

## Groupe de Travail Mobilité Électrique – La Plateforme Verte

Représenté par Alex Metz

[metz@apricum-group.com](mailto:metz@apricum-group.com)

À l'attention des parlementaires

À Paris, le 18 décembre 2024

**Objet :** Propositions soutenant la massification et la démocratisation des véhicules électriques en France

Madame, Monsieur,

**La Plateforme Verte** est une association professionnelle dédiée à la transition énergétique créée en 2018 par Sylvie Perrin, avocate associée au sein du cabinet De Gaulle Fleurance. Cette association a pour objectif de rassembler divers acteurs et mener des actions concrètes pour permettre l'accélération des projets au service de la transition énergétique et notamment la promotion de modes de structuration et de financement fiables et durables.

Le groupe de travail Mobilité Électrique (le « **GT Mobilité Électrique** »), que je mène, réunit 104 personnes représentant 56 entreprises de la filière de la mobilité électrique en France, incluant notamment des constructeurs automobiles, fabricants de matériel, opérateurs de recharge, développeurs et producteurs d'énergies, investisseurs, cabinets d'avocats, consultants, et acteurs du secteur public.

Le GT Mobilité Électrique de La Plateforme Verte salue l'étude « Hit the Road » récemment réalisée par l'Avere-France<sup>1</sup>. S'adossant à cette étude, le GT Mobilité Électrique souhaite proposer des recommandations afin de faciliter un accès à tous et un signal tarifaire attractif permettant la massification et la démocratisation des véhicules électriques (« **VE** ») en France.

Le secteur des transports est la source la plus importante d'émissions de gaz à effet de serre en France, représentant environ 30 % du total national<sup>2</sup>. La décarbonation du transport routier est donc un élément-clé pour atteindre les objectifs de réduction de gaz à effet de serre de la France. L'électrification des flottes d'entreprise doit s'accélérer pour permettre l'émergence à court terme d'un marché du VE d'occasion. Ce dernier est nécessaire pour assurer la massification et la démocratisation des VE pour les particuliers : plus de 85 % des ménages achètent leur véhicule d'occasion<sup>3</sup>. La diminution progressive du prix d'achat du VE et la densification du réseau d'infrastructures de recharge pour VE (« **IRVE** ») permettront ainsi à la France d'offrir un « VE pour tous »<sup>4</sup>.

Les membres du GT Mobilité Électrique de La Plateforme Verte ont recensé 7 propositions soutenant la massification et la démocratisation des VE en France, regroupées en quatre catégories :

- Rendre attractif l'acquisition d'un véhicule électrique (1) ;
- Densifier le maillage du territoire en bornes de recharge (2) ;
- Rendre accessible et garantir la fourniture des services de mobilité (3) ;
- Renforcer le modèle d'affaires des opérateurs de bornes de recharge (4).

---

<sup>1</sup> <https://www.avery-france.org/publication/etude-publication-de-letude-hit-the-road/>

<sup>2</sup> <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/edition-numerique/chiffres-cles-transports-2023/20-emissions-de-gaz-a-effet>

<sup>3</sup> <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/achats-automobiles-en-2022-moins-de-motorisations-thermiques-et-des-vehicules-plus-recents-pour-les>

<sup>4</sup> [https://www.assemblee-nationale.fr/dyn/16/rapports/cion\\_fin/l16b2630\\_rapport-information](https://www.assemblee-nationale.fr/dyn/16/rapports/cion_fin/l16b2630_rapport-information)

## 1. Rendre attractif l'acquisition d'un véhicule électrique

La Programmation Pluriannuelle de l'Énergie précise les objectifs de déploiement de la mobilité propre à horizon 2030, à savoir d'atteindre une proportion de 66 % de voitures électriques dans les ventes et 15 % dans le parc roulant. L'atteinte de ces objectifs justifie la pérennisation des dispositifs d'aide et une communication en faveur de l'acquisition de VE.

### *Proposition N°1 : Pérenniser les dispositifs d'aide à l'achat de VE*

La différence de prix à l'achat entre un VE et véhicule thermique<sup>5</sup> reste un frein majeur à la conversion à l'électrique pour la plupart des ménages. Or, le mécanisme d'aide existant vient d'être substantiellement affaibli par le décret n°2024-1084 du 29 novembre 2024.

