

Une taxe kilométrique pour remplacer les taxes sur les carburants ?

 Le remplacement de la voiture thermique par la voiture électrique aura des répercussions considérables sur les finances de l'Etat



En effet, les taxes sur les carburants sont la quatrième source d'apport d'argent pour le gouvernement, derrière l'impôt sur le revenu, la TVA et l'impôt sur les sociétés.

Les produits pétroliers ont rapporté près de **46,3 milliards d'euros en 2023**, que ce soit dans les caisses de l'Etat français mais aussi pour les collectivités territoriales, selon l'ACEA.

Il faut rappeler que les taxes représentent à elles seules entre **50%** et **60%** du prix d'un plein de carburant pour les véhicules thermiques. Mais avec le remplacement progressif de la voiture thermique par la voiture électrique, ces taxes vont commencer à décroître, et de plus en plus vite, puisqu'en **2035** les ventes de voitures neuves thermiques devraient être interdites, selon la date choisie par l'Europe.

Evidemment, l'Etat français ne peut pas se passer de près de **50 milliards d'euros**, étant déjà en situation de déficit abyssal.

La question est donc de savoir quelle taxe viendra remplacer la TICPE et la TVA sur les produits pétroliers ?

Différents projets de taxes spécifiques aux voitures électriques sont déjà à l'étude ou ont été mis en place à l'étranger.

Comment la taxe sur les carburants sera-t-elle remplacée à l'étranger ?



La **Suisse** prévoit de mettre en place une taxe proportionnelle au nombre de kilomètres parcourus par les propriétaires de véhicules électriques.



Certains **États australiens** ont déjà adopté, depuis le **1er juillet 2021**, une taxe de 2,5 centimes de dollar australien par kilomètre parcouru dans une voiture électrique.



La **Norvège**, quant à elle, réfléchit à instaurer une taxe de **25%** sur les véhicules désignés comme étant des "**voitures de luxe**", c'est-à-dire les véhicules dont le prix d'achat dépasse les **60 000 euros**, qui serait appliquée aux voitures thermiques et électriques.



L'**Islande** et la **Nouvelle-Zélande** ont aussi déjà instauré des taxes kilométriques sur les véhicules électriques.



Le gouvernement britannique envisage de taxer les véhicules électriques pour financer ses routes. La mesure consisterait à prélever 3,5 centimes d'euro par mile parcouru, soit environ 250 livres sterling par an pour un conducteur moyen. Le dispositif, prévu pour 2028, pourrait générer **1,8 milliard de livres** par an dès le début des années 2030. Mais ce projet de taxe sur les véhicules électriques suscite la controverse, et la fédération automobile SMMT, qui représente les constructeurs, dénonce une mesure « **complexe, coûteuse et contre-productive** ». « Ce serait également une erreur stratégique de cibler des véhicules que les constructeurs ont déjà du mal à vendre ».





En France, on reparle régulièrement d'une taxe à la distance parcourue. Une redevance à l'usage qui s'appliquerait à tous les véhicules, quel que soit leur mode d'énergie, pour financer l'entretien du réseau routier.

D'autres scénarios sont également possibles : fiscalité à la propriété, hausses des péages (routiers et urbains) et du stationnement, tarification kilométrique par GPS, taxation des bornes de recharge ou des batteries...

Quelle que soit la méthode utilisée et la solution choisie, il faudra bien que le gouvernement trouve d'autres ressources financières pour remplacer les taxes sur le pétrole.

L'avantage tarifaire actuel des propriétaires de voitures électriques quand ils rechargent leur voiture, par rapport aux propriétaires de voitures thermiques qui font le plein, ne sera bientôt plus qu'un souvenir.

Il faut trouver près de **50 milliards d'euros**, et quand il faut trouver de l'argent, les pouvoirs publics ont généralement pas mal d'imagination.

Mais il faudra alors se confronter à l'opinion publique, et quand on voit les difficultés actuelles du gouvernement pour faire accepter des décisions visant à réduire son déficit, on lui souhaite bon courage !



