www.realites.com.tn

Réalités

N° 2038 Du 20 au 26/2/2025 Hebdomadaire indépendant fondé en 1979

Mobilité électrique, entre ambitions et réalités

Un chemin encore long et des " bornes " à franchir

Ibrahim Debache,
Président de la Chambre nationale des constructeurs et des concessionnaires automobiles et président du conseil d'administration d'ENNAKL Automobiles

"La voiture électrique est la voiture de l'avenir"

Mobilité électrique entre ambitions et réalités

Un chemin encore long et des “bornes” à franchir

La transition *vers les véhicules électriques en Tunisie constitue un défi de taille, d’autant plus que l’État s’est fixé un objectif ambitieux dans un délai relativement court, à savoir la commercialisation de 5 mille unités d’ici fin 2025. Cependant, la réalité semble être bien en deçà des attentes, vu que l’adoption de ces véhicules demeure timide par rapport aux objectifs souhaités.*

PAR HAJER BEN HASSEN

Ce constat est loin d'être propre à la Tunisie. A l'échelle mondiale, des marchés plus matures, tels que l'Europe, rencontrent des difficultés, comme en témoigne la baisse vertigineuse des ventes de voitures électriques. Par exemple, en Suisse, les immatriculations de véhicules électriques ont chuté de 9,5 % cette année. En Tunisie, cette situation est accentuée notamment par un déficit d'infrastructures de recharge, des coûts d'acquisition élevés, ainsi qu'une culture automobile encore largement tournée vers les véhicules thermiques. Afin d'accélérer cette transition, un effort collectif s'impose, impliquant autorités gouvernementales, entreprises privées et société civile.

Un avenir plus respectueux en marche mais…

Les voitures électriques offrent aujourd'hui une réelle promesse en termes de développement durable et de réduction des émissions de gaz à effet de serre. La transition vers l'électrique, bien que retardée et confrontée à divers obstacles, pose les piliers d'une mobilité plus respectueuse de l'environnement. Chaque progrès, aussi modeste soit-il, contribue à cet objectif. Même si le changement semble plus lent que prévu, les bénéfices à long terme, tant économiques qu'écologiques, sont incontestables. En effet, selon une étude du ministère de l'Environnement, l'adoption de 130.000 véhicules électriques d'ici 2030 pourrait éviter l'émission de 2,2 millions de tonnes de CO2. Cette transition vers des modes de transport plus durables entraînerait également une réduction substantielle de la consommation de pétrole, estimée à 5,9 millions de barils d'ici 2030. Par conséquent, les importations de combustibles fossiles pourraient baisser de 660 millions de dollars entre 2020 et 2030, offrant ainsi une opportunité économique majeure pour la Tunisie en plus des bénéfices environnementaux.

Des réticences et des obstacles

Malgré les ambitions affichées, l'adoption des voitures électriques en Tunisie est freinée par plusieurs obstacles majeurs. En tête de liste, l'absence d'un réseau d'infrastructures de recharge adéquat, qui dissuade une bonne partie des consommateurs potentiels. Sans un réseau de recharge suffisamment étendu et accessible, il sera difficile de convaincre les automobilistes de faire le saut vers l'électrique. Actuellement, la Tunisie ne dispose que de quelques bornes de recharge. Dans une déclaration aux médias, Abdelhamid Ganouni, sous-directeur à l'ANME, a fait savoir que jusqu'à septembre dernier, seulement 150 points de recharge ont été installés à travers le pays. Non seulement ce chiffre est insignifiant comparé à des pays comme la France, qui compte aujourd'hui 1,8 million de points de recharge, dont 120 000 ouverts au public (NDLR : la France vise 7 millions de points de recharge d'ici 2030, dont 400 000 accessibles au public), mais la répartition géographique de ces infrastructures en Tunisie est également déséquilibrée, avec une concentration importante à Tunis, Bizerte et Djerba. Cette pénurie de bornes de recharge, en particulier en dehors des grandes agglomérations, nourrit les craintes des potentiels acheteurs, qui redoutent de se retrouver en panne sans possibilité de recharger leur véhicule. Cette inquiétude a été confirmée par Mehdi Mahjoub, directeur général de Hyundai Tunisie, qui reconnaît que, malgré la disponibilité de cinq à six marques proposant des modèles 100 % électriques sur le marché tunisien, les ventes ne décollent toujours pas. Il attribue cette réticence des consommateurs au manque d'infrastructures de recharge, un problème évoqué à maintes reprises lors des réunions entre les concessionnaires automobiles, l'ANME et la STEG.