Les dispositifs d'aide à l'achat<sup>6</sup> de VE doivent impérativement être pérennisés, notamment :

- (i) Le **prime à la conversion** : aide financière pour l'achat d'un véhicule neuf ou d'occasion en échange de la mise au rebut d'un ancien véhicule, elle pouvait auparavant s'élever jusqu'à 7 000 € ; elle est désormais abrogée. Elle est essentielle pour garantir le renouvellement du parc automobile par des véhicules propres, il convient de la pérenniser.
- (ii) Le **bonus écologique** : aide financière à l'achat d'un VE neuf, il pouvait auparavant s'élever jusqu'à 7 000 € ; il est désormais limité à entre 2 000 € et 4 000 € selon le revenu fiscal de référence de son propriétaire. Le fait de réduire le montant du bonus pour les ménages les plus aisés apparaît pertinent. En revanche, le montant du bonus pour les ménages les plus modestes a fortement baissé (4 000 € contre 7 000 € auparavant), ce qui rend l'achat d'un VE comparativement plus cher. Il convient d'augmenter le montant du bonus pour les ménages les plus modestes, quitte à éliminer le bonus pour les ménages les plus aisés afin de maintenir l'enveloppe budgétaire constante.
- (iii) Le **bonus écologique pour l'achat d'un véhicule sans permis** (quadricycle léger, cyclomoteur à deux ou trois roues) électrique neuf : suite à son abrogation, les ménages ne sont plus incités à privilégier l'achat de ces véhicules à très faible empreinte carbone et très faible empreinte au sol.

D'autres mesures s'inspirant d'exemples européens peuvent inciter le conducteur à privilégier le VE sur les véhicules thermiques :

- (iv) En remplacement de la prime à la conversion, la création d'une **fiche de Certificats d'Économies d'Énergie** (« CEE »)<sup>7</sup> dédiée aux véhicules légers à faibles émissions apparaît comme une réponse efficace. Cette fiche permettrait de valoriser les économies d'énergie réalisées en remplaçant un véhicule à moteur thermique par un VE, en maintenant un niveau d'aide équivalent grâce à un financement assuré par les obligés, plutôt que par l'État. Dans les pays européens ayant des obligations d'efficacité énergétique (Espagne, Italie, Pologne), une fiche valorisant la conversion vers un VE existe déjà. En intégrant les économies d'énergie réalisées par ces véhicules dans le cadre du dispositif CEE, il serait possible de compenser partiellement la suppression des aides directes, tout en alignant la transition écologique sur les objectifs nationaux de réduction des émissions de gaz à effet de serre.
- (v) La **fiscalité des voitures de société** devrait être rendue plus avantageuse pour un VE que pour un véhicule thermique. C'est par exemple le cas en Belgique, où le VE est déductible fiscalement à 100 % jusqu'à fin 2026, alors que l'avantage fiscal du véhicule thermique est

<sup>5</sup> <https://www.strategie.gouv.fr/espace-presse/voiture-electrique-cout>

<sup>6</sup> <https://www.ecologie.gouv.fr/politiques-publiques/prime-conversion-bonus-ecologique-toutes-aides-faveur-lacquisition-vehicules#le-bonus-ecologique-2>

<sup>7</sup> <https://www.ecologie.gouv.fr/politiques-publiques/operations-standardisees-deconomies-denergie>

amené à baisser pour atteindre 0 % en 2028<sup>8</sup>. Cela explique en partie pourquoi le taux d'adoption du VE par les professionnels en Belgique est supérieur à celui en France. Cela permettrait également d'alimenter le marché de l'occasion des VE, et à terme d'accélérer la démocratisation des VE pour les particuliers.

*Proposition N°2 : Mettre en place des outils de communication sur la réalité du VE*

- (i) Communiquer sur le **coût total de possession pour un VE par rapport à un véhicule thermique** prenant en compte toutes les dépenses liées à la possession d'un véhicule, incluant le prix d'achat, l'entretien, le carburant, et l'assurance. Aujourd'hui, les initiatives sont essentiellement privées à l'instar de l'opérateur d'IRVE Zeplug ChargeGuru<sup>9</sup>. Une information officielle pouvant prendre la forme d'un calculateur ouvert à la fois aux professionnels et aux particuliers serait un appui précieux et impartial dans le choix d'un véhicule.
- (ii) Communiquer sur la **réalité vécue par les conducteurs de VE**. L'opérateur d'IRVE Driveco a récemment publié une enquête avec Harris Interactive auprès de 3 000 personnes révélant un contraste fort entre les appréhensions des non-utilisateurs et la satisfaction élevée des conducteurs de VE<sup>10</sup>. Une communication officielle permettrait de mettre en lumière la réalité vécue sur le terrain.
- (iii) Réaliser des **campagnes d'information** notamment à destination des concessionnaires automobiles. Des kits d'information et des programmes de formation officiels pourraient garantir un appui pour les ménages dans le choix de leur véhicule.