En 10 ans, 144 millions d'amendes ont été dressées par les radars automatiques en France

Les chiffres récemment publiés par le ministère de l'Intérieur quant aux performances du contrôle-sanction automatisé confirment qu'en dix ans, plus de **144 millions de procès-verbaux** ont été dressés par les radars automatiques en France. Un chiffre important qui traduit une politique de sécurité routière fondée presque exclusivement sur la répression de la vitesse et la verbalisation automatisée.



Radar : une machine à sanction qui tourne à plein régime

Plus de **4700 radars** automatiques sont implantés le long des routes françaises.

Depuis 2014, les résultats sont les suivants :

- **144 millions de PV** pour excès de vitesse ont été émis ;
- Plus de **7 milliards** d'euros encaissés ;
- Et, dans près de **60 %** des cas, des infractions pour des dépassements de moins de 5 km/h.



Autrement dit, la majorité des automobilistes sanctionnés ne sont pas des chauffards, mais des conducteurs piégés pour de légers écarts de vitesse. Un automobiliste qui roule à **34 km/h au lieu de 30 km/h** n'adopte pas un comportement dangereux ; il devient pourtant une cible du système de sanction automatisé.

Cette logique de « **tolérance zéro** » pour des excès minimes interroge sur la finalité réelle de la politique des radars. Est-ce réellement de la prévention des accidents, ou plutôt un outil de contrôle permanent avec un objectif financier ?

D'autant que la Sécurité routière prépare une inquiétante révolution dans la surveillance routière : radars plus nombreux, plus intelligents, plus intrusifs, intelligence artificielle omniprésente, contrôles multifonctions, lidars 3D, généralisation des radars tourelles...



1 Un triple appel d'offres pour des radars ultra-intrusifs

Via un triple appel d'offres, la branche « **radars** » de la Sécurité routière organise son plan pour les 5 années à venir en matière d'équipements automatiques de verbalisation, afin de révolutionner son arsenal de contrôle automatisé.

Cet appel d'offres englobe :

- l'étude et la définition de nouveaux dispositifs
- leur évolution, expérimentation et suivi
- l'intégration de technologies innovantes comme l'IA et la vidéo

Les candidats doivent aussi fournir des notes techniques et réglementaires afin de construire un socle juridique solide loin d'être contournable ou contestable.

2 Surveillance vidéo de l'intérieur des véhicules

Il est envisagé de filmer en continu l'intérieur des habitacles, pour détecter par exemple le non-port de la ceinture de sécurité. Une telle intrusion nécessitera cependant d'importantes autorisations administratives et juridiques liées à la protection des données personnelles.

3 Radars tronçons multitoncons : contrôle sur de longues distances

Les appareils dits **radars tronçons** (ou ETVM), actuellement au nombre de **69**, vont être remplacés par une nouvelle génération capable de mesurer la vitesse moyenne sur de plus longues distances, même à travers des intersections ou des axes routiers différents.

4 Lidar 3D sur les radars discriminants

Les **radars discriminants** (ETD), soit les grandes cabines cylindriques, vont évoluer vers un modèle double face (ETD2F), capable de photographier les véhicules de face et de dos. En plus, ils seront équipés d'un lidar 3D (appelé Nano), ouvrant la porte à de nouvelles fonctions : contrôle de la distance inter-véhicules, du franchissement de lignes blanches, de l'interdiction de dépasser, et autres infractions.

Si la démarche peut sembler légitime et dans l'air du temps, l'automatisation de la verbalisation de certaines infractions est problématique : si un automobiliste se fait doubler par un autre et qu'il se rabat devant lui sans respecter la distance de sécurité, c'est l'automobiliste qui s'est fait doubler qui sera sanctionné, alors que c'est bien la victime !

5 Augmentation spectaculaire du parc de tourelles (ETT)

Le plan prévoit d'augmenter le nombre d'appareils en tous genres présents sur les routes françaises.

