
ACQUISITION D'UN VÉHICULE ÉLECTRIQUE

Sans un redressement des aides, la
transition menace de caler



UFC-QUE CHOISIR
Service des études



UFC-QUE CHOISIR

L'UFC-Que Choisir dispose d'un réseau de 135 associations locales réparties sur tout le territoire, qui accompagne les consommateurs dans la résolution de 100 000 litiges chaque année. Ses 140 salariés, basés au siège à Paris, publient des articles et enquêtes pour le magazine et le site internet « Que Choisir », conduisent des tests comparatifs, lancent des actions en justice, et réalisent des études économiques et des actions de plaidoyer pour éclairer et œuvrer à des décisions permettant de rendre accessible à tous une consommation plus sobre et responsable.

www.quechoisir.org

Editeur : UFC-Que Choisir

Les informations contenues dans ce document correspondent à une analyse à jour à la date de publication le 17 avril 2025.

Ce document est soumis aux droits d'auteur mais peut être utilisé librement à des fins de campagne, d'éducation et de recherche moyennant mention complète de la source. Pour copie dans toute autre circonstance, réutilisation dans d'autres publications, traduction ou adaptation, une permission doit être accordée et des frais peuvent être demandés.

Contact : relationspresse@quechoisir.org

SOMMAIRE

RÉSUMÉ	4
CONTEXTE	5
1.1. Les ménages acquièrent davantage de voitures neuves électriques que les entreprises.....	6
1.2. L'occasion fait son chemin	8
1.3. Une électrification du parc encore marginale	9
2. UN COÛT TOTAL DE POSSESSION ATTRACTIF MALGRÉ UN PRIX D'ACHAT ÉLEVÉ	10
2.1. Des voitures neuves électriques plus chères que leurs équivalents thermiques	10
2.2. Un coût total de possession amené à être avantageux	11
3. UN TARISSEMENT DES AIDES EN 2025	13
3.1. Bonus écologique : une nouvelle baisse en 2025.....	13
3.2. Certificats d'économie d'Énergie : un transfert inquiétant et peu cohérent	15
3.3. Aides locales : de grandes disparités	17
3.4. Prêt à taux zéro : un système de financement adapté à la structure des coûts de la voiture électrique.....	18
3.5. Malus au poids : une application au véhicule électrique s'impose	19
4. EVOLUTIONS DES AIDES POUR LES MÉNAGES : EXEMPLES	20
LES DEMANDES DE L'UFC-QUE CHOISIR	24
ANNEXE	25

RÉSUMÉ

La voiture individuelle est utilisée pour près de 80 % des kilomètres parcourus et 83 % des ménages en possède au moins une. Ainsi, les véhicules particuliers sont responsables de 16 % des émissions de gaz à effet de serre en France, auxquelles s'ajoutent les nuisances sonores et la pollution de l'air. L'électrification du parc automobile constitue donc un levier important de décarbonation du secteur des transports en France, en complémentarité du développement prioritaire d'alternatives à la voiture individuelle. Ainsi, un cadre réglementaire dédié, visant à réduire les émissions de CO₂ des voitures neuves et comprenant une interdiction des ventes de véhicules thermiques en 2035, a été acté au niveau européen.

Les ventes de voitures électriques ont progressé significativement ces dernières années, représentant 16,8 % des immatriculations, avec une part plus élevée chez les particuliers (22,6 %). Ce niveau d'électrification n'est toutefois pas suffisant considérant les objectifs français en la matière et devrait, selon ceux-ci, être porté à près de 50 % des ventes de véhicules neufs ces cinq prochaines années.

Parmi les principales barrières à l'acquisition de voitures électriques par les particuliers figure leur coût d'acquisition élevé, malgré un coût total de possession plus avantageux à long terme.

Or, en 2025, les aides à l'acquisition enregistrent une forte baisse, avec un budget divisé

par deux -700 millions d'euros contre 1,5 milliard en 2024-. Le bonus écologique a aussi été revu à la baisse pour tous les ménages et le leasing social, plébiscité lors de son lancement en janvier 2024, a été suspendu jusqu'à mi-2025. Il devrait désormais être pris en charge via un programme de Certificats d'Économie d'Énergie (CEE), un dispositif critiqué pour son opacité et dont le financement repose sur les particuliers. Par ailleurs, les aides locales présentent de fortes disparités en termes de montants et de conditions d'accès, rendant ces dispositifs parfois peu lisibles pour les consommateurs et consommatrices. Ce constat est renforcé par l'incohérence entre la suppression de la prime à la conversion au niveau national et des aides locales reposant sur le principe de la mise au rebut d'un véhicule polluant, à juste titre.

Par ailleurs, la non-disponibilité des prêts à taux zéro, pourtant prévus par la loi, est dommageable pour les ménages. En effet, la voiture électrique se caractérise par un coût d'acquisition élevé et un coût d'utilisation faible. Une structure de coût propice au financement grâce à un prêt sans intérêt.

Face à ces évolutions, l'UFC-Que Choisir formule plusieurs recommandations, dont la mise en place effective des prêts à taux zéro et la mise en cohérence des critères d'attribution des aides, en considérant notamment les dispositifs locaux. Ces mesures visent à garantir une transition énergétique accessible et cohérente pour les consommateurs et consommatrices.

CONTEXTE

Face aux émissions de gaz à effet de serre de la mobilité des ménages, la voiture électrique, moins émettrice qu'une voiture thermique, a une carte à jouer dans les années à venir.

Conformément aux objectifs de décarbonation, les normes d'émissions de CO₂ des voitures neuves immatriculées dans l'Union européenne ont été redéfinies par le règlement européen 2021/0197, adopté le 28 mars 2023. Il prévoit l'encadrement des ventes annuelles de véhicules neufs des constructeurs automobiles en fixant un niveau moyen maximal d'émissions. Ceux-ci s'exposent à des sanctions financières s'ils ne respectent pas cette réglementation. A noter, cette dernière donne droit à des accords entre constructeurs dits de « pooling » pour abaisser leurs émissions moyennes. Deux « pools » ont ainsi émergé, l'un composé de *Stellantis*, *Ford* et *Toyota* et l'autre de *Geely*, *Volvo* et *Polestar*.

La Commission européenne a toutefois proposé une modification de ce règlement en

mars 2025, révisant la base de calcul du niveau moyen maximal d'émissions, qui passerait d'une période d'un an à une période de trois ans. Dans le même cadre, de nouvelles modifications de ce même règlement pourraient aboutir à l'autorisation de la mise sur le marché de voitures à carburant de synthèse. Or, comme nous avons pu le montrer dans une précédente étude¹, le prix très élevé de ce combustible, du fait de la quantité d'énergie nécessaire à sa fabrication, n'est pas compétitif pour les consommateurs et consommatrices par rapport à la motorisation électrique.

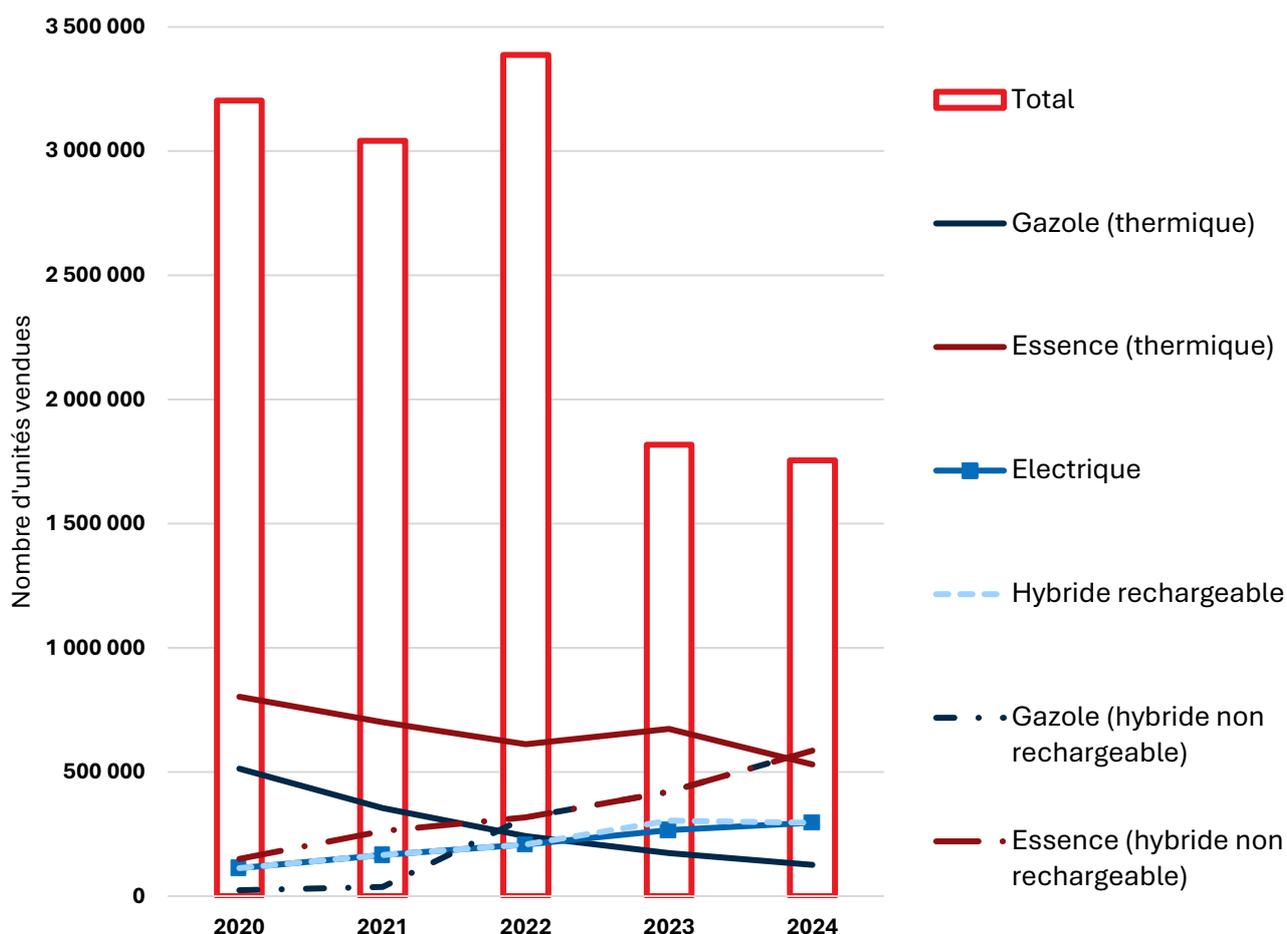
Quoi qu'il en soit, à ce jour, selon ce règlement, le niveau moyen maximal des émissions des voitures particulières neuves vendues par chaque constructeur devra être inférieur ou égal à 43 gCO₂/km en 2030, puis de 0 gCO₂/km en 2035. Par voie de conséquence, la vente de véhicules thermiques serait interdite en 2035.