L'un des principaux obstacles au développement de ces infrastructures reste de nature législative. En effet, les investisseurs privés qui souhaitent installer des bornes de recharge ne sont pas autorisés à vendre l'électricité directement aux particuliers. Ce frein réglementaire les dissuade d'investir dans ce secteur, limitant ainsi l'extension des stations de recharge sur le territoire national.

Conscient de l'importance de ces infrastructures pour le développement de la mobilité électrique, le gouvernement a lancé un projet ambitieux visant à augmenter le nombre de bornes de recharge

à 500, avec une capacité de 5 mégawatts, dans les prochaines années. L'objectif est de déployer des bornes de recharge stratégiquement implantées à travers tout le pays, afin de garantir un accès équitable et inciter davantage de consommateurs à adopter des véhicules électriques.

Pour atteindre ce but, des contrats ont déjà été signés avec 40 municipalités et 20 entreprises publiques pour faciliter l'installation de ces infrastructures. Ganouni a précisé que l'ANME s'efforce de pallier le déséquilibre dans l'installation des bornes en lançant un programme visant la mise en place de 60 nouveaux points de recharge dans les régions intérieures. « *Les travaux ont déjà commencé, et la finalisation est prévue en 2025* », a-t-il assuré.

Cependant, il reste à reconnaître que l'implantation de ces infrastructures ne pourra réellement prendre son envol qu'avec des réformes législatives. Permettre aux investisseurs privés de vendre directement l'énergie aux utilisateurs finaux pourrait représenter un tournant décisif pour la mobilité électrique en Tunisie, en facilitant l'installation de stations de recharge et en rassurant les consommateurs.

Des efforts sont d'ores et déjà en cours dans ce sens. Un projet de cahier des charges pour encadrer l'activité de recharge des voitures électriques a été élaboré et devrait bientôt être soumis à un conseil ministériel pour approbation, comme l'a confirmé Ganouni dans des déclarations aux médias. De plus, des mesures incitatives ont été mises en place, notamment la réduction des droits de douane sur les bornes de recharge, rendant ainsi l'investissement dans ces infrastructures plus attractif.

A quand une mobilité durable et à quel prix ?

Au-delà de l'infrastructure des bornes de recharge, l'adoption des voitures électriques en Tunisie est aussi freinée par des prix jugés encore trop élevés, un obstacle encore plus difficile à surmonter dans un contexte économique marqué par l'inflation et la détérioration continue du pouvoir d'achat du citoyen. Alors que les véhicules thermiques restent plus ou moins abordables pour une bonne partie de la population, notamment les voitures populaires et les voitures d'occasion, les modèles électriques peinent à convaincre, notamment en raison de leur coût d'acquisition. En effet, les Tunisiens, déjà affectés par la hausse du coût de la vie, réfléchissent mille fois avant de se tourner vers ces véhicules, perçus comme coûteux. Ce phénomène n'est pas propre à la Tunisie. Même en Europe, des marchés matures rencontrent des difficultés similaires, comme le montre une étude récente d'Arthur D. Little. Celle-ci révèle que les consommateurs se désintéressent nettement des voitures électriques dès qu'une différence tarifaire, même minime, existe avec les modèles thermiques. Ainsi, malgré les avantages environnementaux et les bénéfices à long terme, les voitures électriques

20 % des Tunisiens prêts à faire le saut vers l'électrique

Selon l'enquête « *Observatoire de l'automobile*» menée par Emrhod Consulting, 20 % des Tunisiens se disent prêts à adopter la mobilité électrique à court terme.

Les résultats de cette étude ont été dévoilés en janvier dernier lors de la première édition de l'événement « *Les Victoires de l'Automobile* ». L'enquête révèle également que près de 29 % des Tunisiens envisagent d'acheter un véhicule – neuf ou d'occasion – en 2025. Réalisée auprès d'un échantillon représentatif de la population tunisienne, elle dresse un état des lieux des perceptions du marché automobile et des attentes des consommateurs.

Concernant le choix de motorisation, 47 % des sondés privilégieraient encore un moteur thermique pour leur prochaine voiture, tandis que 17 % opteraient pour un modèle hybride rechargeable et 14 % pour un véhicule 100 % électrique.

