Article écrit par Christian SCHOLLY le 1 avril 2017

Essence, diesel, hybride ?

En janvier 2017, seules 47,9 % des voitures neuves vendues en France roulaient au gazole. C'est la première fois depuis 2000 qu'il n'est plus majoritaire. Quel retournement de situation !

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

En 2016, le diesel pesait encore 52,1 % des ventes de voitures neuves contre 73 % en 2012. Le Comité des Constructeurs Français d'Automobiles (CCFA) estimait que l'équilibre 50/50 serait atteint en 2020. Ce seuil symbolique a donc été franchi plus vite que prévu. L'affaire de la fraude chez Volkswagen, les soupçons en cours sur le même thème chez d'autres constructeurs, la chasse aux vieux véhicules diesel organisée par les municipalités et les débuts de mise en œuvre d'un rééquilibrage de la taxation essence-gazole ont manifestement incité les automobilistes à y regarder à deux fois avant d'acheter un véhicule diesel.

D'un point de vue historique, il faut rappeler que le choix massif en faveur du diesel ne provenait pas d'une lubie subite des automobilistes. Ce sont les orientations prises, il y a plusieurs décennies, par les pouvoirs publics en matière d'énergie nucléaire qui ont conduit à la nécessité de trouver un débouché au fuel qui servait dans les centrales électriques.

Ce fuel, reconvertit en gazole, s'est donc retrouvé chez les automobilistes à qui les constructeurs avaient l'obligation de proposer une large palette de motorisations diesel ! Le succès a dépassé les prévisions, à tel point que notre pays a dû importer du gazole et exporter son essence...

À cela s'est rajouté le système du bonus-malus qui a largement incité les français à acheter des petits diesels car moins émetteurs de CO2 que les modèles essence similaires. Quelques années plus tard, changement radical puisque les automobilistes sont aujourd'hui largement incités à renoncer au diesel... On voit bien que ce sont les décisions prises en matière de politique fiscale automobile qui ont été et seront déterminantes. Pour faire ses choix, qui seront cruciaux pour la mobilité, l'économie, l'environnement, l'automobiliste a besoin d'une visibilité fiscale à moyen et long terme.

Si l'on se projette dans un futur proche, le marché des véhicules électrifiés (hybrides et électriques) apparaît encore incertain (1,46 % des ventes en janvier 2017) car le surcoût de ces véhicules reste important et l'existence d'incitations fiscales demeure inévitable.

Mais encore faudra-il que l'automobiliste ait une vision claire, au moins à moyen terme. S'il est

dorénavant incité à acheter hybride ou électrique, il ne faudrait pas que par un nouveau revirement - dont les pouvoirs publics semblent avoir le secret - cette motorisation soit à son tour vouée aux gémonies (et à de nouvelles taxes) dans 5 ans, sous prétexte que l'électricité est majoritairement d'origine nucléaire...

Essence, diesel, hybride ou électrique, le choix de la motorisation doit se faire en fonction des habitudes de conduite et du kilométrage parcouru, en privilégiant l'achat des véhicules récents équipés de systèmes modernes de dépollutions. Les résultats de notre *Budget de l'Automobiliste©* sont là pour éclairer les choix que nous serons amenés à faire.

Tout changement de motorisation ne sera acceptable pour les utilisateurs que s'il ne constitue pas une fiscalité additionnelle, ce qui pénaliserait la mobilité, et découragerait d'ailleurs les automobilistes de se tourner vers des véhicules et des carburants plus efficaces.

Bonne route à tous !

Illustration : © Pierre Klein