

Dispositifs d'incitation à l'achat de véhicules efficaces

La Suisse fait partie des pays industrialisés ayant placé la barre très haut pour ce qui est de leurs objectifs en matière de transitions énergétique et climatique. Comparativement aux autres secteurs (bâtiment, industrie et services), le secteur des transports n'a cependant pas connu de véritable diminution des émissions. La mobilité doit donc impérativement devenir une priorité pour la promotion de l'efficacité énergétique.

Le rapport de recherche « Förderinstrumente für effiziente Fahrzeuge : Auswirkungen auf Kauf und Nutzung von Autos » (Dispositifs d'incitation à l'achat de véhicules efficaces : impacts sur l'achat et l'utilisation des voitures) indique les différents dispositifs incitatifs associés aux politiques énergétiques et climatiques, qui seraient susceptibles d'influencer les usagers lors de l'achat d'une voiture et, lorsque cela se justifie, lors de son utilisation ultérieure. Il considère aussi bien les incitations financières, directes ou indirectes, que les dispositifs ayant trait à la communication.



Fig. 1 : Chargement d'une voiture électrique à une station de charge publique à Milan. Photo : ewp

Pour le lecteur pressé :

En 2015 en Suisse, le trafic motorisé (et surtout les voitures de tourisme) était responsable à lui seul d'environ un quart de la consommation d'énergie et de pratiquement la moitié des émissions de CO₂ dues aux combustibles et aux carburants. Le potentiel de la technique pour réduire la consommation d'énergie est actuellement extrêmement élevé : la quasi-totalité des nouveaux modèles de voitures est disponible dans une large gamme de motorisations. Selon une étude de l'ETHZ, si tous les acquéreurs d'une voiture neuve optaient pour la motorisation la plus efficace (c.-à-d. le moteur le plus économe d'un modèle donné), il

serait possible de réduire de 40 % le carburant utilisé par les voitures de tourisme en dix ans – sans aucune diminution de la capacité ou de la mobilité. Cela aurait pour effet de diminuer fortement les émissions de gaz à effet de serre et la pollution atmosphérique tout en réduisant notre dépendance à l'égard des importations d'énergie.

Afin d'exploiter au mieux ce potentiel, divers dispositifs incitatifs susceptibles d'influencer l'achat et l'utilisation de voitures efficaces existent, notamment les incitations financières, directes ou indirectes, ainsi que différentes mesures touchant à la communication.

Impressum

Éditeur :
SVI Association suisse des ingénieurs et experts en transports
www.svi.ch

Auteurs :
Peter de Haan et Nana von Felten, EBP Schweiz AG

Traduction : Agnès Camacho-Hübner, IntenCity Sàrl
et Aline Renard, Transitec Ingénieurs-Conseils SA

Autorisation

Cet aide-mémoire a été approuvé le 22.11.2019 par le comité de la SVI et autorisé à publication

Sous réserve de mention de la source, il est autorisé de reproduire tout ou partie de l'aide-mémoire dans d'autres documents (dossiers, rapports, etc.)

1 Situation de départ et contexte

Les « véhicules efficients » peuvent l'être à plus d'un titre, et doivent donc être définis avec plus de précision en fonction du contexte :

- l'efficacité énergétique (ratio entre la prestation kilométrique et l'apport d'énergie nécessaire sous forme de carburants, comme l'essence, le diesel, l'électricité, etc.)
- l'efficacité relative aux gaz à effet de serre (ratio entre la prestation kilométrique et les émissions de gaz à effet de serre ainsi générées)
- la consommation d'énergie/l'émission de gaz à effet de serre en valeur absolue par kilomètre parcouru
- la consommation d'énergie relative, c.-à-d. en fonction de la « taille de la voiture » (p. ex. poids à vide) et par kilomètre parcouru

En Suisse, différents dispositifs d'incitation à l'achat de véhicules efficients ont déjà été mis en place, souvent en parallèle. On peut notamment citer : une réduction de l'impôt pour les véhicules électriques, une réduction de l'impôt sur les huiles minérales pour certains types de carburants, une taxe cantonale réduite pour les véhicules à moteur les plus écologiques ainsi que diverses incitations indirectes (allègements pour des places de parc dédiées aux véhicules électriques, etc.). Chacun de ces dispositifs incitatifs répond donc aux objectifs des politiques des transports, énergétique, climatique ou régionale.

