Confédération des Grossistes de France

Consultation publique sur le projet d'arrêté créant les fiches CEE VL, VUL et PL électriques

À travers l'union de 30 fédérations, la CGF, Confédération des grossistes de France, est l'organisation professionnelle représentative de l'ensemble du commerce de gros : le secteur représente 160 000 entreprises partout en France (dont 18 000 grands groupes, ETI et PME) qui emploient près d'un million de salariés et génèrent plus de 900 milliards d'euros de chiffre d'affaires. En 2024, le secteur a recruté 75 000 personnes. Plus d'informations : https://www.cgf-grossistes.fr/

L'intérêt que porte la CGF au projet d'arrêté relatif aux opérations standardisées d'économie d'énergie tient au fait que les entreprises du commerce de gros exploitent en compte propre des **véhicules de transport de marchandises (VUL et PL porteurs)** pour livrer les marchandises que leur commandent leurs clients professionnels dont 80% sont implantés en zone urbaine et périurbaine (commerces de détail alimentaires et non alimentaires, cafés, hôtels, restaurants, pharmacies, artisans, chantiers, etc), et emploient des collaborateurs commerciaux allant visiter leurs clients et les prospects **au moyen de véhicules légers.**

La contribution de la CGF porte exclusivement sur les deux fiches suivantes :

Fiche TRA-EQ-114 « Achat ou location d'un véhicule léger ou véhicule utilitaire léger électrique neuf ou opération de rétrofit électrique d'un véhicule léger ou véhicule utilitaire léger, par une collectivité locale ou une autre personne morale », bénéficiant d'une bonification par 3 du volume total de certificats d'énergie délivrés pour les opérations concernant les véhicules utilitaires légers neufs.

Fiche TRA-EQ-129 « Achat ou location d'un poids lourd électrique », bénéficiant d'une bonification par 4 du volume total de certificats d'énergie délivrés.

.....

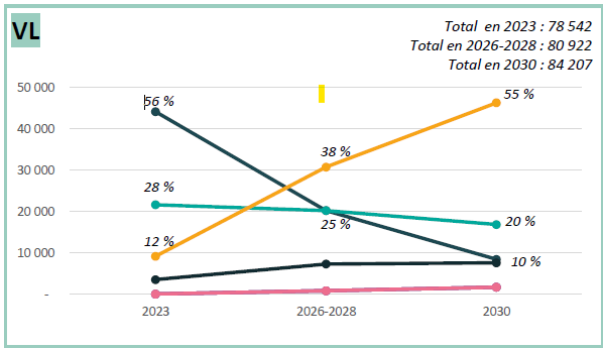
La CGF se félicite que les Certificats d'Economie d'Energie (CEE) aient été retenus comme un moyen d'accompagner directement les entreprises dans leurs investissements en matériels de transport électriques (VL, VUL, PL) dont le surcoût par rapport à leur équivalent thermique varie selon les silhouettes de 50% à 200%.

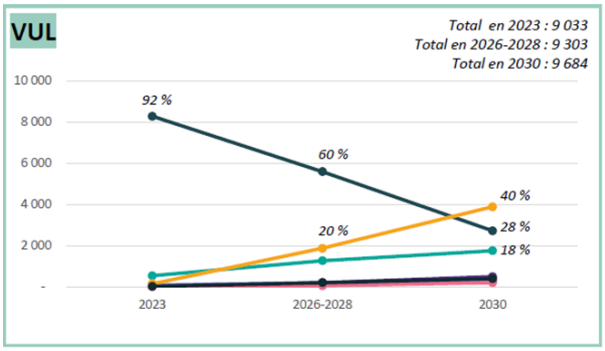
Il convient de rappeler que cet accompagnement financier est indispensable pour deux raisons.

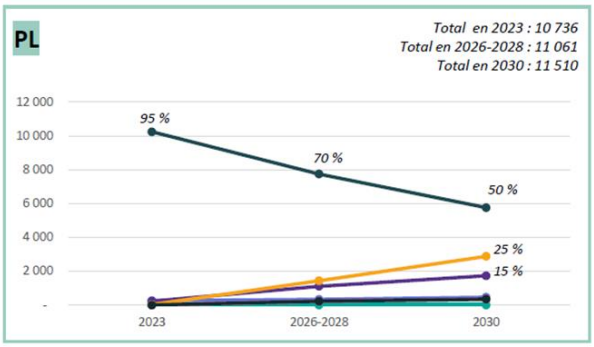
La première est relative aux capacités d'investissement limitées des entreprises. L'étude menée par AKTO en 2023-2024 auprès des entreprises grossistes relevant de la convention collective

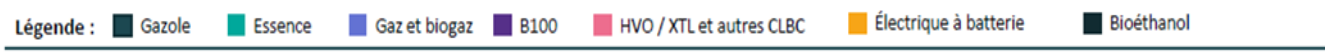
3044 a établi des projections de décarbonation des flottes de VL, de VUL et de PL jusqu'en 2030 selon plusieurs scenarios faisant varier les niveaux d'aides ; un scénario le plus optimiste où les conditions de déploiement des nouvelles énergies seraient optimales (avec un aide couvrant 80% du surcoût), un scenario intermédiaire avec une aide en couvrant 50% et un scénario prudent avec une aide de 15%. Les graphiques ci-dessous mettent clairement en évidence que le verdissement des flottes s'accélère avec le niveau d'aide.

