aux véhicules électriques « *les rendront moins chers à l'achat, en moyenne, même avant subventions* ». Pour stimuler ces baisses attendues de coûts à moyen-terme, il est essentiel que l'Etat maintienne un haut niveau de soutien en faveur de la mobilité électrique sur l'ensemble du quinquennat.

II. Assurer l'accès à la recharge publique pour tous tant en quantité qu'en qualité et prix, et aider à l'accès à la recharge privée en facilitant les démarches et réduisant les coûts induits

L'accès à la recharge et à l'avitaillement reste l'un des principaux freins au passage à la mobilité électrique. L'électrification massive des véhicules ira nécessairement de pair avec un déploiement massif d'infrastructures de recharge et de stations d'avitaillement privées et ouvertes au public.

Malgré une augmentation importante de ses déploiements en 2021 par rapport à 2020, une accélération paraît de plus en plus nécessaire au regard de la détérioration des ratios du nombre de véhicules par point de recharge. La publication de textes réglementaires très attendus, comme la révision du décret n° 2017-26 du 12 janvier 2017 relatif aux infrastructures de recharge pour véhicules électriques, devrait ouvrir une nouvelle dynamique. En parallèle, il est à relever que 90 % des utilisateurs de modèles électrifiés rechargeables rechargent leurs véhicules à domicile ou sur leur lieu de travail : c'est pourquoi outre la recharge publique, il est nécessaire de développer les possibilités de recharge privées, notamment dans les copropriétés.

Aussi il est important de maintenir le programme ADVENIR piloté par l'Avere-France. Ce programme permet en effet de lever les freins au développement de la mobilité électrique en donnant aux utilisateurs l'accès à un point de recharge principal que ce soit à leur domicile ou

sur leur lieu de travail, et participer au déploiement des infrastructures de recharge sur les territoires français.

III. Promouvoir les actions de formation et de reconversion des acteurs et d'information du grand public pour éviter la fracture sociale.

Pour que la transition vers la mobilité électrique soit pleinement effective, il faut réussir à promouvoir la valeur ajoutée des véhicules électriques par rapport à leurs équivalents thermiques. L'Avere-France est persuadée qu'il est indispensable d'adopter une approche globale et inclusive afin d'amener les utilisateurs à mieux accepter la mobilité électrique. Ceci doit passer par une meilleure pédagogie et un plus haut niveau d'information délivrés auprès des particuliers et des professionnels afin de permettre une transition écologique rapide de nos mobilités.

IV. Aide à accélérer l'électrification du transport routier et de la logistique urbaine

Alors que le transport (de marchandises et de personnes) est le secteur le plus émetteur de gaz à effet de serre, le transport de marchandises demeure le grand oublié des politiques de mobilité. Il s'agit pourtant d'un levier essentiel et stratégique de décarbonation, en particulier en France où le transport routier représente 90% du transport de marchandises. L'électrification du parc de poids lourds, selon une étude de Carbone 4¹, permettrait de baisser les émissions de gaz à effet de serre de 84% par rapport au gazole. Si pour l'heure, la maturité du marché n'est pas suffisante il est indispensable de continuer à soutenir les motorisations électriques (batterie et hydrogène) afin d'enclencher une véritable dynamique.

S'agissant de la logistique urbaine, la France est le pays européen avec le plus grand nombre de

¹ Carbone 4, [Transport routier : quelles motorisations alternatives pour le climat ?](#), novembre 2020.

véhicules utilitaires légers (VUL), son verdissement est donc un enjeu central de lutte contre la pollution de l'air, en particulier en ville. La transition du parc de VUL vers les motorisations électriques constitue également un levier important de décarbonation, et d'amélioration de la qualité de l'air en ville, d'autant plus qu'elle peut advenir à un horizon bien plus proche que les poids lourds et que l'utilisation des VUL se concentre en milieu urbain.

V. Faire de la France la championne de l'Europe en matière de décarbonation des transports en s'appuyant sur le développement de compétences, de production et de réalisations

La Commission européenne a présenté le 14 juillet son *Fit for 55 Package* composé d'une dizaine de propositions législatives visant à réduire de 55% les émissions de CO2 d'ici 2040 et la neutralité carbone dans le secteur des transports d'ici 2050. La France doit porter une position ambitieuse sur l'ensemble de ces textes, en particulier s'agissant

de la proposition de règlement relatif au déploiement d'infrastructures pour carburants alternatifs (AFIR).

Une transition écologique ambitieuse doit être portée par des objectifs forts. L'Avere-France souhaite que l'objectif « 100 000 bornes » soit atteint d'ici la fin 2022 tel qu'initialement prévu. L'Avere-France souhaite également que l'Etat se fixe des objectifs ambitieux de déploiement de points de recharge ouverts au public. L'ICCT estime à 350 000 le nombre de points de recharge en 2030, Delta EE porte cette estimation à 687 000 et d'autres études sont en cours. La France devra en tout état de cause démultiplier le nombre de points de recharge ouvert au public d'ici 2030, le soutien public doit donc être total pour permettre cette massification de la recharge ouverte au public qui devra se faire en concertation avec l'écosystème de la mobilité électrique.

SOMMAIRE

Assurer l'accès à la mobilité électrique pour tous en gommant les surcoûts à l'achat des véhicules neufs et d'occasion et en régulant le marché des véhicules thermiques d'occasion 7

ACTION N°1 : ETABLIR UNE TRAJECTOIRE D'AIDES A L'ACQUISITION POUR LES VEHICULES FAIBLES ET TRES FAIBLES EMISSIONS SUR LE QUINQUENNAT ET ASSURER UNE SIMPLIFICATION DES DEMARCHES ADMINISTRATIVES..... 7

ACTION N°2 : RENFORCER LES AIDES A L'ACQUISITION DE VEHICULES D'OCCASION 8

ACTION N°3 : SOUTENIR LA TRANSITION DES TPE/PME 8

ACTION N°4 : PERMETTRE LE RECOURS AU FONDS DE COMPENSATION DE LA TAXE SUR LA VALEUR AJOUTEE (FCTVA) PAR LES COLLECTIVITES LOCALES DANS LE VERDISSEMENT DE LEUR PARC 8

ACTION N°5 : DEVELOPPER UN FONDS D'INVESTISSEMENT POUR LA RECHERCHE & DEVELOPPEMENT ET L'INNOVATION DANS LA MOBILITE ELECTRIQUE..... 8

- **Investir dans les batteries pour augmenter leurs performances 8**
- **Fixer les conditions d'un développement accéléré du potentiel de la recharge bidirectionnelle dans un cadre de régulation mieux adapté..... 9**

Assurer l'accès à la recharge publique pour tous tant en quantité qu'en qualité et prix, et aider à l'accès à la recharge privée en facilitant les démarches et réduisant les coûts induits 10

ACTION N°6 : LEVER L'ENSEMBLE DES FREINS A LA RECHARGE A DOMICILE 10

- **Renforcer le Crédit d'impôt Borne de recharge (CIBRE) 10**
- **Planifier l'équipement du résidentiel collectif en infrastructure collective de recharge 11**
- **En copropriété : 11**
- **En logement social : 11**

ACTION N°7 : ETENDRE LE PERIMETRE DE LA TIRIB/TIRUERT A LA RECHARGE PRIVEE 11

ACTION N°8 : DENSIFIER LA RECHARGE EN VOIRIE ET SUR AUTOROUTES POUR MAILLER L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE 12

- **Renforcer les déploiements sur autoroutes concédées et non-concédées 12**
- **Sur les autoroutes concédées : 12**

- *Sur ou à proximité du reste du réseau national* :12
- **Accompagner le déploiement d'infrastructure de recharge pour véhicules électriques (IRVE) dans les territoires**..... 13

ACTION N°9 : DEVELOPPER LA RECHARGE DANS LES GRANDS EQUIPEMENTS POUR FAVORISER L'INTERMODALITE (GARES, AEROPORTS, PARKINGS EN OUVRAGE, ETC.) 13

- **Quotas réservés dans les parkings avec recharge dédiée aux véhicules de catégorie L (tels deux-roues et trois-roues électriques, vélos cargos, quadricycles, etc.)** 13
- **Développer des zones d'attentes taxis/VTC pour les véhicules à faibles et très faibles émissions** 13
- **Faciliter l'installation des bornes de recharges électriques en sous-sol des parkings** 14
- **Définir et mettre en œuvre un plan spécifique d'équipements des gares et aéroports**..... 14

ACTION N°10 : RENFORCER LE DEPLOIEMENT DE STATIONS D'AVITAILLEMENT POUR LES VEHICULES HYDROGENE 14

Promouvoir les actions de formation et de reconversion des acteurs et d'information du grand public pour éviter la fracture sociale 15

