

A terme, moins chère qu'une essence ou diesel



Le prix d'une voiture électrique est encore dissuasif pour beaucoup mais, dans quelques années, son prix de revient sur la durée de vie totale du véhicule sera similaire, voire inférieur à celui des motorisations classiques.

Leo Muyshondt et Isabelle Nauwelaers

Moins de 0,5 % des voitures neuves immatriculées en Belgique en 2017 étaient électriques. Un marché de niche, donc. Et de riches, pense-t-on souvent, au vu du surcoût de ces voitures par rapport aux modèles similaires à essence ou au diesel. Pour prendre un exemple, une VW Golf VII 5 portes s'affiche entre 26 000 et 29 000 € dans ses versions essence, diesel et gaz naturel, contre 39 000 € pour l'électrique et 40 000 € pour l'hybride essence rechargeable.

Mais chacun sait que le prix d'achat n'est pas tout. Carburant, taxes, assurance et entretiens plombent nettement la facture finale, tandis que le prix de revente permet de récupérer un peu de sa mise initiale.

En collaboration avec le BEUC (Bureau Européen des Unions de Consommateurs),

nous avons demandé à un bureau d'étude spécialisé de comparer les coûts totaux d'utilisation des voitures en Belgique selon leur motorisation : essence, diesel, hybride rechargeable ou non, 100 % électrique, et même pile à combustible. Tant pour des voitures achetées aujourd'hui que pour des achats dans un avenir proche (2020 à 2025) et plus lointain (2030). Ceci, afin de tenir compte des exigences européennes de plus en plus sévères en termes de pollution, qui impacteront diversement les différentes motorisations.

Notre expert Mobilité, Leo Muyshondt, nous explique les résultats de l'étude.

Moins cher pour le deuxième et le troisième propriétaire

L'analyse tient compte des différences de

fiscalité automobile (taxe de mise en circulation et taxe de circulation annuelle) entre les trois Régions du pays. Le graphique ci-contre reprend les résultats pour la Wallonie (ceux pour Bruxelles sont fort similaires). Il est basé sur l'hypothèse que le véhicule sera utilisé par trois propriétaires successifs (qui le rachètent au précédent à la valeur du marché), pendant 16 ans au total.

"Ce graphique montre que la voiture électrique est, au final, la moins chère de toutes les motorisations, suivie des hybrides rechargeables. Pour l'instant, ce sont le second et le troisième propriétaire de la voiture électrique qui en tirent un avantage financier alors que, pour le premier - qui, dans notre scénario, conserve sa voiture durant 4 ans -, le coût est globalement similaire quelle que soit la motorisation. C'est dû au fait que la perte de valeur de la voiture est la plus forte durant les premières années. Le premier propriétaire devra donc se contenter d'un prix de revente largement inférieur au prix d'achat initial, tandis que, pour les suivants, la différence entre prix d'achat et de revente sera moindre".

Financièrement parlant, l'achat d'une voiture électrique est donc déjà intéressant, en particulier sur le marché de l'occasion. Une bonne nouvelle pour les ménages qui n'ont pas les moyens ou l'envie de se payer un véhicule neuf.

Le rôle de la fiscalité

Bruxelles et Wallonie appliquent des fiscalités automobiles similaires, tandis que la Flandre s'en écarte : elle encourage davantage les véhicules électriques au détriment des moteurs classiques, surtout le diesel. Leo Muyshondt explique : "De ce fait, les citoyens flamands sont plus enclins à acheter des véhicules électriques, particulièrement ceux de petite taille. Selon l'étude, le "cross-over point", c-à-d. le moment où la voiture électrique reviendra moins cher pour le premier propriétaire qu'une voiture comparable à essence se situe entre 2020 et 2025 en Flandre, contre 2025 à 2030 en Wallonie. On risque dès lors d'assister à un essor plus rapide des voitures électriques en Flandre. Et donc à un air moins pollué et une circulation moins bruyante dans le Nord qu'ailleurs...".

Le prix d'achat n'est pas le seul frein

La faible autonomie des voitures électriques est rédhitoire pour les longs trajets; impossible de partir d'une traite dans les Vosges avec armes et bagages ! Pour les consommateurs qui effectuent surtout des petits trajets et qui disposent chez eux (ou au travail, à la gare...) d'une borne de recharge, c'est parfois moins problématique.

Coût pour les propriétaires successifs d'une petite familiale achetée en 2020 en Wallonie

(prix d'achat + taxes, carburant, entretien,... - prix de revente)

	Pour le 1 ^{er} propriétaire (15 000 km/an pendant 4 ans)	Pour le 2 ^e propriétaire (12 000 km/an pendant 5 ans)	Pour le 3 ^e propriétaire (10 000 km/an pendant 7 ans)	Total
Essence	27400	17400	20300	65100
Hybride essence non rechargeable	28000	16900	19400	64300
Hybride essence rechargeable	28600	15100	16800	60500
Diesel	27100	16300	18800	62200
Hybride diesel non rechargeable	27600	15900	18100	61600
Hybride diesel rechargeable	28200	14800	16300	59300
Electrique	28200	13900	15000	57100
Pile à combustible	32300	16100	17500	65900

Il y a aussi deux autres écueils de taille. D'une part, le choix très limité de modèles. En 2018, il n'y aura qu'une trentaine de modèles électriques disponibles, dont certains hors de portée du consommateur moyen (Porsche, Jaguar, Tesla...), contre près de 420 modèles à essence ou au diesel. Ceux qui ont des souhaits particuliers en terme de marque, de volume, d'équipements etc., risquent donc de ne pas trouver chaussure à leur pied.

D'autre part, les délais de livraison souvent très longs. L'idée de devoir attendre plusieurs mois, voire des années, pour entrer en possession de sa nouvelle voiture a de quoi en décourager plus d'un.

Leo Muyshondt ajoute : "On constate aussi que les concessionnaires ne mettent pas toujours en avant les voitures électriques dans les show-rooms, ce qui ne pousse pas non plus à l'achat de ces véhicules-là".

Augmenter l'offre et adapter la fiscalité

Pour augmenter le parc de voitures peu polluantes, il est essentiel que les fabricants diversifient leur offre et développent

des modèles électriques et hybrides dans toutes les catégories, afin que chaque profil d'utilisateur (célibataire, famille nombreuse, entreprise...) puisse trouver son compte.

Les fabricants doivent aussi améliorer l'autonomie des véhicules électriques... et la fiabilité de leurs informations en la matière. Dans notre numéro de décembre 2017, nous avions ainsi calculé que l'autonomie réelle des Nissan Leaf, Renault Zoe et Opel Ampera-e est inférieure de 40 % à l'autonomie annoncée...

Les autorités ont elles aussi un rôle à jouer, en particulier via la fiscalité. La Wallonie et Bruxelles ont un retard à rattraper par rapport à la Flandre et, partout, la fiscalité doit être régulièrement adaptée aux évolutions technologiques et aux exigences environnementales afin de (continuer à) encourager l'achat de véhicules les moins polluants.

De notre côté, nous intégrons régulièrement de nouveaux modèles hybrides et électriques dans notre comparateur en ligne. Utilisez-le sans modération pour vous aider à trouver le meilleur modèle pour vous ! ■

www.testachats.be/comparerauto.