Scenario optimiste (aide couvrant 80% du surcoût)

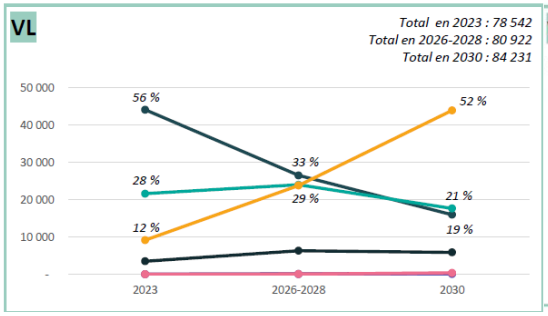


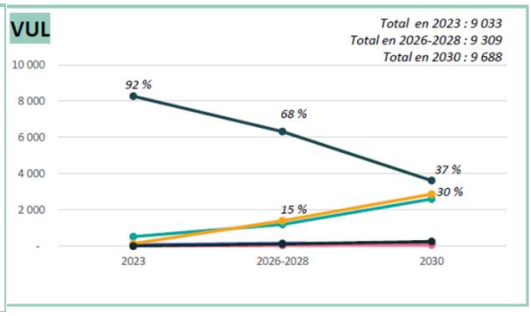


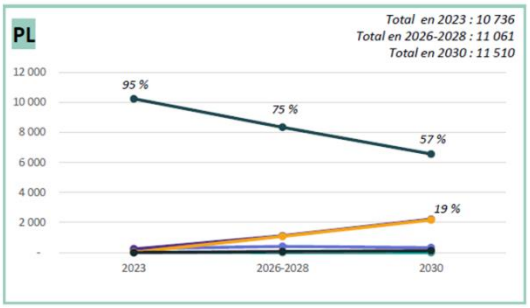


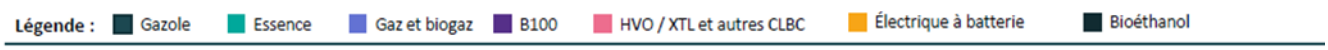


Scenario intermédiaire (aide couvrant 50% du surcoût)

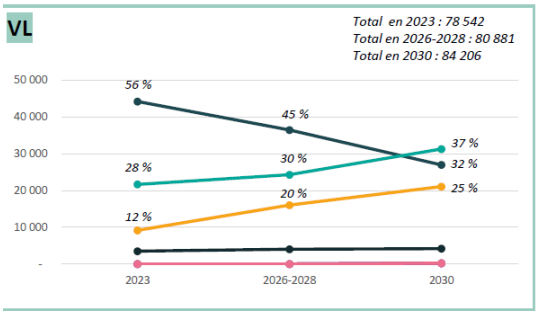


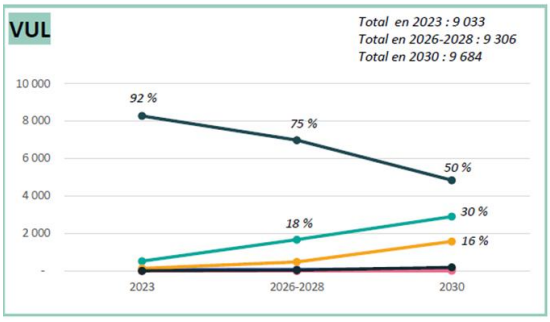


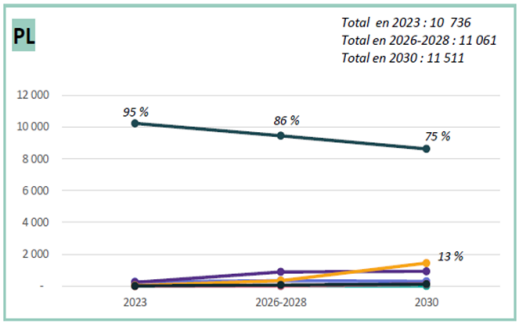


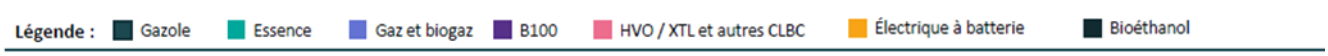


Scénario prudent (aide couvrant 15% du surcoût)









La seconde raison qui justifie un accompagnement financier des entreprises est la nécessité de préserver, pendant la phase de transition dont l'échéance est pour le moment inconnue, la compétitivité de celles qui jouent la carte de l'électromobilité. Il est en effet important de préciser que le marché (en termes de niveaux des prix de vente des biens et services) n'est actuellement pas en capacité d'absorber par son seul fonctionnement le coût de la decarbonation du transport.