L'étude met également en avant les critères déterminants dans la décision d'achat. Le prix demeure le facteur principal pour 49 % des répondants, suivi de la consommation de carburant (47%). L'esthétique et le design influencent 33 % des acheteurs potentiels, tandis que la disponibilité des pièces détachées (32 %) et le coût d'entretien (31 %) constituent aussi des éléments clés.

La Tunisie compte jusqu'au mois de septembre, 150 points de recharge

restent pour l'instant hors de portée pour beaucoup, retardant ainsi la transition énergétique dans le secteur de l'automobile.

Pour atténuer ce problème, les constructeurs automobiles redoublent d'efforts pour rendre leurs modèles plus compétitifs. Mehdi Mahjoub, directeur général de Hyundai Tunisie, souligne que les prix des voitures électriques devraient baisser d'ici cinq ans. Ces avancées technologiques devraient permettre de démocratiser davantage l'accès à ces véhicules, facilitant ainsi leur adoption massive dans un avenir proche.

Des privilèges fiscaux pour dynamiser le marché

Pour sa part, prenant en considération ce problème et conscient de l'importance de mettre en place des politiques incitatives à l'adoption de voitures électriques pour réussir sa transition énergétique, l'Etat ne cesse d'accorder d'une année à l'autre des privilèges fiscaux aux concessionnaires d'un côté, et au consommateur, de l'autre. L'objectif étant d'alléger même relativement le coût d'entrée sur le marché et d'encourager les consommateurs à choisir des options de transport plus écologiques. Les privilèges fiscaux octroyés dans le cadre des lois de finances durant ces dernières années illustrent bel et bien cet engagement de l'Etat et son appui à l'achat de voitures zéro émission. Parmi ces mesures, la suppression de la taxe d'importation, traditionnellement fixée à 30%, qui joue un rôle déterminant pour rendre ces véhicules plus abordables. En 2024, la TVA sur les véhicules électriques est réduite de 19 % à 7%, offrant ainsi des économies substantielles pour les acheteurs. La taxe de circulation (vignette) est réduite quant à elle de 50 % pour les véhicules électriques. Les droits d'immatriculation (carte grise) sont également réduits de 50 %. De plus, des primes de 10.000 dinars sont offertes aux acheteurs de véhicules électriques entre 2023 et 2025 comme l'assure l'Agence nationale pour la maîtrise de l'énergie (ANME).

En matière d'importation et de soutien de l'État, tout ce qui pouvait être fait l'a été. Ces privilèges fiscaux sont très appréciés par les concessionnaires automobiles qui les considèrent comme un effort exceptionnel en faveur de la transition vers les véhicules électriques.

Seulement 150 voitures électriques sillonnent nos routes

Cependant, en dépit de ces avantages, les ventes de voitures électriques en Tunisie peinent à décoller comme on vient de le noter et demeurent très loin du compte. Aujourd'hui, très peu de voitures électriques sillonnent nos routes. Selon l'ANME, le nombre de véhicules électriques immatriculés en Tunisie ne dépasse pas les 150 jusqu'au mois de septembre dernier.

Cette situation confirme qu'il reste beaucoup à faire en matière de sensibilisation des consommateurs. Malgré les incitations financières, la culture automobile encore largement ancrée dans l'utilisation des véhicules thermiques, freine le passage vers les voitures électriques.

Conscient de ce défi, l'État cherche à donner l'exemple en renforçant la flotte des établissements publics par des voitures électriques. Cette initiative vise non seulement à réduire les émissions de gaz à effet de serre des institutions publiques, mais également à envoyer un message fort aux citoyens et entreprises. En réponse à cet engagement, l'ANME, qui prévoyait initialement d'acquérir 50 véhicules électriques, a finalement décidé de porter ce nombre à 70.

Le passage à un parc automobile plus respectueux de l'environnement est non seulement une nécessité, mais aussi une opportunité de renforcer l'économie nationale. Malgré des ambitions affichées et des mesures incitatives, le chemin vers l'adoption des véhicules électriques demeure très long et « des millers de bornes » sont à franchir. Les défis liés à l'installation des bornes de recharge, aux coûts d'acquisition des véhicules et à un manque de sensibilisation des consommateurs incitent à se pencher sur une stratégie plus efficace pour encourager la mobilité électrique dans notre pays. ■

Ibrahim Dabbech, Président de la Chambre nationale des constructeurs et des concessionnaires automobiles et président du conseil d'administration d'ENNAKL Automobiles

« La voiture électrique est la voiture de l'avenir »

INTERVIEW CONDUITE PAR ABIR CHEMLI

Si on avait à faire le point sur la situation actuelle du marché des voitures électriques en Tunisie, que peut-on dire ?

