



Électrification des VUL : une transition Made in France à soutenir rapidement

BRIEFING - Mars 2025

Résumé

La conversion des véhicules utilitaires légers (VUL) est un enjeu majeur de la transition écologique française. Avec 5 % des émissions nationales de gaz à effet de serre, les VUL contribuent significativement au changement climatique. Ils sont également responsables d'une pollution de l'air et sonore élevée, notamment dans les zones urbaines. Bien que des progrès aient été réalisés au cours des dernières années, la décarbonation de ces véhicules est plus lente que celle des voitures. Le parc en circulation reste fortement dépendant du diesel (93 % des utilitaires en circulation) et la moitié des utilitaires a plus de 15 ans.

Comme État-membre de l'Union européenne, la France est engagée sur une trajectoire de transition des VUL. En 2024, les émissions moyennes des VUL neufs vendus en France étaient de 166 gCO₂/km, en baisse de 8 % par rapport à 2023. Cette trajectoire de réduction des émissions doit être poursuivie pour atteindre les objectifs fixés pour 2025 (154 gCO₂/km) et 2030 (91 gCO₂/km). À partir de 2035, seuls les modèles électriques ou à hydrogène (0 gCO₂/km) seront autorisés à la vente sur le marché des véhicules neufs.

L'offre de modèles électriques pour VUL se structure rapidement, en ligne avec ces objectifs. En 2024, 43 modèles électriques sont déjà disponibles, contre 49 modèles thermiques. D'ici 2026, l'offre de modèles zéro émission sera plus large que celle des thermiques. En 2030, les modèles électriques devraient dominer largement. L'autonomie des VUL électriques couvre déjà la plupart des besoins, et les prix devraient baisser d'ici 2027 grâce à la réduction du coût des batteries.

La réussite de la transition du marché des VUL est cruciale pour la filière automobile nationale et les emplois qui en dépendent. Les VUL représentent une part majeure des véhicules assemblés dans l'hexagone et les constructeurs français sont bien positionnés sur ce marché. L'électrification des VUL constitue en ce sens un virage stratégique essentiel pour créer de nouveaux emplois et renforcer la position de la filière nationale.

Du côté de la demande, ce sont les entreprises qui détiennent les clés de la transition. Elles représentent la majorité des utilisateurs de VUL (52 % du parc en circulation) et le cœur du marché des utilitaires neufs (90 % des immatriculations).

Leur conversion se trouve néanmoins confrontée à deux enjeux :

- **Premièrement, la population des utilisateurs professionnels de VUL est très variée, en termes de taille d'entreprises et de cas d'usage.** La livraison semble constituer un secteur à prioriser pour la décarbonation, bien que sa part de marché soit complexe à quantifier en raison de la diversité des acteurs impliqués.
- **Deuxièmement, le contexte fiscal est actuellement peu favorable aux VUL électriques.** Le bonus à l'achat est supprimé en 2025, remplacé par des subventions via les certificats d'économie d'énergie. Les VUL électriques ne bénéficient par ailleurs pas des mêmes avantages fiscaux que les voitures électriques, ce qui complique l'atteinte d'un coût total de possession favorable pour ces véhicules.

Nos propositions :

1. **Maintenir les objectifs européens de réduction des émissions de CO₂ des VUL neufs**, pour sécuriser les investissements dans la conversion de la filière industrielle nationale et tirer parti de l'avantage compétitif des groupes français.
2. **Soutenir l'électrification des grandes flottes de VUL** pour structurer la demande, accélérer la transition du parc et sécuriser les débouchés des modèles produits en France.
3. **Mobiliser les chargeurs** avec des incitations claires, adossées à une trajectoire de baisse des émissions de CO₂ pour les donneurs d'ordre.
4. **Fiscaliser les plateformes de e-commerce** pour limiter les livraisons urbaines et financer les transports publics.
5. **Maintenir et simplifier les aides à l'achat** pour permettre aux plus petites entreprises de franchir le cap.
6. **Adapter la fiscalité des utilitaires** pour garantir un avantage économique clair aux VUL électriques.
7. **Créer un éco-score spécifique** pour valoriser les modèles les plus performants sur le plan écologique et produits en Europe.
8. **Analyser les obstacles à l'électrification par filière**, pour apporter des réponses ciblées et adaptées aux besoins.

9. **Mettre en place des ZFE et des zones à zéro émission logistique** d'ici 2030, pour donner un avantage concurrentiel aux entreprises ayant investi dans ces véhicules, et les aider à les amortir.

