

Pour les industriels, la baisse des aides va peser sur les ventes de véhicules électriques

Valérie Collet

La baisse du bonus suscite l'incompréhension de la filière, alors que les ventes stagnent.

Au fil des semaines, le gouvernement Barnier a dévoilé son dispositif d'incitation à l'achat de véhicules électriques. Force est de constater que le bouquet de mesures proposées pour la fin 2024 et 2025 s'est dégarni.

Exit la prime à la conversion versée lorsque le possesseur d'un ancien véhicule essence ou diesel le mettait au rebut et le remplaçait par un modèle électrique ou essence récent. Cette prime, destinée à sortir du parc automobile français les véhicules les plus anciens et les plus polluants, était soumise à des conditions de revenus. Elle a profité à 45 000 personnes en 2024. Bercy a confirmé mi-novembre que le gouvernement mettait « *en extinction ce dispositif pour se concentrer sur le bonus écologique* ».

Mais le bonus ne sera pas plus généreux pour autant, bien au contraire. Pour les ménages les plus aisés, il va passer de 4 000 euros – son montant en 2024 – à 2 000 euros; et il sera de 3 000 euros pour les classes moyennes. Quant aux ménages les plus modestes, ils ne bénéficieront plus que de 4 000 euros au lieu des 7 000 en 2024. Et l'édition 2025 de cette subvention, allouée lors de l'achat d'un véhicule électrique neuf, n'attendra pas le début de l'année prochaine pour entrer en vigueur. Le gouvernement a décidé que le décret d'application, signé mercredi ou jeudi, serait à « *effet immédiat* ».

Les professionnels de l'automobile savaient depuis quelques semaines que, avec un budget destiné à soutenir l'achat de véhicules électrique diminué de moitié (à 700 millions d'euros), les primes allaient fondre. Aujourd'hui, ils en connaissent l'ampleur.

« *Il est encore trop tôt pour évaluer l'impact de ces décisions sur le marché de l'automobile. Tout dépendra des offres que les constructeurs vont proposer ces prochains mois. Mais la diminution des financements aura des répercussions*, estime Clément Molizon, le délégué général de l'Avère, l'association chargée de promouvoir la mobilité électrique où siègent les constructeurs, équipementiers et énergéticiens. *Lorsque l'on inter-*



La prime destinée à sortir du parc automobile français les véhicules les plus anciens et les plus polluants a bénéficié à 45 000 personnes en 2024.

roge les Français sur leurs intentions d'achat de véhicules électrique ou d'hybrides rechargeables, un sur deux déclare qu'il y renoncera s'il n'y a pas d'aide ».

Le gouvernement français fait valoir que, contrairement à son homologue allemand, il n'a pas stoppé les aides. « *Mais ce qu'il propose pour 2025 ne permettra pas de sortir de la période de stagnation dans laquelle se trouve le marché de l'électrique actuellement* », alerte Clément Molizon. La part des ventes de véhicules électriques en Europe atteint 12 %. Elle est de 17 % en France. À ce rythme, le Vieux Continent, l'Hexagone compris, ne respectera pas la feuille de route d'électrification votée.

« *Les constructeurs automobiles, les giga-usines de batteries et de recyclage,*

les fabricants de bornes, les opérateurs ont besoin de stabilité et de prévisibilité pour mener la transition, souligne Clément Molizon. *Mais, depuis quatre ans, une quinzaine de modifications concernant le soutien aux véhicules électriques se sont succédé.* »

Un CCE appliqué à l'automobile

Le cru 2025 du leasing social n'a pas encore été détaillé. Le gouvernement souhaite réviser la formule de cette location longue durée de véhicules électriques, lancée fin 2023. Elle devrait entrer en vigueur l'été prochain. Ce loyer à « 100 euros par mois », destiné aux foyers dont les revenus ne leur permettaient pas d'acheter un véhicule électri-

que, a permis de financer 50 000 véhicules électriques grâce à une subvention de 13 000 euros. Soit un coût de 650 millions d'euros pour les finances publiques...

Aujourd'hui, les crédits manquent pour renouveler ce dispositif. Cette fois, le gouvernement compte sur l'utilisation de certificats d'économie d'énergie (CEE), « *un mécanisme incitant les fournisseurs d'énergie au financement des actions de sobriété énergétique*, indique Bercy, *afin de continuer à soutenir les ménages, en particulier modestes, dans la location de véhicules propres* ». Mais la création de ce dispositif de financement, actuellement mis en œuvre dans le secteur de l'habitat, est complexe et réclame des mois de préparation.

Or, sans ces CEE, le budget ne sera pas bouclé. Il sera impossible de financer de nouvelles mesures, comme les aides à l'achat de véhicules utilitaires électriques pour les professionnels ou encore le leasing social pour les véhicules électrifiés d'occasion récents.

Le gouvernement Barnier a pris des précautions pour éviter de dépasser ses crédits. Il a décidé de stopper le versement de bonus écologiques dès que l'enveloppe dédiée aura été dépensée. C'est ce principe qui avait conduit le gouvernement précédent à fermer les vannes du leasing social le 12 février dernier, un mois et demi seulement après son lancement. Le bonus en revanche avait continué à faire plonger le budget dans le rouge. ■