Je propose déjà de faire un tour d'horizon du marché global où en 2024, il s'est terminé avec un volume d'immatriculation de 57.137 voitures, dont 42.350 véhicules particuliers et 14.787 véhicules utilitaires. C'est-à-dire qu'au total, le marché a progressé de 2 % par rapport à l'année 2023.

En ce qui concerne le marché des véhicules électriques, il représente pour l'année 2024 quelque 289 véhicules électriques qui ont été immatriculés par l'ensemble des marques qui distribuent des voitures électriques. Mais je dois noter que le marché des véhicules hybrides, qui regroupe les véhicules hybrides et les véhicules hybrides rechargeables, représente quant à lui un marché un peu plus important que celui uniquement électrique, puisqu'il représente 2.881 immatriculations.

Pour les véhicules électriques, nous comptons près d'une quinzaine de marques avec des modèles qui font l'objet d'un engouement pour ce marché. Cela dit, on constate que les statistiques restent relativement faibles et modestes. Car le top 7 tourne autour d'à peine 250 voitures ! D'ailleurs, le concessionnaire le plus représentatif compte, au maximum, 75 voitures immatriculées ! Mais, la bonne nouvelle est qu'il existe un engouement pour les véhicules hybrides. Et ceci peut être traduit comme une phase de transition vers l'électrification.

A présent, le consommateur semble plus rassuré à avoir à la fois un moteur thermique et un moteur électrique. Et il s'agit d'un premier apprentissage de l'utilisation de cette nouvelle énergie électrique.

Vous avez justement souligné que les ventes étaient modestes, et selon une récente étude de terrain faite par Emrhod Consulting, on mentionne que 20% des Tunisiens se disent favorables à l'achat d'une voiture électrique. Comment qualifiez-vous ce pourcentage ?

De prime abord, nous attendons d'avoir accès à l'in-

> *La bonne nouvelle est qu'il existe un engouement pour les véhicules hybrides. Et ceci peut être traduit comme une phase de transition vers l'électrification.*

tégralité de l'étude pour pouvoir analyser convenablement les chiffres. Mais a priori, l'on sait que l'échantillon interrogé n'était que de 650 personnes qui possèdent une voiture neuve ou d'occasion. Et si 20% se disent prêts à acheter une voiture électrique, il s'agit déjà d'une bonne nouvelle. Car il faut relativiser ce chiffre en se comparant à des marchés « plus matures » comme ceux européens ! Et je ne parle pas de l'Europe du Nord qui a un pas d'avance, car des pays comme le Danemark ou la Norvège ont fait un bon bout de chemin en matière de développement de l'électrification de leurs parcs. Mais je compare avec des pays plus proches de nous comme la France, où le pourcentage des ventes de voitures électriques est à 14% cette année. C'est un marché qui, après avoir fait l'objet d'un certain engouement notamment grâce à la mise en place d'un système d'aide, a connu un certain recul du moment que ces aides ont été révisées à la baisse.

Du coup, le chiffre de 20% d'intentions d'achat pourrait être une bonne nouvelle pour la Tunisie. Encore faut-il confirmer ces intentions par des achats concrets.

En ce qui concerne l'engagement des concessionnaires pour 5.000 voitures électriques en 2025, où en est-on ?

L'Agence nationale pour la maîtrise de l'énergie a dressé nombre de propositions dont l'objectif d'atteindre 5 000 voitures électriques. En tant que chambre des concessionnaires et des fabricants automobiles, je dirais qu'il est important que les grands utilisateurs de voitures, notamment les administrations, les transports en commun, les transports collectifs, ainsi que les taxis, les louages, les loueurs de voitures et les voitures individuelles adhèrent tous à l'utilisation des voitures électriques parce que l'acquisition de véhicules par des particuliers uniquement ne sera pas généralisée de sitôt.

