

Décision Achats
22 juin 2021

Lien : <https://www.decision-achats.fr/thematique/familles-achats-1300/fleet-management-2291/breves/vehicules-electriques-mutation-parcs-accelere-361927.htm>

Véhicules électriques : la mutation des parcs s'accélère



Et si la voiture électrique était enfin suffisamment aboutie pour répondre aux attentes des entreprises ? Le déferlement de nouveautés montre qu'un cap a été franchi. Quant à la fiscalité, elle n'a jamais été aussi favorable. Autant de raisons de sauter le pas, mais pas sans précaution.

Près de 55% des véhicules qui ont été mis à la route en 2020 étaient exclusivement électriques, faisant chuter la moyenne des émissions de CO₂ du parc roulant à 45g. Aucune "fake news" derrière ces chiffres mirobolants mais un cas bien réel, celui de la Norvège, où la fiscalité dope les ventes de ces modèles à zéro émission. La France paraît suivre les traces du royaume scandinave après avoir crevé le plafond des 100 000 unités écoulées l'année dernière, sous l'effet des **mesures incitatives du Plan de relance**.

Fin décembre, l'Avere France avait arrêté les compteurs à 119 737 immatriculations dont 110 916 en VP, soit une progression de 159% malgré la pandémie. Un engouement qui s'explique par un élargissement de l'offre catalogue, y compris sur les segments les plus disputés par les entreprises. Sur le B, la Renault Zoe trouve désormais sur sa route la Peugeot e-208, l'Opel

Corsa-e, la Fiat 500 ou encore la Mini Electric. Quant aux berlines et SUV compacts du segment C, ils s'électrifient à leur tour, comme en témoigne l'offensive de Volkswagen avec l>ID3 suivie de l>ID4. Fait nouveau, le marché 2021 s'oriente vers une concurrence sur les prix entre une génération de modèles au positionnement tarifaire affûté : Dacia avec la Spring, mais également l'offre de constructeurs chinois qui mettent un pied en Europe (Aixaris avec l'U5, SAIC avec la MG ZS EV et d'autres annoncés pour les mois à venir). Quant aux marques premium, leur offre 100% électrique se veut de moins en moins élitiste. Avec son SUV compact, EQA, Mercedes se positionne sous la barre des 50 000 euros au même titre que des références telles que le Hyundai Kona ou le Kia e-Niro.

Un créneau sur lequel on retrouve Tesla avec sa Model 3, qui vient de profiter d'un sérieux coup de rabot tarifaire. Depuis cette année, le ticket d'accès à la marque d'Elon Musk a baissé de près de 7 200 euros.

Coup de turbo fiscal

Une aubaine pour les acheteurs qui ne doit rien au hasard mais plutôt à la fiscalité. En effet, **le bonus maximal de 5 000 euros qu'accorde l'État aux entreprises achetant ou louant une voiture électrique a été recentré**. Il est désormais réservé à des modèles dont le prix de vente n'excède pas 45 000 euros (contre 2 000 euros, si le véhicule coûte entre 45 000 à 60 000 euros et rien au-delà de ce seuil). Dans son récent "Guide de la fiscalité 2021", Athlon a recensé les autres mesures dont bénéficient les voitures électriques et elles sont légion. Les entreprises qui en font l'acquisition sont exonérées de TVS. *"Sur un contrat de trois ans, l'économie peut représenter entre 1 500 et 3 000 euros par véhicule"*, estime Théophile Courau, président de Fatec Group. En outre, **les entreprises peuvent amortir une grande partie du coût grâce à un plafond des amortissements non déductibles (AND) relevé à 30 000 euros**.

Il est même possible d'amortir la batterie (à condition qu'elle soit facturée séparément). Dans le cas d'un véhicule de fonction, **l'avantage en nature (AEN) profite d'un abattement de 50%** (destiné à couvrir le surcoût des batteries), dans la limite de 1 800 euros, et l'électricité consommée n'est pas prise en compte dans le calcul (qu'elle provienne d'une borne en entreprise ou au domicile du salarié). Athlon a identifié une économie supplémentaire pour les véhicules électriques immatriculés depuis le 1er janvier 2021 : la suppression de la taxe spéciale sur les conventions d'assurance (TSCA), qui s'applique à la responsabilité civile obligatoire. Elle peut leur faire gagner jusqu'à 132 euros, estime le loueur.

Des économies, mais des contraintes

Cette avalanche de cadeaux" fiscaux a dopé les ventes de véhicules 100% électriques mais pas au point de sortir du jeu les modèles thermiques. Les derniers chiffres que vient de présenter le syndicat des loueurs longue durée, SesamLLD, font état de 13 355 immatriculations en 2020 sur un total de 525 431. Mais la mutation des parcs s'accélère, comme en témoigne Théophile Courau : *"Notre stock de véhicules électriques gérés était de*

1% en 2019 et il a triplé en quinze mois." Ce fleeter a fait le pari d'accompagner la transition en joignant, à chaque demande de cotation de ses clients pour un véhicule thermique, une proposition alternative en électrique.

Un moyen de donner des points de repères aux acheteurs sur un marché où **l'offre et les tarifs varient d'un mois sur l'autre. Malgré la fiscalité, la comparaison en TCO tourne encore peu à l'avantage de l'électrique.** *"Il existe de très beaux produits mais il faut accepter un effort sur le prix ou sur l'autonomie, or l'écart de budget est de l'ordre de 2% et la fiscalité ne le rattrape pas complètement",* reconnaît le président de Fatec Group. Et en pratique, les entreprises doivent prendre en compte des paramètres inédits avec les véhicules thermiques telle que **l'autonomie variable des batteries** : elle fond comme neige au soleil sous le froid hivernal ou sur autoroute.

Quant à l'entretien, certes allégé, il nécessite de dénicher un garage habilité à proximité. C'est le cas des concessionnaires mais pas encore des centres auto, qui y travaillent. *"Il faudra parfois chercher un peu plus loin et l'écart de prix est en moyenne de 20 %",* résume Théophile Courau.