1. La transition est engagée mais doit s'accélérer

1.1. Une forte dépendance au diesel et des véhicules âgés

Au 31 décembre 2024, 6,5 millions de véhicules utilitaires légers (VUL) circulaient en France¹, ce qui en fait le parc le plus doté en Europe (3,2 millions en Allemagne ou 3,9 millions² en Espagne par exemple).

Sur le parc (utilitaires en circulation), le diesel reste la motorisation majoritaire : 93 % des utilitaires français roulent actuellement au diesel, 3,5 % à l'essence et seulement 2 % à l'électrique³. Ce parc est plutôt vieillissant : un VUL en circulation sur deux a plus de 15 ans et leur moyenne d'âge s'élève à environ 10 ans⁴.

Dans le détail, le parc des utilitaires se divise en deux catégories. D'une part, les utilitaires professionnels, qui relèvent très majoritairement du Crit'Air 2 (81 %) et qui ont donc moins de 15 ans d'âge⁵. Cela s'explique par un rythme de renouvellement relativement rapide, en lien avec un usage intensif⁶. De l'autre, les utilitaires des particuliers qui sont en moyenne plus âgés.

Cette distinction par utilisateur recoupe par ailleurs une distinction géographique : la moyenne d'âge des VUL dans les zones à faibles émissions (ZFE) a été tirée à la baisse par les contraintes de circulation annoncées.

1.2. À l'origine de problématiques climatiques et sanitaires

La dépendance des VUL aux carburants fossiles et l'âge moyen relativement élevé du parc expliquent la contribution élevée de ces véhicules au changement climatique. En France, ils sont à l'origine de 16 % des émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports, soit 5 % du total des émissions nationales⁷.

¹ Analyse T&E des données d'immatriculation officielles du Ministère de l'Intérieur (base SIV), fournies par NGC-Data.

² Selon l'ACEA.

³ Analyse T&E des données d'immatriculation officielles du Ministère de l'Intérieur (base SIV), fournies par NGC-Data.

⁴ Données du Ministère des territoires, de l'écologie et du logement.

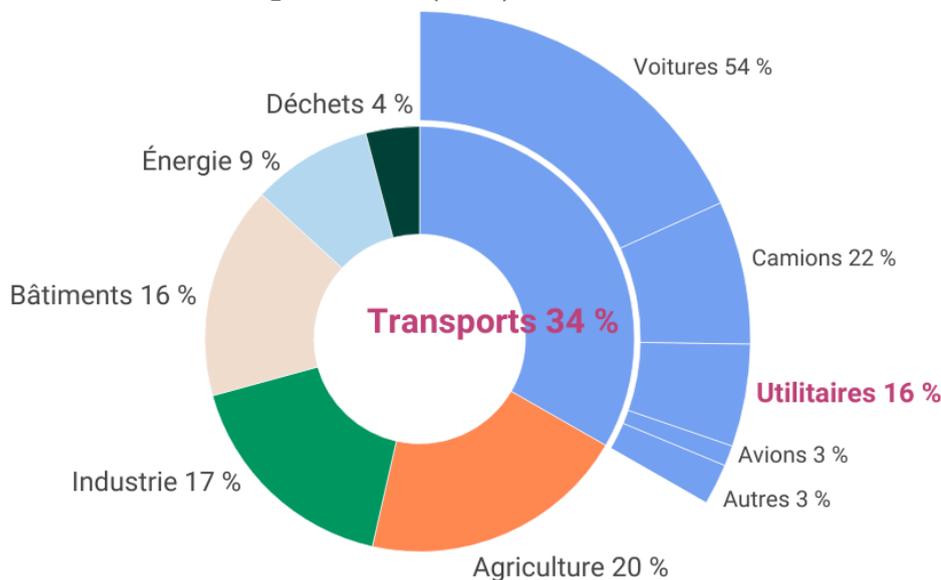
⁵ Analyse T&E des données d'immatriculation officielles du Ministère de l'Intérieur (base SIV), fournies par NGC-Data.

⁶ Analyse C-Ways des données d'immatriculation officielles du Ministère de l'Intérieur (base SIV), fournies par NGC-Data.

⁷ CITEPA, inventaire Secten (2024).

Les véhicules utilitaires légers représentent 16 % des émissions des transports, soit 5 % des émissions françaises

Répartition des émissions de CO₂ nationales (2023)



Source : CITEPA. Inventaire Secten (2024).



