

Business

Véhicules électriques

Ça roule pour le business, ça cale pour la fiscalité

● Au Maroc, la formule de classification des chevaux fiscaux ne prend pas compte des émissions CO2. Une mesure qui freinerait l'essor des véhicules électriques et que le Consortium pour le véhicule électrique au Maroc a déjà mis sur le bureau du ministre de l'Équipement.

Est-ce que si nous roulions électrique ? Cela sera, bientôt - espérons - possible. Ce qui manque aujourd'hui, ce n'est pas la technologie, les véhicules propres sont fabriqués et utilisés dans le monde entier, mais plutôt des dispositions fiscales qui encourageraient le consommateur à acquérir ces bolides. Les mesures incitatives, adoptées par les pays européens se sont avérées effectives en ce sens. Au Maroc, on en est aux balbutiements. Via l'ADEREE, l'interface du Consortium pour le véhicule électrique au Maroc (CPVEM) avec l'État, des propositions «incitatives» ont été faites au ministère de l'Équipement. Fer de lance de ces mesures, la classification fiscale, qui aura, selon Khalid Ziani, président du consortium, indubitablement un impact sur le comportement d'achat des utilisateurs. C'est cette classification qui représente, selon Ziani, le principal obstacle à l'épanouissement de ce type de véhicules dans le royaume. La formule de classification des chevaux fiscaux utilisée au Maroc est obsolète, selon Ziani, et ne tient en aucun cas

compte des émissions de CO2. En Europe, cela fait, au moins, dix ans que les véhicules les plus polluants payent plus de droits fiscaux, précise notre expert. Par extension, les véhicules électriques ne sont dotés que d'un seul cheval fiscal, contre dix au Maroc. Sans doute, un futur frein au développement des véhicules électriques dans notre pays, où la formule tient, jusqu'à présent, compte, seulement, de la puissance du moteur et non des émissions CO2. Même dans le PLF 2017, qui prévoit une exonération de la taxe au profit des véhicules hybrides et électriques, cette mesure est absente. «C'est le ministère de l'Équipement qui est sensé faire cette proposition. Ce qu'il faut noter, c'est que l'impact sur les finances est faible. Par ailleurs, cette mesure coule de source, car il est impensable de classer, d'un point de vue fiscal, un véhicule 4x4 au même niveau qu'un véhicule électrique qui a un impact zéro en termes d'émissions CO2», martèle Khalid Ziani.

Comportement d'achat
Pour l'instant, c'est le marché B2B

qui ouvre la voie aux véhicules propres. À l'occasion de la COP22, plusieurs opérateurs ont décidé de franchir ce pas, comme Uber qui met à la disposition de ces clients une dizaine de véhicules électriques à l'aéroport de Marrakech. À Casablanca, Vivo Energy Maroc vient de mettre en place la première borne dans le royaume dédiée à la recharge des véhicules électriques. Un geste qui emboîte le pas au dernier partenariat signé entre Wafa Assurance et Toyota du Maroc pour mettre à disposition des assurés des véhicules hybrides de remplacement en cas d'immobilisation de leurs véhicules, suite à une panne ou un accident. Qu'en est-il du B2C ? Pour l'instant, on n'y est pas encore. Cela dépend, évidemment, de la législation, mais pas seulement. Le coût restera le critère le plus important d'achat. En tout cas, les professionnels estiment que 700.000 véhicules électriques seraient mis en circulation d'ici 2030, avec un rythme annuel d'environ 60.000 voitures. Les opérateurs sont-ils prêts ? «À cette date, 10% du parc seront

constitués de véhicules électriques. Il est vrai que nous étions un peu pris au dépourvu, mais nous avons tout de même fait le premier pas. À Marrakech, plusieurs stations Shell seront aussi équipées de bornes pour la recharge électrique», précise Asaf Sasaoglu, directeur général de Vivo Energy Maroc, commentant l'accompagnement du groupe de l'élan insufflé par la COP22.

Quid des émissions CO2 ?

Après l'introduction des CO2 dans la formulé citée, vivement souhaitée par le consortium, toute la fiscalité se déclinerait: la vignette, les frais d'immatriculation, l'assurance, etc. En principe, tous ces droits baisseraient effectivement. Il n'en faudrait pas plus pour encourager les clients à acquérir des véhicules électriques, bien que le prix d'achat de ces derniers reste largement plus élevé que les véhicules traditionnels. Mais, en prenant compte des charges et des frais d'entretien, les véhicules propres sont, de manière générale, beaucoup moins coûteux. «Le coût d'un véhicule ne comprend pas uniquement le prix d'achat, mais les charges d'usage. Si les véhicules électriques sont plus chers, ces charges sont minimes, étant estimés à 20 dirhams par kilomètre, deux fois et demi moins cher que les véhicules qui roulent au gasoil. Il ne fait pas oublier que l'entretien de ces véhicules se fait après 60.000 km», précise Ziani.

PAR HICHAM AIT ALMOUH
h.almouh@leseco.ma

Vivo Energy Maroc inaugure la «recharge» électrique



Le 31 octobre, Vivo Energy Maroc a célébré l'installation de la première borne au Maroc dédiée à la recharge des voitures électriques. Celle-ci a été implantée dans la station Shell Exit, à la sortie de Casablanca. Cette mesure vient anticiper l'évolution des véhicules électriques au Maroc, où on ne compte qu'à peu près 150 unités actuellement, mais dont le nombre dépasserait 700.000 d'ici 2030, selon les estimations des acteurs du secteur. Pour Asaf Sasaoglu, directeur général de Vivo Energy Maroc, «une trentaine de stations Shell seront également équipées de la même borne électrique à Marrakech. Ce dispositif sera installé dans plusieurs stations Shell situées sur les axes routiers et autoroutiers du Maroc». Techniquement, les bornes de recharge électrique sont universelles, avec la mise à disposition de trois prises standards, adaptées à tous les types de voitures ou de motos électriques, explique-t-on auprès de Vivo. Les capacités de recharge des bornes vont de 7 à 22,5 kW, permettant de recharger rapidement tous les véhicules électriques courants. 60 minutes seront par exemple nécessaires pour un chargement de 0 à 80% d'une batterie, est-il indiqué. Par ailleurs, un dispositif simplifié de facturation est mis en place à l'occasion du lancement, avec comme base de calcul le temps de stationnement écoulé lors de la recharge. Dès début 2017, un système intelligent connectera toutes les bornes entre elles et permettra aux automobilistes à partir d'une application, mobile ou installée sur leur véhicule, de trouver la borne disponible la plus proche ou de la réserver. Faut-il souligner que l'autonomie actuelle des véhicules électriques est estimée à environ 150 km.



VISTONNEZ CE CONTENU EN VIDÉO SUR LA CHAÎNE:
YOUTUBE/LESECO.MA