¹ [UFC-Que Choisir, Voiture électrique : toujours économique ?](#)
[l'UFC-Que Choisir met à jour ses constats, mars 2025](#)

1. L'INTÉRÊT DES MÉNAGES POUR LA VOITURE ÉLECTRIQUE SE CONFIRME

1.1. LES MÉNAGES ACQUIÈRENT DAVANTAGE DE VOITURES NEUVES ÉLECTRIQUES QUE LES ENTREPRISES

FIGURE 1: VENTES DE VOITURES NEUVES PAR TYPE DE MOTORISATION ENTRE 2020 ET 2024 EN FRANCE



Source : UFC-Que Choisir, d'après les données du SDES-RSVERO

En 2024, plus de 295 000 voitures particulières électriques neuves ont été immatriculées en France, en hausse de 162 % par rapport à 2020. Elles représentent ainsi 16,8 % des ventes. Si les ventes de voitures purement thermiques (essence et diesel) sont en baisse de respectivement 34 % et 75 % entre 2020 et 2024, l'émergence des voitures thermiques hybrides

non rechargeables (HNR) et des hybrides rechargeables (HR) nuance la dynamique d'électrification du parc. A noter, les ménages s'électrifient plus vite que le marché en général, puisqu'en 2024, parmi les voitures acquises par les particuliers, un peu plus de 854 000 unités, soit près de 22,6 % sont électriques, contre 11 % pour les entreprises.

TABLEAU 1 : MODÈLES DE VOITURES ÉLECTRIQUES LES PLUS VENDUS EN FRANCE EN 2022, 2023 ET 2024

	2024	2023	2022
Tesla Model Y	28 576 (1)	34 081 (1)	
Peugeot E-208	23 602 (2)	21 705 (3)	19 219 (1)
Renault Megane e-Tech	16 800 (3)		15 580 (4)
Fiat 500e	16 153 (4)	21 427(4)	15 163 (5)
Tesla Model 3	11 613 (5)		17 005 (3)
Dacia Spring		27 204 (2)	18 326 (2)
MG 4		18 201(5)	

Source : UFC-Que Choisir, d'après les données de l'autojournal.fr²

Les trois modèles les plus vendus en 2024 sont la Tesla Y, la Peugeot E-208 et la Renault Mégane E-Tech. Ces deux premiers modèles étaient déjà en tête des ventes en 2023.

La Dacia Spring et la MG4 sortent du classement des voitures électriques les plus vendues en 2024, avec respectivement 5 144 et 8 079 unités

vendues. Cette baisse peut être reliée à la disparition du bonus écologique pour ces modèles du fait de la mise en œuvre du score environnemental, nous y reviendrons. Ces deux modèles sont en effet assemblés en Chine et ne répondent ainsi plus aux exigences gouvernementales en matière d'émissions de CO₂ à la fabrication³⁴.

LES LIMITES DE L'HYBRIDE RECHARGEABLE

Théoriquement, les véhicules hybrides rechargeables (VHR) permettant la diminution des émissions de gaz à effet de serre grâce à l'électrification d'une partie des kilomètres parcourus. Toutefois, l'International Council on Clean Transportation, à partir de données d'utilisation de 100 000 VHR en circulation, a montré que leurs émissions réelles étaient 2 à 4 fois supérieures à celles estimées lors des tests d'homologation dits WLTP, car insuffisamment rechargées. Si des améliorations sont atteignables en augmentant l'autonomie permise par la batterie électrique à 90 kilomètres ou en limitant la puissance des moteurs thermiques installés, ces véhicules ne permettent pas les économies suffisantes considérant les objectifs de décarbonation actuels. De plus, le marché des VHR s'est orienté vers des modèles plus lourds et encombrants que la moyenne des véhicules neufs, les rendant d'autant plus émetteurs lorsque leur batterie est déchargée.*

*Selon la Direction Générale de l'Energie et du Climat, à compter de 2027, les VHR verront leurs émissions à l'homologation multipliées par 3,5 en moyenne. La part de VHR en dessous du seuil « à faibles émissions » tomberait alors à 10 %**.*

* A global comparison of the life-cycle greenhouse gas emissions of combustion engine and electric passenger car, ICCT, 2021

** Assemblée nationale, Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, Mission d'information flash sur le verdissement des flottes automobiles, décembre 2024

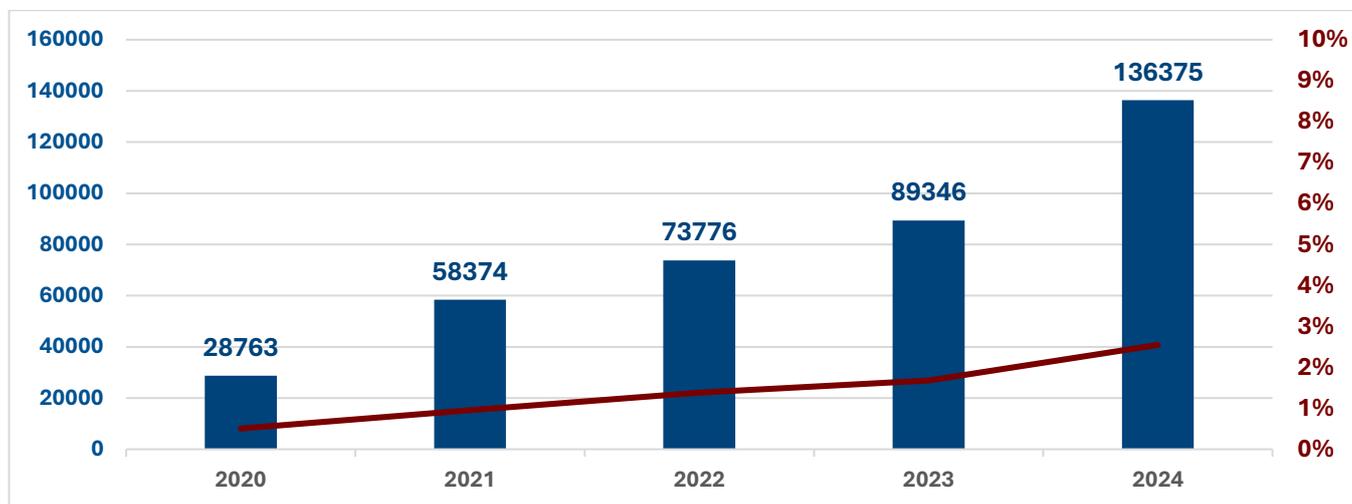
² [2022, 2023, 2024](#)

³ [L'automobile Magazine, Dacia Spring électrique : ventes catastrophiques depuis des mois, mais peuvent-elles repartir ? juillet 2024](#)

⁴ [Automobile propre, Ventes de voitures électrique mai 2024 : les MG4 et Tesla Model Y dégringolent, la Twingo s'envole, juin 2024](#)

1.2. L'OCCASION FAIT SON CHEMIN

FIGURE 2 : VENTES DE VOITURES ÉLECTRIQUES ET HYDROGÈNES D'OCCASION EN FRANCE ENTRE 2019 ET 2024



Source : UFC-Que Choisir, d'après données du SDES-RSVERO [2020-2023], de l'AVERE et de AAA Data [2024]

En 2024, le marché de l'occasion des voitures particulières électriques atteint 2,5 % des ventes de véhicules d'occasion, dans un marché en hausse globale de 3 %. Il montre une forte croissance ces dernières années, qui se confirme en 2024 puisque les voitures électriques sont celles enregistrant la plus forte progression de leur vente par rapport à 2023, avec une progression de 54 % contre 18 % pour les voitures Crit'Air 1⁵. En effet, le nombre de véhicules électriques achetés dans ce cadre a été multiplié par près de 6,8 entre 2019 et 2023 et par 1,8 entre 2022 et 2024⁶.

