

Article écrit par Christian SCHOLLY le 1 novembre 2016

Des autos partout, mais lesquelles ?

Billet de Christian Scholly sur le fait que le succès du déploiement des voitures électriques et hybrides rechargeables repose sur la politique fiscale.



Christian Scholly, Directeur de l'Automobile Club Association (© Christian Kempf)

Le Mondial de l'Auto 2016 vient de fermer ses portes il y a quelques jours et demeure à nouveau le salon le plus fréquenté au Monde. L'ACA y était présente, invitée sur le stand de la Fédération Internationale de l'Automobile.

Quels enseignements tirer de cette édition 2016 ?

Si la voiture autonome est toujours annoncée comme devant être commercialisée entre 2020 et 2025, c'est bien la voiture électrique qui a été la vedette du Mondial avec quelque 70 modèles exposés, le lancement de nouveaux modèles "zéro émission" et un stand consacré aux essais de véhicules hybrides et électriques.

Est-ce le vrai lancement pour la voiture électrique ?

Depuis 2010, on annonce son décollage mais la faible autonomie des modèles l'a fait piétiner à moins de 1 % des ventes. Pourtant, cette fois-ci est peut-être la bonne. Renault a annoncé le doublement de l'autonomie de sa Zoé qui devrait faire 400 km sans recharger en 2017. De nombreux autres constructeurs annoncent déjà des autonomies entre 300 et 600 km sans recharger, avec les nouvelles capacités de la technologie lithium-ion à partir de 2017-2018. L'amélioration de la performance du stockage de l'électricité est réelle, car le prix du kilowattheure stocké a été réduit de 80 % et la densité d'énergie embarquée multipliée par six depuis 2008, arguments auxquels il faut ajouter qu'un vrai réseau d'infrastructures de recharge semble en passe de voir le jour. Mais la prudence reste de mise : le succès du déploiement des voitures électriques et hybrides rechargeables repose grandement sur la politique fiscale. En 2016, seuls les acheteurs de modèles 100 % électriques peuvent percevoir une aide de 6 300 € auxquels peuvent s'ajouter 3 700 € de "prime à la conversion" en cas de mise à la casse d'un véhicule diesel d'avant 2006, soit une aide totale de 10 000 €. Les voitures de technologie "hybride rechargeable" ont déjà vu leur incitation fiscale diminuer de 4 000 € en 2015 à seulement 1 000 € en 2016, auxquels peuvent aussi s'ajouter 2 500 € pour la mise à la casse d'un véhicule diesel d'avant 2006, soit un maximum de 3 500 €.

Tout comme les constructeurs pour leurs programmes de développement, l'automobiliste a besoin d'une visibilité fiscale sur plusieurs années pour l'aider à faire ses choix.

Rappelons en effet que le bonus-malus mis en œuvre par les pouvoirs publics en 2007/2008 a largement incité les automobilistes français à acheter du diesel puisqu'il ciblait la quantité de CO2 rejetée au kilomètre parcouru et que le diesel est gagnant sur ce point par rapport à l'essence. Dans les années qui ont suivi, le gouvernement a totalement renversé la vapeur en criant "haro sur le diesel", en le taxant davantage au nom de la lutte contre les émissions de particules. Le mot "d'incohérence" qui a été utilisé à ce sujet par la Cour des Comptes en janvier 2016 semble décrire assez bien cette situation. Il ne faudrait pas que la même incohérence soit à l'œuvre à propos du déploiement du véhicule électrique.

Bonne route à tous !

Illustration : © Pierre Klein