Les VUL contribuent également à la pollution de l'air et à la pollution sonore, en particulier dans les zones urbaines. S'agissant spécifiquement de la pollution de l'air, en moyenne, un utilitaire émet trois fois plus de dioxyde d'azote (NO₂) et deux fois plus de particules fines PM₁₀ qu'une voiture⁸. À Paris, ces véhicules comptent pour 17 % du trafic mais représentent plus de 25 % des polluants⁹.

1.3. Des objectifs de décarbonation ont été fixés

Avec le Green Deal, l'Union européenne (UE) s'est fixé pour objectif de réduire ses émissions de CO₂, tous secteurs confondus, de 55 % d'ici 2030 (par rapport à 1990), et d'atteindre la neutralité carbone en 2050.

Pour respecter cet objectif, des cibles de réduction des émissions de CO₂ à l'échappement ont été définis pour les immatriculations de VUL neufs : - 50 % d'ici 2030 et - 100 % en 2035 (par rapport à 2021)¹⁰.

⁸ Respire - Clean Cities Campaign (2024), Evaluation des impacts sanitaires et environnementaux du trafic de marchandises à Paris et quantification des bénéfices d'une zone de livraison apaisée.

⁹ Idem.

¹⁰ Regulation (EU) 2019/631 of the European Parliament and of the Council of 17 April 2019 setting CO₂ emission performance standards for new passenger cars and for new light commercial vehicles

Concrètement, cela signifie que les émissions de CO₂ moyennes des utilitaires neufs vendus en France doivent atteindre 154 gCO₂/km en 2025, puis 91 gCO₂/km en 2030, et enfin 0 gCO₂/km en 2035¹¹. À partir de cette date, seuls les modèles électriques ou hydrogènes seront autorisés à être vendus sur le marché du neuf, l'occasion n'étant pas concernée par cette réglementation.

Cibles européennes de réduction des émissions de CO ₂ moyennes des utilitaires neufs				
Date	2020	2025	2030	2035
gCO ₂ /km	181 gCO ₂ /km	154 gCO ₂ /km	91 gCO ₂ /km	0 gCO ₂ /km

Où en est-on aujourd'hui ? En 2024, les utilitaires neufs immatriculés en France émettaient en moyenne 166 gCO₂/km, contre 181 gCO₂/km en 2023, soit une baisse de 8 % sur un an¹². Une réduction supplémentaire de 7 % est nécessaire pour atteindre l'objectif fixé pour 2025, puis une nouvelle de 40 % sur les années 2026 à 2030. La dynamique actuelle de réduction des émissions est ainsi en ligne pour atteindre les objectifs, même si les efforts devront être accrus entre 2026 et 2030 (- 10 % par an).

Cette baisse des émissions provient notamment du développement du marché de l'utilitaire électrique. En 2024, sur l'ensemble des nouveaux véhicules utilitaires mis à la route, 78 % des utilitaires roulaient au diesel, 11 % à l'essence et 7 % étaient électriques¹³.

¹¹ Analyse T&E sur la base des standards européens sur les émissions de CO₂ des utilitaires.

¹² T&E (2021). European van market unplugged: how weak regulation is failing electrification ; Analyse T&E des données d'immatriculation officielles du Ministère de l'Intérieur (base SIV), fournies par NGC-Data.

¹³ Analyse T&E des données d'immatriculation officielles du Ministère de l'Intérieur (base SIV), fournies par NGC-Data.