Ce développement du marché de l'occasion fait écho à celui des ventes de voitures électriques neuves à partir de 2020. Le marché de l'occasion des véhicules électriques est ainsi caractérisé par la faiblesse de l'âge des véhicules échangés, quatre ans en moyenne en 2024, contre quatorze ans pour les véhicules thermiques d'occasion⁷. Cette faible ancienneté des véhicules électriques s'explique par l'importance des ventes réalisées à travers un réseau de professionnels⁷. Ainsi, le leasing est le mode d'acquisition de 24 % voitures d'occasion électriques en 2023, alors que les voitures thermiques d'occasion sont acquises à plus de 95 % via un financement personnel ou un crédit classique⁸.

⁵ AAA Data, Immatriculations marché automobile – décembre 2024, Communiqué de presse, janvier 2025

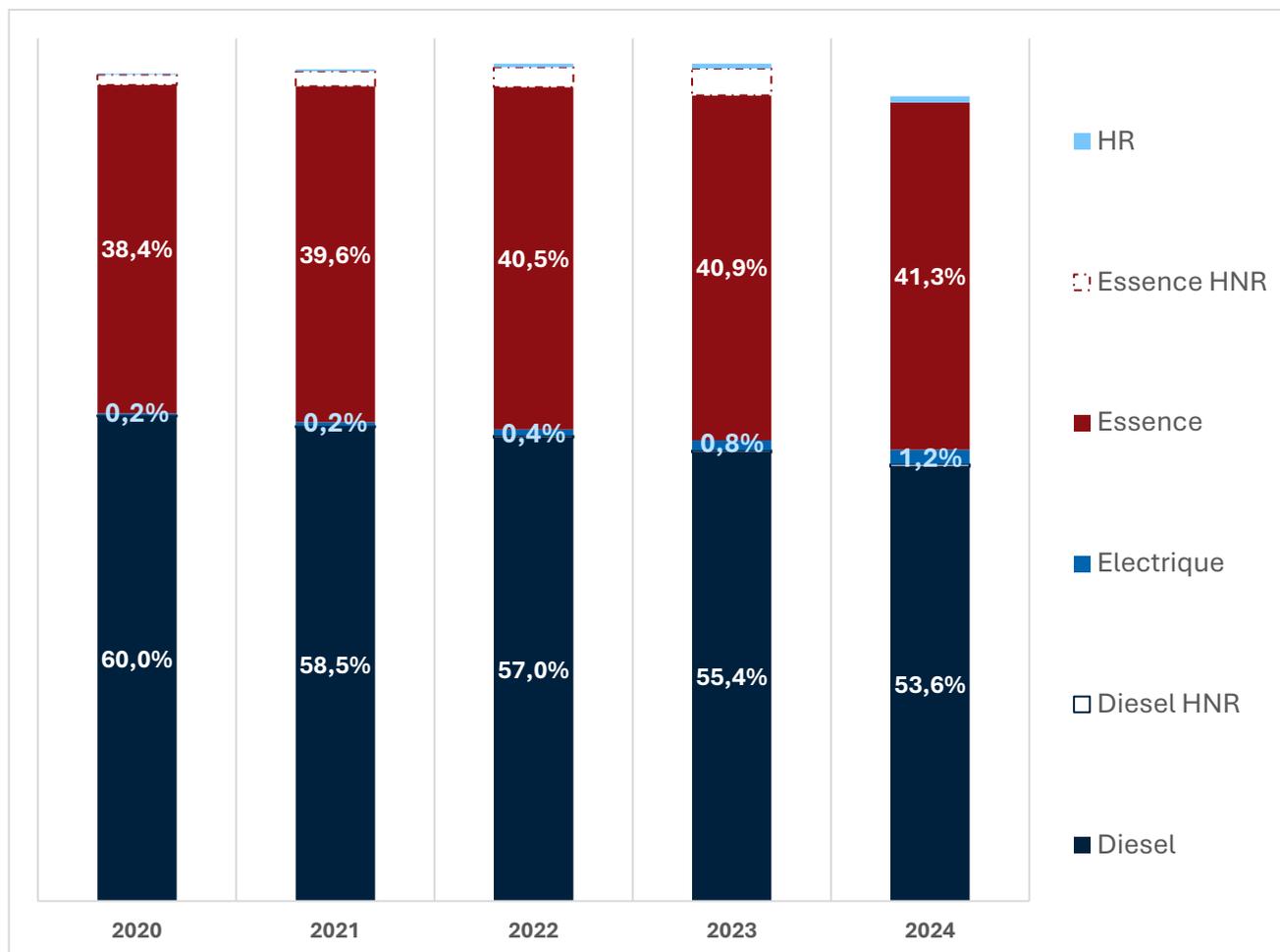
⁶ Ces évolutions prennent en compte les véhicules hydrogènes d'occasion vendus des années 2020 à 2023 du fait de la comptabilisation réalisée par le SDES. Leur nombre est toutefois négligeable.

⁷ AVERE, Mobilians, Baromètre trimestriel des voitures électriques d'occasion, Edition 4^{ème} trimestre 2024, janvier 2025

⁸ AVERE, Mobilians, Baromètre trimestriel des voitures électriques d'occasion, Edition 1^{er} trimestre 2024, juillet 2024

1.3. UNE ÉLECTRIFICATION DU PARC ENCORE MARGINALE

FIGURE 3 : COMPOSITION DU PARC SELON LA MOTORISATION DES VÉHICULES ENTRE 2020 ET 2024 EN FRANCE



Source : UFC-Que Choisir, d'après les données du SDES-RSVERO

Malgré la progression des ventes ces dernières années, la part des véhicules électriques dans le parc de voitures particulières reste anecdotique, représentant 1,2 % en 2024. Pour respecter les objectifs de la trajectoire de décarbonation française, la part de voitures électriques devra atteindre 15 % du parc automobile en 2030 et 37 % en 2035⁹.

Ainsi, considérant un parc et un nombre de véhicules neufs vendus identiques à 2024, la part des voitures électriques vendues devraient représenter 51,4 % de ventes de véhicules neufs entre 2025 et 2030, contre 16,8 % en 2024. Au titre de l'objectif de 2035, cette part devrait même être portée à 73 % entre 2025 et 2035.

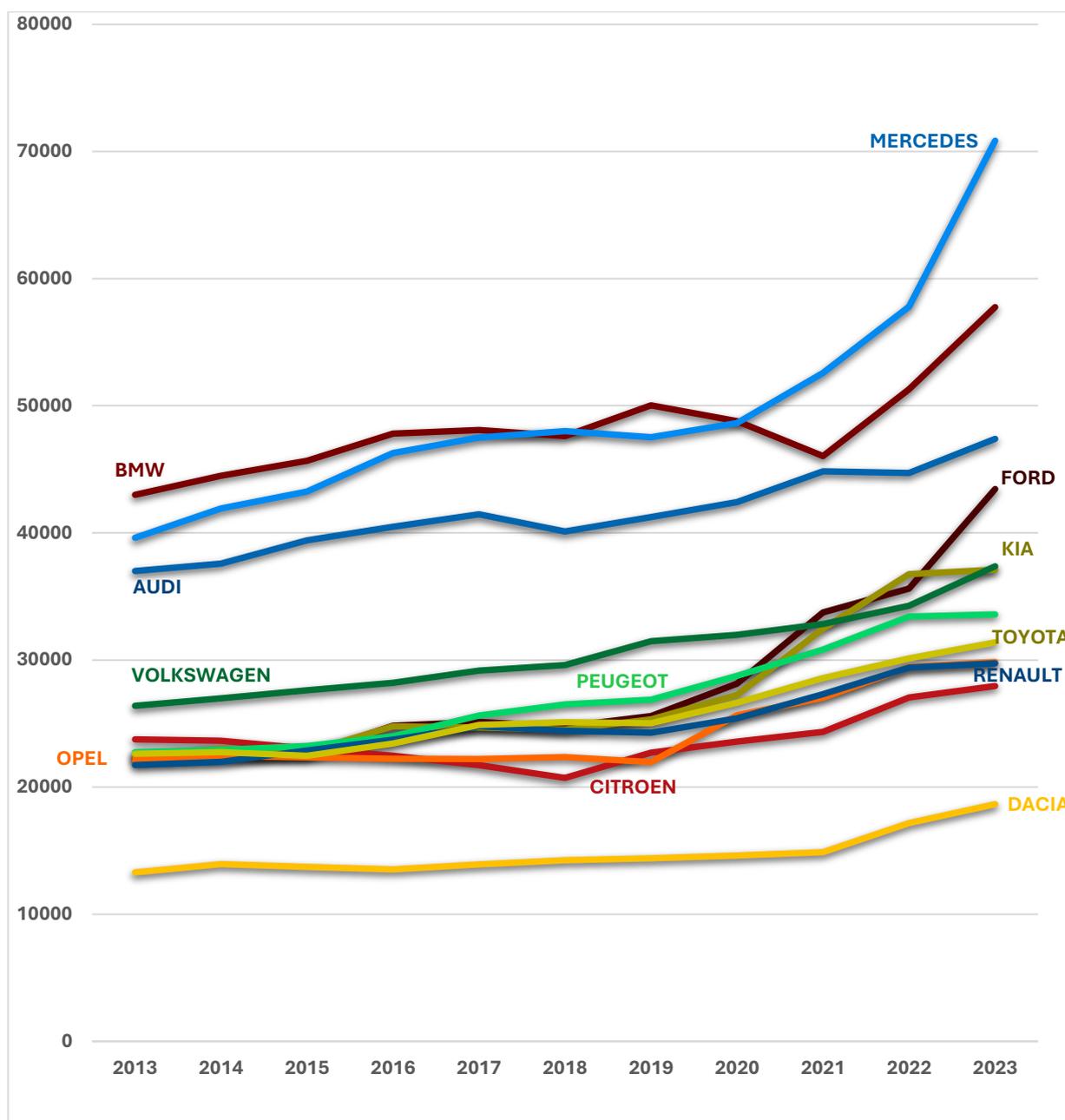
⁹ Ministère de l'aménagement du territoire et de la décentralisation, Ministère de la transition écologique, de la

biodiversité, de la forêt, de la mer et de la pêche, Développer les véhicules électrique, octobre 2019