À l'instar de l'UE, la Suisse a introduit en juillet 2012 plusieurs prescriptions sur les émissions de CO₂ des voitures de tourisme neuves, qui ne doivent pas dépasser 130 g de CO₂ par kilomètre. Contrairement à l'UE, et malgré les mesures mises en œuvre jusqu'ici, la Su-

isse n'a pas réussi à atteindre cet objectif. À compter de 2021, la nouvelle valeur cible de l'UE (95 g par kilomètre) adoptée dans le cadre de la stratégie énergétique entrera en vigueur, ce qui nécessitera des efforts supplémentaires.

La nécessité d'effectuer sans tarder une analyse des effets d'un dispositif donné dans des conditions données était donc bien réelle.

2 Les cinq types d'incitations

Afin d'être en mesure d'effectuer une analyse détaillée de la situation et de fournir des recommandations, les dispositifs incitatifs ont été répartis en cinq grandes catégories, sur la base de recherches bibliographiques, d'études de marché, d'avis d'experts, de l'analyse de données (microrecensement, MOFIS, etc.) et de nos propres relevés :

- Mesures de communication, y compris projets pilotes et présentations
- Incitations financières lors de l'achat d'un véhicule neuf
- Incitations financières par le biais de la taxe cantonale sur les véhicules à moteur
- Incitations financières par le biais de la taxation des carburants
- Incitations indirectes pour les véhicules efficients

La priorité a clairement été donnée aux mesures portant sur l'acquisition d'un véhicule neuf, qui, une fois immatriculé, sera en général utilisé jusqu'à sa « mort » sans subir de modifications techniques. L'amélioration de l'efficacité des véhicules déjà en service (augmentation du taux d'occupation, optimisation de la pression des pneus, conduite Eco-Drive, etc.) ne faisait pas partie du travail de recherche.

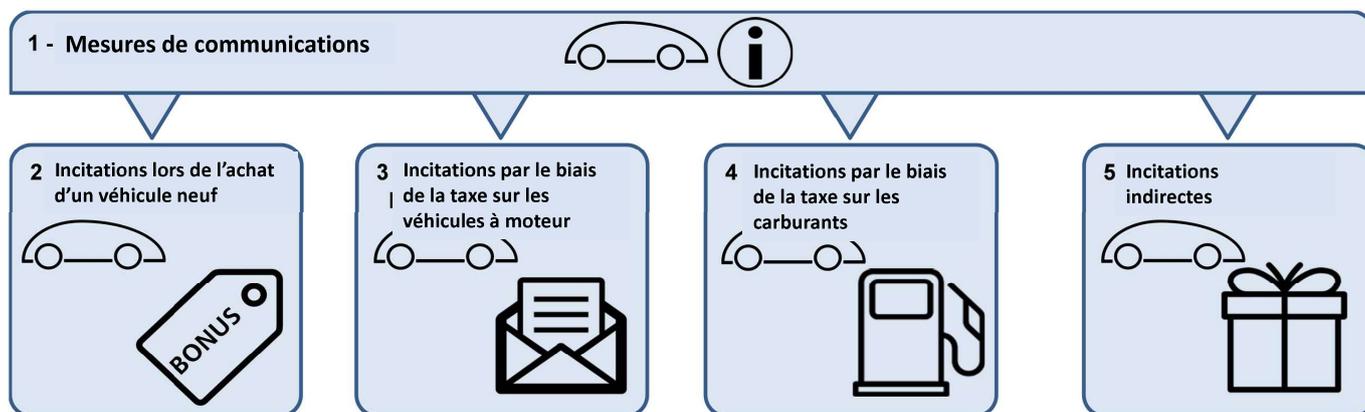


Fig. 2 : Les cinq sortes de dispositifs d'incitation à l'achat de véhicules efficients

1. Mesures de communication

Dispositifs : les mesures de communication en faveur des véhicules efficaces peuvent prendre des formes très différentes : mesures d'information et de sensibilisation classiques à large échelle (article dans les médias, affiches, spots radio, brochures), communication personnalisée (entretiens et conseils individuels, actions sur le terrain) ou encore d'autres mesures plus poussées (conseil à bord du véhicule, essai routier, voiture de location, formation continue pour les professionnels et assistance de la part des garagistes).

Impact : les mesures de communication peuvent renforcer l'effet des dispositifs financiers de manière significative, même dans le cas de thèmes « de peu d'intérêt » comme celui de la taxe sur les véhicules à moteur. Les conseils personnalisés, les projets pilotes, les mesures ayant valeur d'exemple et les tests de véhicules ont un effet psychologique important. Les mesures plus poussées (Eco-Drive, CheckEnergieAuto, etc.), qui ciblent principalement l'utilisation du véhicule (c.-à-d. la conduite en tant que telle), agissent en outre de manière indirecte sur l'achat d'un nouveau véhicule plus efficace, en induisant un changement d'attitude et une évolution des référentiels personnels, mais seulement à moyen terme.