2. Une offre de plus en plus adaptée, des incitations publiques insuffisamment claires

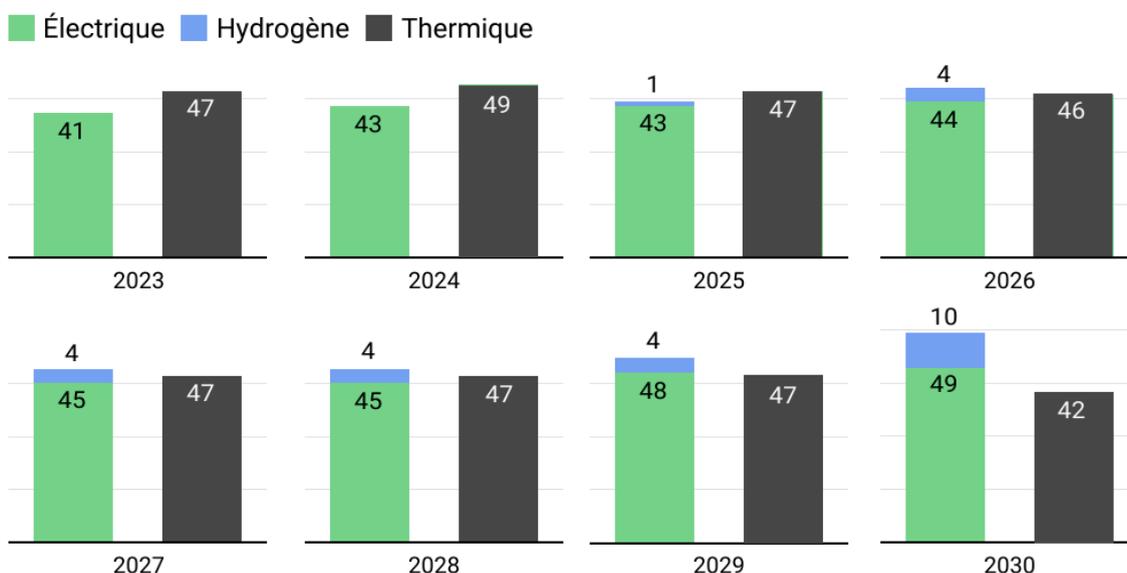
2.1. Une offre d'utilitaires électriques de plus en plus complète

Les modèles de VUL électriques proposés par les constructeurs ont vocation à augmenter dans les années à venir, pour couvrir un nombre croissant de cas d'usage et représenter une part de plus en plus importante du marché.

En 2024, les utilisateurs de VUL pouvaient déjà choisir parmi 43 modèles de VUL électriques, contre 49 modèles diesel ou essence. D'ici 2026, l'offre zéro émission sera plus large que celle en thermique, avec respectivement 48 modèles électriques ou hydrogènes et 46 modèles thermiques. En 2030, les modèles zéro émission devraient dominer largement le marché, si l'on se réfère aux 59 modèles électriques et hydrogènes prévus, contre 42 modèles thermiques¹⁴.

Utilitaires : en 2026, les modèles « zéro émission » seront plus nombreux

Nombre de modèles utilitaires disponibles en Europe par catégorie de motorisation



Source : T&E, Clean Cities (2024) Zero emission vans in cities. The e-van market is ready.



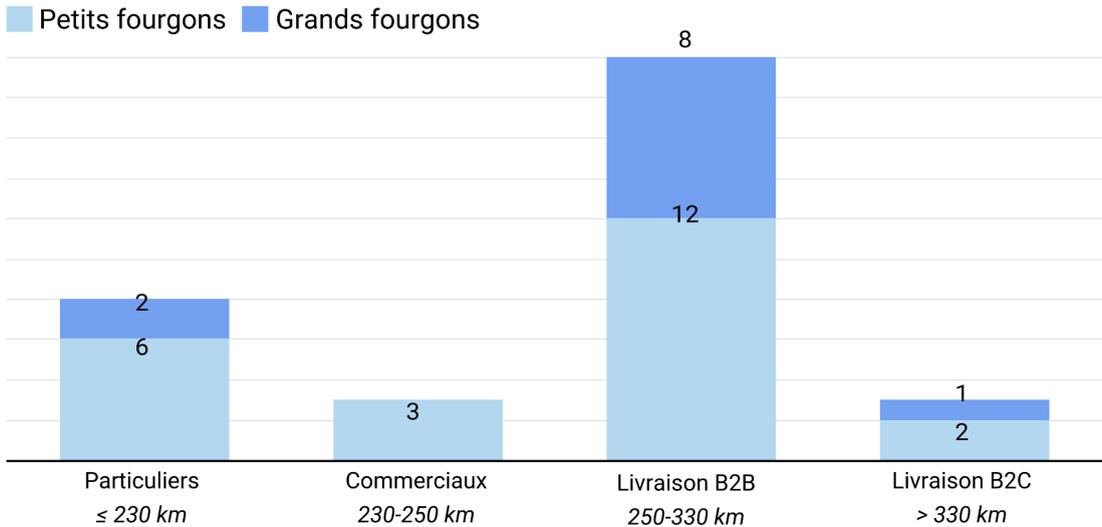
¹⁴ Transport & Environment (2024). E-van market ready for zero-emission zones throughout Europe by 2030. How cities can lead with zero-emission freight zones.