Pour encourager le développement de la voiture électrique, le ministère de l'Energie, à travers son Agence nationale pour la maîtrise de l'énergie, a décidé de mettre en place un ensemble de mesures d'incitations, notamment au niveau des achats de voitures par les sociétés ou les administrations publiques. Par ailleurs, nous avons mis en place de nouveaux agréments. Par exemple, quand il s'agit d'octroyer un nouvel agrément pour la commercialisation de voitures électriques, le ministère du Commerce attribuerait un agrément, ce qui n'est pas le cas pour les véhicules non électriques. Donc, oui, il y aurait certainement des demandes pour pouvoir développer ce type de véhicules où des aides de 10 000 dinars pourraient être octroyées pour l'achat d'un véhicule électrique. Mais le chiffre de 5.000 voitures électriques reste très ambitieux et va au-delà de la volonté de certains particuliers. Probablement qu'il faudrait, là aussi, miser sur les privilèges fiscaux pour les entreprises afin de les encourager à l'acquisition de véhicules électriques.

Toutefois, ce qui demeure encourageant, c'est que nous avons observé un engouement pour les voitures hybrides avec 3000 voitures commercialisées rien que pour l'année 2024.

Si le Tunisien opte plus facilement pour la voiture hybride, ceci est-il lié au problème de recharge ? Les bornes de recharge étant rares, s'agit-il donc d'un frein qui empêche la commercialisation des voitures électriques ?

Comme il s'agit d'un marché plutôt récent, il nécessite un certain nombre de critères pour se développer, à commencer par les infrastructures adéquates pour rassurer le consommateur. Car s'agissant d'un marché nouveau, cela risque justement de nourrir une certaine réticence comme c'est le cas de toute nouvelle technologie. Car excepté les premiers, les « early adopters » comme on dit, le consommateur a souvent besoin d'être rassuré, surtout en ce qui concerne la possibilité de pouvoir recharger son véhicule. Il faut toutefois savoir que l'ensemble des concessionnaires qui distribuent ce type de véhicules, mettent sûrement à disposition de leurs clients des bornes de recharge. Certains clients installent même la borne livrée avec la voiture directement chez eux ou sur le lieu de travail. Et des installateurs professionnels se chargent de cette opération. Mais il faudrait effectivement que l'électricité puisse être commercialisée pour inciter plusieurs opérateurs, notamment des privés, des entreprises, les stations-services, à installer des bornes. Cependant, en termes de capacité de recharge, il ne suffit pas d'installer des bornes qui sont de faible puissance ! Le citoyen n'acceptera pas de rester plusieurs heures à attendre le chargement de sa voiture. Il faut installer des bornes à recharge rapide sur les axes autoroutiers. Certes, ce type d'initiative a été initié depuis plusieurs