Ainsi, **les radars tourelles**, en remplacement des cabines grises, sont voués à se multiplier : le parc passera à 1700 unités d'ici fin 2028. Ces tourelles remplaceront aussi les radars feu rouge (640 existants) et passage à niveau (70 existants).

Explosion des radars urbains et nouvelles infractions ciblées

Les radars urbains, déjà déployés, vont se multiplier et subir des évolutions rapides pour détecter plus que la vitesse ou les passages au feu rouge. Parmi les nouvelles infractions pouvant être ciblées : le non-respect des couloirs de bus, de la signalisation horizontale ou le franchissement d'un sas vélos, l'utilisation du téléphone au volant... grâce à l'IA et à la vidéo.

Alcool et stupéfiants au volant : les grands oubliés de la sécurité routière

Mais paradoxalement, aucun plan concret n'est à l'ordre du jour pour lutter contre le premier facteur de mortalité sur les routes : d'après les données définitives de l'accidentalité routière 2024, **39% des décès** intervenus sur les routes françaises l'an dernier, l'ont été dans un accident avec au moins un conducteur sous l'influence de l'**alcool**, de **stupéfiants**, ou des deux. Cela représentait **1339 tués**. Sans oublier les nouveaux produits comme le **protoxyde d'azote** qu'on peut considérer comme un stupéfiant, qui fait des ravages parmi les jeunes, et qu'on retrouve dans les causes de plusieurs accidents mortels récemment.



Il ne faut donc pas s'étonner du fait que, malgré le zèle déployé dans la politique du tout-radar, la France ne parvienne pas à inverser la courbe de l'accidentalité routière. Car malgré le nombre impressionnant de PV distribués depuis 2014, la mortalité routière n'a pas évolué, puisque la route a été responsable de **3384 morts en 2014**, et de **3398 en 2023**, pour légèrement diminuer en **2024 à 3193**.



On voit dans ces chiffres l'absence d'efficacité de cette politique de sécurité routière.

Aucun outil automatique, tout intelligent qu'il soit, ne pourra jamais stopper instantanément la course d'un chauffeur ivre ou sous l'emprise de produits stupéfiants. Pour nous, la seule solution est de remettre de l'Humain au cœur des contrôles routiers et de renforcer l'information et la prévention des risques. On n'en fera jamais trop de ce côté-là.

Notre modèle est basé sur les radars automatiques, au détriment d'une politique de prévention, d'éducation et d'accompagnement des conducteurs.

Si l'on veut vraiment réduire les drames, il faut s'attaquer aux vraies causes : **l'alcool**, les **stupéfiants**, la **fatigue**, la **distraktion**. L'état du réseau routier est également un facteur à prendre en compte d'urgence.



Comment rendre la sécurité routière réellement efficace ?

Nous appelons à un retour des forces de l'ordre sur les routes pour sanctionner les comportements véritablement dangereux, et insistons sur la nécessité de changer de cap dans la politique de sécurité routière en :

- Réorientant les contrôles vers les comportements réellement dangereux ;
- Investissant dans la prévention, notamment auprès des jeunes conducteurs ;
- Rétablissant la proportionnalité des sanctions, pour ne plus punir aveuglément les petits excès.



STOP

La nouvelle norme Euro 7 : quel impact sur les voitures ?

La Commission Européenne aime bien les normes et les règlements.

Pour ce qui est des voitures, on peut dire que l'on est servi. Régulièrement de nouvelles réglementations toujours plus contraignantes pour les constructeurs automobiles sont créées.

Ainsi la norme **Euro 7** remplace la norme Euro 6. Elle est entrée en vigueur le **14 mai 2024**, mais les dates d'application sont étalées dans le temps avec d'abord le **29 novembre 2026**, l'application pour les voitures et utilitaires légers nouvellement homologués, le **29 novembre 2027** pour tous les véhicules neufs, que ce soit pour les voitures ou les utilitaires légers, et enfin le **1er juillet 2030** pour les petits constructeurs produisant moins de **10 000 voitures** particulières ou **22 000 utilitaires légers** par an.