Le niveau d'autonomie proposé par ces e-VUL répond déjà à la majorité des besoins, en particulier pour les utilisateurs professionnels. A l'échelle européenne, parmi les modèles disponibles à la vente en 2024, 3 offrent une autonomie (WLTP) qui dépasse les 330 kilomètres, 23 peuvent rouler entre 230 et 330 km et 8 peuvent parcourir moins de 230 km. À titre de comparaison, les utilisateurs privés de VUL parcourent en moyenne 125 km par jour, les commerciaux 175 km par jour et les livreurs entre 193 et 254 km (selon que la livraison soit B2B ou B2C)¹⁵.

S'agissant du prix, si la taille des batteries n'augmente pas, les modèles électriques seront moins chers à l'achat que leurs équivalents diesel d'ici 2027, en lien notamment avec la baisse du coût des batteries (35 000 euros en moyenne)¹⁶. Les économies d'échelle liées à la structuration de la production de VUL électriques devraient également favoriser la compétitivité de ces modèles.

Utilitaires électriques : l'offre couvre déjà de nombreux cas d'usage

Nombre de modèles utilitaires électriques (ou hydrogènes) disponibles en Europe par catégories de cas d'usage



Source : T&E, Clean Cities (2024) Zero emission vans in cities. The e-van market is ready.



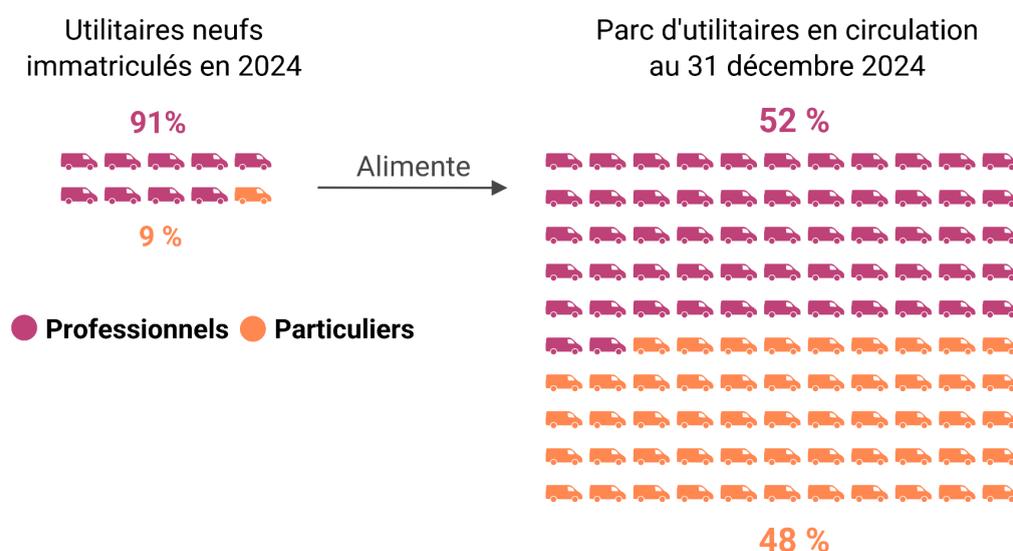
¹⁵ Transport & Environment (2022) E-vans: Cheaper, greener, and in demand. Why it's time for the EU to ramp up supply.

¹⁶ Transport & Environment (2024). E-van market ready for zero-emission zones throughout Europe by 2030. How cities can lead with zero-emission freight zones.

2.2 Un renouvellement largement dû aux grandes entreprises

Une large majorité des utilitaires en circulation (52 % au 31 décembre 2024), sont utilisés par les entreprises¹⁷. Ces dernières constituent surtout le cœur du marché des utilitaires neufs : en 2024, 9 utilitaires sur 10 ont été immatriculés sur le segment professionnel. Les entreprises constituent donc des acteurs de premier plan dans la transition vers l'électrique de ce marché.

Les entreprises utilisent la moitié des utilitaires en circulation et immatriculent 9 utilitaires neufs sur 10



Source : SIV (traitement Dataforce et NGC-Data). Immatriculations de véhicules légers au 31/12/24.



Néanmoins, les entreprises utilisatrices de VUL se caractérisent par une forte hétérogénéité, tant dans leurs usages que dans leurs moyens opérationnels et financiers à s'engager dans une stratégie de décarbonation.