TRIPLE VICTOIRE POUR HYUNDAI

MARQUE VÉHICULES NEUF N°1

ACTION DE L'ANNÉE

MODÈLE LE PLUS VENDU HYUNDAI i20

LES VICTOIRES DE L'AUTOMOBILE

ÉDITION 2025

ÉLU SERVICE CLIENT DE L'ANNÉE 2025 TUNISIE

*Étude IPSOS – Qualimétrie
Septembre à Novembre 2024
Plus d'infos sur escda.tn

www.hyundai.com.tn

HYUNDAI

années déjà, mais on a pu constater que ça ne suffit pas pour rassurer les clients.
Il faudrait aussi qu'il y ait au moins une borne de recharge pour dix voitures électriques.
Pour ce faire, nous sommes en attente de la publication du cahier des charges qui va régir la commercialisation des prestations de services permettant de commercialiser l'électricité en kilowatts. Ce cahier des charges est en cours de finalisation et une consultation publique l'est de même et devrait aboutir à un arrêté qui pourra permettre la mise en vigueur de cette réglementation. Et il s'agit d'une très bonne nouvelle qui a été annoncée par le ministère de l'Industrie à la fin de l'année dernière. Cette prestation de services va être proposée selon un type de recharge : les recharges lentes ou les recharges rapides, en fonction de la puissance en kilowatts. Le coût de la prestation sera donc facturé différemment. Ceci va permettre aux opérateurs qui installeront des bornes de recharge de facturer leur service en fonction de l'investissement qu'ils auront fait.
Plusieurs dizaines de bornes sont déjà installées, essentiellement dans les grandes villes, dans des lieux publics ou des lieux privés, notamment chez les concessionnaires et comme la prestation ne peut pas être facturée sans un cahier des charges mis en vigueur, le service de recharge est offert gratuitement. Nous-mêmes, en tant que concessionnaires, avons installé des bornes électriques dans des hôtels, des espaces publics pour que les utilisateurs puissent en bénéficier. C'est aussi le cas dans certaines stations-service aussi bien dans les grandes villes que sur les axes autoroutiers. Mais cela reste insuffisant car nous devons avoir un nombre de bornes assez important pour rassurer les utilisateurs.
Dès lors, si l'objectif est d'avoir 5000 voitures électriques en circulation, il faudrait au minimum 500 bornes ! Et aujourd'hui, nous sommes encore loin de ce chiffre. Cela dit, je dois préciser que plusieurs concessionnaires et autres opérateurs représentent des marques de distribution et de production de bornes de recharge à l'instar de la société Wallbox, qui est le partenaire d'Ennakl Automobiles et se charge d'installer des bornes chez les clients propriétaires de véhicules électriques ou hybrides rechargeables. Par ailleurs, il existe aussi d'autres concessionnaires ou énergéticiens comme Total et Shell.

Doit-on en déduire qu'il existe certains obstacles qui empêchent la promotion de ces voitures, notamment le retard au niveau de la concrétisation des cahiers des charges ?
Si on fait le bilan, effectivement, on a tardé à mettre en place ces réglementations qui sont nécessaires

pour pouvoir instaurer un climat de confiance. Dans les différents marchés à travers le monde, on a dû mettre en place des incitations fiscales pour promouvoir les voitures électriques. En ce qui concerne la Tunisie, cet effort a été fait. Mais même au-delà des droits et taxes, on pourrait aussi envisager, que ce soit pour les particuliers ou pour les entreprises, des incitations fiscales sur les revenus par exemple. Ceci pourrait effectivement encourager à investir dans une voiture électrique d'autant plus qu'elle va permettre à l'État de faire des économies en termes d'importation d'énergie. Même si aujourd'hui l'énergie est encore d'origine combustible, il faut espérer que le parc du photovoltaïque se développe parallèlement aux infrastructures en termes de bornes de recharge. Il faudrait d'ailleurs, à mon sens, que ces bornes de recharge puisent leur électricité dans une énergie renouvelable, comme celle solaire. Ce serait bénéfique pour l'État et permettrait de faire des économies, puisque la balance commerciale souffre du déficit énergétique.
Nous avons aussi besoin d'une certaine stabilité dans les incitations financières. On a pu constater que pour certaines technologies hybrides, notamment les micro-hybrides, il y a eu des retours en arrière, là où l'abattement a été supprimé. En ce qui concerne les micro-hybrides, la propulsion reste thermique et pas électrique. Et l'État a décidé de faire un pas en arrière. On a également constaté une volonté d'encourager l'achat des hybrides rechargeables en abattant les droits de douane et surtout la TVA dans la dernière loi de Finances. Sauf que finalement, cette réglementation n'est pas passée ! D'où la nécessité d'instaurer une stabilité à moyen-long terme, surtout que l'achat ne se fait pas de manière spontanée. Avant d'acheter, le client va réfléchir et l'instabilité risque de le dissuader.
Par ailleurs, quand on parle de voitures électriques, on parle de voitures connectées, ce qui nécessite une amélioration de nos infrastructures pour pouvoir permettre aux usagers de bénéficier de tous les

mahindra

AUTOMOBILES ZOUARI
CONCESSIONNAIRE / SAV VÉHICULES DE TOURISME

START 2025 WITH MAHINDRA

JUSQU'AU 28 FÉVRIER 2025

FINANCEMENT FLEXIBLE
ALLANT JUSQU'À 7 ANS

PLEINS
D'AVANTAGES CLIENTS

TAUX
PRÉFÉRENTIELS

EN PARTENARIAT AVEC
BTK LEASING
Sous réserve d'acceptation du dossier par BTK leasing