Recommandations : les mesures de communication jouent un rôle décisif pour la promotion de véhicules plus efficaces et doivent donc absolument être mises en œuvre parallèlement à tous les autres dispositifs. L'intégration des fournisseurs d'énergie et des garages locaux, etc. est généralement synonyme de succès. Il est par ailleurs essentiel que le contenu et l'orientation des mesures de communication soient cohérents avec les valeurs cibles fixées par la Confédération.

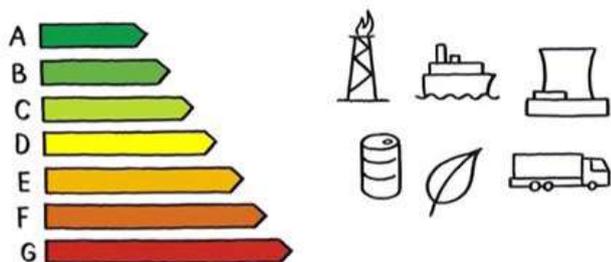


Fig 3 : L'étiquette-énergie pour les voitures de tourisme indique la consommation de carburant en litres/100 km, l'émission de CO₂ en g/km et l'efficacité énergétique basée sur le poids à vide du véhicule. Elle améliore la transparence lors de l'achat et facilite ainsi le choix de l'acquéreur.

Source : Office fédéral de l'énergie

2. Incitations lors de l'achat d'un véhicule neuf (prime à l'achat)

Dispositifs : grâce aux primes à l'achat, les véhicules efficaces sont moins chers que les autres véhicules. Ces primes peuvent prendre la forme d'une différenciation de la taxe à l'achat ou d'une subvention à part. Les primes à l'achat peuvent cependant entraîner un effet d'aubaine (c.-à-d. que des personnes en profitent aussi alors qu'elles auraient acheté le même véhicule sans la prime).

Impact : les primes à l'achat de véhicules efficaces sont très efficaces, à condition que l'État paie directement la prime à l'acheteur de la nouvelle voiture sans passer par le concessionnaire automobile, comme c'est le cas aujourd'hui en Suisse. Cela entraîne certes des coûts de mise en œuvre, mais l'effet de la mesure s'en trouve grandement renforcé : « recevoir séparément » une prime gouvernementale est beaucoup mieux perçue qu'une remise de la part du concessionnaire.



Fig. 4 : La Toyota Prius a été le premier modèle de grande série à propulsion hybride essence/électrique. Ce modèle fait partie aujourd'hui encore des véhicules à combustion les plus efficaces. Il montre cependant qu'une propulsion efficace ne résout pas les problèmes de trafic et de place dans les villes. Photo : ewp

Recommandations : la taxe automobile, actuellement gérée par les concessionnaires, devrait être à l'avenir directement restituée à l'acquéreur sous la forme d'une prime à l'achat, aussi bien pour un véhicule privé que pour un véhicule de société. Si la part de marché de certains systèmes de propulsion (voitures électriques, etc.) devait augmenter, le montant des primes à l'achat devrait rester à un niveau approprié (bonus). L'augmentation simultanée du prix des véhicules non efficaces (malus) permettrait d'obtenir une formule neutre d'un point de vue fiscal.

3. Optimisation de la taxe cantonale sur les véhicules à moteur pour les véhicules efficients

Dispositif : chaque canton décide des paramètres pris en compte pour le calcul de la taxe annuelle sur les véhicules à moteur : le poids, la puissance, la cylindrée, le nombre de grammes de CO₂/km ou une combinaison de ceux-ci. Un système de bonus-malus (réduction ou augmentation de la taxe) peut également être mis en place sur la base du nombre de grammes de CO₂/km et/ou de la classe d'efficacité indiquée sur l'étiquette-énergie.

Impact : grâce à cette différenciation de la taxe automobile, le nombre de nouveaux véhicules efficients a légèrement augmenté et celui des non efficients légèrement diminué. Il est également apparu qu'un tel système d'incitation n'entraînait guère de changement dans le choix de la catégorie de voiture, mais pouvait par contre influencer le choix de la motorisation. À plus long terme, on peut s'attendre à ce que la part de marché des véhicules efficients augmente plus fortement encore (effet d'accoutumance) et à ce que les acheteurs choisissent plus fréquemment d'autres engins efficients (« cross-over effect »).