Sur l'ensemble des VUL professionnels, 31 % relèvent d'entreprises de 100 salariés ou plus, et 20 % d'entreprises de 20 à 99 salariés¹⁸. Le reste (49 %) relève de petites entreprises de moins de 20 salariés.

¹⁷ Analyse T&E des données d'immatriculation officielles du Ministère de l'Intérieur (base SIV), fournies par NGC-Data.

¹⁸ Analyse C-Ways des données d'immatriculation officielles du Ministère de l'Intérieur (base SIV).

Les immatriculations de VUL neufs sont surtout le fait des grandes entreprises (plus de 100 salariés), qui achètent essentiellement sur ce marché (90 % de leurs immatriculations). Plus l'entreprise est petite, plus elle se fournit sur le marché de l'occasion¹⁹.

Les usages sont par ailleurs très variables d'un secteur à un autre, avec des contraintes diverses (transport de produits dangereux, d'animaux, véhicules frigorifiques, etc.). Les entreprises du BTP (travaux de construction spécialisés) concentrent à elles seules un quart du parc des VUL d'entreprises. Dans ce secteur, 80 % des véhicules sont exploités par des entreprises de moins de 50 salariés, illustrant le rôle central des petites structures²⁰. Derrière la construction, la location représente 240 000 véhicules en circulation, soit 7 % du parc. Suivent le secteur de la culture et de la production animale, avec 209 322 véhicules (6 % du parc), et le commerce de gros, qui en compte 195 452 (6 % du parc). Le commerce de détail complète ce panorama avec 147 015 véhicules, soit 4 % du parc.

Concernant la livraison, qui est régulièrement ciblée sur l'impact du trafic qu'elle génère, en particulier dans les zones denses, il est plus complexe d'identifier exactement la part de la flotte concernée. En effet, une grande partie des livraisons sont assurées par des entreprises pour qui ce n'est pas l'activité principale, notamment la grande distribution. D'autres sont sous-traitées à des auto-entrepreneurs ou prises en charge par des modes alternatifs, comme les camions, les vélos-cargos ou des solutions multimodales. Il n'en reste pas moins que l'activité de livraison constitue une des activités à considérer en priorité pour décarboner la logistique, ne serait-ce que parce que c'est une activité en croissance²¹.

Enfin, en dépit des niveaux d'autonomie croissants proposés sur les nouveaux modèles d'utilitaires, les capacités de recharge peuvent varier, en fonction de la présence ou non d'un dépôt. Par ailleurs, certains usages professionnels et privés se combinent, faisant dépendre la recharge de la capacité à se brancher à domicile. Cette réalité souligne le besoin d'accompagnement, filière par filière, et d'approfondissement de la connaissance des usages spécifiques.

¹⁹ Analyse T&E des données d'immatriculation officielles du Ministère de l'Intérieur (base SIV), fournies par NGC-Data.

²⁰ Analyse C-Ways des données d'immatriculation officielles du Ministère de l'Intérieur (base SIV), fournies par NGC-Data.

²¹ [Source france travail](#).

2.3. Un contexte fiscal trop peu incitatif au niveau national

Du côté des aides publiques à l'acquisition de modèles électriques, le bonus à l'achat pour les véhicules utilitaires a été supprimé en 2025. À la place, un système de subventions dans le cadre des certificats d'économie d'énergie (CEE) a été mis en place²². Cette subvention peut aller de 2 600 euros (pour un particulier ou une collectivité locale qui dispose d'une flotte de plus de 20 véhicules), à 4 390 euros (pour une entreprise qui possède moins de 100 véhicules). Pour les structures qui disposent de plus de 100 véhicules, le montant est dégressif (3 500 euros pour 2025 et 2026, puis à 2 600 euros à partir de 2027).

Les VUL électriques ne bénéficient par ailleurs pas d'un traitement fiscal aussi favorable que les voitures électriques. Les VUL ne sont en effet pas concernés par les malus à l'achat, qui orientent les immatriculations de voitures vers les modèles les moins polluants. Les VUL professionnels n'entrent par ailleurs pas dans le champ d'application des deux taxes sur les véhicules de société - dont le montant dépend des émissions de CO₂ et de la motorisation du véhicule. Leur coût est intégralement déductible du résultat imposable, sans avantage spécifique pour les modèles électriques comme dans le cas des voitures professionnelles. Enfin, les utilitaires ne sont par nature pas concernés par le régime de taxation de l'avantage en nature sur les voitures de fonction, également favorable à l'électrique.