ACTION N°11 : RENFORCER LA PEDAGOGIE ET L'INFORMATION DANS LE DEPLOIEMENT DES ZFE-M..... 15

ACTION N°12 : PROMOUVOIR LA FORMATION ET LA SENSIBILISATION A LA CONDUITE D'UN VEHICULE ELECTRIQUE ET HYBRIDE RECHARGEABLE 16

- **Formation initiale** 16
- **Formation continue**..... 16

ACTION N°13 : PROMOUVOIR LA LOCATION DE COURTE ET MOYENNE DUREE DE VEHICULES A FAIBLES ET TRES FAIBLES EMISSIONS AUPRES DES PARTICULIERS ET DES ENTREPRISES 16

- **Mise en place d'un chèque location électrique pour les particuliers** 16
- **Mise en place d'un crédit d'impôt location électrique pour les entreprises** 17

ACTION N°14 : VALORISER ET PROMOUVOIR L'AUTOPARTAGE ET LE FREE-FLOATING 17

ACTION N°15 : ACCOMPAGNER LA TRANSITION ECOLOGIQUE PAR LA PROMOTION DES SOLUTIONS DE MOBILITES ALTERNATIVES..... 17

- **Véhicules de catégorie L (deux-roues, trois-roues et quadricycles)**..... 17
- **Taxis/VTC**..... 17

Aider à accélérer l'électrification du transport routier et de la logistique urbaine..... 19

ACTION N°16 : INVESTIR DANS L'ELECTRIFICATION DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES..... 19

ACTION N°17 : ELECTRIFIER LA LOGISTIQUE DU DERNIER KILOMETRE	20
ACTION N°18 : ACCOMPAGNER LE VERDISSEMENT DU TRANSPORT ROUTIER DE PERSONNES	21
• Stimulation de la demande	21
• Dispositifs de financement et de subvention	21
Faire de la France la championne de l'Europe en matière de décarbonation des transports en s'appuyant sur le développement de compétences, de production et de réalisations	22
ACTION N°19 : DEFINIR UNE POSITION FRANÇAISE AMBITIEUSE ET EN FAVEUR DE LA MOBILITE ELECTRIQUE INNOVANTE ET ECORESPONSABLE (RECHARGE, STOCKAGE, RECYCLAGE, ETC.) POUR LE FIT FOR 55 PACKAGE	22
ACTION N°20 : VERDISSEMENT DE TVA, UN LEVIER CENTRAL D'INCITATION.....	22
ACTION N°22 : PROMOUVOIR LE MADE IN FRANCE ET LE MADE IN EUROPE DANS LA PRODUCTION DES VEHICULES ELECTRIFIES.....	23
Annexe 1 : Grandes échéances de décarbonation des transports en France	24
Annexe 2 : Les proposition de l'Avere-France	25



Assurer l'accès à la mobilité électrique pour tous en gommant les surcoûts à l'achat des véhicules neufs et d'occasion et en régulant le marché des véhicules thermiques d'occasion

Le soutien public reste essentiel pour garantir la transition écologique du secteur des transports. L'étude réalisée par Bloomberg New Energy Finance (BNEF) pour Transport & Environment en mai 2021 précise que les voitures et utilitaires électriques pourraient coûter moins chers à la construction que les véhicules à combustibles fossiles sur le marché européen en à partir de 2027. La baisse des coûts des batteries et la mise en place de chaînes de production dédiées aux véhicules électriques « les rendront moins chers à l'achat, en moyenne, même avant subventions ». Pour stimuler ces baisses attendues de coûts à moyen-terme, il est essentiel que l'Etat maintienne un haut niveau de soutien en faveur de la mobilité électrique sur l'ensemble du quinquennat.

L'Avere-France propose :

ACTION N°1 : ETABLIR UNE TRAJECTOIRE D'AIDES A L'ACQUISITION POUR LES VEHICULES FAIBLES ET TRES FAIBLES EMISSIONS SUR LE QUINQUENNAT ET ASSURER UNE SIMPLIFICATION DES DEMARCHES ADMINISTRATIVES

Les dispositifs d'aides à l'acquisition que sont le bonus écologique et la prime à la conversion ont subi d'importants changements ces dernières années. La **stabilité de ces dispositifs** est cruciale pour accompagner le marché en sortie de crise, en particulier pour les entreprises. C'est d'autant plus essentiel compte-tenu du renforcement du

verdissement des flottes d'entreprises. Cela leur permet de se donner le temps de la réflexion et permettre une **meilleure transition**, il y a un changement d'esprit qui est en marche. Pour cette raison, il est nécessaire d'établir une **trajectoire ambitieuse et prévisible sur l'ensemble du quinquennat**. Il est également important de s'assurer que les aides ne viennent accompagner que les solutions de mobilité qui ont un **bilan carbone positif** et qui concourent à la **neutralité carbone**.

Ce besoin de stabilité incite également à **ne pas revenir sur les incitations fiscales** qui s'inscrivent pleinement dans le sens d'une **amélioration de la qualité de l'air** et de la **réduction des émissions de CO2** sur le territoire national.

Les bénéficiaires d'aides (bonus, PAC, Avenir, etc.) et les élus locaux ont souligné la nécessité d'une **mutualisation de l'information et d'interlocuteurs** dans le domaine, pour minimiser le nombre de démarches pouvant dans certains cas entraîner des retards sur le paiement des aides. Un guichet unique proposant des **solutions intégrées** (de la demande d'aides pour l'achat ou la location de véhicule à l'installation de solutions de recharge en associant également de la pédagogie et de l'information) s'inscrirait dans la **dynamique de simplification** impulsée par l'Etat tout en **facilitant les démarches des bénéficiaires** et anticiper le reste à charge.

ACTION N°2 : RENFORCER LES AIDES A L'ACQUISITION DE VEHICULES D'OCCASION

L'Avere-France est favorable à une **revalorisation du bonus occasion** pour l'acquisition d'un véhicule électrique d'occasion et l'étendre également aux entreprises, notamment dans les territoires concernés par le déploiement des ZFE-m. Il s'agit d'un outil essentiel dans la **démocratisation** du véhicule électrique. En effet le véhicule électrique conserve une **valeur résiduelle élevée** et reste plus cher qu'un véhicule thermique.

En outre, dans le cadre d'un rapport remis au Parlement sur le bonus/malus, il est indiqué que près de 45 % des primes à la conversion attribuées en 2020 a servi à **l'acquisition d'un véhicule d'occasion** et que près de 67 % des bénéficiaires de cette même prime étaient des **ménages modestes**. L'Avere-France est également favorable à une revalorisation de la **prime à la conversion** car il y a un véritable **enjeu de justice sociale** à accompagner les ménages les plus modestes et les entreprises qui ne peuvent pas s'offrir un véhicule électrique neuf et ainsi assurer le renouvellement du parc roulant avec des véhicules d'occasion électriques.

ACTION N°3 : SOUTENIR LA TRANSITION DES TPE/PME

L'**accompagnement des TPE/PME** dans la transition écologique de leur(s) véhicule(s) est **crucial**, en particulier dans les ZFE-m. A ce titre, l'accompagnement se doit d'être englobant, de l'aide à l'acquisition ou à la location longue durée d'un véhicule propre à l'installation d'une borne de recharge. En ce sens, le crédit d'impôt borne de recharge (CIBRE) de 300€ pourrait par exemple être élargi aux TPE/PME avec une majoration du crédit d'impôt si l'entreprise se trouve sur le territoire d'une ZFE-m. Les particuliers ont la possibilité de cumuler le crédit d'impôt avec les aides du programme ADVENIR notamment, les TPE/PME devraient également avoir cette possibilité.

Cet enjeu, particulièrement prégnant pour les sous-traitants de transport appelés à livrer dans les ZFE-m, pourraient trouver une réponse appropriée dans la mise en place de solutions financièrement attractives et accessibles aux TPE et PME. La mise en place d'un fonds de garantie du secteur pourrait limiter les garanties financières exigées pour les

sous-traitants et prévenir les défaillances de paiement.

Il est également important de rappeler que les aides sont souvent mal connues des TPE/PME, il serait donc opportun de privilégier les aides à la source en alignant, par exemple, le montant du bonus pour les TPE/PME sur celui des particuliers. L'ensemble de ces mesures enverraient un message fort à destination des TPE/PME.

ACTION N°4 : PERMETTRE LE RECOURS AU FONDS DE COMPENSATION DE LA TAXE SUR LA VALEUR AJOUTEE (FCTVA) PAR LES COLLECTIVITES LOCALES DANS LE VERDISSEMENT DE LEUR PARC

Faciliter le recours à la **location longue durée (LLD) pour les collectivités territoriales** leur permettrait de renouveler leur parc et atteindre les objectifs fixé par la Loi d'Orientation des Mobilités. A l'inverse de l'achat d'un véhicule, recourir à la location ne permet pas aux collectivités de bénéficier du FCTVA dont le périmètre est limité aux dépenses conduisant les collectivités à devenir propriétaires de l'équipement. Nous soutenons donc **l'ouverture du FCTVA au loyer financier des véhicules électriques et hybrides rechargeables**.

