

Apport de PostEurop à l'appel à contributions : flottes d'entreprises propres



PostEurop

Publié par **POSTEUROP**
Bruxelles, le 8 septembre 2025
Registre de transparence: 092682012915-24

PostEurop[•]

À Propos de POSTEUROP

POSTEUROP est l'association qui représente les opérateurs postaux européens depuis 1993 et est officiellement reconnue comme une [Union restreinte de l'Union postale universelle \(UPU\)](#).

Elle s'engage à soutenir et à développer un marché européen des communications postales durable et compétitif, accessible à tous les clients et garantissant des services postaux modernes à tous les clients et à assurer un service universel moderne et abordable.

Ses membres emploient **1,6 million de personnes** et livrent chaque année des milliards d'envois à plus de **295 millions de foyers** et **48 millions d'entreprises** dans toute l'Europe.

Association des
opérateurs postaux
publics européens
AISBL

Boulevard Brand
Whitlock 114 1200
Bruxelles
Belgique
T: + 32 2 761 9650
E: info@posteurop.org

posteurop.org | ©PostEurop

Compte tenu de la nature et de l'étendue des activités de ses Membres, PostEurop se réjouit de pouvoir participer à l'appel à contributions lancé par la Commission européenne dans le cadre de l'initiative « Clean Corporate Fleets » (flottes d'entreprises propres). PostEurop représente les opérateurs postaux européens, qui prennent tous des mesures pour réduire les émissions de gaz à effet de serre dans le cadre de leurs activités respectives. Plus précisément, les opérateurs postaux européens entreprennent des efforts de décarbonisation dans le cadre de leurs activités et soutiennent l'ambition climatique de l'UE dans deux domaines d'action clés : nous disposons actuellement de l'une des plus grandes flottes à faibles émissions, qui comprend plus de 109 000 véhicules électriques et 14 000 véhicules fonctionnant avec des carburants alternatifs. 77 % de notre consommation d'électricité provient de sources renouvelables et nous avons mis en place diverses initiatives en matière d'économie circulaire et de réduction des déchets.

Néanmoins, si la décarbonisation des flottes des opérateurs postaux reste une priorité, les limites actuelles des infrastructures du réseau empêchent un déploiement à grande échelle. De plus, le coût total de possession (TCO) plus élevé des véhicules zéro émission pose des défis aux opérateurs qui souhaitent rester compétitifs dans un secteur extrêmement sensible aux prix. C'est pourquoi PostEurop appelle la Commission européenne à prendre des

mesures urgentes pour surmonter les obstacles liés aux limitations du réseau, par exemple en augmentant la capacité du réseau et en réduisant les délais d'obtention des autorisations afin de soutenir la modernisation des connexions au réseau, en plus de soutenir les mesures du côté de la demande qui réduisent le coût total de possession des véhicules zéro émission. Ces mesures permettraient le déploiement à grande échelle des véhicules lourds zéro émission, tout en soutenant la commercialisation de ces solutions, garantissant ainsi la compétitivité du secteur.

Soutenir un secteur des transports compétitif

Tout en s'attaquant de manière urgente aux limites liées à l'infrastructure du réseau, il convient de mettre en œuvre des mesures axées sur la demande afin de soutenir la compétitivité des coûts totaux de possession des véhicules zéro émission. Les mesures fiscales visant à réduire les coûts totaux de possession des véhicules zéro émission aideraient alors les opérateurs à commercialiser des services de transport zéro émission et, par conséquent, à décarboner les flottes d'entreprises.

Sur la base de l'expérience de leurs utilisateurs, les opérateurs postaux notent que certaines conditions sont encore nécessaires pour que le coût total de possession des véhicules utilitaires légers électriques soit aligné sur celui des véhicules à moteur à combustion. Ces conditions

comprennent : une convergence continue des prix d'achat entre les véhicules électriques et les véhicules à combustion, le maintien des incitations fiscales pour l'achat de véhicules électriques, des coûts d'électricité qui ne déstabilisent pas l'avantage des véhicules électriques et le soutien au développement du marché de l'occasion des véhicules zéro émission. Il est également important de souligner que différents types et tailles de véhicules utilitaires légers électriques sont adaptés à différents usages. Les professionnels sont confrontés à un manque de disponibilité de véhicules utilitaires légers électriques entre 6 et 11 m³, tandis que la taille des batteries disponibles aujourd'hui est surdimensionnée par rapport aux besoins de la logistique urbaine (et donc plus coûteuse).