Recommandations : les critères utilisés pour déterminer le montant de la taxe sur les véhicules à moteur devraient être si possible révisés chaque année en fonction des derniers progrès techniques. Dans le cas où les incitations devraient être plus fortement basées sur des aspects techniques plutôt que sur l'efficacité énergétique, il conviendra de limiter ces incitations soit après un certain temps soit une fois atteint un seuil quantitatif (absolu ou en termes de parts de marché).

4. Taxe sur les carburants : augmentation ou différenciation en fonction du type de carburant

Dispositif : en Suisse, les taxes sur l'essence et le diesel sont actuellement à peu près identiques. Les carburants alternatifs que sont le GNC (gaz naturel comprimé) et le GPL (gaz de pétrole liquéfié) sont soumis à des taux d'imposition réduits. L'électricité pour les voitures électriques est, quant à elle, complètement exemptée de taxes ; la Confédération envisage par contre d'introduire à l'avenir une redevance annuelle pour les voitures électriques.

Impact : les taxes sur les carburants représentent un levier impactant la consommation totale de carburant, et donc les émissions de CO₂. Des analyses empiriques ont cependant montré que leurs effets restaient relativement modestes en Suisse à cause de la faible élasticité des prix (une augmentation de la taxe de 10 % réduirait la consommation d'environ 0,09 %). Les voitures diesel et à essence étant en outre de plus en plus efficaces, la pertinence du prix du carburant en tant que levier a tendance à diminuer ou à rester limitée.

Recommandations : une augmentation de la taxe sur les carburants entraîne en premier lieu une diminution des ventes totales de carburant, mais a également pour effet de rendre les véhicules efficients plus attractifs. Mais si se déplacer ne devient pas plus cher de manière générale, les taxes différenciées ne s'avèrent que partiellement appropriées pour obtenir une flotte de véhicules plus efficaces.



Fig. 5 : Station-service de gaz à Zurich. Photo : ewp

5. Incitations indirectes pour les véhicules efficients

Dispositifs : les incitations indirectes se répartissent en quatre groupes : privilèges directs pour les utilisateurs de véhicules particulièrement efficients (droit d'utiliser certaines voies réservées, etc.), promotion de l'infrastructure (notamment pour ce qui est de la recharge/du ravitaillement en carburants alternatifs), transformation de certaines charges fixes en charges variables en fonction de l'efficacité énergétique (primes d'assurance dépendant de la prestation kilométrique, etc.) ainsi que l'écologisation de la réglementation en matière de comptabilité et d'amortissements pour les véhicules de service (selon laquelle les véhicules efficients bénéficient de taux d'amortissement plus attractifs).



Fig. 6 : La possibilité pour les voitures électriques de circuler sur les voies bus (exemple d'incitation indirecte) serait cependant soumise à des restrictions très strictes pour des raisons de gestion du trafic (priorisation TC, annonce au feu).
Photo : ewp

Impact : en créant des conditions intéressantes pour les utilisateurs (avantages par rapport aux véhicules conventionnels), les mesures indirectes influencent l'attractivité des voitures efficientes sur le long terme. La Suisse étant un pays prospère, l'élasticité des prix est faible. Certains droits d'usage, qui ne peuvent pas s'acheter (places de parc, délais de livraison, voies de circulation), ou encore un vaste réseau de stations de recharge acquièrent ainsi une valeur toute particulière. Ils peuvent donc s'avérer très efficaces et même aider un nouveau système de propulsion à s'imposer sur le marché.

Recommandations : les systèmes d'incitations indirectes ont un potentiel élevé de promotion des véhicules efficients à l'avenir. Elles devraient cependant être accordées de manière extrêmement ciblée (un petit groupe de véhicules). Pour les véhicules de service, une incitation supplémentaire portant sur le taux d'amortissement (plus flexible et plus élevé au cours des 2 premières années) pourrait également avoir un effet favorable.

3 Enseignements importants en ce qui concerne la gestion de flotte et les véhicules de service

D'un point de vue économique, investir dans les voitures efficientes vaut toujours la peine. L'expérience a montré que les incitations ont une influence plus forte et plus immédiate dans le cas d'une flotte de véhicule ou de véhicules de service que pour les voitures de tourisme classiques. Dans ce contexte, les aspects suivants s'avèrent particulièrement importants pour la promotion des véhicules efficients :