ACTION N°5 : DEVELOPPER UN FONDS D'INVESTISSEMENT POUR LA RECHERCHE & DEVELOPPEMENT ET L'INNOVATION DANS LA MOBILITE ELECTRIQUE

Investir dans les batteries pour augmenter leurs performances

Avec les technologies de batterie actuelles, la mobilité électrique présente un bilan environnemental indiscutablement positif. Cependant, la durée et la fréquence des recharges nécessaires aux parcours longue distance restent encore une contrainte pour certains usages. Il est donc nécessaire de soutenir les initiatives académiques et industrielles pour développer des technologies de batterie plus denses en énergie (exemple : technologie dite « tout solide »), se rechargeant plus vite (exemple : anode silicium) et

présentant globalement un bilan carbone (kg de CO2 / kWh) meilleur.

à la diversité des offres de services du marché.

Fixer les conditions d'un développement accéléré du potentiel de la recharge bidirectionnelle dans un cadre de régulation mieux adapté

Le développement de la recharge bidirectionnelle permettra de délivrer **d'importants bénéfices pour le système électrique**, pour les usagers pour les constructeurs automobiles et les fabricants de bornes français, sous réserve que cet écosystème puisse se projeter dès aujourd'hui dans ce futur marché et dans un cadre de régulation adapté.

Les premières initiatives à grande échelle mises en œuvre dans les prochaines années devront permettre de lancer cette filière : fédérer cet écosystème, amorcer une première baisse de coût des technologies et éprouver la pertinence technico-économique des solutions V2X. Il est donc essentiel de soutenir ces démarches pour **accélérer l'émergence de ces nouveaux marchés** mais également **d'adapter le cadre actuel de régulation** afin de révéler à leur juste niveau les gains attendus de ces services pour la collectivité.

- Les **modalités actuelles d'application de la fiscalité sur la consommation finale d'électricité** (CSPE (TICFE), TLCFE et la TVA payée sur ces taxes) limitent très fortement l'opportunité pour les opérateurs V2G à valoriser l'électricité stockée sur les marchés en la réinjectant sur le réseau. Il est donc nécessaire d'en neutraliser l'impact, de sorte que les quantités d'électricité consommées par les batteries pour être réinjectées ultérieurement sur le réseau, ne constituant pas une consommation finale, n'y soient pas assujetties.
- La structure des **tarifs d'utilisation des réseaux de distribution** devra permettre d'assurer un meilleur reflet des coûts de réseau générés par les utilisateurs, ce qui suppose un renforcement des parts fixe et puissance et une plus forte horo-saisonnalité de la part énergie, dans la continuité des évolutions apportées par la mise en place du TURPE6.
- Les conditions d'accès au tiers aux données relatives à l'état de charge de la batterie doivent être non discriminatoires, pour permettre aux utilisateurs des VE d'accéder



Assurer l'accès à la recharge publique pour tous tant en quantité qu'en qualité et prix, et aider à l'accès à la recharge privée en facilitant les démarches et réduisant les coûts induits

L'accès à la recharge et à l'avitaillement reste l'un des principaux freins au passage à la mobilité électrique. L'électrification massive des véhicules ira nécessairement de pair avec un déploiement massif d'infrastructures de recharge et de stations d'avitaillement en hydrogène privées et ouvertes au public.

Malgré une augmentation importante de ses déploiements en 2021 par rapport à 2020, une accélération paraît de plus en plus nécessaire au regard de la détérioration des ratios du nombre de véhicules par point de recharge. La publication de textes réglementaires très attendus, comme la révision du décret n° 2017-26 du 12 janvier 2017 relatif aux infrastructures de recharge pour véhicules électriques, devrait ouvrir une nouvelle dynamique. En parallèle, il est à relever que 90 % des utilisateurs de modèles électrifiés rechargeables rechargent leurs véhicules à domicile ou sur leur lieu de travail : c'est pourquoi outre la recharge publique, il est nécessaire de développer les possibilités de recharge privées, notamment dans les copropriétés.

Aussi il est important de maintenir le programme ADVENIR piloté par l'Avere-France. Ce programme permet en effet de lever les freins au développement de la mobilité électrique en donnant

aux utilisateurs l'accès à un point de recharge principal que ce soit à leur domicile ou sur leur lieu de travail, et participer au déploiement des infrastructures de recharge sur les territoires français.

L'Avere-France propose :

ACTION N°6 : LEVER L'ENSEMBLE DES FREINS A LA RECHARGE A DOMICILE

Renforcer le Crédit d'impôt Borne de recharge (CIBRE)

La loi de finances pour 2021 a introduit un **crédit d'impôt spécifique pour l'acquisition et la pose d'un système de charge pour véhicule électrique** avec une prise en charge de 75 % allant jusqu'à 300 € maximum.

Il y a une vraie opportunité à **pousser l'augmentation du montant** du crédit d'impôt à la recharge pour faire un véritable **saut qualitatif et préparer l'avenir**. Ces aides sont par exemple de l'ordre de 1 500 € en Belgique² et 900 € en Allemagne³, en Espagne le montant de la prise en charge s'élève à 70 %, voire

² A partir du **1er septembre 2021** et jusqu'au 31 août 2024, les particuliers qui installeront une borne de recharge à leur domicile bénéficieront d'une réduction d'impôt sur l'investissement. Un plafond est fixé à **1500€** par borne de recharge **intelligente** (c'est-à-dire

qu'elle peut contrôler le temps et la puissance de charge) et par contribuable. Le pourcentage de la réduction est fixé à 45% pour 2022, 30% en 2023 et 15% en 2024.

³ Depuis novembre 2020, **900€** d'aide aux bornes de recharge résidentielles, **pilotables à distance**.

80 %, du coût d'installation⁴. Si elles sont certes plus élevées, elles sont aussi **conditionnées à des caractéristiques techniques plus évoluées** comme l'intégration du smart charging pour faciliter le pilotage. Cette intégration exige de soutenir le développement du marché des bornes communicantes fondées sur des standards de communication ouverts (protocole OCPP).

La France n'est **pas très ambitieuse au regard de nos voisins européens**. Il faut garantir un **haut niveau d'exigences techniques** dès à présent pour devenir les leaders en Europe.

Planifier l'équipement du résidentiel collectif en infrastructure collective de recharge

En copropriété :

Il s'agit d'un **enjeu majeur de la recharge**, les premiers déploiements sont en train de se faire, il ne faut pas s'arrêter là et **maintenir un haut niveau de soutien** à la recharge en copropriété.

Il est nécessaire **d'accélérer le déploiement** des bornes dans les copropriétés. Pour cela, 100% des copropriétés devraient être équipées d'une infrastructure collective à une échéance qui doit être définie (par exemple 2030) en cohérence avec les projections de taux d'électrification du parc. On pourra pour cela **s'appuyer sur les différents mécanismes permettant un reste à charge nul ou le plus faible possible pour la copropriété**.

A ce titre, les mécanismes de financement proposés notamment par **ADVENIR et la Banque des Territoires** ont enclenché une **véritable dynamique positive de déploiement**. Il est donc impératif de **conserver ces outils d'accompagnement** essentiels pour le développement de la recharge en copropriété.

Il est nécessaire d'engager au plus tôt la concertation sur les textes d'application du mécanisme de préfinancement, porté par **l'article 111 de la Loi Climat et Résilience**. En effet, la publication de ces textes réglementaires est essentielle pour que le dispositif se mette en place et que les acteurs s'en saisissent.

⁴ Pour les particuliers, le montant de prise en charge s'élève à 70 % du coût et pourra être porté à 80 % pour les personnes qui résident dans une commune de moins

En logement social :

Le logement social est **modérément couvert** et **l'accès au financement demeure difficile**. Pour les usagers, l'accès et le coût du moyen de recharge constitue ainsi un **frein majeur à l'acquisition**.

Il est donc **nécessaire de planifier** le déploiement d'infrastructures de recharge dans l'ensemble des parkings de ces logements en fixant aux bailleurs sociaux une **obligation d'équipement** similaire à celle fixée dès à présent pour les bâtiments tertiaires en 2025. C'est un **levier essentiel pour démocratiser et renforcer l'acceptabilité sociale de la mobilité électrique**, complémentaire au développement du marché de l'occasion ou l'autopartage.

ACTION N°7 : ETENDRE LE PERIMETRE DE LA TIRIB/TIRUERT A LA RECHARGE PRIVEE

La Loi de finances pour 2021 a ouvert ce mécanisme de crédit à l'électricité d'origine renouvelable mais uniquement pour la recharge ouverte au public. Or, les modélisations effectuées par Transport & Environment concluent à une faible contribution de la recharge ouverte au public aux objectifs de la taxe incitative relative à l'utilisation des énergies renouvelables dans les transports (TIRUERT).

