

Voiture électrique Un choix gagnant... à condition que l'État ne sabote pas la transition !



Publié le 13 mars 2025

L'UFC-Que Choisir dévoile aujourd'hui une nouvelle étude (1) qui confirme que la voiture électrique est une alternative économiquement avantageuse sur le long terme, dans un contexte où elle représente en outre une solution plus respectueuse de l'environnement. Cependant, cette vérité repose sur deux conditions essentielles et cumulatives : le maintien des aides à l'achat et un prix de l'électricité abordable. Or, ces deux piliers sont aujourd'hui fragilisés par des décisions gouvernementales qui pénalisent les consommateurs et compromettent la transition.

L'État démantèle son soutien aux consommateurs

Plutôt que d'aider les consommateurs à accéder à une mobilité plus abordable et moins polluante, le gouvernement a choisi de réduire drastiquement son soutien en 2025 :

- **Suppression de la prime à la conversion**, soit une perte de 1 500 à 5 000 € pour les acheteurs ;
- **Nouvelle réduction du bonus écologique**, plafonné à 4 000 € contre 7 000 € auparavant.

Dans ce contexte, les consommateurs sont les premières victimes d'une politique incohérente : on leur demande de changer de véhicule, mais on leur retire les aides financières pour le faire.

L'électrique, un choix rentable dans les prochaines années

En 2025, une voiture électrique neuve reste plus chère qu'un modèle thermique équivalent. Il est donc essentiel que l'État maintienne ses aides financières. Toutefois, ce constat s'inverse dès 2026 pour les véhicules de taille moyenne et en 2029 pour les citadines.

Par ailleurs, sur le marché de l'occasion, l'électrique s'impose déjà comme une solution financièrement plus avantageuse :

- En seconde main, le propriétaire économisera environ 2 000 € sur cinq ans ;
- En troisième main, le propriétaire économisera jusqu'à 4 000 € sur sept ans.

Recharger sa voiture : une inégalité majeure entre automobilistes

Si rouler en électrique permet de faire des économies, encore faut-il pouvoir recharger son véhicule à un coût raisonnable. Or, tous les automobilistes ne sont pas égaux face à la recharge :

- Un conducteur sans accès à une borne privée devra déboursier près de 550 € supplémentaires par an (2) ;
- Faute d'une recharge abordable, la parité de coût avec une voiture thermique pourrait être retardée de six ans.

En clair, à voiture identique, le coût d'usage varie fortement selon le lieu de résidence et les infrastructures disponibles. Ceux qui disposent d'une borne à domicile profiteront de prix avantageux, tandis que ceux qui en sont privés devront subir les tarifs aussi élevés qu'opaques des bornes, [comme l'a déjà dénoncé l'association](#). Une situation injuste, qui freine la transition.

Si l'électricité flambe, l'électrique ne sera plus une alternative

L'autre menace qui pèse sur la transition, c'est le prix de l'électricité [avec une réforme du marché qui risque de se faire au détriment du consommateur](#). Aujourd'hui, la voiture électrique est compétitive car l'énergie reste abordable. Mais pour combien de temps ? Sans une régulation stricte des prix de l'électricité, l'État viderait de son sens l'intérêt économique de la voiture électrique.

L'UFC-Que Choisir exige des garanties immédiates

Pour garantir une transition équitable et encourager une consommation responsable, l'UFC-Que Choisir demande :

- **Le maintien des aides à l'achat des véhicules électriques** neufs jusqu'à ce que leurs prix soient réellement compétitifs ;
- **Une régulation stricte du prix de l'électricité**, afin de garantir un coût d'usage stable et accessible ;
- **Un encadrement des tarifs des bornes de recharge publiques**, pour

(1) Cette étude a été menée dans le cadre d'un projet du Bureau Européen des Unions de Consommateurs (BEUC) dans quatre pays dont la France.

(2) Comparant un utilisateur rechargeant à 66 % à domicile ou au travail, à 15 % sur bornes publiques lentes et 19 % sur bornes publiques rapides et un utilisateur rechargeant à 45 % sur bornes publiques lentes et à 55 % sur bornes publiques rapides pour un véhicule moyen en 2030.