2. UN COÛT TOTAL DE POSSESSION ATTRACTIF MALGRÉ UN PRIX D'ACHAT ÉLEVÉ

2.1. DES VOITURES NEUVES ÉLECTRIQUES PLUS CHÈRES QUE LEURS ÉQUIVALENTS THERMIQUES

FIGURE 4: ÉVOLUTION DU PRIX DE VENTE MOYEN DES MARQUES LES PLUS VENDUES EN FRANCE (€ COURANTS)¹⁰



Source : UFC-Que Choisir, d'après WWF et les données de CCFA et NGC DATA

Entre 2013 et 2023, les prix moyens de vente des quinze marques les plus vendues¹¹ en France en 2024 ont en moyenne augmenté de 45 %. Chez les constructeurs français, qui proposent historiquement des véhicules plus abordables que leurs concurrents, les prix ont augmenté de 33,3 % pour *Renault*, 47,6 % pour *Peugeot*, 17,1 % pour *Citroën* et 31,3 % pour *Dacia*. L'automobile neuve devient ainsi de plus en plus difficile d'accès pour les consommateurs et consommatrices du fait de cette inflation, notamment liée à la SUVisation¹².

Or, dans ce contexte, les voitures électriques sont également plus onéreuses à l'achat que leurs équivalents thermiques. En France, le prix moyen des véhicules électriques disponibles sur le marché est supérieur de 21 % à celui des véhicules thermiques en 2024 (58 000 € contre 48 000 €)¹³. Considérant les ventes en 2024, malgré le lancement de plusieurs modèles abordables, le prix moyen de vente des voitures électriques s'élève à 42 930 € contre 26 774 € pour les voitures essence⁵.

Cet écart se réduit fortement ces dernières années dans la zone Euro, passant de 53 % en 2018 à 22 % en 2024¹³. Cette diminution n'est toutefois pas uniquement due à la baisse du prix des voitures électriques. En effet, dans la zone Euro, le prix moyen d'un véhicule électrique a diminué de 15 % et celui d'un véhicule thermique a augmenté de 7 % entre 2018 et 2024. Ces écarts de prix dépendent également du segment du véhicule. En 2024, dans la zone Euro, celui-ci est bien plus important pour les citadines (segment A) : 71 % (32 668 € contre 19 059 € pour une voiture thermique) alors que

cette différence n'est que de 15 % pour les berlines du segment C¹³.

2.2. UN COÛT TOTAL DE POSSESSION AMENÉ À ÊTRE AVANTAGEUX

En 2021, l'UFC-Que Choisir publiait une étude montrant que les coûts totaux de possession des véhicules électriques, c'est-à-dire l'ensemble des coûts supportés par le ménage pour son utilisation (différence entre prix d'achat et prix de revente, énergie, assurance, entretien, etc.), étaient inférieurs à ceux des véhicules thermiques dans de nombreuses configurations.

Plus précisément, en intégrant le bonus écologique, cette étude montrait que les voitures électriques de taille moyenne étaient systématiquement les plus avantageuses, en première, deuxième ou troisième main. Les économies estimées s'élevaient respectivement, par rapport à une voiture à essence, à 1 750 € sur quatre ans, 960 € sur cinq ans et 1 190 € sur sept ans. Nous démontrions également que les « gros rouleurs » avaient davantage intérêt à passer à l'électrique. En effet, les économies estimées pour un « gros rouleur » (20 000 km par an) s'élevaient à 1 275 € par rapport à une voiture à essence en première main, quand un « petit rouleur » (10 000 km par an) économisait 625 €¹⁵. Des résultats partagés par l'ADEME et l'AVERE.

¹⁰ Hors Tesla, Hyundai et Skoda

¹¹ Hors Tesla, Hyundai et Skoda.

¹² WWF, IDDRI, UFC-Que Choisir, SUV : Ces constructeurs qui plombent le marché automobile, Baromètre de la progression des SUV en France, octobre 2024

¹³ JATO Dynamics, Closing the gap: the progress toward affordable EVs and the rising competition from China, Janvier 2025

L'UFC-Que Choisir a mis à jour ces constats en 2025. Cette nouvelle étude, réalisée par le cabinet de conseil *Environmental Resources Management*, compare les coûts de possession de véhicules essence, diesel et électriques, du premier au troisième propriétaire dans l'Union européenne.

Hors aides à l'acquisition, ces estimations montrent qu'en 2025, quelle que soit sa taille, un véhicule électrique neuf est en moyenne plus onéreux pour son premier propriétaire qu'un véhicule essence neuf équivalent. Considérant une durée de possession de quatre ans, les coûts supplémentaires s'élèvent à 2 900 € pour un petit véhicule, 750 € pour un véhicule moyen et 4 320 € pour un véhicule de grande taille. Ces constats sont toutefois très dépendants des conditions financières d'achat disponibles. Ainsi, une *Tesla Model Y* s'avère moins chère qu'une *Skoda Kodiaq* pour son premier propriétaire dès 2024.

Toutefois, les véhicules neufs électriques de taille moyenne deviennent moins chers dès 2026. C'est également le cas en 2029 pour les voitures de petite taille et 2032 pour les voitures de grande taille. Les aides à l'acquisition sont donc nécessaires ces prochaines années pour garantir l'attractivité financière de la voiture électrique.

Par ailleurs, nos résultats montrent également que les coûts de possession d'une voiture électrique d'occasion, considérant une voiture neuve acquise en 2024, sont inférieurs à une voiture thermique équivalente quel que soit son gabarit. Cela résulte de coûts

d'utilisation faibles et d'une dépréciation du véhicule essentiellement supportée par le premier propriétaire. Ainsi, pour une voiture moyenne, le second propriétaire économisera environ 2 000 € sur cinq ans et le troisième propriétaire 4 000 € sur sept ans, soit un coût total de possession respectivement inférieur de 27 et 21 % à une voiture thermique équivalente¹⁹.

Ce bilan financier avantageux de la voiture électrique pourrait toutefois être menacé par une augmentation des prix de l'électricité car il dépend du coût de la recharge électrique. Ainsi, considérant un véhicule électrique moyen en 2030, le seul accès à la recharge publique augmente le coût total de possession de 544 € par an pour le premier utilisateur, de 376 € pour le second propriétaire et de 253 € pour le troisième propriétaire. Ainsi, le bilan financier reste seulement positif pour le troisième propriétaire par rapport à un véhicule thermique essence (- 360 € par an). En conséquence, la parité de prix entre voitures électriques et thermiques moyennes n'est atteinte qu'en 2032, contre 2026 dans le scénario où l'automobiliste a accès à un point recharge à domicile ou sur son lieu de travail¹⁹. Ces constats rejoignent les estimations de France Stratégie, qui montrent que pour les véhicules du segment B, le coût total de possession sur six ans deviendrait supérieur de 500 € dans le cas d'une augmentation de 60 % du prix de l'électricité et de 1 000 € dans le cas d'une augmentation de 120 %.

3. UN TARISSEMENT DES AIDES EN 2025

L'année 2025 marque un coup d'arrêt pour les aides à l'acquisition de voitures électriques. En effet, la loi de finance prévoit un budget de 700 millions d'euros en 2025¹⁴, contre 1,5 milliard en 2024. De plus, il s'agit d'une enveloppe fermée¹⁵. Ainsi, à l'épuisement de ce budget, les ménages n'auront plus accès à cette aide, alors que les crédits étaient historiquement reportés à l'année suivante en cas de dépassement. Cette restriction budgétaire s'inscrit dans la continuité des suppressions successives de plusieurs aides : bonus écologique pour l'acquisition d'une voiture d'occasion électrique en 2024¹⁶, prime à la conversion, bonus écologique pour l'acquisition de quadricycles électriques, comme le modèle AMI, et de véhicules utilitaires électrique en 2025¹⁵. Le leasing social est également suspendu mais devrait prendre la forme d'un programme Certificats d'Economie d'Energie (CEE) à la mi-2025. Il ne reste donc en 2025 à la disposition des consommateurs et consommatrices, en dehors des aides des collectivités locales, que le bonus écologique pour les véhicules neufs, abaissé, et des aides CEE. Revenons sur ces deux aides et les conséquences de ces évolutions pour les consommateurs.