Il est donc d'autant plus important d'envisager une extension à la recharge privée – comme en Allemagne – que 90% des recharges ont lieu à domicile ou sur le lieu de travail. Cette extension permettrait d'accroître le volume de crédits disponibles et ainsi dynamiser l'efficacité du mécanisme. En effet, l'ensemble des études effectuées concluent sur une prédominance de la recharge des véhicules électriques à domicile et plus marginalement au travail et à destination et dans l'espace public.

L'électricité d'origine renouvelable pourrait ainsi apporter une contribution plus grande, à terme, aux objectifs de décarbonation des transports avec une extension à la recharge privée. Dans ce cadre, la définition des points de charge éligibles à ce mécanisme est un enjeu clef – elle doit être construite sur des critères clairs et stables dans le temps.

de 5 000 habitants. Si on estime un panier moyen entre 1000 à 1200€, l'aide peut donc atteindre plus de **900€**.

Les propositions suivantes concernent la recharge ouverte au public. En gage de préambule, nous souhaitons attirer l'attention sur la nécessité de clarifier la prise en compte des véhicules hybrides rechargeables dans les objectifs de points de recharge ouverts au public. Compte tenu de la croissance des immatriculations de véhicules hybrides recharges, une concertation doit être menée avec les constructeurs automobiles afin d'identifier leurs stratégies de développement et les besoins de recharge associés.

ACTION N°8 : DENSIFIER LA RECHARGE EN VOIRIE ET SUR AUTOROUTES POUR MAILLER L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE

Même si 90% des recharges s'effectuent à domicile et sur le lieu de travail, la recharge en voirie ou sur les grands axes reste un **point indispensable pour lever les freins de l'achat de véhicules électriques** : sans une offre de recharge publique qui soit dense, fiable et à tarif compétitif avec le thermique, les acteurs resteront propriétaires d'au moins un véhicule thermique pour leurs quelques déplacements interurbains de l'année et continueront à utiliser ce véhicule émetteur de CO2 pour leurs trajets du quotidien. Il faut donc **déployer massivement la recharge publique**, comme le font nos voisins européens (l'Allemagne a annoncé en août 2021 des appels d'offres avec 2 milliards d'euros pour 1000 stations, le Royaume-Uni a annoncé un fonds de 950 millions de livres pour soutenir le déploiement d'IRVE sur les grands axes routiers). Aux Etats-Unis, le plan de relance Biden annonçait en juillet parmi ses priorités l'objectif de 500 000 bornes en 2030 pour 15 milliards de dollars. C'est le problème de la poule et de l'œuf : les bornes publiques en nombre suffisants doivent anticiper la croissance des véhicules électriques pour la créer.

Renforcer les déploiements sur autoroutes concédées et non-concédées

Sur les autoroutes concédées :

Il faut prendre en compte la **croissance rapide et à venir de la mobilité électrique**, les déploiements actuels, bien que nécessaires, vont rapidement

devenir insuffisants pour répondre à la demande de recharge à mesure que la mobilité électrique va se développer. Les concessions autoroutières sont un outil pertinent pour mettre en œuvre les futurs investissements additionnels, comme l'ont suggéré l'Autorité de Régulation des Transports⁵ et la Commission de Régulation de l'Énergie⁶.

Sur ou à proximité du reste du réseau national :

Les **aires de service des grands axes nationaux sont insuffisamment équipées** en bornes de recharge à très haute puissance, il faut rattraper ce retard et accélérer le déploiement tout en anticipant les besoins futurs. Il est également essentiel de veiller en périphérie des grandes agglomérations reliées par ce réseau au **déploiement de hubs de recharge rapide** répondant à une plus large diversité de besoins (itinérance, transit, taxis/VTC, etc.).

Pour toutes les aires de service des grands axes routiers, qu'ils soient concédés ou non, les **besoins en bornes de recharge et de raccordement aux réseaux électriques vont être massifs** et doivent être anticipés. Le rapport intitulé « Les besoins électriques de la mobilité longue distance sur autoroute » publié par ENEDIS et RTE indique ainsi qu'à horizon 2028, les 415 aires de service de France devraient être raccordées à environ 2 ou 3 MW en moyenne et comporter de 5 à 25 bornes de plus de 200 kW chacune ; à horizon 2035, les besoins seraient en moyenne de 4 à 12 MW par aire avec entre 20 et 100 points de charge de plus de 200 kW par aire. Ces travaux très importants **doivent être anticipés et planifiés par l'Etat** pour accompagner l'essor de la mobilité électrique.

Par ailleurs, l'Etat doit travailler avec l'ensemble des acteurs sur un **dimensionnement de la recharge rapide sur les grands axes à un horizon cohérent**

⁵ Autorité de Régulation des Transports (ART), [Avis n°2020-058 du 10 septembre 2020 portant sur le projet de décret relatif aux obligations s'appliquant aux conventions de délégation autoroutières en matière de transition écologique ainsi que sur le projet d'arrêté modifiant l'arrêté du 8 août 2019 fixant les conditions](#)

[d'organisation du service public sur les installations annexes situées sur le réseau autoroutier concédé](#), 10 septembre 2020, § 32 à 38.

⁶ Commission de Régulation de l'Énergie (CRE), [Les réseaux électriques au service des véhicules électriques](#), 26 novembre 2018, pp. 16 et 17.

avec ses objectifs climatiques et avec les objectifs de développement du véhicule électrique, pour mener une politique de l'offre de recharge qui anticipe les besoins.

Un autre enjeu important arrive avant même les travaux, il s'agit de la **disponibilité du foncier**. Dans l'optique de projeter des déploiements importants à moyen-long terme, le problème se posera d'autant plus avec les déploiements des points de recharge dédiés à la recharge des poids lourds.

Accompagner le déploiement d'infrastructure de recharge pour véhicules électriques (IRVE) dans les territoires

La mise en place de schémas directeurs IRVE demeure une faculté des collectivités. Cet outil est **essentiel** pour déployer efficacement des IRVE sur tous les territoires en se fondant sur la connaissance plus fine des collectivités de leur territoire et des besoins de recharge. Il est donc important **d'encourager les collectivités à les déployer** pour éviter des écarts structurels entre les territoires et ainsi résorber les zones blanches de la mobilité électrique.

Dans ce contexte, il apparaît **essentiel d'inciter davantage les collectivités à mettre en place cet outil**, en complétant le dispositif actuel prévoyant une majoration du taux de prise en charge des coûts de raccordement financée via le TURPE. Des **mesures complémentaires de soutien** au financement d'IRVE, conditionnées à la mise en place de tels schémas, pourraient être mises en œuvre pour **accompagner en particulier les territoires les plus exposés au risque de zones blanches** (zone à faible densité ou trafic), et promouvoir ainsi un maillage national efficace.

En complément et reprenant une recommandation du rapport CODA, il convient de faciliter le passage à l'électromobilité pour les 12 millions de ménage ne disposant pas d'une place de parking en rendant obligatoire la mise en œuvre de programme **« bornes à la demande »** par les villes. Les avantages d'un tel système concernant l'ensemble des parties prenantes du marché. Pour les utilisateurs, même s'ils n'ont pas l'usage exclusif de la borne installée, ce système permet de **disposer d'un point de recharge disponible, proche du domicile** et n'induit de ce fait aucune contrainte supplémentaire par rapport au stationnement d'un véhicule traditionnel en voirie. Pour les exploitants de l'infrastructure, l'installation générée par la demande garantit

l'existence de revenus significatifs et réguliers. Pour la puissance publique, ce type de démarche peut à terme réduire le montant des incitations financières à mobiliser puisque ces bornes, a priori fortement utilisées, devraient trouver naturellement leur équilibre économique.

Enfin, il est nécessaire **d'accompagner les collectivités territoriales** qui peuvent jouer un rôle majeur d'accélération en **mettant à disposition du foncier à des opérateurs d'infrastructures**.

ACTION N°9 : DEVELOPPER LA RECHARGE DANS LES GRANDS EQUIPEMENTS POUR FAVORISER L'INTERMODALITE (GARES, AEROPORTS, PARKINGS EN OUVRAGE, ETC.)

Quotas réservés dans les parkings avec recharge dédiée aux véhicules de catégorie L (tels deux-roues et trois-roues électriques, vélos cargos, quadricycles, etc.)

Les véhicules de catégorie L peuvent être une **solution de mobilité particulièrement appropriée** aux agglomérations concernées par les ZFE-m qu'il s'agirait de renforcer par des incitations. Cette catégorie de véhicules connaît un **essor important** avec d'un fort niveau d'innovation. Il est essentiel que le Législateur fasse une place à ces nouvelles mobilités urbaines.

