

Mobilité décarbonée : le PHEV, une transition ?

Bénéficiant d'une niche fiscale dont une exonération de la TVS sous conditions, les hybrides rechargeables sous les 50 g connaissent un véritable succès cette année.

Chez ALD, le PHEV représente plus de 16 % des commandes de VP et, entre février 2020 et février 2021, le boom a atteint 300 %. « Le PHEV permet de rouler en électrique sur de courtes distances comme les trajets domicile-travail. Au-delà, le thermique prend le relais. C'est une bonne solution pour éduquer les collaborateurs à l'électrique. Mais s'ils ne chargent pas suffisamment souvent et roulent en thermique, c'est une source de surconsommation et de surcoût », indique Gérard de Chalonge pour Athlon.

Une solution transitoire vers l'électrique

« Nous avons beaucoup de retours négatifs des clients qui observent des surconsommations. Le PHEV est plutôt une solution transitoire vers l'électrique », valide Marc Jaubert pour Ayming. « Pour les cadres habitués à rouler en gros SUV fortement taxés aujourd'hui, il n'y a pour l'instant pas vraiment d'autres solutions que les PHEV mais ce ne sont pas réellement des véhicules vertueux. Quand le constructeur annonce 50 km d'autonomie, c'est plutôt 35 km au réel. Au final, les émissions sont assez proches de celles d'un thermique performant », avance Théophile Courau pour Fatec.

Charger tous les jours

En soulignant que pour atteindre un TCO identique à celui d'un diesel, il faut charger tous les jours, tout en évitant les bornes en voirie où l'électricité coûte cher. Autrement, on atteint vite un surcoût de TCO de 12 % en moyenne. « En comparaison, un véhicule électrique avec une autonomie de 250 km ne nécessite pas plus d'une charge tous les deux à cinq jours », reprend Théophile Courau. Qui mise donc plutôt sur l'électrique. « Et nous avons souvent de bonnes surprises quand nous étudions le nombre de salariés éligibles », ajoute-t-il. Le parc de Fatec compte d'ailleurs 6 % de véhicules électriques.