APPELEZ-NOUS AU
70130130

VISITEZ NOTRE SITE
WWW.MAHINDRA-TUNISIE.COM

équipements de la voiture en termes de capteurs de sécurité. Par exemple, quand il y a dépassement de ligne lorsqu'on double, il y a des avertisseurs. Parfois, quand il y a un danger réel, ces capteurs empêchent de doubler. Une voiture connectée est aussi dotée d'un système de calcul des distances entre les voitures. Les équipements de connexion permettent d'envoyer des informations aux conducteurs sur la situation de la voiture. Une voiture électrique connectée permet aussi un accès à distance, ce qui permet d'empêcher les vols tout comme elle dispose d'options de sécurité qui préviennent des accidents et des pannes, etc. Tous ces éléments nécessitent des mises à jour en termes de propagation d'ondes pour pouvoir bénéficier des capteurs installés. Ceci dit, je pense qu'il faut effectivement accélérer la cadence notamment législative, d'autant plus que la promotion des voitures électriques nécessite des infrastructures particulières, des signalisations adaptées, notamment le marquage au sol sur les routes.

Dès lors, il ne s'agit pas seulement du manque de bornes ou du retard mis dans l'élaboration du cahier des charges, mais de tout un ensemble d'infrastructures à installer ou à améliorer.

Pour ce qui est des prix, existe-t-il des avantages préférentiels pour encourager l'achat de ce type de voitures ?

Pour ce qui est des prix, il existe deux facteurs qui entrent en considération. D'abord, le prix de la voiture elle-même à l'achat. Et soit dit en passant, nous devons saluer les efforts qui ont été réalisés depuis plusieurs années par les autorités pour rendre ces voitures électriques plus attractives à travers la réduction du taux de TVA à 7% au lieu de 19% comme c'est le cas pour les autres véhicules en majeure partie et aussi en ayant réduit les droits de douane à 0%. Ce sont des éléments positifs. Pour les véhicules hybrides, l'acheteur bénéficie d'un abattement sur les droits de consommation de 50% par rapport à l'achat d'un véhicule ordinaire. Il s'agit d'une bonne initiative. Sauf qu'il y a aussi le prix de la voiture intrinsèque qui demeure important. Il s'agit d'une nouvelle technologie et les prix de ces voitures sont donc plus chers que ceux des voitures à moteur thermique. Espérons que les prix baisseront dans les prochaines années avec une montée en puissance des volumes de ventes des voitures électriques dans le monde. Car un boom de vente permettra de réaliser des économies énergétiques, ce qui peut réduire les coûts de production et par ricochet, réduire le prix des voitures.

Cela dit, si sur le marché tunisien, le prix est relativement élevé, c'est parce qu'on a commencé par des

marques premium comme Porsche, Audi ou Volvo. Mais il y a aussi d'autres marques de voitures électriques dans des segments plus bas et donc à des prix plus abordables qui sont convoitées. De plus, ce marché de l'électrique et de l'hybride est de plus en plus adopté par les marques asiatiques, notamment coréennes et chinoises. D'ailleurs, dans le domaine des voitures électriques, les marques chinoises représentent la plus grande part de ventes au monde et les prix sont plus cléments. Nonobstant ce constat, les voitures électriques sont de plus en plus convoités aux Etats-Unis et en Europe.

Ces nouvelles marques vont apparaître sur notre marché dans un avenir proche.

Toutefois, il est difficile de parler de prix tant qu'il n'existe qu'une trentaine de modèles de voitures électriques. Mais on peut dire que ces prix démarrent à environ 90 000 dinars et peuvent aller jusqu'à 300000, voire 400 000 dinars.

Mais je tiens tout de même à mentionner que quand on compare le prix de la même marque d'une voiture électrique avec son équivalent en modèle thermique, cela permet quand même une économie substantielle, surtout si on tient compte des réductions décidées par les autorités tunisiennes pour alléger le coût des droits de douane, des fiscalités et de la TVA sur ces voitures.

Est-ce que vous voyez que la voiture électrique peut être la voiture de demain en Tunisie ?

Nous sommes dans un marché mondial où nous sommes importateurs de voitures, même si nous avons également quelques sociétés industrielles de montage.

> *Et en tant que concessionnaire, je dirais qu'on est amené à commercialiser plus de voitures électriques à des prix plus abordables. Cela viendra petit à petit.*

Mais nous dépendons des constructeurs internationaux. Et il est clair aujourd'hui que ce progrès de la mobilité électrique n'est pas remis en question. Récemment, la Commission européenne a bien confirmé l'obligation de production de voitures à zéro émission, et ce, à partir de 2035. Ce qui équivaut à interdire la vente des véhicules thermiques dès cette date.