Il faut par ailleurs engager une réflexion sur le **déploiement de consignes pour les batteries amovibles** que nombre de ces véhicules utilisent. Certaines collectivités ont déjà indiqué qu'elles ne dédieraient pas du foncier public pour ce type d'installation. A l'inverse, la consigne à batterie semble se développer chez les commerçants. Une **concertation** pourrait permettre de quantifier le besoin et d'accompagner les publics cibles : supermarchés, stations-services urbaines, magasins, etc.

Développer des zones d'attentes taxis/VTC pour les véhicules à faibles et très faibles émissions

Pour accompagner l'électrification des taxis et VTC, l'Avere-France propose l'attribution de **« zones d'attente »** (prise et dépose de passagers) aux véhicules à très faibles émissions à proximité des

lieux d'activité (aéroports, gares, grandes stations de métro, etc.). Ces zones d'attente nécessiteraient le déploiement d'infrastructure de recharge rapide ou ultra-rapide (50 à 350 kW).

Il serait donc pertinent qu'il y ait des mesures pour ventiler le passage des véhicules électriques et cela permettrait dans le même temps de **promouvoir les mobilités partagées**.

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

Afin d'aider les professionnels du secteur à pouvoir accéder à des infrastructures de recharge en zone urbaine, il convient de **revoir les recommandations**⁷ 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, etc.). Il convient également d'amender la recommandation de la commission centrale de sécurité de ne pas installer de bornes de recharge pour véhicules électriques dans les étages inférieurs au 1^{er} niveau des parkings souterrains, situés en dessous d'établissements recevant du public en regard de l'expérience acquise.

Dans le cas contraire, il sera nécessaire **d'accompagner financièrement l'équipement de ces sous-sols, notamment pour le sprinklage**.

Définir et mettre en œuvre un plan spécifique d'équipements des gares et aéroports

L'équipement en infrastructure de recharge des aéroports et des gares présente certaines difficultés spécifiques. Pour répondre à la fois au besoin des utilisateurs et des compagnies de location de véhicules, **la mise en œuvre d'un plan volontariste et de moyens spécifiques semblent nécessaires**.

ACTION N°10 : RENFORCER LE DEPLOIEMENT DE STATIONS D'AVITAILLEMENT POUR LES VEHICULES HYDROGENE

Les 7 milliards d'euros du plan de relance alloués à la filière hydrogène doivent être investis rapidement pour que la France **se positionne en tête sur le secteur**. Si nous voulons développer les véhicules hydrogène il faut également mailler le territoire de stations d'avitaillement.

Le projet de règlement sur les infrastructures de carburants alternatifs (AFIR) proposé par la Commission européenne le 14 juillet propose des mesures en ce sens pour mailler en priorité les grands axes routiers et autoroutiers. Il est nécessaire de compléter ces objectifs par un **déploiement au plus près des besoins des territoires**.

Le déploiement pourrait notamment être facilité par **l'adoption de schémas directeurs pour les stations d'avitaillement en hydrogène** sur le modèle des schémas directeurs pour infrastructures de recharge pour véhicules électriques. L'Etat et les collectivités locales doivent être à la pointe de la transition écologique des mobilités.

⁷ Ministère de l'Intérieur, [Guide pratique relatif à la sécurité incendie dans les parcs de stationnement couverts ouverts au public](#), 30 janvier 2018.



Promouvoir les actions de formation et de reconversion des acteurs et d'information du grand public pour éviter la fracture sociale

Pour que la transition vers la mobilité électrique soit pleinement effective, il faut réussir à promouvoir la valeur ajoutée des véhicules électriques par rapport à leurs équivalents thermiques. L'Avere-France est persuadée qu'il est indispensable d'adopter une approche globale et inclusive afin d'amener les utilisateurs à mieux accepter la mobilité électrique. Ceci doit passer par une meilleure pédagogie et un plus haut niveau d'information délivrés auprès des particuliers et des professionnels afin de permettre une transition écologique rapide de nos mobilités.

L'Avere-France propose :

ACTION N°11 : RENFORCER LA PEDAGOGIE ET L'INFORMATION DANS LE DEPLOIEMENT DES ZFE-M

Les campagnes de sensibilisation sur le déploiement des zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m) relèvent des collectivités concernées. Au regard de l'actualité récente (le renforcement de la ZFE-m de la métropole du Grand Paris) il est absolument nécessaire de **renforcer la pédagogie et l'information** sur l'intérêt de ce dispositif. Par ailleurs, une étude menée par le CNPA sur la perception des Français au quotidien, a montré que près de 60% des Français ne savaient pas ce qu'est une ZFE-m.

Il s'agit véritablement d'un **enjeu local et national** et il est essentiel de multiplier les campagnes de sensibilisation et de pédagogie. Cela pourrait

consister en un vaste plan de communication national sur la qualité de l'air ou la mise en place d'un suivi de l'évolution des émissions (CO², NOx, PM) sur les territoires métropolitains (ZFE-m) et la **promotion de nouvelles solutions de mobilités** (notamment le *free floating* (location de véhicules sans points d'attache fixes), l'autopartage électrique, le développement d'autres segments de mobilités comme les engins de déplacement personnel motorisés (EDPM), le vélo à assistance électrique (VAE), les taxis volants électriques sur l'eau, etc.

A ce titre, la transition vers la mobilité électrique (batterie/hybride rechargeable/hydrogène) doit être la **priorité des collectivités territoriales** et cela doit également passer par un **renforcement des aides locales** en faveur des véhicules à faibles et très faibles émissions. L'Etat et les collectivités publiques ont une responsabilité éminente dans cette transition.

Si les collectivités responsables de la mise en place des ZFE-m disposent d'une assez grande liberté dans le choix des restrictions qu'elles souhaitent appliquer pour améliorer la qualité de l'air, il est nécessaire d'encourager ces territoires à aller vers une **plus grande harmonisation des ZFE-m** afin de garantir une **meilleure lisibilité et acceptabilité auprès des Français**. Un travail de convergence au niveau européen pourrait également être amorcé.

ACTION N°12 : PROMOUVOIR LA FORMATION ET LA SENSIBILISATION A LA CONDUITE D'UN VEHICULE ELECTRIQUE ET HYBRIDE RECHARGEABLE

Formation initiale

L'**acculturation des primo-conducteurs** à la mobilité électrique est un levier fondamental à la transition électrique et à la décarbonation des transports. La révision de la **formation théorique et pratique** à la conduite doit intégrer une part dédiée à la mobilité électrique (motorisation électrique, recharge, usages, coût total d'acquisition, etc.) dans le code de la route.

Dans le même temps, il faut **encourager**, dès maintenant et tout au long du quinquennat, les **écoles de conduite** (auto-écoles et moto-écoles) à se tourner vers la mobilité électrique. Cette transition doit s'appuyer sur les professionnels du secteur qui ont également un rôle de **prescripteur**.

Formation continue

Il est nécessaire de **sensibiliser et former** les conducteurs à la mobilité électrique, notamment dans le cadre de **l'activité professionnelle** mais aussi pour tout particulier qui le désirerait. Il s'agit d'un levier important aussi dans la promotion de la mobilité électrique.

L'Avere-France a conscience de ces **enjeux de formation et d'information**, ainsi dans le cadre de la reconduction du programme ADVENIR pour la période 2020-2023, en partenariat avec notre réseau d'associations régionales, sous l'égide du Ministère de la Transition écologique et de l'ADEME, a lancé ADVENIR Formations, un programme national de sensibilisation et de formation à la mobilité électrique à destination des particuliers, des élus et acteurs locaux ainsi que des professionnels de l'immobilier. C'est ce type de formation qui devrait être généralisé partout sur le territoire et décliné pour être accessibles aux plus de Français possible notamment en entreprises par exemple.

ACTION N°13 : PROMOUVOIR LA LOCATION DE COURTE ET MOYENNE DUREE DE VEHICULES A FAIBLES ET TRES FAIBLES EMISSIONS AUPRES DES PARTICULIERS ET DES ENTREPRISES

La part des véhicules électriques dans les **locations de courte durée reste en effet très faible** (entre 4 et 6 % des véhicules loués). La location de véhicules à faibles et très faibles émissions progresse lentement, et principalement *via* la location moyenne durée mais de **nombreux freins à l'usage** subsistent encore (autonomie et recharge, manque de bornes, modes de paiement, etc.).

L'objectif serait donc de rendre la location de courte et moyenne durée de véhicules à faibles et très faibles émissions plus **attractive**, afin de susciter l'engouement des consommateurs pour la mobilité électrique et **susciter l'acquisition de véhicules propres**.

C'est une **mesure vertueuse**, car **les loueurs sont des acteurs majeurs du verdissement des mobilités**. Soumis à des obligations d'achat de véhicules propres depuis la Loi d'Orientation des Mobilités, ils contribuent au **renouvellement du parc automobile privé et public** et alimentent le **marché du véhicule électrique d'occasion**.