## 2. Densifier le maillage du territoire en bornes de recharge

*Proposition N°3 : Densifier le maillage des IRVE en zones rurales*

Les zones rurales sont en moyenne insuffisamment desservies en IRVE, ce qui freine la démocratisation des VE. Une borne de recharge est nécessaire tous les 20 à 50 km.

L'article 68 de la loi d'orientation des mobilités a créé un outil facultatif de planification, le schéma directeur de développement des IRVE (SDIRVE), qui donne à la commune ou à l'établissement public compétent, un rôle clé dans le développement de l'offre de recharge sur son territoire. L'objectif est d'aboutir à une offre coordonnée entre les maîtres d'ouvrage publics et privés, cohérente avec les politiques locales de mobilité et adaptée aux besoins (art. L. 2224-37 CGCT).

À défaut d'initiative privée dans les zones rurales, le SDIRVE doit justifier le recours à des investissements publics sous la forme d'une offre de services publics ou à une délégation de ce service à un opérateur tiers.

*Proposition N°4 : Densifier le maillage des IRVE près des lieux d'habitation et de travail*

- (i) Déployer des IRVE sur des **places de stationnement à proximité** des ensembles résidentiels et des lieux de travail. Pour la majorité des ménages n'ayant pas la possibilité de recharger leur VE à domicile, une solution de moindre coût consisterait à utiliser une borne lente située sur la voirie publique à proximité des lieux d'habitation et/ou de travail.

À l'instar de la Flandre, il est proposé de créer un dispositif « la borne suit la voiture », permettant au détenteur d'un VE de faire une demande d'installation simplifiée d'IRVE, en l'absence de borne publique dans un périmètre défini.

---

<sup>8</sup> <https://www.mobilityplus.be/fr/blog/avantages-fiscaux-voitures-soci%C3%A9t%C3%A9-%C3%A9lectriques-bornes-recharge>

<sup>9</sup> <https://chargeguru.com/fr/cout-total-possession/>

<sup>10</sup> <https://driveco.com/etude-driveco-harris-interactive/>

La gestion de ce dispositif pourrait être confiée à un acteur privé qui viendrait se rémunérer par un système de location de la place de stationnement avec borne de recharge accessible préférentiellement aux ménages vivant à proximité de celle-ci. Si ce dispositif est installé par la collectivité locale en charge de l'éclairage public, celle-ci pourrait offrir à ses résidents une formule d'abonnement mensuel couvrant, outre l'accès réservé à la place de stationnement, une recharge journalière forfaitaire à un coût avantageux.

Il serait par ailleurs utile de faire effectuer un état des lieux de la situation et de mettre en place un observatoire de la recharge en voirie par les collectivités locales, par exemple via la Fédération Nationale des Collectivités Concédantes et Régies<sup>11</sup>.

- (ii) **Favoriser le raccordement d'IRVE** en complément des primes prévues par le programme Advenir<sup>12</sup>, notamment :
  - a) En favorisant le raccordement au tableau électrique général sans augmentation de la puissance de soutirage ;
  - b) En favorisant le couplage entre IRVE et panneaux solaires photovoltaïques (« **PV** »). Le montant de la prime à l'investissement pour le petit PV pourrait être conditionné par l'installation de précâblage pour IRVE. Le dispositif couplé garantirait une optimisation des travaux de voiries et réseaux divers et ainsi réduire les coûts totaux de développement des installations ;
  - c) En favorisant le raccordement des IRVE dans une opération d'autoconsommation collective en les incluant dans le dispositif prévu par le code de l'énergie.
- (iii) **Harmoniser les dispositifs législatifs** des lois LOM (pour les IRVE) et APER (pour le PV). La loi dite « **LOM** »<sup>13</sup> stipule que les parcs de stationnement de plus de 20 places doivent déployer des bornes de recharge sur au moins 5 % des places d'ici le 1<sup>er</sup> janvier 2025. La loi dite « **APER** »<sup>14</sup> stipule que les parcs de stationnement extérieurs de plus de 10 000 m<sup>2</sup> et de plus de 1 500 m<sup>2</sup> doivent s'équiper d'ombrières PV respectivement d'ici le 1<sup>er</sup> juillet 2026 et d'ici le 1<sup>er</sup> juillet 2028.

Si l'on peut considérer que les installations de PV et d'IRVE doivent être couplées afin de rationaliser les coûts et travaux de raccordement, il paraît utile de rendre compatible et d'uniformiser les échéances des deux lois.