Comparativement aux appels à projets « véhicules lourds électriques » lancés par l'Ademe en 2024, la voie de la fiche standardisée, objet du projet d'arrêté, présente d'indéniables avantages :

- Un financement extrabudgétaire n'obérant pas la dépense publique et placé hors champ des règles européennes encadrant les aide d'Etat ;
- Un cadre pluriannuel offrant de la visibilité et de la stabilité avec des opérations pouvant être engagées jusqu'au 31 décembre 2029 ; ce point est particulièrement important pour les entreprises qui ont été exposées à une instabilité des mécanismes de soutien au verdissement de leurs flottes de véhicules (mise en œuvre puis suppression du bonus écologique pour les VL et dernièrement pour les VUL, lancement d'un premier appel à projets portant sur l'écosystème véhicule lourd électrique qui a basculé vers un programme CEE E-trans limité aux seuls véhicules lourds électriques).
- Une prime certaine ouverte à toutes les entreprises, sans exclusion, quels que soient leur secteur d'activité, leur taille et l'intensité d'utilisation des véhicules, sans mise en concurrence ni critère de notation qui constituaient les principaux écueils du second AAP 2024 de l'Ademe dans le cadre du programme E -trans ;
- Une absence d'enveloppe financière prédéfinie ouvrant aux entreprises un droit de tirage illimité (dans la limite des capacités des fournisseurs d'énergie qui financent les CEE dont la valorisation obéit à la loi de l'offre et de la demande) ;
- Des modalités d'accès simples : la fourniture d'un bon de commande signé, d'une facture, du certificat d'immatriculation, d'une fiche récapitulative mentionnant les caractéristiques des véhicules loués ou achetés et d'une attestation sur l'honneur.

Les deux fiches projetées soulèvent néanmoins des commentaires et appellent des propositions d'amélioration.

Fiche TRA-EQ-114 « Achat ou location d'un véhicule léger ou véhicule utilitaire léger électrique neuf ou opération de rétrofit électrique d'un véhicule léger ou véhicule utilitaire léger, par une collectivité locale ou une autre personne morale »

1- La fiche fixe un montant en kWh cumac différent selon que l'entreprises exploite une flotte de VL et de VUL jusqu'à 100 unités ou de plus de 100 unités, seuil retenu par l'article L.224-10 du code l'environnement au-delà duquel pèse sur les entreprises une obligation de verdissement de leur parc ; ce montant est en outre dégressif à compter de 2027.

Cette distinction selon la taille de la flotte de véhicules exploitée par l'entreprise est totalement inappropriée car elle va à l'encontre de la volonté politique d'accélérer le verdissement des flottes des entreprises exploitant plus de 100 VL et VUL grâce auquel un véritable marché de l'occasion du véhicule électrique pour le particulier pourra émerger. La CGF propose de supprimer cette distinction et de retenir un unique montant de kWh cumac, quelle que soit la taille de l'entreprise, et sans dégressivité dans le temps.

2- Le montant de kWh cumac retenu pour les VL n'est pas incitatif au verdissement car sa valorisation financière ne couvre qu'une infime partie du surcoût du véhicule électrique par rapport à son équivalent thermique. Dans l'exemple d'une Peugeot E-2028 (26,8 K€) comparé à sa version thermique PureTech 100 (16,6 K€), sur la base d'une valorisation à 7€ du MgWh, l'aide accordée aux entreprises ne couvrirait que 5% du surcoût (74200 kWh valorisés 519€/10.000K€). Ce montant est d'autant plus insuffisant qu'aux surcoûts à l'achat des véhicules s'ajoutent pour les entreprises des investissements en IRVE sur leurs sites ou, dans la mesure où c'est possible, au domicile de leurs collaborateurs, ainsi que des coûts administratifs de traitement des dossiers CEE.

Pour les VL il conviendrait de bonifier par 6 le forfait de CEE pour en faire un réel instrument d'incitation au passage à l'électrique.

Fiche TRA-EQ-129 « Achat ou location d'un poids lourd électrique »

3- Sur la base d'une valorisation à 7€ du MgWh, la valorisation bonifiée par 4 des forfaits de CEE pour les poids lourds ≥ 12 tonnes jusqu'à < 19 tonnes (23072€) et ceux ≥ 19 tonnes (28400€) est très en deçà du montant maximum de 65000€ prévu dans les AAP 2024 ; elle est d'autant moins incitative que l'écosystème de l'électromobilité des poids lourds, encore loin de sa maturité, fait porter sur les entreprises des risques financiers dont elles ne maitrisent pas tous les contours.
   Dans la mesure où les PL porteurs utilisés par les entreprises du commerce de gros peuvent, au-delà des enjeux de décarbonation, fortement contribuer à la lutte contre la pollution atmosphérique, il est indispensable de leur allouer un prime d'un montant suffisamment incitatif.

Pour les PL ≥ 12 tonnes jusqu'à < 19 tonnes il conviendrait *a minima* de bonifier par 6, idéalement par 8, le forfait de CEE.

Paris, le 23 décembre 2024