En ce qui concerne les véhicules utilitaires lourds, les coûts initiaux des véhicules, les prix publics de l'énergie et l'installation de bornes de recharge restent élevés par rapport aux moteurs à combustion traditionnels. Sans soutien fiscal, les solutions zéro émission resteront difficiles à mettre en œuvre et à commercialiser en raison de leur manque de compétitivité. Cela est d'autant plus important que le secteur du transport routier est principalement composé de micro, petites et moyennes entreprises qui n'ont pas les capacités financières d'investir dans des solutions dont les coûts initiaux sont élevés.

Pour relever ce défi, il convient d'envisager la mise en place d'aides fiscales couvrant l'ensemble du coût total de possession du véhicule. Par

exemple, ce soutien peut prendre la forme d'incitations à l'achat de véhicules, d'aides à l'installation de bornes de recharge pour les poids lourds, d'une réduction des coûts énergétiques grâce à des taux de TVA écologiques, de taux de TVA écologiques pour les achats, d'une réduction des frais d'immatriculation des véhicules, etc. L'introduction de réductions modestes sur un certain nombre d'éléments permettrait de réduire considérablement le coût total de possession final d'un véhicule zéro émission, ce qui aiderait les opérateurs à mettre en œuvre de telles solutions grâce à des analyses de rentabilité compétitives.

Remédier aux limites de l'infrastructure réseau

Alors que les opérateurs postaux poursuivent leur transition vers des solutions zéro émission, la demande énergétique du secteur va considérablement augmenter. Les véhicules utilitaires lourds électriques ont une demande énergétique nettement plus élevée que les véhicules utilitaires légers (VUL) tels que les camionnettes de livraison. Par conséquent, à mesure que les opérateurs passeront à des alternatives zéro émission, une augmentation considérable de la capacité du réseau sera nécessaire, capacité qui n'existe pas actuellement. Sans la capacité de réseau nécessaire pour prendre en charge la recharge des véhicules utilitaires lourds électriques, les opérateurs ne pourront tout simplement pas recharger les véhicules

et ne pourront donc pas utiliser efficacement ces solutions dans le cadre de leurs activités. L'augmentation nécessaire de la capacité du réseau est fondamentale pour la transition du secteur des transports vers les véhicules utilitaires lourds électriques. C'est pourquoi des mesures telles que l'achat obligatoire ou les objectifs de transport maritime zéro émission seraient des outils politiques inefficaces, car les opérateurs ne seraient pas en mesure de recharger et d'utiliser les véhicules en question, ce qui empêcherait finalement d'atteindre l'objectif global de réduction des émissions dans le secteur. Il est donc impératif que la Commission européenne prenne des mesures pour soutenir l'augmentation rapide de la capacité du réseau dans toute l'Union européenne.

De plus, un soutien supplémentaire est nécessaire pour moderniser rapidement et en toute sécurité les connexions au réseau nécessaires afin de permettre le transport de l'énergie supplémentaire vers les dépôts des opérateurs postaux. La longueur des délais d'obtention des permis empêche actuellement l'installation rapide de bornes de recharge pour les véhicules utilitaires lourds dans les dépôts et autres installations connexes, ce qui retarde encore la transition vers des véhicules utilitaires lourds zéro émission. PostEurop invite donc la Commission européenne à soutenir la modernisation accélérée des connexions au réseau nécessaires, en plus d'harmoniser les exigences en matière de permis dans la mesure du possible. Bien que certaines

dispositions visant à réduire les formalités d'autorisation existent déjà dans le cadre du Règlement pour une Industrie Zéro Net et de la directive sur les énergies renouvelables III (RED III), des mesures supplémentaires sont nécessaires pour étendre les actions visant à réduire les formalités d'autorisation, soutenir la mise en œuvre des mesures existantes dans les États membres et harmoniser les exigences.

Les mesures visant à augmenter la capacité du réseau et à moderniser les connexions au réseau prendront toutefois du temps. Par conséquent, la Commission européenne devrait également soutenir les solutions à faibles émissions, telles que les prolongateurs d'autonomie et les biocarburants, afin de réduire les émissions à court terme, tout en poursuivant parallèlement les travaux sur les infrastructures du réseau.

Soutenir l'électrification des dépôts de transport

Comme mentionné ci-dessus, la recharge en dépôt sera cruciale pour les opérateurs lors du déploiement de solutions HDV zéro émission. Cela s'explique principalement par des tarifs énergétiques moins élevés (taxes, redevances, frais de réseau) et des garanties de recharge. Cependant, le déploiement de la recharge HDV reste coûteux, ce qui contribue encore à des coûts totaux de possession élevés. Un soutien est donc nécessaire pour faciliter l'installation d'infrastructures de recharge pour les poids lourds.

