

Quel coût pour les voitures propres ?

L'expert en politiques énergétiques¹ estime que les nouvelles mesures gouvernementales sont insuffisantes pour développer massivement les véhicules électriques ou hybrides.

Le gouvernement vient de prendre un ensemble de décisions en faveur des véhicules électriques et hybrides. Entre autres choses, il a fortement augmenté la prime à l'achat : elle passe de 5000 à 7000 euros pour un véhicule électrique, de 2000 à 4000 euros pour un véhicule hybride. Ces primes seront financées par un malus payé par les véhicules les plus consommateurs de pétrole. Fort bien ! Mais cela ne pourra avoir un effet sensible sur la consommation française de pétrole et sur nos émissions de CO₂ que si ces véhicules se comptent par millions. Le malus, alors, ne suffira pas. Il faudra trouver d'autres moyens de financement durables et équitables. Ici, on s'interroge : pour consommer moins de pétrole, vaut-il vraiment la peine de s'engager dans un programme qui coûtera des milliards d'euros ? Oui !

Le réchauffement climatique ne fait plus la une des journaux mais la menace se confirme, d'autant plus que des masses énormes de CO₂ et de méthane risquent d'être libérées des terres gelées qui aujourd'hui les piègent. Les désordres causés par la menace d'un bouleversement climatique pèseront sur tous les pays, au point qu'il est probable qu'un jour nous serons contraints d'une façon ou d'une autre de restreindre considérablement notre consommation de carburant pétrolier, même avant que toutes les réserves de pétrole soient exploitées. Mieux vaut nous y préparer.

L'utilisation de véhicules électriques ou hybrides est un moyen efficace, parmi d'autres, de diminuer nos importations de pétrole et nos émissions de CO₂ si l'électricité est produite sans émissions de CO₂.

Un consommateur choisira un véhicule hybride ou électrique plutôt qu'un véhicule classique en comparant le prix de l'électricité au prix du carburant pétrolier. La politique industrielle ne suffit pas ; il faut que la politique de l'énergie aille dans le même sens.

L'électricité, quoi que l'on fasse, coûtera plus cher qu'aujourd'hui mais elle coûtera encore plus cher si le nucléaire est remplacé par des éoliennes ou du solaire.

Quant au prix du pétrole, il est imprévisible. La prime à l'achat des véhicules hybrides et électriques s'est révélée insuffisante ; elle est donc augmentée. Mais elle apparaîtra excessive, à ce niveau, si le prix du pétrole monte encore beaucoup.

L'Etat pourrait utiliser conjointement deux leviers d'action. D'une part, il proposerait aux constructeurs de véhicules électriques ou hybrides un financement « bonifié » conçu pour qu'ils puissent adapter leurs prix de vente au prix du carburant pétrolier : ils rembourseront davantage si le prix du carburant pétrolier est plus haut et inversement. D'autre part, il créerait un impôt calculé chaque année pour que le prix du carburant pétrolier progresse de 1 à 2 centimes d'euro par an en plus de l'inflation. De la sorte, d'ici vingt ou trente ans les véhicules électriques et hybrides n'auront plus besoin d'aide publique. Entre-temps, le produit de l'impôt servirait à financer la « bonification » des prêts aux entreprises. Les consommateurs qui seraient particulièrement gênés par cet impôt paieraient leur carburant au même prix que tout le monde mais recevraient une dotation compensatrice indépendante de la quantité de carburant qu'ils consommeraient.

Il est donc possible de développer massivement l'usage de véhicules hybrides et électriques si l'on en fait un « grand programme » comme ceux que la France savait mener jadis. Il y faut *primo* une vision à long terme guidée par l'intérêt national, ici la réduction de notre consommation d'énergie fossile pour diminuer nos émissions de CO₂ et nos importations et pour renforcer notre autonomie énergétique ; *secundo* l'utilisation cohérente des moyens dont dispose l'Etat, ici la production d'électricité au moindre coût, une fiscalité des produits pétroliers diminuant l'incertitude sur le prix du carburant et de nouveaux moyens de financement pour protéger l'industrie de risques sur lesquels elle n'a aucune maîtrise ; et, *tertio*, une coopération confiante avec les entreprises. Ce programme sera plus efficace, bien sûr, s'il est partagé avec d'autres pays. Il aura un coût que nos concitoyens n'accepteront que s'ils sont conscients des enjeux et s'ils sont persuadés que les moyens choisis sont les moins coûteux.

¹ Auteur de *Trop de pétrole !* (Seuil 2007) et de *Avec le nucléaire* (Seuil 2012)