Le but est de réduire la **pollution de l'air** due au transport routier, mais aussi de mieux couvrir les sources de pollution qui n'étaient pas ou peu réglementées, comme les **freins**, les **pneus**, ou la **durabilité des pièces**, et c'est là la grande différence avec la norme **Euro 6**, qui s'attaquait essentiellement aux polluants à la sortie du pot d'échappement. C'est véritablement un virage historique qui est lancé.

Cela s'inscrit aussi dans la stratégie européenne de « **zéro pollution** » et de mobilité plus propre dans le cadre de l'objectif de neutralité carbone.

S'attaquer dorénavant aux émissions issues du freinage pourrait rendre illégale une grande partie des systèmes actuellement commercialisés. On pense en effet que plus de la moitié des freins actuels ne seraient plus aux normes ! Il faudra pour les ingénieurs repenser l'ensemble du système de freinage.



La barre a été placée très haut, mais c'est finalement logique car les voitures actuelles rejettent davantage de particules par leurs plaquettes de frein que par leur pot d'échappement.

En effet, les ingénieurs ont travaillé énormément sur la réduction des émissions polluantes provenant des moteurs et des **systèmes d'échappement**, avec des **catalyseurs**, **des filtres à particules**, le **traitement des gaz**, l'**injection directe**, et cela a porté ses fruits avec une réduction conséquente de ces émissions.

Aujourd'hui, si on veut encore améliorer les choses, il faut s'attaquer aux autres sources, notamment le freinage qui, par la friction entre les plaquettes et les disques, créé une poussière métallique microscopique générant des particules fines.

La norme sera différente selon l'énergie du véhicule. Ainsi, les émissions du freinage d'une **voiture électrique** ne pourront pas dépasser **3mg de particules PM10 par kilomètre**. La limite sera à **7mg/km** pour les autres **voitures légères**.

Ce sera **5mg/km** pour les utilitaires électriques et **11mg/km** pour les autres utilitaires.

Ces différences s'expliquent par le fait que les électriques disposent du freinage régénéératif qui récupère l'énergie cinétique lors des décélérations pour recharger la batterie. Ce système permet de solliciter très peu ses plaquettes de freins, à l'inverse des modèles thermiques dont le freinage conventionnel use beaucoup plus vite les plaquettes et les disques de frein.



C'est totalement nouveau pour la plupart des équipementiers qui n'ont généralement pas le matériel pour tester ce type d'émissions. De plus, ils devront aussi s'assurer que leurs freins respectent les exigences de bruit, de sécurité et performance, critères extrêmement complexes à concilier.

Modifier la composition des plaquettes peut avoir des conséquences sur leur efficacité, leur résistance à la chaleur, ou encore leur longévité. Et quand vous optimisez une donnée, vous pouvez dégrader les autres !

Il faudra de nombreux essais, de tests, de formations, mais il reste peu de temps, et ces nouvelles contraintes qui vont peser sur le monde automobile n'arrangent pas les affaires des constructeurs et équipementiers, déjà dans la tourmente avec la baisse des ventes de véhicules, la concurrence chinoise, le virage de la voiture électrique...

Mais il pourrait également y avoir des impacts pour les automobilistes, avec potentiellement des coûts plus élevés pour les véhicules neufs. On parle déjà d'un surcoût moyen de quelques milliers d'euros, selon les scénarios.

Décidément, le monde de l'automobile souffre comme jamais en Europe. On peut admettre qu'il est important de diminuer la pollution de l'air, mais imposer toujours et encore de nouvelles contraintes aux acteurs du marché automobile, va finir par détruire complètement cette activité, qui génère encore des milliers d'emplois, mais peut être plus pour longtemps...



Notre partenaire « **40 millions d'automobilistes** » a publié son deuxième baromètre annuel du contrôle technique automobile.