Et puisque nous dépendons des constructeurs, nous n'avons pas le choix ! Bien sûr, le développement de ce type de technologie n'est pas uniquement lié à l'énergie électrique, mais de toute la partie technologie dont la connectivité, l'autonomie, etc. Donc, à mon avis, il faut penser à mettre en place une feuille de route au niveau des autorités concernées, dont les ministères du Transport et de l'Industrie, bref, tous les départements concernés pour la mise en place des infrastructures et des équipements nécessaires.

On espère que l'arrêté concernant les bornes de recharge aussi bien pratiques que fortes et rapides, sera publié le plus tôt possible, car tant qu'il n'y aura pas une plus grande infrastructure installée, le citoyen restera réticent. Attendu qu'au bout d'une certaine distance, on a besoin de pouvoir recharger sur la route, dans des hôtels, dans des restaurants, dans des centres commerciaux et là où les véhicules peuvent être immobilisés un certain temps, le temps de recharger.

Et en tant que concessionnaire, je dirais qu'on est amené à commercialiser plus de voitures électriques à des prix plus abordables. Cela viendra petit à petit. Aujourd'hui, nous sommes pratiquement 37 concessionnaires avec plus de 60 marques qui commercialisent tout type de voitures à combustion, hybrides ou électriques. Une quinzaine de marques commercialisent des voitures électriques. Mais il y aura forcément d'autres qui souhaiteront vendre cette nouvelle technologie à l'avenir pour pouvoir se développer. D'ailleurs, on a vu certaines marques s'y mettre comme BYD ou Volvo qui utilisent beaucoup ce genre d'énergie. Je pense que la voiture électrique est la voiture de l'avenir. Et puis, on connaît l'engouement tunisien pour les belles voitures, pour les plus récentes avec les nouvelles technologies, donc cela arrivera. Toutefois, je tiens à préciser que cette technologie ne concerne pas que les véhicules individuels. Cette technologie sera aussi l'avenir du transport public et collectif. Nous devons investir pour pouvoir développer cette technologie, ce qui nous fera économiser de l'énergie. D'ailleurs, les pays qui ont développé la mobilité électrique, ont commencé par le transport public, par les trains, les bus et les trams mais aussi les trottinettes, les vélos, pour arriver aux petits véhicules à usage urbain. Cette étape appelée micro-mobilité, encouragera le citoyen, le rassurera et le familiarisera avec la mobilité électrique. Nous pouvons commencer par la propagation de la micro-mobilité pour les petits déplacements ou dans certaines zones. Imaginons par exemple que nous ayons de petits minibus électriques qui permettent de déplacer les gens sur des lignes appropriées. Ceci pourrait constituer un élément rassurant pour que les Tunisiens se familiarisent petit à petit avec les véhicules électriques. Ce serait aussi un moyen pour encourager la propagation des panneaux photovoltaïques et pour les inciter à l'usage des énergies renouvelables pour que le schéma global soit positif. Car il est à savoir qu'on peut utiliser vraiment 100% d'électricité à partir d'énergies renouvelables et donc réduire au maximum notre dépendance énergétique.

Pour finir, quels messages aves-vous à transmettre à un citoyen ordinaire qui se montre réticent, et à l'État pour qu'il accélère la cadence ?

Je dirais d'abord qu'il est tout à fait normal, quand on parle de nouvelles technologies ou d'évolution majeure pour l'industrie automobile, que cela prenne quelques années. Et puis, il faut tenir compte aussi du pouvoir d'achat. Tant que les voitures électriques sont à des prix supérieurs à leurs équivalents thermiques, le consommateur aura du mal à y adhérer. Cependant, le citoyen tunisien est de plus en plus conscient de l'enjeu de l'environnement.

Par ailleurs, une voiture électrique équivaut à beaucoup moins de pollution et à bien moins d'émission de CO2. Par ailleurs, la Tunisie est un petit pays et cette petite surface nous rend tout à fait adaptés à l'adoption de cette nouvelle technologie. Il s'agit d'une nécessité pour une destination touristique comme la nôtre qui se veut attractive pour les citoyens du monde de plus en plus pointilleux sur la question environnementale. La Tunisie est engagée dans la protection de l'environnement, mais nous devons faire davantage dans notre politique d'amélioration du climat, notamment à travers l'adhésion graduelle à cette technologie dans tous nos moyens de transport. ■