



**conseil d'analyse
économique**

Voiture électrique : ne pas manquer l'occasion

Sylvain Chassang, Université de Princeton

avec l'aide de:

l'équipe permanente du CAE

UFC Que Choisir (sondage ménages)

BPI France (sondage PME)

monplanauto.org

Un double objectif

- ▶ Revenir avec recul sur dispositifs existants
- ▶ Réduire émissions des transports individuels de 15% en 5 ans
Sans que cela ne coûte trop cher aux usagers, aux constructeurs, aux finances publiques

Deux thèmes centraux : le marché de l'occasion et les usages

Une proposition principale : “**Mon Plan Auto**”

- ▶ **Je garde** mon VT si je conduis peu (moins de 8 000 km / an)
- ▶ **Je réduis** mes usages de 10%
- ▶ **Je m'engage** à ce que mon prochain véhicule soit électrique

Stocks et flux

- ▶ Parc: $\sim 40M$ de véhicules; $+0.8\%$ par an de 2011 à 2023
- ▶ Âge moyen 11 ans, $+20\%$ 2011–2023
- ▶ Neuf $\sim 2M = 5\%$ Parc (VE $\sim 17\%$; VHE $\sim 33\%$)
- ▶ Occasion $\sim 6M$; forte capacité d'absorption + exports

Usages

- ▶ Hétérogènes: 25% conduit moins de 6 000 km / an ;
25% conduit plus de 15 000 / an
- ▶ Appariement usages/véhicules
Bon : Hybride 14 000 km / an ; Essence 10 000 km / an
Moins bon : Diesel 14 000 km / an ; Electrique 11 000 km / an

- ▶ Technique, politique, économique
 - ▶ Nos données montrent que :
 - ▶ $\geq 50\%$ des foyers pensent que VT **et** VE actuels vont subir une rapide obsolescence
 - ▶ 30% des entreprises retardent le renouvellement de leur flotte
 - ▶ Incertitude liée à la transition va déprimer de façon **temporaire** les ventes de neuf sur **tous** les modèles
- Report d'investissement
- Affaiblissement de l'électrique lors de la réduction des subventions pas massivement au profit du thermique
- ▶ Est-ce que c'est grave ?

- ▶ Remplacer un VT par VE ne supprime pas les émissions : le VT est souvent revendu sur le marché de l'occasion et continue d'émettre des GES.
- ▶ Si le remplacement peut conduire à une mise à la casse, cela reste rare : le marché de l'occasion, qui brasse des volumes importants, absorbe facilement cette offre supplémentaire.

Implications

- ▶ Si je conduis peu, vendre mon VT (sans le remplacer) peut émettre plus de CO₂ que de continuer à l'utiliser.
- ▶ Pour un conducteur moyen, retarder le remplacement d'un VT par un VE a un effet limité sur les émissions.
- ▶ **Pour le climat, le vrai signal positif est la baisse des ventes de VT neufs.**

- ▶ Pas possible de subventionner seul premier acheteur d'un VE
- ▶ A courbe de dépréciation argus historique, avec 4 000 € alloués au premier acheteur, coût d'usage du VE d'occasion est plus élevé que le coût d'usage d'un véhicule neuf
⇒ pour écouler les occasions, nécessaire d'avoir une forte dépréciation des VE récents

Implications

- ▶ Une partie de la forte dépréciation des VE est un effet purement mécanique du ciblage des subventions
- ▶ Préférable de subventionner de façon proportionnelle le loyer du véhicule: ne déstabilise pas le marché de l'occasion
- ▶ Inversement, soutenir l'occasion bénéficie au neuf

Je garde

- ▶ Je conduis un VT moins de 8 000 km / an: je le garde

Je réduis

- ▶ Je réduis *dès maintenant* mes usages de 10%:
 - ▶ en évitant 1 trajet sur 10
 - ▶ en passant à l'assurance au km
 - ▶ en utilisant une application d'eco-conduite
- ▶ Horizon 2050 : impact similaire à l'électrification accrue du neuf

Je m'engage

- ▶ Mon prochain véhicule sera électrique
- ▶ Nécessité d'un signal fort

Plan de prépaiement rémunéré

- ▶ 50-200 € / mois, rémunération : livret A + 3%, durée 3 ans
- ▶ Engagement à acheter un véhicule électrique d'ici 5 ans – bonification perdue si l'achat n'a pas lieu
- ▶ Epargne investie dans un fonds dédié au déploiement des infrastructures électriques (reseau, bornes de recharge, etc.)

Pourquoi c'est intéressant?

- ▶ Coût : 10 fois plus bas que le bonus eco ;
- ▶ Objectif très différent : engagement futur vs achat présent
- ▶ Génère un fonds d'investissement entre 6 et 12 Mds €
- ▶ Crée un signal fort de la demande future

Informations & formulaire d'inscription
<https://monplanauto.org>



- ▶ Bonus/malus historique a très bien fonctionné pour faire exister le marché de l'électricité
- ▶ Malus eco + poids – reste bien conçu ; poids est source d'externalités négatives (congestion, danger, particules, émissions GES) ; 3 ans de visibilité
- ▶ Taxe annuelle incitative – bonne évolution vu le peu d'engagement des grandes entreprises – effet de retard des achats possible mais mineur
- ▶ Bonus eco – devient très cher; cibler les ménages dont la demande de VE est très sensible (ménages avec enfants)
- ▶ Leasing social – intention est bonne, mais très très cher
- ▶ Législation CAFE – tenir le cap; très complémentaire aux énergies renouvelables au niveau UE

1. Protéger les faibles rouleurs (e.g. ZFE)
2. Ciblage du bonus eco
3. Lissage du bonus eco dans le temps
4. 3 ans de visibilité sur le malus eco
5. Obligation de choix dans les catalogues de flotte
6. Promouvoir l'assurance au kilomètre
7. Ouvrir les données de télémétrie & créer un business model de la réduction d'usage

Nota Bene : voir la *Note* pour la formulation complète et précise des 9 recommandations.