Pour cette édition, l'association s'est concentrée sur le volet « **environnemental** » du contrôle technique périodique. L'étude de différents indicateurs a ainsi révélé que, loin de favoriser le renouvellement et l'entretien du parc automobile, les Zones à faibles émissions, dont l'abrogation n'a toujours pas été officialisée, ont au contraire un impact négatif sur l'assiduité des Français à présenter leur vieux véhicule au contrôle technique, avec des conséquences certaines en matière de pollution et d'insécurité routière.

Le contrôle technique a un rôle majeur à jouer pour la préservation de l'environnement

Moins de 7% des véhicules présentés au contrôle technique affichent une défaillance en lien avec la pollution donnant lieu à une contre-visite obligatoire, le contrôle technique périodique n'en constitue pas moins un enjeu majeur des politiques environnementales.

Le rôle du contrôle technique automobile en matière de sécurité routière est communément reconnu. Mais il est moins couramment admis qu'il joue aussi un rôle majeur pour la protection de l'environnement.

À ce titre, il vise différents objectifs : **limiter** les émissions polluantes des véhicules, **réduire** la pollution atmosphérique et **favoriser** l'entretien régulier des voitures.

Pour atteindre au mieux ces objectifs, il est indispensable qu'une part importante du parc automobile se soumette régulièrement à l'obligation de contrôle. Or, depuis plusieurs années, les centres de contrôle technique constatent un recul du nombre de véhicules de plus de 10 ans qui se présentent au contrôle technique périodique, alors même que ce sont eux qui présentent le plus souvent des défaillances.

Ainsi, en **2024**, on a dénombré **-11,7 %** de véhicules classés **Crit'air 3** (essence de plus de 20 ans et diesel de plus de 15 ans), **-18 % de Crit'air 4** (diesel de plus de 20 ans) et même **-22 % de Crit'air 5** (diesel de plus de 25 ans) de passage dans ses centres.

Ces données indiquent, soit un **rajeunissement massif du parc auto français**, mais c'est incohérent avec le fait que l'âge moyen du parc ne cesse de croître (**11,5 ans en 2015, 12 ans en 2019, 12,5 ans en 2022 et 13 ans en 2024**), soit une tendance à la **non-présentation des véhicules les plus anciens** au contrôle technique, pourtant obligatoire. Et cette hypothèse, la plus probable, est sans aucun doute la conséquence des politiques environnementales menées ces dernières années, qui visent à exclure des villes les vieux véhicules.

Des véhicules moins contrôlés, moins entretenus, mais qui continuent à circuler

Le principe des ZFE est d'interdire des véhicules à la circulation, sur la base d'un classement qui prend en considération l'âge et la motorisation, et non les performances environnementales réelles de la voiture. Le message envoyé aux propriétaires de ces véhicules est que peu importe la façon dont ils l'entretiennent, ils n'ont de toutes façons plus le droit de rouler. C'est très dommageable, car cela tend à discréditer le contrôle technique, avec pour conséquences une moindre attention aux critères environnementaux, mais aussi aux impératifs de sécurité routière.



Car l'augmentation de l'âge moyen des véhicules d'une part et le manque de moyens financiers à disposition des automobilistes pour changer de voiture d'autre part laissent raisonnablement penser que ces véhicules sans contrôle technique valide ne disparaissent pas pour autant de la circulation.

Ils sont interdits à la circulation dans les villes, mais continuent à parcourir les routes péri-urbaines et les campagnes. Cela pose de véritables problèmes en termes de sécurité, car le bon état des organes essentiels de sécurité n'est plus assuré, et en termes de pollution, car les émissions ne sont plus mesurées, donc plus régulées.



On estime en effet qu'un véhicule Crit'air 5 mal entretenu peut émettre **20 à 50 % d'oxydes d'azote** et de particules fines de plus qu'un même véhicule bien entretenu, et **10 à 20 % de plus de CO2**.