Compte tenu du rôle essentiel que jouera la recharge dans les dépôts dans la décarbonisation du secteur des transports et des flottes d'entreprises, il convient également de donner la priorité (dans la mesure du possible) à ces projets, en plus d'encourager les États membres à mettre en place des programmes de soutien intelligents pour leur déploiement.

Réduire la demande sur le réseau en soutenant toutes les technologies

Enfin, l'augmentation prévue de la demande de pointe sur le réseau reste également une préoccupation pour la décarbonisation des flottes d'entreprises. Bien que les opérateurs s'efforcent de réduire ces pics de demande, cela n'est pas toujours possible. Des mesures devraient donc être prises pour soutenir toutes les technologies et solutions qui minimisent la demande énergétique pendant les périodes de pointe. Cette approche permettrait également de protéger les opérateurs contre la hausse des coûts énergétiques et d'éviter une pression excessive sur l'infrastructure du réseau. Afin de ne pas être freinés par le manque de solutions électriques économiquement accessibles et technologiquement performantes, les biocarburants, le biogaz et les prolongateurs d'autonomie ont joué un rôle essentiel dans le lancement de la décarbonisation d'une part importante du transport longue distance des opérateurs postaux ; ils devraient être reconnus comme des leviers de la transition environnementale pendant

une période transitoire. Les solutions telles que le stockage par batterie sont un exemple qui devrait être encouragé et soutenu, car l'énergie renouvelable pourrait être produite dans les installations postales pendant la journée, stockée, puis utilisée pendant les périodes du soir et de la nuit, lorsque la demande énergétique des opérateurs postaux est plus élevée. Ces actifs nécessitent généralement une planification à long terme et donc des sources de revenus fiables. Enfin, les technologies d'échange de batteries pour les véhicules lourds pourraient également contribuer à éviter une pression importante sur les réseaux électriques. Le fait de recharger les batteries des véhicules lourds sur une plus longue période à des puissances plus faibles permettrait de réduire la demande de pointe nécessaire pour recharger un véhicule lourd en peu de temps par rapport aux solutions de recharge existantes. Grâce à la prise en charge d'un large éventail de technologies et de solutions, les opérateurs disposeront d'une plus grande flexibilité pour déployer des solutions zéro émission lorsque cela est possible.

PostEurop se réjouit une nouvelle fois de pouvoir participer à l'appel à contributions sur la future initiative « Clean Corporate Fleets » (flottes d'entreprises propres). Comme indiqué ci-dessus, la Commission européenne devrait s'attaquer de toute urgence aux limitations des infrastructures du réseau, telles que l'augmentation de la capacité du réseau et l'accélération des mises à niveau des connexions au

réseau, afin de soutenir la décarbonisation des flottes d'entreprises. Sans une telle action, les opérateurs ne seraient pas en mesure de recharger, et donc d'utiliser, ces véhicules dans leurs activités quotidiennes. C'est également pour cette raison que des mesures politiques telles que des objectifs obligatoires ne permettraient pas de décarboner les flottes d'entreprises, car les opérateurs ne seraient pas en mesure de les utiliser. Toutefois, PostEurop préconise l'introduction de mesures fiscales parallèles visant à réduire le coût total de possession des véhicules électriques, afin de soutenir leur déploiement. Ce point est essentiel pour continuer à soutenir le déploiement de véhicules légers zéro émission, tandis que la réduction du coût total de possession des véhicules lourds zéro émission favorisera le déploiement de ces véhicules dans les scénarios sélectifs où il est possible de déployer un petit nombre de véhicules lourds (conformément à la capacité actuelle ou à de légères augmentations de la capacité du réseau). PostEurop reste disponible et ouverte à toute discussion constructive complémentaire sur ce sujet.

Pour en savoir plus, veuillez contacter:

Mme Christelle Defaye-Geneste

Présidente du Comité Affaires de l'Union européenne

La Poste Groupe

E: christelle.geneste@laposte.fr

T: +33 155 440 181

Mme Mitra Qurban

Présidente du Groupe de Travail Transport et Environnement de PostEurop

Deutsche Post

E: mitra.qurban@dpdhl.com

T: +32 475632666

Contact POSTEUROP:

**Association des Opérateurs postaux publics européens
AISBL**

Boulevard Brand Whitlock 114

1200 Bruxelles

Belgique

E: info@posteurop.org

T: + 32 2 761 9650

Crédits photo :

istock