3.1. BONUS ÉCOLOGIQUE : UNE NOUVELLE BAISSÉ EN 2025

Le bonus écologique est la principale aide à l'achat destinée aux véhicules électriques. Son montant dépend du prix d'achat du véhicule et des revenus du ménage. Près de 230 000 particuliers ont bénéficié de celui-ci en 2023, alors qu'ils étaient environ 70 000 en 2020¹⁷. Depuis notre dernière étude sur le signal prix des véhicules électriques¹⁸, de nouvelles règles environnementales ont été introduites pour l'obtention de ce bonus. Ces règles, réunies au sein d'une évaluation appelée « score environnemental » permettent d'évaluer la performance environnementale de la fabrication ainsi que de l'acheminement du véhicule sur la base de son empreinte carbone. Des dossiers décrivant ces informations pour chaque modèle ont été soumis par les constructeurs à l'ADEME, qui a ainsi établi la liste des véhicules électriques éligibles au bonus écologique¹⁹. Les termes de l'évaluation propre à établir le score environnemental d'un véhicule ont été initialement définis en octobre 2023²⁰, puis modifiés en janvier 2025²¹. En effet, alors que les étapes prises en compte pour le calcul de l'empreinte carbone étaient initialement l'approvisionnement en matières premières, la production de la batterie, l'assemblage du véhicule et son transport jusqu'au point de vente final ; cette troisième étape a été enrichie pour intégrer l'entièreté de la fabrication du véhicule, hors

¹⁴ [Ministère de l'économie, des finances et de la souveraineté industrielle et numérique. Aides à l'acquisition de véhicules peu polluants : les dispositifs évoluent, décembre 2024](#)

¹⁵ [Décret n° 2024-1084 du 29 novembre 2024 relatif aux aides à l'achat ou à la location de véhicules peu polluants](#)

¹⁶ [Décret n° 2024-102 du 12 février 2024 relatif aux aides à l'achat ou à la location de véhicules peu polluants](#)

¹⁷ [France Stratégie. Le soutien au développement des véhicules électriques est-il adapté ?, juin 2024](#)

¹⁸ [UFC-Que Choisir. Révisions à prévoir sur l'information et le signal prix pour le consommateur, juin 2023](#)

¹⁹ [ADEME. Éligibilité des voitures particulières électriques neuves aux aides à l'acquisition de véhicules peu polluants, mise à jour du 15 janvier 2025](#)

²⁰ [Arrêté du 7 octobre 2023 relatif à la méthodologie de calcul du score environnemental et à la valeur de score minimale à atteindre pour l'éligibilité au bonus écologique pour les voitures particulières neuves électriques](#)

²¹ [Arrêté du 23 janvier 2025 modifiant l'arrêté du 7 octobre 2023 relatif à la méthodologie de calcul du score environnemental et à la valeur de score minimale à atteindre pour l'éligibilité au bonus écologique pour les voitures particulières neuves électriques](#)

batterie, et non pas uniquement son assemblage. Ce nouveau mode de calcul écarte du bonus les véhicules dont les pièces sont largement fabriquées dans des pays dont les sources d'énergie industrielles sont fortement carbonées, mais assemblés en Europe. Comme évoqué précédemment, cela a amené à l'exclusion du bonus

écologique de certains modèles populaires comme la *Dacia Spring* ou la *MG4*.

TABLEAU 2 : BONUS ÉCOLOGIQUES EN VIGUEUR ENTRE 2023 ET 2025 POUR LES VÉHICULES ÉLECTRIQUES NEUFS ET D'OCCASION

Bonus écologique	2023	2024	2025
Pour une voiture électrique neuve²² de moins de 47 000 €			
Ménages modestes (2023 ²³ , 2024 ²⁴ , 2025 ²⁵)	7 000 € ²⁶	7 000 € ²⁶	4 000 € ²⁶
Ménages aux revenus intermédiaires (2025 ²⁷)	5 000 €	4 000 €	3 000 € ²⁶
Autres ménages	5 000 € ²⁶	4 000 € ²⁶	2 000 € ²⁶
Pour une voiture électrique d'occasion (immatriculée depuis au moins deux ans)	1000 €	0 €	0 €

Il convient également de rappeler que le bonus écologique dédié aux véhicules hybrides rechargeables a été supprimé en 2023. Une décision justifiée au vu de l'intérêt écologique limité de ces véhicules (voir encadré précédent). Toutefois, alors qu'un malus au poids s'applique à tous les véhicules thermiques à partir de 1,6 tonne, le bonus écologique peut être octroyé à un véhicule électrique jusqu'à 2,4 tonnes.

Au-delà de la contradiction environnementale, nous y reviendrons, la Cour des Comptes, dans une note thématique de janvier 2025²⁸, montre que restreindre le bonus écologique aux véhicules de

moins de 1,9 tonne permettrait de financer le maintien de la prime à la conversion.

L'UFC-Que Choisir soutient cette orientation et a pu déjà exposer son attachement à la prime à la conversion¹⁸ mais également au bonus écologique destiné aux véhicules d'occasion, malheureusement supprimé en 2024. Ce dernier aurait pourtant permis, grâce à son augmentation, de faciliter l'achat de véhicules montrant un coût de possession très avantageux par rapport à un véhicule thermique²⁹.

²² Dont le coût d'acquisition ou de location dans le cadre d'un contrat à la durée supérieure à 2 ans est inférieur à 47 000 € et dont la masse en ordre de marche est inférieure à 2,4 tonnes.

²³ Dont le revenu fiscal de référence par part est inférieur à 14 089 €.

²⁴ Dont le revenu fiscal de référence par part est inférieur à 15 400 €.

²⁵ Dont le revenu fiscal de référence par part est inférieur à 16 300 €.

²⁶ Plafonné à 27 % du coût d'acquisition TTC

²⁷ Dont le revenu fiscal de référence par part se situe entre 16 300 € et 26 200 €.

²⁸ [Cour des comptes, Note de synthèse, Les mesures d'aides exceptionnelles : une sortie de crise à achever pour le budget de l'Etat, Contribution à la revue des dépenses publiques en vue des projets de lois de finances 2025 et 2026, janvier 2025](#)

²⁹ [UFC-Que Choisir, Voiture électrique : toujours économique ? l'UFC-Que Choisir met à jour ses constats, mars2025](#)

3.2. CERTIFICATS D'ÉCONOMIE D'ÉNERGIE : UN TRANSFERT INQUIÉTANT ET PEU COHÉRENT

Peu connue, il existe une fiche d'opération standardisée définissant les conditions d'obtention d'une aide pour l'achat, la location d'une voiture électrique ou le rétrofit électrique d'une voiture thermique au titre des CEE. Cette fiche, nommée « TRA-EQ 117 »³⁰, crée en 2015, a été modifiée en 2025³¹. Elle permet une aide entre 320 et 769 à en fonction du véhicule et de l'op ration³², multipliée par quatre pour l'acquisition d'un véhicule utilitaire léger. Toutefois, cette fiche n'intègre pas d'exigence en matière de score environnemental du véhicule, de montant d'acquisition maximal ou encore de poids maximal, de manière incohérente avec les conditions d'obtention du bonus écologique et ne permettant pas de favoriser les véhicules électriques les plus performants sur le plan environnemental. Par ailleurs, au 1^{er} janvier 2025, une fiche CEE

destinée à l'achat ou la location d'un quadricycle électrique neuf³³ a été cr e e, alors que le bonus écologique correspondant, de 900 à pour les véhicules d'une puissance supérieure ou égale à 2 kW, a été supprimée en décembre 2024. Cette fiche permet une aide entre 154 et 698  ³².

Ces modifications montrent une diminution des budgets publics consacrés à la décarbonation des transports au profit des certificats d'économie d'énergie. Or, ce dispositif, payée par les consommateurs à travers leurs factures d'énergie, est fortement décriée du fait de son opacit e, des difficultés d'accès sur le plan administratif, et de son iniquit e, comme a pu le mettre en avant l'UFC-Que Choisir en 2018³⁴, le Conseil d'Analyse Economique³⁵ ou encore la Cour des Comptes en 2024³⁶.

³⁰ [Ministère de l'économie, des Finances et de la Souveraineté industrielle et numérique, Certification d'économies d'énergie, Opération N  TRA-EQ-117, Achat ou location d'un véhicule léger ou véhicule utilitaire léger électrique neuf ou opération de rétrofit électrique d'un véhicule léger ou véhicule utilitaire léger, par des particuliers](#)

³¹ [Arrêté du 30 décembre 2024 modifiant l'arrêté du 22 décembre 2014 définissant les opérations standardisées d'économies d'énergie et l'arrêté du 29 décembre 2014 relatif aux modalités d'application du dispositif des certificats d'économies d'énergie](#)

³² [DREAL Centre-Val de Loire, Le dispositif de Certificats d'Economies d'énergie \(CEE\)  volue en 2025, février 2025](#)

³³ [Ministère de l'économie, des Finances et de la Souveraineté industrielle et numérique, Certification d'économies d'énergie, Opération N  TRA-EQ-130, Achat ou location d'un quadricycle électrique neuf](#)

³⁴ [UFC-Que Choisir, Certificats d'économie d'énergie, Un coût explosif pour des gains putatifs, février 2018](#)

³⁵ [Conseil d'Analyse Economique, Efficacité énergétique des logements : rénover l'action publique, juin 2024](#)

³⁶ [Cour des Comptes, Les certificats d'économies d'énergies, septembre 2024](#)

LEASING SOCIAL : REPORTÉ À MI-2025 ET TRANSFÉRÉ À UN PROGRAMME CEE

Inauguré le 1^{er} janvier 2024, le leasing social est un dispositif d'aide de 13 000 € destiné aux 50 % des ménages les plus modestes pour la location longue durée ou la location avec option d'achat d'un véhicule électrique pour une mensualité maximale de 150 € par mois. Pour bénéficier de cette aide, le ménage doit justifier d'une dépendance à la voiture (distance domicile-travail supérieure à 15 kilomètres ou plus de 8 000 kilomètres parcourus dans le cadre professionnel par an). Son succès a été tel qu'il a été arrêté dès le 12 février, après l'atteinte de 50 000 commandes, plus du double des estimations gouvernementales. Ces 50 000 véhicules représentent 17 % des immatriculations de voitures électriques en 2024 (environ une sur six).

