

Acquisition d'un véhicule électrique Sans un redressement des aides, la transition menace de caler



Publié le 17 avril 2025

Alors que le secteur des transports est le plus émetteur de gaz à effet de serre, une nouvelle étude de l'UFC-Que Choisir alerte : la baisse brutale des aides à l'achat de voitures électriques en 2025, passées de 1,5 milliard d'euros à 700 millions, compromet sérieusement leur accessibilité pour les ménages, notamment les plus modestes. Un désengagement de l'État qui intervient alors que la Commission européenne relâche, elle aussi, ses exigences envers les constructeurs. L'UFC-Que Choisir exhorte les pouvoirs publics de maintenir et réorienter les aides car la transition énergétique ne pourra réussir sans un soutien public cohérent et renforcé.

Le prix, principale barrière à l'équipement des ménages

Selon les objectifs de réduction des émissions de la France, la part des véhicules électriques dans le parc automobile total doit passer de 1,2 % aujourd'hui à 15 % en 2030. Cela suppose qu'une majorité des ventes de voitures neuves soient, dès à présent, électriques.

En 2024, 22,6 % des achats de voitures neuves par des particuliers sont des véhicules électriques. Pour aller au-delà, un obstacle structurel persiste : le prix d'achat reste rédhibitoire pour une large partie de la population puisque le prix moyen d'un véhicule électrique neuf vendu en 2024 est de 42 930 €, contre 26 774 € pour un véhicule thermique essence. Par exemple, une Peugeot E-208 électrique est entre 12 % et 45 % plus chère que sa version essence selon le profil de l'acheteur.

Un recul brutal des aides en 2025

L'année 2025 marque une rupture : le budget public consacré aux aides à l'acquisition a été divisé par deux, passant de 1,5 milliard à 700 millions d'euros. Le bonus écologique baisse pour tous les ménages, jusqu'à 3 000 € de moins par rapport à 2023, et le bonus pour les véhicules d'occasion a été supprimé. Le leasing social, dont le lancement avait suscité un engouement massif, est suspendu jusqu'à mi-2025.

À titre d'exemple, pour une Peugeot E-208, le maintien des aides de 2023 aurait permis aux ménages modestes de l'acheter à un prix inférieur de 2,5 % par rapport à sa version thermique. En 2025, l'écart est repassé à + 12 % pour ce même public. Pour une Fiat 500 électrique, le différentiel grimpe jusqu'à + 40 % dans certains cas.

Ces reculs compromettent directement la transition vers des véhicules moins polluants, en particulier pour les ménages dépendants de la voiture et sans alternative crédible.

Des aides incohérentes et inéquitables

Les aides locales, bien que parfois significatives, souffrent de fortes disparités entre territoires, tant en termes de montants que de critères d'attribution. Le dispositif global devient ainsi illisible, inéquitable, et peu efficace.

De plus, les aides actuelles favorisent parfois des modèles lourds et coûteux. En 2025, un véhicule électrique de 2,4 tonnes peut encore bénéficier du bonus écologique, alors qu'un malus s'applique dès 1,6 tonne pour un véhicule thermique.

Par ailleurs, un dispositif fondamental manque à l'appel : le prêt à taux zéro. Prévu par la loi, aucun établissement bancaire n'a convenu de contrat avec l'État pour le proposer aux ménages...

Un signal européen tout aussi brouillé

Ce désengagement national intervient dans un contexte européen tout aussi préoccupant. La Commission européenne a récemment proposé un assouplissement des objectifs de réduction des émissions de CO₂ pour les constructeurs automobiles, qui doivent aboutir à l'interdiction de la vente de voitures thermiques en 2035. Plutôt qu'un respect annuel des seuils dès 2025, ceux-ci pourront lisser leurs efforts jusqu'en 2027, sans risque d'amende immédiate.

Sous la pression de l'industrie, l'Europe recule sur ses exigences, au moment même où les ménages sont appelés à accélérer leur transition sans moyens suffisants. Une décision qui, elle aussi, risque de retarder la mise sur le marché de modèles plus abordables et de freiner l'adoption de la voiture électrique, au détriment des citoyens et du climat.

« Ce que nous demandons, c'est une transition qui n'abandonne personne. Aujourd'hui, les aides s'effondrant, les prix restent trop élevés et les ménages modestes se retrouvent face à une impasse. Pendant que Bruxelles relâche la pression sur les constructeurs, on laisse les consommateurs porter seuls la charge de la transition. Ce n'est ni juste, ni tenable, ni à la hauteur de l'urgence climatique. » souligne Marie-Amandine Stévenin, Présidente de l'UFC-Que Choisir.

Des solutions concrètes existent

Face à ces constats, l'UFC-Que Choisir appelle les pouvoirs publics à prendre leurs responsabilités et garantir une transition juste, cohérente et soutenable :

- **Réserver le bonus écologique aux véhicules de moins de 1,9 tonne**, et instaurer un malus au-delà de ce seuil pour augmenter les aides destinées aux modèles plus légers ;
- **Mettre enfin en œuvre le prêt à taux zéro**, prévu depuis la loi Climat et Résilience, pour lever la barrière du prix d'achat ;
- **Mettre en cohérence les dispositifs d'aides nationales et locales**, en alignant les critères d'éligibilité (revenus, Crit'Air, prix et poids du véhicule) ;
- **Encadrer les offres de location bénéficiant d'aides publiques**, pour éviter les effets d'aubaine et maximiser l'impact des fonds publics.