- Lorsqu'il s'agit uniquement d'une flotte de véhicules, l'efficacité énergétique représente déjà souvent un argument de vente convaincant. Ainsi, ce sont les primes à l'achat de véhicules efficients qu'il s'agira de mettre en avant.
- Pour les personnes morales, les taux d'amortissements flexibilisés (plus élevés) pour les véhicules efficients représentent une bonne alternative aux primes à l'achat.
- Les véhicules de service personnels sont moins concernés, car les collaborateurs ont souvent la possibilité de choisir eux-mêmes leur véhicule dans une certaine limite de prix. Les critères d'efficacité énergétique représentent ici un potentiel d'optimisation supplémentaire.
- Des dispositions trop rigides (véhicules 4x4 obligatoires pour les services extérieurs, etc.) peuvent constituer une entrave à l'acquisition de véhicules efficients et doivent donc être adaptées.
- Les personnes morales font logiquement passer la taxe cantonale sur les véhicules à moteur dans les charges. Mais un siège social installé dans un canton voisin peut parfois leur permettre d'éviter de payer une taxe plus élevée. Il convient d'examiner s'il est possible d'améliorer la pratique dans de tels cas.
- Les entreprises affectionnent les labels et les logos qu'elles peuvent à leur tour mettre en avant dans la communication auprès de leurs clients ; les véhicules efficients (et notamment ceux bénéficiant d'une taxe réduite, par exemple) envoient un signal clair.

4 Comment promouvoir au mieux les véhicules efficaces ?

Les recommandations suivantes en matière de promotion des véhicules efficaces peuvent être tirées du travail de recherche :

- Axer les dispositifs incitatifs sur les prescriptions concernant les émissions de CO², car ce sont elles qui influenceront les débats publics et le marché automobile au cours des dix prochaines années.
- Axer les mesures de promotion sur l'efficacité énergétique en veillant à ce qu'elles restent neutres, c.-à-d. éviter qu'elles ne favorisent un système de propulsion à un autre. Dans le cas où certaines technologies seraient particulièrement favorisées (par exemple les voitures électriques), il faudrait alors limiter dans le temps la promotion et/ou l'associer à un volume promotionnel global (objectif en termes de parts de marché).
- Les mesures de communication renforcent l'effet des dispositifs financiers, notamment en cas de thèmes « de peu d'intérêt » comme celui de la taxe sur les véhicules à moteur. Les conseils personnalisés, les projets pilotes, les mesures ayant valeur d'exemple et les tests de véhicules sont particulièrement efficaces, car ils ont un effet psychologique important en faveur de l'achat de véhicules neufs plus efficaces.
- Les acheteurs d'un véhicule partisans d'une incitation financière directe seront plus sensibles à la prime unique qu'à une possible réduction annuelle des coûts résultant de l'économie d'énergie.



Fig. 7 : Place de parc avec borne de recharge pour véhicules électriques à Zurich. L'Union des villes suisses constate que ceux-ci ont principalement besoin de possibilités de recharge sur le domaine privé (domicile, lieu de travail). Sur le domaine public, les mesures nécessaires seront prises une fois le besoin avéré. Photo : ewp

- L'effet de la taxe annuelle sur les véhicules à moteur est particulièrement efficace pour une flotte de véhicules et les véhicules de service. Recommandations :
 - concentrer les incitations sur les premières années suivant la mise en circulation ;
 - harmoniser les valeurs cibles cantonales avec celles de la Confédération ;
 - Förderkriterien möglichst jährlich dem technischen Fortschritt anzupassen ;
 - si possible, adapter chaque année les critères d'incitation en fonction des progrès techniques ;
 - lorsque le soutien est accordé en fonction de certains aspects techniques, prévoir dès le début une limite temporelle ou liée à un seuil quantitatif (en chiffres absolus ou en termes de parts de marché).
- Les incitations indirectes peuvent également être très rentables, comme :
 - la transformation de certaines charges jusqu'ici fixes en charges variables en fonction de l'efficacité énergétique : détermination des taxes en fonction du kilométrage ; détermination des primes d'assurance casco et de responsabilité civile en fonction de la prestation kilométrique ;
 - la différenciation de l'usage privé d'une voiture de service, imputable au salaire imposable, en fonction de l'efficacité énergétique ;
 - un taux d'amortissement des véhicules de flotte et de service efficaces plus flexible et plus élevé ;
 - des droits d'usage spéciaux (places de parc, délais de livraison, voies de circulation) concernant certaines technologies données pour une durée limitée.

Références

Förderinstrumente für effiziente Fahrzeuge: Auswirkungen auf Kauf und Nutzung von Autos (Dezember 2017, SVI 2014/002_ENG, Nr. 1627)
www.mobilityplatform.ch

EBP Schweiz AG:
Peter de Haan, Nana von Felten, Roberto Bianchetti
Ecoplan AG:
André Müller, Tobias Schoch, Michael Mattmann
Fachgesellschaft e'mobile:
Susanne Wegmann