En cherchant à évincer du parc automobile les véhicules les plus anciens, les ZFE ont en réalité engendré les effets inverses de ceux visés : les vieilles voitures continuent largement à rouler, mais leur usage se fait en dehors de tout cadre réglementaire, accentuant ainsi les risques environnementaux et sécuritaires auxquels elles exposent la population.

A l'Automobile Club, nous demandons donc une abrogation des ZFE, dont la mise en œuvre n'a aucun intérêt pour l'environnement, et d'autre part à des mesures concrètes et équilibrées pour un meilleur respect de la réglementation actuelle, pour remettre le contrôle technique périodique au centre des politiques environnementales en matière de transports.

APPLICATIONS DE STATIONNEMENT : attention aux frais cachés des options payantes activées par défaut !



Depuis plus d'une dizaine d'années, le paiement du stationnement par téléphone portable s'est généralisé. De nombreuses applications telles que PayByPhone, Flowbird ou EasyPark ont vu le jour, facilitant le quotidien des automobilistes familiarisés avec les paiements par smartphone. Mais derrière ces solutions devenues incontournables se cache une pratique trompeuse : l'ajout systématique de **frais cachés** via des options activées par défaut.

Le paiement du stationnement par appli : incontournable, mais truffé de frais cachés



PayByPhone, EasyPark... Ces plateformes simplifient la vie des usagers en permettant le paiement et l'ajustement de la durée de stationnement à distance. Toutefois, cette facilité a un coût qui n'est pas toujours transparent.

En effet, les automobilistes se voient imposer des **frais supplémentaires** allant jusqu'à **15%** du prix total du stationnement. Les options de rappel et de confirmation par SMS sont facturées, par exemple, **0,15€** par EasyPark ou deux fois **0,25€** par PayByPhone. L'automobiliste se retrouve ainsi à payer des frais cumulés pour un service qu'il n'a jamais explicitement demandé.



Ces méthodes s'apparentent à une vente forcée. Il faut faire preuve de la plus grande vigilance et les applications à plus de transparence. Il n'est pas acceptable que des services censés améliorer le quotidien des usagers se transforment en pièges à frais cachés.

L'activation par défaut d'une **option payante** est une pratique commerciale abusive. L'automobiliste doit être maître de son choix : toutes les options payantes doivent être désactivées par défaut et explicitement sélectionnées par l'utilisateur, et non l'inverse !

Vers plus de transparence dans les applis de stationnement

Nous appelons donc les opérateurs d'applications à faire preuve d'une transparence totale sur leurs tarifs et à solliciter explicitement le consentement du consommateur pour toute activation d'une option engendrant des frais supplémentaires, ainsi que l'impose la loi française.



Réparer un VÉHICULE ÉLECTRIQUE coûte cher !



Les voitures électriques représentent actuellement environ 20% du marché automobile. La progression est importante puisque ce chiffre n'était que de 2% en 2019.

Mais d'après différentes études, elles seraient 11% plus chères à réparer. Il y a un an, on annonçait même un surcoût plus important de l'ordre de 14 à 25% en comparaison des réparations sur les voitures thermiques !

Cette tendance pourrait avoir un impact sur l'ensemble des primes d'assurance qui risquent de grimper, que ce soit pour les modèles électriques, mais aussi thermiques.

Dans les faits, il faut distinguer le type de réparation avec un surcoût de 14% pour les dommages courants mais qui peut aller jusque 28% pour les vitrages.

Il y a plusieurs éléments qui jouent dans ce coût plus important :

Le poids plus élevé des voitures électriques, de l'ordre de 41% par rapport à une voiture thermique, qui a pour conséquence qu'en cas d'accident, le choc est plus important, et donc les réparations également.

L'électronique embarquée plus présente et complexe, et donc plus chère à réparer.

Les pièces nécessaires à la réparation des voitures électriques sont souvent rares et coûteuses.

