25.02.2025 – 08:00 Uhr

Plus de voitures électriques à moindres frais en adaptant les incitations

Bern (ots) -

L'Etat veut motiver plus de gens à passer aux véhicules électriques. Mais les politiques d'encouragement actuelles ne sont pas efficaces. Des économistes soutenus par le FNS proposent des optimisations.

L'électrification du parc automobile fait partie des solutions proposées pour lutter contre les émissions de gaz à effet de serre. Des économistes soutenus par le Fonds national suisse (FNS) se sont penchés sur les instruments financiers d'incitation à l'achat de nouveaux véhicules électriques. "Le système actuel pour encourager la transition vers les voitures électriques n'est pas efficace. Nos calculs basés sur le système du canton de Berne montrent qu'on peut faire plus avec la même somme, ou la même chose en dépensant moins", résume Patrick Bigler, qui a participé à l'étude dans le cadre de son doctorat à l'Université de Berne. Ces travaux, qui seront publiés dans le Journal of the Association of Environmental and Resource Economists (*), prennent en compte quatre facteurs: les dépenses publiques, la part de véhicules électriques parmi les nouvelles voitures, les coûts pour les ménages et l'équité sociale.

Redistribuer l'argent investi pour plus d'efficacité

Le chercheur insiste sur le caractère non partisan de l'étude: "L'objectif n'est pas d'évaluer la meilleure mobilité pour le futur, mais de comprendre comment dépenser au mieux chaque franc public en tenant compte des achats automobiles prévisibles."

Actuellement, dans le canton de Berne, la taxe automobile annuelle est calculée en fonction du poids du véhicule, avec un taux deux fois plus bas pour les voitures électriques. Une réduction supplémentaire est accordée sur l'impôt auto durant les quatre premières années suivant l'achat de véhicules neufs peu polluants - à hauteur de 60% pour les engins électriques. Selon les calculs des économistes, remplacer cette réduction par des subsides directs octroyés à l'achat permettrait d'augmenter la part de nouveaux véhicules électriques. Cette réaffectation des incitations diminuerait les émissions de CO2 de 70 tonnes par année.

Cependant, l'objectif principal de la taxe automobile annuelle est de financer les infrastructures routières, un aspect négligé dans une telle solution. L'étude explore donc différents systèmes qui permettraient de renflouer les fonds routiers en combinant des subsides avec un bonus ou un malus sur la taxe en fonction du degré de pollution des nouveaux véhicules. Ainsi, en plus d'une prime à l'achat, les automobilistes choisissant une voiture électrique bénéficieraient d'une taxe automobile plus basse durant quatre ans. Au contraire, celles et ceux optant pour un modèle à essence verraient leur taxe diminuer pour des véhicules énergétiquement efficaces, mais augmenter pour ceux à faible efficacité énergétique. Selon les scénarios, entre 110 et 517 tonnes annuelles de CO2 pourraient être rejetées en moins dans le canton de Berne. Au niveau des finances publiques, les projections oscillent entre une perte de 1,5 millions de francs ou des gains de 60 000 francs sur 15 ans.

L'envie d'électrique des plus riches ne s'explique pas que par le prix

Pour cette étude, l'équipe de l'Université de Berne a pu avoir accès aux revenus des ménages corrélés avec les achats de nouvelles voitures. "Ces données uniques mises à disposition du groupe de recherche permettent de considérer l'équité, ce qui n'a encore jamais été fait pour ce type de modèles prédictifs", explique Doina Radulescu, professeure d'économie qui a dirigé ces travaux. Avec son équipe, elle a ainsi pu analyser l'effet de la combinaison de différents instruments politiques, tels que les subsides et les taxes d'immatriculation des véhicules, sur les ménages appartenant à différents groupes de revenu. Même avec des modèles qui accordent plus d'importance aux bénéfices pour les ménages aux revenus les plus bas, les ménages les plus aisés reçoivent une grande partie des subsides.

Cet accroissement des inégalités sociales a tendance à se produire, car les plus aisés achètent plus de voitures électriques. Et les motifs ne sont pas que financiers: "Même à conditions égales en termes de caractéristiques des véhicules, de propriété du logement et de disponibilité des stations de recharge publiques, les ménages aux revenus plus bas adoptent moins volontiers des véhicules électriques par rapport aux ménages plus aisés", souligne l'économiste. "Nos données ne permettent pas d'expliquer ce relatif rejet de l'électrique par les ménages aux revenus plus bas. Il y probablement des obstacles psychologiques ou sociologiques", postule Patrick Bigler.

Même sans connaître les raisons profondes qui expliquent ces préférences, le modèle prédit l'influence de différentes politiques d'incitation financière sur les fonds publics, le porte-monnaie des consommateur·trices et les émissions de CO2. "Ces scénarios peuvent permettre au gouvernement de prendre des décisions en se basant sur des données scientifiques", conclut Doina Radulescu. Et quels que soient les critères privilégiés, différentes pistes étudiées permettent d'augmenter la part de véhicules électriques neufs.

(*) P. Bigler and D. Radulescu: Environmental, Redistributive and Revenue Effects of Policies Promoting Fuel Efficient and Electric Vehicles. Journal of the Association of Environmental and Resource Economists (2025). (L'article sera accessible en ligne après un embargo de 6 mois. Pour les journalistes, il est déjà disponible sous forme de fichier PDF auprès du FNS: com@snf.ch)

Limitations de l'étude

Ces travaux se concentrent sur l'année 2019 et le canton de Berne, seule région pour laquelle les données nécessaires ont pu être obtenues. Les économistes y ont eu accès via les fournisseurs d'énergie et les Offices des impôts et des routes bernois. Doina Radulescu souligne deux autres limitations de l'étude. D'une part, les données ne concernent que les véhicules neufs. D'autre part, l'impact des investissements dans l'infrastructure électrique, notamment les bornes de recharge, dont l'importance est reconnue, n'a ici pas été considéré. Malgré cela, "le marché des voitures neuves existe et reste pertinent, et c'est là-dessus qu'on s'est concentré", rappelle Patrick Bigler.

Soutien à la recherche dans toutes les disciplines

Ce travail a bénéficié de l'instrument Encouragement de projets du FNS. Après une procédure de sélection, il permet aux scientifiques de réaliser des projets de recherche sous leur propre responsabilité sur des thèmes et des objectifs de recherche de leur choix.

Le texte de ce communiqué de presse et de plus amples informations sont disponibles sur le siteInternet du Fonds national suisse.

Contact:

Doina Radulescu
Université de Berne
Centre de compétences en management public
Tél.: +41 31 684 40 07
E-mail: doina.radulescu@unibe.ch

Patrick Bigler
Université de Lausanne
HEC - Département d'économie
E-mail: patrick.bigler@unil.ch

Diese Meldung kann unter https://www.presseportal.ch/fr/pm/100002863/100929012 abgerufen werden.