Par rapport aux voitures, ce manque d'incitations financières publiques complique l'atteinte d'un coût total de possession (Total Cost of Ownership ou TCO, qui comprend le coût à l'achat mais aussi l'ensemble des coûts d'exploitation) favorable aux modèles électriques²³.

3. L'électrification des VUL : une opportunité industrielle, des économies pour la santé

3.1 Un maillon important de la production automobile française

La France est le premier marché européen des VUL, devant le Royaume-Uni et l'Allemagne²⁴. En 2024, près de 400 000 utilitaires neufs ont été immatriculés dans l'hexagone, soit une hausse de 1,1 % par rapport à 2023²⁵.

²² [Dispositif des CEE](#) et fiches [TRAN-EQ 114 et 117](#).

²³ Ribeiro & Silveira (2024), The impact of financial incentives on the total cost of ownership of electric light commercial vehicles in EU countries.

²⁴ Cf. [étude de marché](#).

²⁵ Source CSIAM sur la base des données AAA data, Janvier 2025.

Le marché français est dominé par des marques françaises, qui vendent plus de 6 VUL neufs sur 10 (62 %), répartis entre Renault (31 %), Peugeot (18 %) et Citroën (13 %) ²⁶. De plus, près de 4 VUL neufs sur 10 (38 %) ont été assemblés en France, un chiffre bien supérieur à celui des voitures (15 %) ²⁷.

Les VUL représentent une part majeure des véhicules assemblés en France, avec, par exemple, 80 % des modèles produits par Renault étant des VUL ²⁸. Ce secteur est donc crucial pour l'emploi dans l'industrie automobile nationale.

L'électrification des VUL représente une opportunité stratégique pour stimuler la production, l'emploi et la compétitivité de l'industrie nationale. À ce stade, les marques françaises sont bien positionnées sur le segment électrique, représentant les deux tiers des ventes de VUL électriques en 2024. Cette domination devrait se renforcer avec les investissements de Renault et Stellantis dans la production de modèles électriques et hydrogène. En 2024, Renault, Volvo et CMA CGM ont ainsi lancé Flexis SAS pour développer une nouvelle génération de VUL électriques.

²⁶ Analyse T&E des données d'immatriculation officielles du Ministère de l'Intérieur (base SIV), fournies par NGC-Data.

²⁷ Analyse T&E des données d'immatriculation officielles du Ministère de l'Intérieur (base SIV), fournies par NGC-Data.

²⁸ Cf. Les Echos, "[Automobile : la production française au plus bas depuis les années 60](#)", sur la base des données constructeurs et INOVEV pour Ineos.

3.2 Une chaîne logistique qui se transforme du fait des contraintes sur la circulation en zone urbaine

L'électrification des flottes de VUL s'inscrit dans une dynamique plus large, portée par l'application de restrictions de circulation dans les zones denses. En Europe, les Zones à Faibles Émissions (ZFE) limitent déjà progressivement l'accès aux véhicules polluants dans les villes qui cherchent à réduire la pollution de l'air. En France, des ZFE ont déjà été mises en place dans 12 agglomérations, et devront s'appliquer en 2025 à toutes les agglomérations de plus de 150 000 habitants ne respectant pas les recommandations de l'OMS sur la qualité de l'air²⁹. 40 zones sont concernées et instaureront progressivement le dispositif. À l'échelle européenne, la nouvelle Directive sur la qualité de l'air³⁰ exigera dès 2030 que ces zones deviennent un outil prioritaire en cas de dépassement des seuils de pollution, et rendra les normes actuelles deux fois plus strictes.³¹ Les collectivités ont jusqu'à 2026 pour détailler leur feuille de route et se conformer à ces nouveaux objectifs.

L'impact de ces dispositifs sur l'électrification des flottes est déjà visible : dans les ZFE, les VUL d'entreprises sont plus récents et plus propres que dans les autres territoires³². À Paris, 78 % des 300 000 VUL appartiennent à des entreprises, et la part des Crit'Air 1 y est supérieure à la moyenne nationale (10% contre 5% en 2023). À Montpellier, la part des VUL anciens est inférieure (7 % contre 9 % hors ZFE), et le taux de véhicules zéro émission atteint 3 % (contre 2 % en moyenne).