Mise en place d'un chèque location électrique pour les particuliers

Sur le modèle du chèque réparation vélo, il s'agit, comme son nom l'indique, d'un **dispositif de soutien à la location de véhicules électriques** (donc à destination des consommateurs) pour les inciter à louer ce type de véhicule et susciter des comportements d'achat.

Le chèque serait non soumis aux charges sociales, utilisable par le bénéficiaire dès lors qu'il recourt à la **location courte durée d'un véhicule électrique ou hybride rechargeable à faibles émissions**. Ce chèque sera pris en compte, comme le chèque réparation vélo, en déduction du montant totale de la facture d'une location permettant ainsi d'être tracé et géré par les loueurs de véhicules. Son montant pourrait être majoré pour les concitoyens en difficulté, sous conditions de ressources, pour essayer un véhicule électrique.

Ce chèque est un **outil simple à mettre en œuvre et visible**, qui permet de valoriser l'action du Gouvernement pour la mobilité durable du quotidien et de promouvoir massivement l'usage du

véhicule électrique auprès du grand public *via* des grandes enseignes de location de voiture (Sixt, Hertz, Avis, etc.).

Mise en place d'un crédit d'impôt location électrique pour les entreprises

Afin de **promouvoir la mobilité électrique en entreprise**, de leur permettre de tester cette dernière en usage réel et de convaincre leurs employés de choisir ces motorisations, un **crédit d'impôt** sur les sociétés pourrait être accordé à hauteur de **300€ par location de courte ou moyenne durée** d'un véhicule à faible ou très faibles émissions.

*[Prix moyen d'une réservation courte durée de 5 jours d'un véhicule 5 places très faibles émissions de catégorie H.]

ACTION N°14 : VALORISER ET PROMOUVOIR L'AUTOPARTAGE ET LE FREE-FLOATING

L'autopartage électrique permet notamment de **stimuler le marché automobile** en contribuant à verdir plus rapidement les flottes de véhicules tout en aidant les Français dans leur mobilité. L'autopartage électrique peut également être un **véritable outil pédagogique** pour habituer les conducteurs à l'utilisation de véhicules électriques. Il permet aussi pour les entreprises qui font le choix de l'autopartage électrique et pour les particuliers de **réduire leurs coûts**.

Il serait donc opportun d'établir un **guide de bonnes pratiques** et proposer un **ratio en termes de nombre de véhicules en autopartage par habitant**, en particulier dans les ZFE-m et en périphérie des ZFE-m afin d'accompagner l'exclusion progressive des véhicules les plus polluants tout en offrant une **solution accessible de mobilité propre aux habitants de ces territoires**.

Le *free-floating*, permet d'aller encore **plus loin dans la mobilité partagée** puisqu'il s'agit d'un service de partage de véhicules (EDPM, deux/trois-roues, quadricycles, voitures) sans station fixe qui **offre liberté et flexibilité** pour les usagers. Ce modèle de mobilité est à la fois **simple et économique** pour

l'utilisateur et ne nécessite pas l'installation d'infrastructures dédiées par les collectivités.

Le *free-floating*, comme l'autopartage électrique, permettent de **réduire la congestion des centres-villes**, de **réduire la pollution sonore** et la **pollution de l'air**. Ils pourraient également être intégrés, ou à tout le moins promus⁸, dans les réflexions des collectivités locales sur les schémas directeurs pour les infrastructures de recharge pour véhicules électriques.

ACTION N°15 : ACCOMPAGNER LA TRANSITION ECOLOGIQUE PAR LA PROMOTION DES SOLUTIONS DE MOBILITES ALTERNATIVES

Véhicules de catégorie L (deux-roues, trois-roues et quadricycles)

Relativement méconnue du grand public, l'offre de véhicules de catégorie L est disponible, couvrant tous les segments de marché (équivalents 50cc, 125cc, trois-roues, vélo cargos, motos et quadricycles), et comprend des industriels français. Les avantages de ces véhicules sont nombreux : ils consomment moins d'énergie à trajet égal qu'une voiture, ils n'émettent pas de gaz polluants, ils participent au désengorgement du trafic et ils sont silencieux.

Le soutien aux véhicules de catégorie L (deux-roues, trois-roues et quadricycles) doit se poursuivre, en particulier en **milieu urbain** et dans les **territoires concernés par les ZFE-m**.

Pour stimuler le marché de ces véhicules, il est nécessaire de revaloriser les aides pour les particuliers notamment (hausse du bonus et élargissement de la mise au rebut des véhicules de catégorie L pour bénéficier de la prime à la conversion) et d'introduire la **récupération de TVA** sur les véhicules L électriques professionnels.

Taxis/VTC

Les taxis et VTC participent également au **verdissement des mobilités**. Etant soumis à des obligations d'achat de véhicules propres depuis la Loi d'Orientation des Mobilités, ils contribuent au

⁸ Ministère chargé des Transports, [Véhicules, cycles et engins en free-floating, Cahier de recommandations](#), février 2021.

renouvellement du parc automobile privé et public et alimentent le marché du véhicule électrique d'occasion.

Ainsi, il est important que les objectifs de verdissement des flottes des taxis et VTC **assurent une part de véhicules à faibles émissions importante** et intègre également une **part de véhicules zéro émission**.

Par ailleurs, l'Avere-France soutient également la mise en place **d'accès privilégiés** des taxis/VTC électriques aux gares, ports et aéroports, au plus près des quais et des portes, ainsi qu'aux voies réservées afin de valoriser le choix de la motorisation électrique.



Aider à accélérer l'électrification du transport routier et de la logistique urbaine

Alors que le transport routier de marchandises est un secteur structurant de l'économie française, dont l'électrification pourrait avoir un impact majeur sur la réduction des gaz à effet de serre, il demeure le grand oublié des politiques de mobilité. Il s'agit pourtant d'un levier essentiel et stratégique de décarbonation, en particulier en France où le transport routier représente 90% du transport de marchandises. L'électrification du parc de poids lourds, selon une étude de Carbone 4, permettrait de baisser les émissions de gaz à effet de serre de 84% par rapport au gazole. Le marché actuel présente une situation diversifiée, certains segments de poids lourds ont une offre existante mais il y a un vrai besoin de faire monter la confiance des transporteurs. En revanche, sur le transport de marchandises longue distance, l'offre n'est pas encore satisfaisante, donc il est indispensable de continuer à soutenir les motorisations électriques (batterie et hydrogène) afin d'enclencher une véritable dynamique.

S'agissant de la logistique urbaine, la France est le pays européen avec le plus grand nombre de véhicules utilitaires légers (VUL), son verdissement est donc un enjeu central de lutte contre la pollution de l'air, en particulier en ville. La transition du parc de VUL vers les motorisations électriques constitue également un levier important de décarbonation et d'amélioration de la qualité de l'air en ville, d'autant plus qu'elle peut advenir rapidement en milieu urbain, où se concentre leur utilisation.

L'Avere-France propose :

ACTION N°16 : INVESTIR DANS L'ELECTRIFICATION DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

Segment peu électrifié jusqu'à présent, les poids-lourds électriques, à pile à combustible ou à batteries, deviennent une réalité pour les **usages péri-urbains**. Ils sont aujourd'hui la **seule énergie crédible** en matière de **disponibilité des ressources énergétiques** et de **neutralité carbone**. Seule la chaîne de traction électrique est aujourd'hui en mesure d'amener le secteur transport routier à la neutralité carbone d'ici 2050.

Cependant, les **coûts d'acquisition** de ces engins industriels sont **dissuasifs** malgré un **coût à l'utilisation avantageux**. Par ailleurs, les aides actuelles mises en place en janvier 2021 ne sont pas à l'échelle. La France accuse donc un **retard dans l'électrification du transport routier** qui met en péril le respect de la trajectoire de décarbonation et toute la filière industrielle alors que l'offre est déjà mature pour la grande majorité des usages.

Pour lancer la décarbonation du transport routier de marchandises, la décennie 2020 sera déterminante pour accompagner les technologies vers un **déploiement industriel et massif**, que ce soit les poids lourds à batterie en recharge statique, les poids lourds se rechargeant de façon dynamique sur l'autoroute (concept de routes électriques où les poids lourds sont alimentés par caténares, rails ou induction) et les poids lourds à hydrogène. Quelle que soit la technologie retenue, les investissements

à réaliser dans les infrastructures seront **massifs**, dans les réseaux électriques, les réseaux de recharge ou l'électrification des autoroutes, ou encore le transport et la distribution d'hydrogène.

La France pourrait ainsi **lancer des appels à projets** pour accompagner les technologies vers un stade industriel (hydrogène, routes électriques, recharge ultra rapide des poids lourds nécessitant des chargeurs de plus d'1 MW pour les véhicules de plus fort tonnage, etc.) et définir une **planification**, à une échelle nationale ou interrégionale, du déploiement des bornes de recharge adaptées aux poids lourds à batterie déjà commercialisés et aux différents usages, en concertation avec les parties prenantes (constructeurs, transporteurs, opérateurs de bornes, etc.).

