

**Les véhicules hybrides : une « arnaque » vraiment ?**  
**Blaise Schüll (PCSI)****Réponse du Gouvernement**

---

Lors de son lancement, le programme d'incitation à l'achat de véhicules rechargeables du canton du Valais comprenait le subventionnement des véhicules hybrides rechargeables. Afin de connaître la consommation effective de ce type de véhicule, le Service de la circulation routière et de la navigation valaisan a réalisé une étude en collaboration avec un expert externe. Après analyse, il est apparu, que la consommation d'un véhicule hybride rechargeable dépend fortement de son utilisation par le détenteur. Compte tenu des résultats de cette étude, le canton du Valais a décidé le 31 décembre 2021 de supprimer les subventions pour les hybrides rechargeables.

Les résultats montrent également que sur le lot des 20 véhicules hybrides rechargeables, la consommation moyenne de carburant s'élève à 4.94 l/100 km contre 7.01 l/100 km pour le lot des 15 véhicules thermiques conventionnels. Malgré une puissance moyenne du lot hybride rechargeable plus élevée, 244 chevaux contre 148 chevaux pour les thermiques, les consommations perçues sont donc inférieures. Si le résultat final n'est donc pas aussi sombre que les titres des médias le laissent supposer, il n'en demeure pas moins que selon les termes de l'étude, "les véhicules hybrides plug-in sont très éloignés de leurs promesses et ne présentent que de très légers avantages (voir aucun) par rapport à une voiture thermique conventionnelle".

Le décret jurassien sur l'imposition des véhicules routiers et des bateaux (RSJU 741.611) prévoit un rabais de taxe de 50% pour les hybrides (article 6, lettre f). Le projet de révision de la taxe qui a été soumis au Parlement fin 2021 proposait de revoir le mode de calcul. La méthode proposée taxait selon les émissions de CO<sub>2</sub> de chaque véhicule. Cette approche plus fine en termes d'émissions polluantes induisait des effets sur les véhicules hybrides qui, dans certains cas, alourdissait effectivement la facture de taxe par rapport au système actuel. Il est intéressant de constater aujourd'hui que l'étude mandatée par le canton du Valais démontre que les véhicules hybrides ne sont pas aussi performants en termes environnementaux que certains le supposaient et que taxer selon le CO<sub>2</sub> était somme toute pertinent.

Qu'est-ce qu'une voiture hybride rechargeable exactement ? Une voiture hybride rechargeable connue aussi sous les noms de « hybride plug-in » est équipée de deux moteurs: un moteur thermique (essence ou diesel) et un électrique. Elle a un fonctionnement très similaire à une voiture hybride classique, mais elle dispose d'un moteur électrique de plus grande puissance, d'une batterie de capacité supérieure mais surtout d'une prise externe qui permet de la recharger. Les batteries de ces véhicules offrent en moyenne environ 50 km d'autonomie en mode 100% électrique, selon les données des différents constructeurs. Elles sont également équipées d'un système qui permet une récupération d'énergie cinétique lors des freinages et des décélérations.

Quels sont les avantages de ces voitures ? Premièrement, elles peuvent être rechargées avec des énergies renouvelables, avec de l'électricité fournie par des panneaux photovoltaïques par exemple. Lors d'une utilisation en ville ou sur de courtes distances, elles peuvent rouler sans émissions en mode 100% électrique.

Quand elles ne sont pas régulièrement rechargées, ces voitures souffrent effectivement d'une consommation plus élevée que celle annoncée par le constructeur. Par contre, utilisée correctement, et pour les conducteurs qui cumulent des courtes distances et une recharge quotidienne l'hybride rechargeable reste une alternative aux véhicules essence et diesel, tombé en disgrâce depuis le scandale des moteurs truqués de Volkswagen. L'étude pointe d'ailleurs le fait que de nombreux

automobilistes ne sont pas bien "formés" pour utiliser leur véhicule hybrides rechargeables. Il apparaît donc que, le style de conduite et l'attention que porte le conducteur à l'utilisation et à la recharge de son véhicule, produisent un bilan environnemental qui peut être très différent pour un même véhicule.

Le Gouvernement répond comme il suit aux questions posées :

**1. Le Gouvernement est-il informé de cette étude mandatée par le canton du Valais et en partage-t-il les conclusions ?**

Le Gouvernement a connaissance de cette étude et de ses résultats. Toutefois, la situation jurassienne n'est pas comparable puisqu'aucune subvention à l'achat de véhicules n'est octroyée.

En ce qui concerne la facturation de la taxe, actuellement les véhicules hybrides, sans distinction du type d'hybridation, obtiennent un rabais de 50%. Le projet de révision présenté en novembre 2021 au Parlement corrigeait ce biais en introduisant le facteur CO<sub>2</sub> comme élément de calcul et supprimait tous les rabais octroyés en fonction du type de motorisation.

**2. Combien de véhicules hybrides rechargeables jurassiens bénéficient d'un rabais actuellement et quel montant annuel cela représente-t-il ?**

Les chiffres 2021 des immatriculations dans le canton du Jura montrent une progression importante des véhicules hybrides, hybrides rechargeables et électriques. Proportionnellement au parc de véhicules, cela reste toutefois une minorité puisque cela représente environ 2300 voitures avec des motorisations de ce type contre 42'000 avec un moteur uniquement thermique.

Si l'on s'intéresse aux hybrides rechargeables uniquement, ce sont 346 véhicules qui roulent actuellement sur nos routes dont 340 voitures essence-électrique, hybrides rechargeables et 6 diesel-électrique, hybrides rechargeables.

Le rabais sur la taxe pour les véhicules hybrides rechargeables s'élève à environ 100'000 francs par année.

**3. Le Gouvernement envisage-t-il, à l'instar du Valais, de proposer la suppression de ce rabais ?**

Le canton du Valais n'a pas supprimé de rabais mais a supprimé le subventionnement qui était octroyé à l'achat de ce type de véhicules. En ce qui concerne le canton du Jura, une suppression du rabais sur la taxe nécessiterait une refonte complète du décret sur l'imposition des véhicules routiers et des bateaux.

Un projet en ce sens a été soumis au Parlement au mois de novembre dernier, mais ce projet n'a pas été traité, car la majorité du Parlement a décidé de ne pas donner suite à l'initiative « Les plaques moins chères ».

Le peuple votant au mois de mai sur l'initiative « Les plaques moins chères », cette question sera à reprendre à l'issue du résultat de la votation. En effet, cela ne ferait pas sens d'entreprendre une révision de la base légale avant cette échéance

Delémont, le 8 mars 2022

Certifié conforme par le chancelier d'Etat  
Jean-Baptiste Maître