L'UFC-Que Choisir, aux côtés d'autres associations, a formulé des propositions d'amélioration du dispositif en octobre 2024, mettant notamment en avant la nécessité de prolonger la durée minimale de location du véhicule et de réajuster le montant de l'aide par véhicule.

Le leasing social sera reconduit au deuxième semestre 2025 et devrait être financé par un programme de certificats d'économie d'énergie dédié. Les nouvelles modalités d'octroi ne sont pas encore connues.

3.3. AIDES LOCALES : DE GRANDES DISPARITÉS

Des aides à l'acquisition de véhicules électriques existent également au niveau local. Régions, départements, et communes octroient ces subventions, cumulables avec les aides étatiques, dans la limite légale de 80 % du prix TTC du véhicule. Quelques exemples d'aides régionales et métropolitaines sont référencés dans les tableaux ci-dessous :

TABLEAU 3 : EXEMPLES D'AIDES RÉGIONALES À L'ACHAT DE VÉHICULES ÉLECTRIQUES EN 2024

Région	Véhicule	Montant de l'aide	Conditions
Ile-de-France	Voiture Crit'Air 0 ³⁷	9 000 à 2 250 €	Prix d'achat < 47 000 € Pas de revenu maximum
	Rétrofit	3 000 €	Aides cumulées inférieures à 50 % du prix de la réalisation
Occitanie	Voiture Crit'Air 0 d'occasion	30 % du prix, 2 000 € maximum	Prix d'achat ≤ 30 000 € RFR maximum : 14 089 €

TABLEAU 4 : EXEMPLES D'AIDES LOCALES À L'ACHAT DANS LES ZFE EXISTANTES EN 2024

Métropole	Véhicule	Montant de l'aide	Conditions
Grenoble	Voiture Crit'Air 0 ou 1	2 500 à 3 500 €	Étape de conseil en mobilité Mise au rebut d'une voiture ≥ Crit'Air 3 Poids >1650 kg RFR maximum : 22 983 €
Lyon	Voiture Crit'Air 0 ou 1 neuf ou d'occasion	2 000 à 3 000 €	Mise au rebut d'un véhicule ≥ Crit'Air 2 RFR maximum : 24 900 €
	Rétrofit	2 000 €	RFR maximum : 24 900 €
Paris	Voiture Crit'Air 0 neuf ou d'occasion ou voiture Crit'Air 1 ³⁸	3 000 à 5 000 €	Mise au rebut d'un véhicule ≥ Crit'Air 3 Prix d'achat < 40 000 € RFR maximum : 24 900 €
Reims	Voiture Crit'Air 0 neuf ou d'occasion	2 000 € à 6 000 €	60 % du coût TTC du véhicule maximum Mise au rebut d'un véhicule ≥ Crit'Air 3 RFR maximum : 21 000 €
	Voiture Crit'Air 1 ou 2 neuf ou d'occasion	2 000 à 4 000 €	
	Rétrofit	1 000 à 2 000 €	RFR maximum : 13 489 €
Strasbourg	Voiture Crit'Air 0 ou 1 neuf ou d'occasion	2 000 à 4 000 €	Étape de conseil en mobilité Mise au rebut d'un véhicule ≥ Crit'Air 2 RFR maximum : 26 200 €
Toulouse	Voiture Crit'Air 0 neuf ou d'occasion	2 000 à 5 000 €	Mise au rebut d'un véhicule ≥ Crit'Air 3
	Rétrofit	1 000 à 3 000 €	RFR maximum : 32 052 €

Source : UFC-Que Choisir d'après les sites internet des collectivités concernées

³⁷ Supprimé le 2 mars 2025, l'aide au rétrofit est quant à elle maintenue

³⁸ Ce dispositif est maintenu en 2025. Le Parisien, Interdiction des Crit'Air 3 : la Métropole du Grand Paris maintient ses aides pour changer de véhicule, 13 février 2025

Les exemples d'aides régionales à l'achat d'un véhicule électrique ou au retrofit relevés montrent la variabilité des règles d'octroi. Le type de véhicule éligible varie : la région Occitanie subventionne uniquement des véhicules électriques d'occasion quand la région Ile-de-France aide également les véhicules neufs. Les conditions de revenu sont également différentes : il n'existe pas de revenu fiscal de référence maximum pour obtenir une aide en Ile-de-France, alors qu'il est de 14 089 € en Occitanie en 2024. Ces dissemblances se retrouvent au niveau métropolitain, alors que la plupart des métropoles ayant mis en place ou étant en passe de mettre en place une zone à faibles émissions³⁹ (ZFE) proposent des aides à l'acquisition de véhicules électriques.

Un montant variable des aides peut se justifier par les ressources budgétaires dont disposent les régions ou les collectivités, ainsi que par la proportionnalité des bénéfices sanitaires associés à la réduction de la pollution de l'air, en fonction de la densité de population^{40,41}. Toutefois, pour une véritable électrification des déplacements automobiles, les Crit'Air des véhicules et les conditions de revenus doivent être uniformisés.

Par ailleurs, pour faciliter la compréhension des ménages, et notamment la possibilité de cumuler des aides, il pourrait être envisagé d'uniformiser les critères secondaires d'éligibilité -prix d'achat, poids du véhicule- à ceux à l'œuvre au niveau national.

3.4. PRÊT À TAUX ZÉRO : UN SYSTÈME DE FINANCEMENT ADAPTÉ À LA STRUCTURE DES COÛTS DE LA VOITURE ÉLECTRIQUE

Dans une récente étude, l'UFC-Que Choisir a pu mettre en exergue la spécificité de la structure des coûts de la voiture électrique ; à savoir un investissement important, du fait d'un prix d'acquisition élevé, mais un coût d'usage attractif, en supposant une meilleure régulation des prix de l'électricité à domicile et aux bornes de recharge. Ainsi, le prêt à taux zéro mobilité (PTZ-m), en théorie en cours d'expérimentation depuis le 1^{er} janvier 2023 dans les zones à faible émissions, montre tout sa potentialité, même si ces règles d'octroi sont naturellement à aligner sur celles du bonus écologique, afin d'optimiser le coût d'acquisition et de converser les orientations retenues par l'éco-score. Or, à ce jour, aucun établissement de crédit ou société de financement n'a signé de convention avec l'Etat, qui permettrait la mise en place de ce dispositif. Ce dispositif, décidée par la loi Climat et Résilience, n'est donc tout simplement pas disponible pour les ménages.

L'UFC-Que Choisir appelle à l'application de cette loi et à son extension à tout le territoire français, parallèlement à des objectifs chiffrés en la matière et à un suivi des prêts octroyés. Ce suivi s'adjoindrait utilement d'une obligation de communication par les établissements bancaires de la disponibilité du prêt à taux zéro pour tout individu souhaitant acquérir un véhicule grâce à un prêt bancaire.

³⁹ Une ZFE est un espace où la circulation de certains véhicules est différenciée selon leur niveau de pollution.

⁴⁰ IDDRI, octobre 2022, Les aides à la mobilité à faible émission pour les particuliers en France

⁴¹ MTE, septembre 2022, THEMA, Prime à la conversion des véhicules : bilan économique et environnementale pour 2021

3.5. MALUS AU POIDS : UNE APPLICATION AU VÉHICULE ÉLECTRIQUE S'IMPOSE

Conseillé par France Stratégie en 2018⁴² et proposé par la Convention citoyenne pour le Climat⁴³, le malus au poids s'applique en

France depuis le 1^{er} janvier 2022⁴⁴. Il concerne les véhicules thermiques de plus de 1,6 tonne en 2025. Il existe des abattements pour les familles nombreuses, à partir de trois enfants (200 kg par enfant à charge), et une exemption pour les véhicules accessibles en fauteuil roulant. En 2023, ce malus a concerné 8 % des ventes en France (151 830 unités)⁴⁵.

TABLEAU 5 : BARÈME DU MALUS AU POIDS EN 2025

Masse en ordre de marche (kg)	Malus par kilo supplémentaire (€)
Jusqu'à 1 599	0
De 1 600 à 1 799	10
De 1 800 à 1 899	15
De 1 900 à 1 999	20
De 2 000 à 2 099	25
À partir de 2 100	30

A noter, depuis le 1^{er} janvier 2025, les voitures hybrides rechargeables avec une autonomie électrique en ville supérieure à 50 km ne sont plus exclues du malus au poids mais bénéficient d'un abattement de 200 kg. Un abattement de 100 kg bénéficie également à tous les véhicules thermiques hybrides, même les hybrides légères dite *mild-hybrides* dont le moteur thermique est constamment en fonction.