Il est également nécessaire de **renforcer** les aides à l'acquisition pour stimuler plus efficacement le développement de ce marché et les baisses attendues de coûts.

Le **rapport de la mission sénatoriale** sur le verdissement du transport routier a par ailleurs formulé plusieurs propositions en ce sens :

- **Proposition n°16** : Déploiement d'aides plus substantielles pour l'électrification du parc comme l'augmentation du plafond du bonus écologique et la pérennisation du dispositif de bonus écologique et du suramortissement, développement de solutions de prêt à taux zéro.
- **Proposition n°18** : Accorder aux véhicules lourds électriques un taux réduit de la CSPE (Contribution au service public de l'électricité) pour rendre les motorisations électriques moins coûteuses.

ACTION N°17 : ELECTRIFIER LA LOGISTIQUE DU DERNIER KILOMETRE

Le renforcement du bonus est nécessaire afin de **poursuivre la décarbonation des flottes de véhicules**, notamment sur les **segments des gros porteurs** (supérieur à 5 m³). Leur surcoût actuel, estimé entre 75 % à 100 % par rapport à un véhicule thermique équivalent, n'est **qu'en partie compensé par les**

économies d'usage (consommation d'énergie), et de façon inégale selon la taille des véhicules.

Le retour sur investissement étant proportionné au nombre de kilomètres parcourus, ces véhicules ont plus « d'intérêt économique » en milieu rural qu'en centres villes : l'incitation fiscale doit aider à redresser ce paradoxe. En effet, les **bénéfices en milieu urbain sont d'autant plus importants que l'amélioration de la qualité de l'air relève d'un enjeu de santé publique**.

Il est également nécessaire de faire prendre conscience aux e-consommateurs au moment de l'achat, des **coûts financiers (prix) et environnementaux (Carbone Score) engendrés par la livraison** pour favoriser les livraisons à faible impact environnemental. Elle pourrait s'accompagner d'une interdiction de la mention « livraison gratuite », qui serait remplacée par « livraison incluse ».⁹

Afin de faciliter la logistique du dernier kilomètre en particulier en zone urbaine, des **hubs de recharge** pourraient être déployés pour partir à plein de la plateforme logistique et offrir la possibilité de se recharger en cours de livraison sur les derniers kilomètres. Le programme ADVENIR finance notamment ces hubs de recharge.

Le **dialogue local** constitue une condition *sine qua non* avant de mettre en place l'ensemble de ces dispositions. En effet, la planification du transport de marchandises nécessite une coordination entre les différents échelons communaux (PLU), intercommunaux (PLUi et SCOT, PDU), régionaux (SRADDET) afin de **fixer des règles lisibles pour les opérateurs logistiques**. Il est nécessaire que les opérateurs possédant des implantations foncières logistiques sur des zones en devenir ZFE-m puissent être systématiquement consultés dans le processus de décision.

Au-delà de mesures financières, des **mesures incitatives** peuvent passer par l'octroi aux transporteurs les plus vertueux d'une extension des horaires d'accès aux zones de restriction, la réservation de place de stationnement, la création de « corridors » de livraison réservés aux gros porteurs et poids lourds (19 t) à motorisation à faibles émissions ou l'accès de manière dérogatoire pour les véhicules gros porteurs et poids lourds au

⁹ De nombreux e-commerçants utilisent dans leurs outils de communication et de marketing le terme de « livraison gratuite », à tel point que 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.

parcours d'accès à un centre de mutualisation de marchandises (avant dernier kilomètre).

Le développement des pistes cyclables et de mode de livraison légers à deux ou trois roues (vélo cargo, carriole, etc.) pourraient s'accompagner d'une **adaptation de la réglementation**, notamment par la création d'un statut adapté à cette typologie de véhicules et le maintien du droit d'utilisation par les vélos cargo des infrastructures cyclables.

ACTION N°18 : ACCOMPAGNER LE VERDISSEMENT DU TRANSPORT ROUTIER DE PERSONNES

La France dispose de **l'une des plus importantes flottes de bus** en Europe mais elle **très en retard** en termes d'immatriculation de véhicules zéro-émission, la **part de l'électrique demeurant très faible**, il est donc important de soutenir les décideurs publics locaux et les opérateurs de transport pour maintenir leurs objectifs d'acquisition de bus zéro-émission en **stimulant la demande** et en **facilitant les dispositifs de financement et de subvention**.

Stimulation de la demande

Les appels d'offre et cahiers des charges doivent imposer des réponses avec des énergies alternatives, en particulier électrique, et des dotations adaptées en conséquence en rééquilibrant la question prix et qualité de la réponse. Il faut également étudier la possibilité d'imposer un taux de véhicules zéro-émission plus important dans le renouvellement des flottes de bus et permettre dans les processus d'achat une préférence claire aux entreprises implantées en Europe et qui créent de la valeur et des emplois sur le territoire national¹⁰.

Dispositifs de financement et de subvention

Les financements doivent privilégier la consolidation du tissu industriel local, si l'offre est aujourd'hui complète elle reste encore trop chère en comparaison avec les véhicules thermiques. L'Avere-France soutient notamment l'ouverture du FCTVA au loyer des bus à faibles émissions (voir la proposition

n°10 ci-après), la possibilité pour les ateliers de charge de participer au mécanisme de la TIRUERT et mettre en place des subventions directement accessibles aux projets de déploiement, à destination des clients finaux, pour concrétiser la dynamique enclenchée. Enfin l'Avere-France soutient également la reconduction du **programme CEE MoeBUS**, ouvert sur la période 2019-2021, qui a connu un engouement tel que plus d'une cinquantaine de projets déposés n'ont pas pu être financés. Ce programme a été un véritable déclencheur pour les petites et moyennes collectivités dans le verdissement leurs flottes de transports. Il y a donc une véritable opportunité à reconduire MoeBUS.

¹⁰ L'Allemagne soutient très fortement ses industriels et prend en charge 80% du surcoût des bus électriques par rapport au diesel.



Faire de la France la championne de l'Europe en matière de décarbonation des transports en s'appuyant sur le développement de compétences, de production et de réalisations

La Commission européenne a présenté le 14 juillet son Fit for 55 Package composé d'une dizaine de propositions législatives visant à réduire de 55% les émissions de CO2 d'ici 2030 et la neutralité carbone dans le secteur des transports d'ici 2050. La France doit porter une position ambitieuse sur l'ensemble de ces textes, en particulier s'agissant de la proposition de règlement relatif au déploiement d'infrastructures pour carburants alternatifs (AFIR).

L'Avere-France propose :

ACTION N°19 : DEFINIR UNE POSITION FRANÇAISE AMBITIEUSE ET EN FAVEUR DE LA MOBILITE ELECTRIQUE INNOVANTE ET ECORESPONSABLE (RECHARGE, STOCKAGE, RECYCLAGE, ETC.) POUR LE FIT FOR 55 PACKAGE

L'Avere-France souligne de belles avancées concernant les véhicules électriques (à batterie et à hydrogène), légers et lourds dans les propositions du *Fit for 55 Package*, en particulier s'agissant de la proposition de règlement relatif aux infrastructures de carburants alternatifs (AFIR) et du règlement sur les émissions de CO2 des véhicules légers neufs qui porterait de fait la fin de vente des véhicules thermiques légers neufs à 2035.

Toutes ces mesures vont dans le sens d'une **transition massive et accélérée vers l'électrique**. Cette transition demandera une **mobilisation absolument sans faille de l'ensemble des parties**

prenantes de l'écosystème (constructeurs automobiles, fabricants de bornes de recharge, énergéticiens, collectivités, décideurs politiques, etc.), qui devront plus que jamais unir leurs forces afin de tenir ces objectifs ambitieux et de continuer à **rendre la mobilité électrique accessible à tous**.

La présidence française de l'Union européenne sera donc l'occasion pour la France de **porter une position ambitieuse pour la mobilité électrique** sur l'ensemble des textes révisés (AFID, Normes CO2, ETS, RED II, EPBD, EURO VI). Il est impératif de cranter des propositions françaises pour peser sur les futurs travaux communautaires.

Il est également fondamental que la France soit en pointe des sujets liés à l'économie circulaire, en particulier s'agissant du **recyclage des batteries**, et qu'elle mène les débats au niveau européen tout en portant des objectifs ambitieux.

ACTION N°20 : VERDISSEMENT DE TVA, UN LEVIER CENTRAL D'INCITATION

L'Avere-France promeut la mobilité électrique pour tous et toutes, c'est pourquoi il faut orienter les politiques publiques vers la réduction de la TVA pour l'achat ou la location de véhicules électriques et hybrides rechargeables (véhicules particuliers, utilitaires légers, deux/trois roues et quadricycles). Cette mesure s'appliquerait à la fois aux ménages et aux entreprises, **renforçant le pouvoir d'achat des premiers et incitant les seconds à verdir leurs flottes de véhicules**. Cette mesure serait particulièrement

incitative pour la mobilité électrique et c'est au niveau européen que ce sujet doit être porté en fixant les taux de TVA suivants :

- 20% pour les véhicules thermiques dont les émissions sont supérieures à 50 gCO₂/km ;
- 15% pour les véhicules thermiques dont les émissions sont comprises entre 20 et 50 gCO₂/km ;
- 10% pour les véhicules neufs à faibles émissions (100 % électriques ou hybrides rechargeables < 20 gCO₂/km).