### 3. Rendre accessible et garantir la fourniture des services de mobilité

*Proposition N°5 : Garantir une concurrence libre et loyale entre les opérateurs d'IRVE et de mobilité*

- (i) Encourager l'**interopérabilité des IRVE**. Le déploiement de matériel d'IRVE suivant des standards d'interopérabilité<sup>15</sup> permet de changer librement d'opérateur d'IRVE (acteur qui déploie et exploite des IRVE) et d'opérateur de mobilité (acteur qui propose des services de recharge). Cela encourage une concurrence libre et loyale entre opérateurs.
- (ii) Encourager la **standardisation des services de mobilité**. Les opérateurs de mobilité, qui proposent des services de recharge à l'utilisateur final, à travers des applications et des badges dédiés ou éventuellement dans le cadre d'un abonnement, doivent garantir la possibilité de payer sa recharge « à l'acte », c'est-à-dire sans enregistrement ni relation commerciale préalable.
- (iii) S'assurer que les **constructeurs automobiles donnent le choix à l'utilisateur du (des) réseau(x) privilégié(s)** dans le planificateur d'itinéraire du VE. Le planificateur d'itinéraire intégré dans le VE ne doit pas favoriser certains opérateurs d'IRVE. Il importe d'assurer

<sup>11</sup> <https://www.fnccr.asso.fr/>

<sup>12</sup> <https://advenir.mobi/>

<sup>13</sup> LOI n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités

<sup>14</sup> LOI n° 2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets.

<sup>15</sup> <https://openchargealliance.org/protocols/open-charge-point-protocol/>

une concurrence libre et loyale entre les différents opérateurs en donnant le choix à l'utilisateur du (des) réseau(x) privilégié(s) dans le planificateur d'itinéraire du VE.

*Proposition N°6 : Garantir la remontée des informations des IRVE installées dans le tertiaire*

Les IRVE installées dans le secteur tertiaire doivent permettre la remontée d'information et le suivi de consommation via un outil de supervision<sup>16</sup>. Cela est nécessaire entre autres pour le calcul de la taxe incitative relative à l'utilisation d'énergie renouvelable dans le transport (« TIRUERT »). Cela sera également nécessaire à l'avenir afin de pouvoir utiliser les IRVE comme source de flexibilité du réseau électrique.

#### **4. Renforcer le modèle d'affaires des opérateurs de bornes de recharge**

*Proposition N°7 : Renforcer l'incorporation de la mobilité électrique dans la TIRUERT*

La TIRUERT est un outil de rémunération pour les opérateurs d'IRVE sans impact sur le budget de l'État français, étant donné qu'elle est alimentée par les acteurs obligés, à savoir les opérateurs et distributeurs de carburants conventionnels. La Plateforme Verte a publié une note<sup>17</sup> en mai 2024 listant des propositions liées à l'incorporation de la mobilité électrique dans la TIRUERT :

- (i) Augmentation du taux d'incorporation de la TIRUERT ;
- (ii) Ajout d'un taux minimum d'incorporation de certificats d'électricité renouvelable (« CER ») à la TIRUERT ;
- (iii) Élargissement de l'assiette de la TIRUERT à la recharge semi-publique et privée.

Le GT Mobilité Électrique se tient à votre disposition pour échanger plus en détail sur ces propositions et avancer ensemble sur le sujet.

Veuillez agréer, Madame, Monsieur, l'expression de mes sentiments distingués.



Alex Metz  
Pour le GT Mobilité Électrique – La Plateforme Verte

#### **Remerciements**

Le GT Mobilité Électrique tient à remercier les auteurs de cette note :

- Apricum : Alex Metz
- Driveco : Titouan Benard, Adrien Barthelemy, Louis-Nicolas Amedee-Manesme
- EDR : Jacques Roger-Machart
- STX Group : Henry Houyvet, Etienne Mingot
- Swish : Robin Godet, Giulio Di Gennaro, Alberto Prendin
- Tecsol : Jean-Noël Garderet
- Tesla : Cécile Musialski

<sup>16</sup> Article L353-10 code de l'énergie - Création Ordonnance n°2021-237 du 3 mars 2021 - art. 34

<sup>17</sup> [https://www.laplateformeverte.org/files/ugd/b394e9\\_b4d6a5387f044f008e813f56381efef7.pdf](https://www.laplateformeverte.org/files/ugd/b394e9_b4d6a5387f044f008e813f56381efef7.pdf)