Les distances pour rejoindre un garage habilité à recevoir ce type de motorisation sont aussi plus longues, avec un remorquage plus complexe, et donc une assistance plus onéreuse.

La carrosserie est souvent plus légère et conçue en aluminium sur les voitures électriques, afin de compenser le poids de la batterie. Mais en cas d'accident, le coût de ces pièces est plus élevé.

La main d'œuvre peut nécessiter une expertise et un savoir faire différent, avec des nouvelles méthodes et normes en matière de réparation sur ce type de véhicule, et là encore coûter plus cher.

Il y a également le problème des batteries qui représentent jusqu'à 40% de la valeur de la voiture. Celles-ci ont une durée de vie et un coût de remplacement conséquent, qui peuvent avoir un impact significatif sur la réparation globale.



Une application ACNF pour les smartphones

Aujourd'hui, on utilise de plus en plus des applications sur un smartphone.

C'est un usage en plein développement puisqu'on parle de 257 milliards d'applications qui auraient été téléchargées en 2023 !

A l'**Automobile Club**, nous envisageons de créer une application pour smartphone, mais nous souhaitons au préalable avoir votre avis, et connaître les besoins que vous pourriez avoir dans ce domaine.

C'est pourquoi nous profitons de cette lettre pour vous demander quelles sont les fonctionnalités que vous apprécieriez, les services que vous aimerez voir intégrer dans cette application, ou encore d'autres services que nous pourrions vous apporter.

Vous pouvez nous répondre par courrier au siège de l'association,

21 Avenue Léon Blum 59370 Mons-en-Baroeul, ou par mail, à l'adresse autoclubnord@wanadoo.fr, ou tout autre moyen à votre convenance.

N'hésitez pas à nous écrire, ou nous appeler, nous attendons avec impatience vos demandes !

Et même lorsque la batterie n'est pas endommagée, certains constructeurs exigent son remplacement complet en cas de choc.

Et puis elles sont difficilement réparables. Si une voiture électrique subit un dommage léger, mais que les batteries sont touchées, la plupart du temps, la voiture est déclarée non réparable, et expédiée à la casse. C'est un coût important pour les assureurs qui doivent alors rembourser au propriétaire la valeur du véhicule.



Jusqu'à récemment, assurer une voiture électrique revenait moins cher que d'assurer une voiture thermique, car les contrats d'assurance dédiés aux véhicules électriques étaient exonérés de la taxe de solidarité sur les conventions d'assurance (TSCA). Une fiscalité avantageuse qui a pris fin le **31 janvier 2024**. Et puis certains assureurs proposaient des tarifs d'assurance auto compétitifs pour encourager la transition écologique du parc automobile français.

Mais aujourd'hui, on observe un inversement de la tendance, et les contrats d'assurance des véhicules thermiques deviennent moins chers que ceux d'un véhicule électrique.

Des primes en hausse pour tout le monde ?

Cette tendance pourrait avoir un impact sur l'ensemble des primes d'assurance, en se répercutant sur les contrats pour les voitures thermiques.



En effet, les assureurs bâtent leurs tarifs en fonction du risque assuré, mais ils réfléchissent aussi en termes de compte d'exploitation global, et l'augmentation de leurs charges aura forcément un impact sur leurs barèmes. Cette hausse structurelle des **primes d'assurance** a déjà eu lieu puisque les tarifs ont augmenté de plus de **20% en 5 ans**, et augmenteront encore entre **4 et 6% en 2026** !

On pourrait arriver à un point où le prix d'une assurance deviendra inabordable pour certains automobilistes, avec le risque d'augmenter encore le nombre de voitures, déjà important, qui rouent sans assurance.

Le développement de la voiture électrique pourrait donc aboutir à une conséquence inattendue, à savoir une hausse importante du prix des assurances pour l'ensemble du marché automobile. Encore une mauvaise nouvelle dont on se passerait bien pour les automobilistes qui doivent déjà faire face à une hausse considérable du prix des voitures, de l'entretien, et autres prix des parkings...

