

L'écosystème de la mobilité électrique alerte le Gouvernement sur le nécessaire maintien du bonus écologique à 6 000 euros pour les entreprises et les collectivités territoriales.

A quelques semaines de la publication du décret précisant les modalités et le montant du bonus écologique pour les véhicules électriques, l'Avere-France s'inquiète des scénarios envisagés par le Gouvernement. Elle a alerté le Premier ministre, dans un courrier soutenu par 20 signataires représentant la filière automobile, la location longue durée, ainsi que les associations d'utilisateurs et les entreprises engagées dans le verdissement de leur flotte.

Alors que la Loi d'orientation des mobilités fixe des objectifs de décarbonation du transport et de verdissement des flottes, la volonté du Gouvernement de baisser de moitié le bonus écologique pour la cible professionnelle, passant de 6 000 à 3 000 euros, va à contrecourant de la dynamique initiée. Cela risque d'avoir un effet négatif sur l'électrification des flottes et sur la transition des particuliers vers une mobilité plus durable. En effet, ces modèles alimentent à court terme le marché de l'occasion offrant des véhicules électriques abordables aux particuliers.

Un maintien temporaire du bonus écologique est donc nécessaire tant que la parité des coûts entre thermique et électrique n'est pas atteinte et ce afin d'assurer la transition vers l'électromobilité dans les meilleures conditions pour tous. La trajectoire de ce dispositif de soutien devra suivre l'évolution des coûts en incluant ceux de l'infrastructure de recharge.

En actant une baisse du bonus écologique pour les flottes, le Gouvernement prend un risque réel quant à la capacité de la France à atteindre ses objectifs de décarbonation et d'électrification des transports.

Souhaitée par le Gouvernement, la forte baisse du bonus écologique en particulier pour les entreprises et les collectivités sera de nature à déstabiliser le marché français des véhicules électriques alors même que l'année 2020 doit être un réel tournant. En effet, de nombreux modèles vont être mis sur le marché afin de répondre à tous les usages : de 60 modèles électrifiés disponibles en 2018, 176 le seront en 2020 et 333 en 2025¹.

Néanmoins, malgré une croissance régulière des ventes et les efforts d'investissement des acteurs de la filière, la mobilité électrique est encore un marché émergent en France, loin de l'objectif d'un million de véhicules électriques en circulation fixé dans le Contrat Stratégique de Filière signé par l'industrie automobile française et le Gouvernement. Avec un parc roulant actuel de près de 270 000 véhicules électrifiés dont 65 000 immatriculés en 2019, les ventes doivent être doublées rien que pour l'année 2020².

¹ Transport & Environment (juillet 2019). *Electric surge: Carmakers' electric car plans across Europe 2019-2025*.

² Trajectoire CSF : 170 000 immatriculations attendues en 2020 (100 000 véhicules électriques et 70 000 véhicules hybrides rechargeables), 230 000 en 2021 (130 000 VE et 100 000 VHR).

Les entreprises sont essentielles pour démocratiser la mobilité électrique car elles permettent aujourd'hui d'alimenter le marché de l'occasion.

Les entreprises représentent 63 % du volume des ventes de véhicules particuliers électrifiés et 98 % des ventes de véhicules utilitaires. Une division par deux du niveau de soutien menace directement le marché de l'occasion électrique alors que celui-ci commence à peine à émerger.

Le coût des véhicules électriques reste un réel frein pour les personnes morales qui ont encore besoin d'un bonus écologique à 6 000 euros.

L'atteinte des objectifs de verdissement des flottes des entreprises et des collectivités fixés dans la loi d'orientation des mobilités ne pourra se réaliser qu'avec un coût total de possession favorable au véhicule électrique sur la durée de détention du véhicule en entreprise. Or celui-ci n'est favorable qu'au bout de 4 à 5 ans d'utilisation³. Les bonds technologiques fréquents conduisent ainsi à un faible taux de détention pour les structures qui font le pari de l'électrique car elles celles-ci doivent renouveler plus fréquemment leur flotte.