ACTION N°21 : PRISE EN COMPTE DU POIDS DES BATTERIES DANS LA REVISION DU PERMIS DE CONDUIRE EUROPEEN

Pour conduire un véhicule utilitaire, entre en considération la question du **poids du véhicule** qui est alourdi par le poids de la batterie. Lorsque le véhicule dépasse un PTAC de 3,5t, le conducteur doit être titulaire d'un permis poids lourd. Il en va de même en cas de location d'un véhicule utilitaire. Cette question se joue au niveau européen.

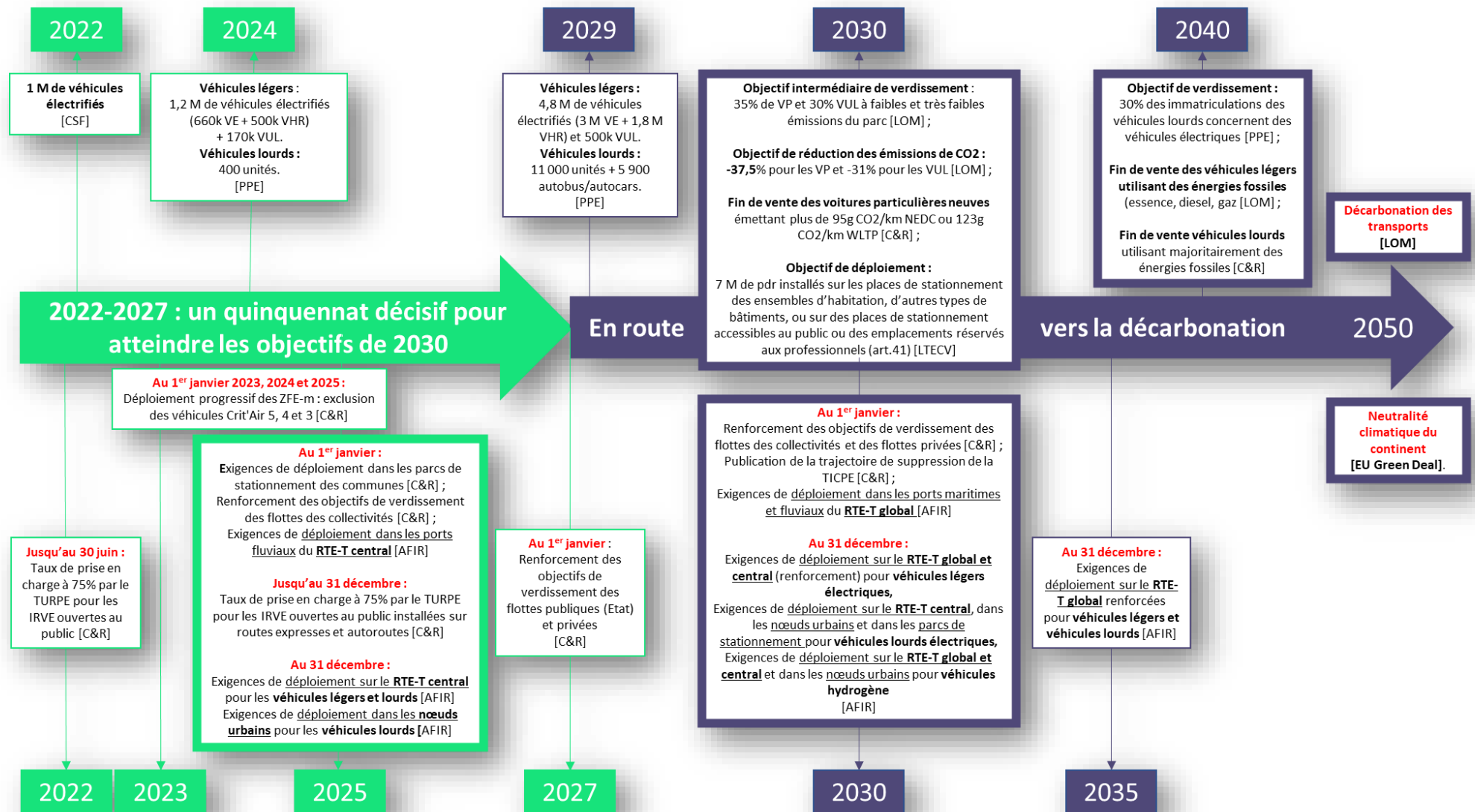
ACTION N°22 : PROMOUVOIR LE MADE IN FRANCE ET LE MADE IN EUROPE DANS LA PRODUCTION DES VEHICULES ELECTRIFIES

Filière d'excellence génératrice **d'emplois et d'innovation** et axe majeur de la reconquête de la souveraineté technologique industrielle du pays, la mobilité électrique est une pièce maîtresse pour répondre aux enjeux économiques et écologiques actuels.

La France doit accompagner la **relocalisation des entreprises** et accueillir les industries de pointe de demain (production de batteries avec les Gigafactories et développement massif de l'hydrogène). La conversion des chaînes de production de l'industrie automobile pour accueillir la production de véhicules électriques est une priorité.

Ce sont des **investissements importants mais nécessaires** si nous voulons que notre transition soit un succès économique, industriel, sociale et environnementale pour la France.

Annexe 1 : Grandes échéances de décarbonation des transports en France



Annexe 2 : Les propositions de l'Avere-France

Assurer l'accès à la mobilité électrique pour tous en gommant les surcoûts à l'achat des véhicules neufs et d'occasion et en régulant le marché des véhicules thermiques d'occasion

- **Action n°1** : Etablir une trajectoire d'aides à l'acquisition pour les véhicules faibles et très faibles émissions sur le quinquennat et assurer une simplification des démarches administratives
- **Action n°2** : Renforcer les aides à l'acquisition de véhicules d'occasion
- **Action n°3** : Soutenir la transition des TPE/PME
- **Action n°4** : Permettre le recours au fonds de compensation de la taxe sur la valeur ajoutée (FCTVA) par les collectivités locales dans le verdissement de leur parc
- **Action n°5** : Développer un fonds d'investissement pour la recherche & développement et l'innovation dans la mobilité électrique

Assurer l'accès à la recharge publique pour tous tant en quantité qu'en qualité et prix, et aider à l'accès à la recharge privée en facilitant les démarches et réduisant les coûts induits

- **Action n°6** : Lever l'ensemble des freins à la recharge à domicile
- **Action n°7** : Etendre le périmètre de la TIRIB/TIRUERT à la recharge privée
- **Action n°8** : Densifier la recharge en voirie et sur autoroutes pour mailler l'ensemble du territoire
- **Action n°9** : Développer la recharge dans les grands équipements pour favoriser l'intermodalité (gares, aéroports, parkings en ouvrage, etc.)
- **Action n°10** : Renforcer le déploiement de stations d'avitaillement pour les véhicules hydrogène

Promouvoir les actions de formation et de reconversion des acteurs et d'information du grand public pour éviter la fracture sociale

- **Action n°11** : Renforcer la pédagogie et l'information dans le déploiement des ZFE-m
- **Action n°12** : Promouvoir la formation et la sensibilisation à la conduite d'un véhicule électrique et hybride rechargeable
- **Action n°13** : Promouvoir la location de courte et moyenne durée de véhicules à faibles et très faibles émissions auprès des particuliers et des entreprises
- **Action n°14** : Valoriser et promouvoir l'autopartage et le free-floating
- **Action n°15** : Accompagner la transition écologique par la promotion des solutions de mobilités alternatives

Aider à accélérer l'électrification du transport routier et de la logistique urbaine

- **Action n°16** : Investir dans l'électrification du transport routier de marchandises
- **Action n°17** : Electrifier la logistique du dernier kilomètre
- **Action n°18** : Accompagner le verdissement du transport routier de personnes

Faire de la France la championne de l'Europe en matière de décarbonation des transports en s'appuyant sur le développement de compétences, de production et de réalisations

- **Action n°19** : Définir une position française ambitieuse et en faveur de la mobilité électrique innovante et écoresponsable (recharge, stockage, recyclage, etc.) pour le Fit for 55 Package
- **Action n°20** : Verdissement de TVA, un levier central d'incitation
- **Action n°21** : Prise en compte du poids des batteries dans la révision du permis de conduire européen
- **Action n°22** : Promouvoir le Made in France et le Made in Europe dans la production des véhicules électrifiés