Les entreprises commencent déjà à établir des alliances avec les collectivités : en Europe, plus de 180 d'entre elles collaborent avec 35 villes (par exemple Amsterdam, Bruxelles et Stockholm) pour mettre en place des zones logistiques à zéro émission³³. Le Conseil de Paris a également adopté à l'unanimité un vœu sur une zone zéro émission logistique en novembre dernier.

²⁹ Les ZFE sont mises en place afin de répondre aux normes européennes sur la qualité de l'air, selon les conditions fixées par la loi Climat (2021). Des seuils limites pour divers polluants de l'air sont établis par l'article L. 221-1 du Code de l'environnement et précisés dans son article d'application R. 221-1, et découlent de la directive européenne 2008/50/CE du 21 mai 2008 relative à la qualité de l'air ambiant et à un air pur en Europe.

³⁰ [Cf. texte final de la Directive du Parlement européen et du Conseil concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe.](#)

³¹ AirParif (2023). [Qualité de l'air en Île-de-France : comment respecter les valeurs limites réglementaires actuelles et futures et les recommandations de l'OMS ?](#)

³² Analyse C-Ways des données d'immatriculation officielles du Ministère de l'Intérieur (base SIV).

³³ Clean Cities Campaign (2024), [The pioneers of zero-emission logistics in European cities.](#)

4. Nos propositions

Au regard de ce qui précède, T&E recommande les éléments suivants :

1. **Maintenir le cap vers un marché des VUL neufs 100% zéro émission en 2035**, pour sécuriser les investissements dans la conversion de la filière industrielle nationale et conserver l'avantage compétitif des groupes français dans le monde post-thermique.
2. **Soutenir la proposition de réglementation européenne pour électrifier les grandes flottes de VUL**³⁴, de façon à stimuler la demande de e-VUL et que les constructeurs nationaux puissent bénéficier d'un débouché stable pour les nouveaux modèles électriques produits en France.
3. **Mobiliser les chargeurs**. Des incitations claires adossées à une trajectoire de baisse des émissions de CO₂ doivent être mises en place pour les chargeurs, entreprises commanditaires des prestations de transports, pour réduire l'impact du transport qu'elles génèrent.
4. **Dans le PLF 2026, instaurer une contribution financière des plateformes de e-commerce** en fonction du volume de livraison. L'objectif est de limiter les achats impulsifs, de regrouper les commandes et de favoriser les livraisons en points relais plutôt qu'en zones urbaines. Cette contribution servirait à financer les transports publics. Les plateformes comme Amazon devraient ainsi participer au financement des transports en commun selon leurs moyens.
5. **Maintenir les aides à l'achat dans le cadre de la refonte des CEE et accompagner les filières**. Le fonctionnement des CEE est souvent complexe pour les acteurs économiques, notamment les PME. Un dispositif d'accompagnement au niveau national faciliterait l'accès au dispositif.
6. **Faire évoluer la fiscalité sur les utilitaires professionnels**, de façon à ce que les e-VUL bénéficient systématiquement d'un coût total d'utilisation favorable par rapport à leurs équivalents thermiques, comme c'est déjà le cas pour les voitures dans la grande majorité des cas.
7. **Créer un éco-score adapté aux VUL**, pour favoriser les modèles électriques les plus performants sur le plan environnemental et produits en Europe.

³⁴ T&E (2024), [Verdissement des grandes flottes d'entreprises : l'écart se creuse entre leaders et retardataires](#).

8. **Mener des analyses filières par filière pour mieux identifier les obstacles persistants à l'électrification**, les solutions de recharge et de financement, avec les collectivités locales et les organismes de financement, tels que les banques publiques d'investissement.
9. Enfin, les grandes villes devront **adopter des plans progressifs de mise en place de ZFE d'ici 2030**, et de ZZE à partir de 2030. C'est aussi la chaîne logistique qui doit être ciblée, via l'adoption de zones à zéro émission logistique, dans lesquels seuls les véhicules zéro émission seront autorisés à circuler et à livrer. En complément, un "critère véhicule zéro émission moteur" doit être créé dans les appels d'offres publics, pour donner un avantage concurrentiel aux entreprises ayant investi dans ces véhicules, et les aider à les amortir.

Plus d'informations

Marie Chéron

Responsable politiques
véhicules

marie.cheron@transporte
nvironment.org

Léo Larivière

Responsable transition
automobile

leo.lariviere@transportenv
ironment.org

Hugo Gallo

Consultant en politiques
véhicules

gallohugo@hotmail.fr