Aussi, bien que les entreprises bénéficient d'incitations fiscales pour l'achat de véhicules à faibles émissions (amortissement non déductible et exonération de taxe sur les véhicules de société par exemple), l'écart de prix entre une voiture thermique et une électrique se creuse du fait du jeu des remises accordées par les vendeurs. En effet, celles-ci sont aujourd'hui bien plus faibles pour les véhicules électriques (de 3 à 5 %) que pour leurs équivalents thermiques (entre 20 et 25 %)⁴.

Enfin, la suppression du bonus pour les modèles de plus de 60 000 euros met en danger le potentiel d'électrification des entreprises du transport des personnes et des marchandises (taxis, VTC, loueurs, transporteurs...). Cela constitue également un frein au développement de la mobilité hydrogène comme solution de décarbonation de ces segments de transport.

Soutenir l'acquisition par les personnes morales de véhicules à faibles émissions grâce au système de bonus/malus écologique est une mesure fiscale acceptée par les Français s'ils sont accompagnés pour passer à des véhicules plus propres sans surcoût.

Différents exemples internationaux montrent que la réduction voire l'arrêt des aides à l'acquisition de véhicules à faibles émissions peut entraîner une chute spectaculaire des ventes de véhicules électriques. En 2019, cela a été observé en Chine (- 19 % en glissement annuel) et aux Etats-Unis (- 25 % au 3^{ème} trimestre)⁵.

Aujourd'hui, plus de 6 personnes sur 10 prévoyant d'acheter une voiture thermique dans les cinq ans justifient ce choix par le prix d'achat plus élevé des véhicules électriques⁶. Celui-ci est en effet supérieur de 10 000 euros en moyenne avec un écart grandissant sur les modèles haut de gamme. L'égalisation des coûts n'est néanmoins plus très loin.

³ UFC Que Choisir (octobre 2018). *Véhicules à faibles émissions. L'intérêt économique des consommateurs rejoint enfin l'intérêt environnemental.*

⁴ Arval Mobility Observatory (octobre 2019). *TCO Scope.*

⁵ IFP Energies nouvelles (novembre 2019). *Baisse historique des ventes de véhicules électriques au 3^e trimestre.*

⁶ LeasePlan Corporation NV (octobre 2019). *Mobility monitor 2019: véhicules électriques et développement durable.*

Différentes études montrent qu'elle pourrait être possible vers 2024 et la baisse des prix des pack-batteries laisse espérer une égalisation précoce en 2022⁷.

Pour toutes ces raisons, l'Avere-France et l'écosystème de la mobilité électrique demandent un maintien temporaire du bonus écologique de façon à assurer la transition vers l'électromobilité dans les meilleures conditions pour tous. La trajectoire de ce dispositif de soutien devra suivre l'évolution des coûts en incluant ceux dans l'infrastructure de recharge.

Scénarios envisagés pour le bonus 2020

Prix d'achat du véhicule	Bonus 2019	Bonus envisagé pour 2020	
		Personnes morales	Particuliers
Jusqu'à 45 000 euros	6 000 euros	3 000 euros	6 000 euros
Entre 45 000 et 60 000 euros			3 000 euros
Au-delà de 60 000 euros		0 euro	0 euro

A propos de l'Avere-France – Association nationale pour le développement de la mobilité électrique



Pôle d'information, d'échanges et d'expertise, l'Avere-France est une association nationale créée en 1978 sous l'impulsion de la Commission Européenne. Sa vocation est de favoriser et promouvoir l'acquisition et l'utilisation des véhicules électriques et hybrides rechargeables, notamment en stimulant et accompagnant le déploiement de la mobilité électrique auprès des collectivités locales et des entreprises. Elle rassemble les acteurs de l'écosystème de la mobilité électrique, dans les domaines industriel, commercial, institutionnel ou associatif.

⁷ Boston Consulting Group (décembre 2019). *Automotive industry: the next 10 years*.