Toutefois, les voitures électriques en sont exonérées. Or, l'impact carbone d'un véhicule électrique croît à mesure que son poids augmente, en grande partie du fait de la capacité de la batterie⁴⁶. Le malus au poids devrait ainsi s'appliquer aux véhicules électriques pour

orienter les consommateurs vers les véhicules électriques les plus avantageux en matière d'émissions, en débutant à 1,9 tonne, soit un intégrant un abattement de 300 kg prenant en compte le poids globalement supérieur des voitures électriques du fait de la présence de la batterie⁴⁷. En cohérence, les aides à l'acquisition de véhicules électriques ne devraient plus porter sur les véhicules dont le poids est supérieur à 1,9 tonne et les sommes collectées dans le cadre de ce malus, directement reversées aux consommateurs et consommatrices via un renforcement des aides à destination des petits véhicules électriques, moins émetteurs à la fabrication.

⁴² Les politiques publiques en faveur des véhicules à très faibles émissions, France Stratégie, mai 2018

⁴³ Le barème proposé commençait à 1 400 kg.

⁴⁴ Loi n° 2020-1721 du 29 décembre 2020 de finances pour 2021

⁴⁵ D'après les [données](#) de l'Agence européenne pour l'environnement

⁴⁶ Les avis de l'ADEME : Voitures électriques et bornes de recharge, ADEME, octobre 2022

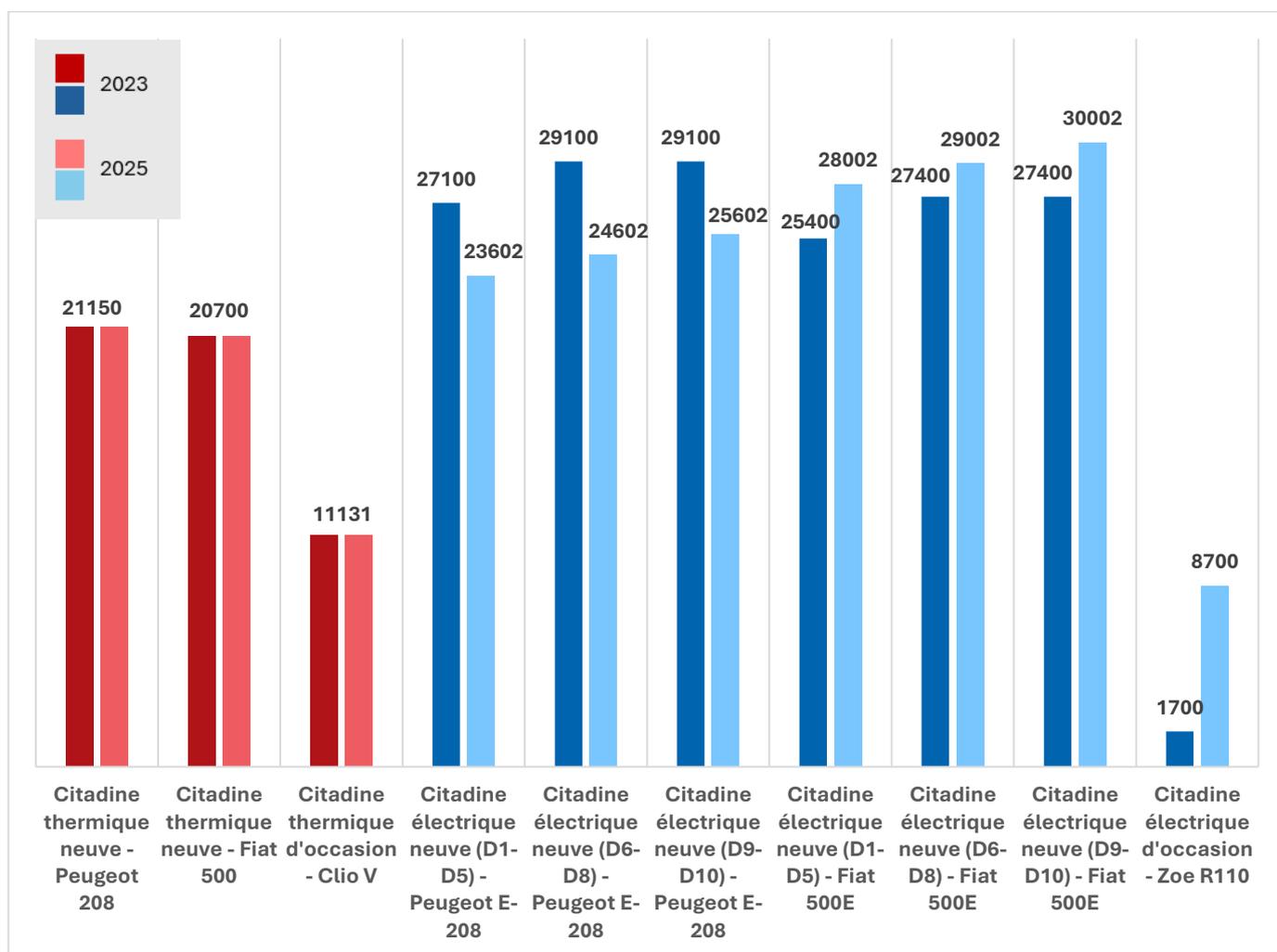
⁴⁷ Roole Media, Voitures électriques : pourquoi leurs pneus s'usent-ils plus vite ?, décembre 2023

4. EVOLUTIONS DES AIDES POUR LES MÉNAGES : EXEMPLES

Comme nous l'avons montré, le prix d'achat des véhicules électriques, en particulier neufs, constitue une barrière à l'acquisition importante, même si le coût total de possession se révèle globalement avantageux. Voyons donc, à partir d'exemples concrets, l'évolution du reste à payer ces dernières

années (2023 et 2025), dans différentes configurations et par rapport à un véhicule thermique équivalent. Nous nous intéressons à des modèles de citadines, les véhicules de segment B représentant la plus large proportion du parc en circulation (30 %) et la majorité des modèles les plus vendus (55 %) en 2023⁴⁸.

FIGURE 5 : RESTE À PAYER POUR DIFFÉRENTS MODÈLES DE VOITURES THERMIQUES ET ÉLECTRIQUES EN 2023 ET 2025, HORS AIDES LOCALES (€)



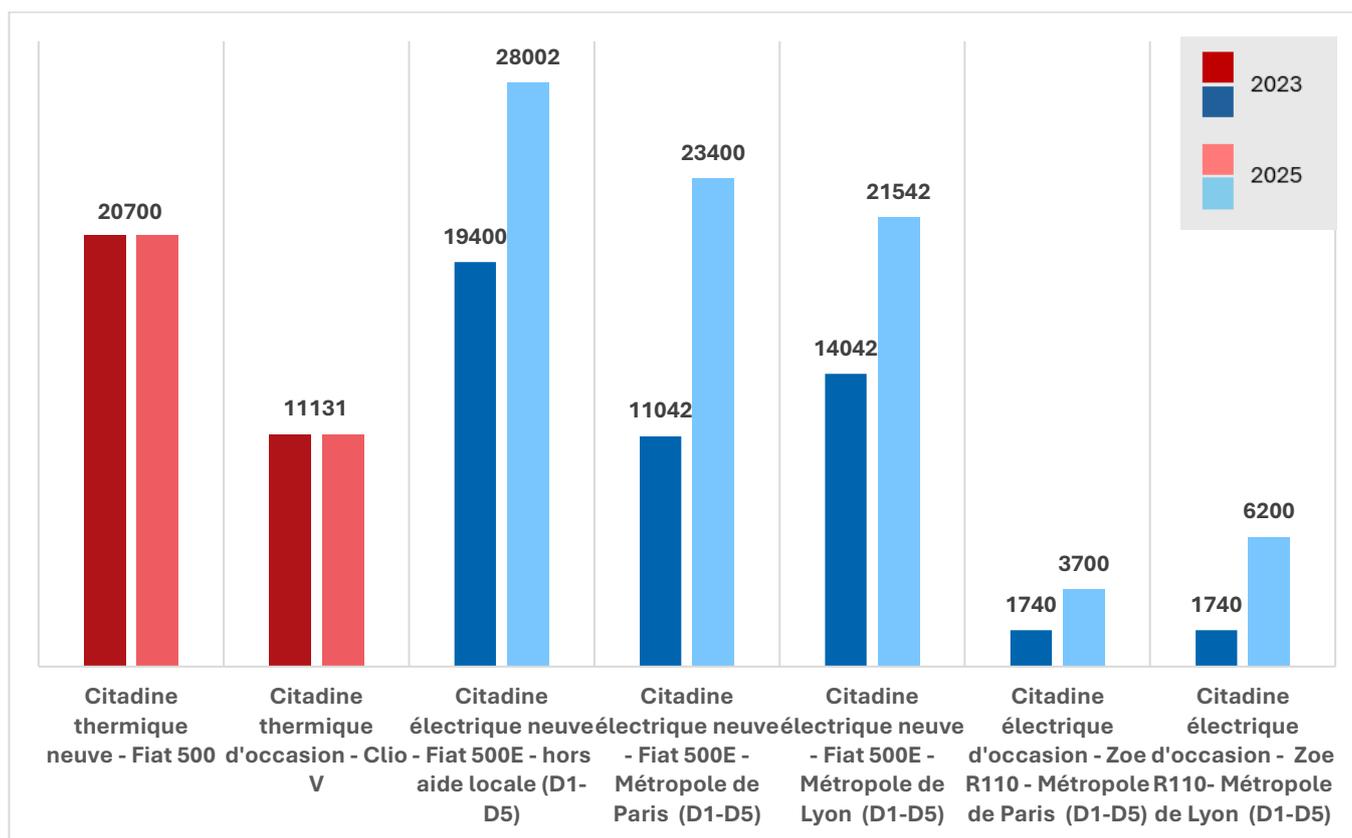
Source : UFC-Que Choisir, d'après [Autovista](#) et barèmes d'aides officiels, détails en annexe

⁴⁸ France Stratégie. Le soutien au développement des véhicules électriques est-il adapté ?, juin 2024

En 2023 comme en 2025, le reste à charge après aides à l'acquisition entre citadines électriques et citadines thermiques est notable, considérant ici les exemples des Peugeot E-208 et Fiat 500 E et leurs équivalents thermiques, modèles parmi les plus vendues en France ces dernières années. Cet écart s'établit entre 23 et 38 % en 2023 selon le modèle et le décile de revenu et entre 12 et 45 % en 2025. L'écart se creuse dans le cas de la Fiat 500 du fait de la baisse des aides décrites précédemment. Dans le cas de la Peugeot 208, celui-ci se réduit du fait de la diminution du prix de ce véhicule

en 2025, passé de 34 100 € à 28 000 €. Ainsi, le maintien des aides de 2023 en 2025 aurait permis de rendre le coût d'acquisition de la Peugeot E-208 inférieur de 2,5 % pour les acquéreurs appartenant aux cinq premiers déciles de revenu et 7 % supérieur pour les autres déciles, par rapport à son équivalent thermique. S'agissant de l'occasion, le prix de la Clio V est supérieur de 28 % en 2025 et de 39 % en 2023 à celui de la Zoé, voiture électrique d'occasion la plus vendue. Cette différence s'explique par la disparition de l'aide de 1000 € pour l'achat d'une voiture d'occasion en 2024.

FIGURE 6 : RESTE À PAYER POUR DIFFÉRENTS MODÈLES DE VOITURES THERMIQUES ET ÉLECTRIQUES (AVEC MISE AU REBUT) DANS LES MÉTROPOLIS DE LYON ET PARIS EN 2023 ET 2025 (€)



Source : UFC-Que Choisir, d'après [Autovista](#) et barèmes d'aides officiels, détails en annexe

L'achat d'une voiture électrique peut se montrer plus impérieux pour un ménage vivant dans une métropole concernée par la mise en place d'une Zone à Faibles Emissions, dans laquelle la circulation de certains véhicules peut être restreinte pour réduire la pollution de l'air. Nombre de ces collectivités, comme Paris et Lyon, ici citées en exemple, proposent des aides à l'acquisition de véhicules électriques. Ces dernières sont cumulables avec les aides de l'Etat dans la limite de 80 % du prix du véhicule TTC. Dans le cas des deux métropoles, l'obtention d'une aide est conditionnée à la mise au rebut d'un véhicule polluant, minimum Crit'Air 3 à Paris et Crit'Air 2 à Lyon. En 2023, ces aides se cumulaient avec le bonus écologique et la prime à

la conversion (PAC), qui intégrait une surprime ZFE pouvant aller jusqu'à 2 000 €. En 2025, avec la disparition de la PAC, les aides sont d'autant réduites. Ainsi, dans le cas d'une Fiat 500 neuve, le modèle électrique est entre 32,2 et 46,6 % moins cher en 2023 selon le décile de revenu, et entre 4 et 13 % en 2025. La suppression de la PAC entraîne donc une moindre cumulabilité des aides et une diminution de l'incitation à la mise au rebut d'un véhicule polluant, en particulier dans le cas de l'acquisition d'un véhicule d'occasion, qui montre pourtant son attractivité financière.

SUBVENTION AU KILOMÈTRE : DES CONTRATS DE LOCATION À MIEUX ENCADRER

Le bonus écologique a la particularité de pouvoir s'appliquer à la location d'un véhicule électrique, qu'il s'agisse d'une location avec option d'achat ou d'une location longue durée. Dans le cas du bonus écologique, seule une durée minimale de deux ans conditionne son obtention¹. Pour le leasing social, les conditions sont plus précises puisque le prix du leasing ne doit pas dépasser 150 €, sa durée doit être supérieure à trois ans et il doit au moins proposer un kilométrage de 12 000 kilomètres par an. Un consommateur peut recevoir une aide à l'acquisition tous les trois ans. Ces différences amènent à un niveau de subvention au kilomètre différent selon le mode d'acquisition du véhicule, tels que décrits dans le tableau ci-dessous.

TABLEAU 6 : SUBVENTION AU KILOMÈTRE DU BONUS ÉCOLOGIQUE EN FONCTION DU MODE D'ACQUISITION DU VÉHICULE ET SELON LE BARÈME DE 2024, POUR UNE PEUGEOT E-208

Revenu	Acquisition (petit rouleur ⁶³)	Acquisition (rouleur moyen ⁶⁴)	Acquisition (gros rouleur ⁶⁵)	Leasing (exemple 1 ⁶⁶)	Leasing (exemple 2 ⁶⁷)	Leasing social (minimum)	Leasing social (exemple ⁶⁸)
D1-D5	0,23	0,20	0,12	0,39	0,23	0,36	0,29
D6-D10	0,13	0,11	0,07	0,22	0,13		

Les différents exemples mis en avant montrent que la subvention au kilomètre de l'acquisition d'un véhicule est plus faible que celle d'une location. De plus, considérant les conditions peu exigeantes pour l'octroi du bonus écologique à un contrat de location, le niveau de subvention au kilomètre peut se montrer équivalent à celui pour un contrat de leasing social. Ce constat appelle à un meilleur encadrement des contrats de location pour l'octroi du bonus écologique, en matière d'autorisation kilométrique en particulier.

Si cela ne fait aucune différence sur l'entièreté de la durée de vie du véhicule, un même véhicule peut bénéficier plusieurs fois d'une subvention lorsque l'aide s'applique à un véhicule d'occasion. Ainsi, une extension de l'application du leasing social aux véhicules d'occasion reviendrait à une dépense disproportionnée, en particulier comparativement à l'acquisition d'un véhicule électrique, et encline à mobiliser des fonds importants limitant son accès élargi.

⁶³Considérant 10 000 kilomètres parcourus par an, pour un premier propriétaire conservant le véhicule trois ans (Source : UFC-Que Choisir, [Coût de détention des véhicules. La voiture électrique, à contre-courant des idées reçues](#))

⁶⁴Considérant 11 700 kilomètres parcourus par an, pour un premier propriétaire conservant le véhicule trois ans (Source : [Ministères aménagement du territoire transition écologique](#))

⁶⁵Considérant 20 000 kilomètres parcourus par an, pour un premier propriétaire conservant le véhicule trois ans (Source : UFC-Que Choisir, [Coût de détention des véhicules. La voiture électrique, à contre-courant des idées reçues](#))

⁶⁶[Peugeot.fr](#)

⁶⁷[Peugeot.fr](#)

⁶⁸[Peugeot.fr](#)

LES DEMANDES DE L'UFC-QUE CHOISIR

Face aux enjeux de la décarbonation de la mobilité et aux contraintes économiques pesant sur les consommateurs et consommatrices, il est crucial d'adapter les aides à l'acquisition des véhicules électriques pour assurer leur attractivité et leur accessibilité. Au vu des constats formulés, l'UFC-Que Choisir demande donc :

- **La mise en place effective des prêts à taux zéro pour l'acquisition de véhicules électriques sur tout le territoire.** Il s'agit d'une mesure essentielle pour réduire la barrière financière à l'achat. Alors que ces prêts ont été prévus par la loi Climat et Résilience, leur application reste inexistante faute d'accords entre l'État et les banques. Pourtant, le coût d'acquisition élevé des véhicules électriques, malgré leur coût de possession réduit, justifie pleinement un accès facilité à un financement sans intérêt.
- **Un meilleur encadrement des contrats de location éligibles au bonus, afin d'éviter des subventions disproportionnées par kilomètre parcouru.** Actuellement, le bonus peut être alloué à un contrat de location comprenant peu de kilomètres autorisés, ce qui réduit l'impact environnemental escompté. En fixant des exigences en matière de kilométrage minimum et de durée d'utilisation, l'impact des aides peut être maximisé.
- **La mise en place d'un poids maximal de 1,9 tonne pour l'éligibilité au bonus écologique et la mise en place d'un malus au poids au-delà de cette masse, dont les recettes seraient destinées au renforcement des aides à l'acquisition.** Ces mesures permettraient d'orienter mieux les aides vers des véhicules plus sobres en ressources et en émissions indirectes. De plus, pour garantir une meilleure accessibilité et encourager un choix plus responsable, il est essentiel de renforcer les aides pour les petits véhicules électriques, qui offrent un meilleur compromis entre coût, impact environnemental et usage quotidien.
- **La mise en cohérence des règles d'attribution des aides à l'acquisition au niveau national et local pour une meilleure lisibilité et efficacité des dispositifs.** Aujourd'hui, chaque collectivité applique des critères différents et l'Etat s'est désengagé au financement de la prime à la conversion, alors que la plupart des métropoles concernées par la mise en place d'une ZFE s'appuie sur ce principe. Cela crée des inégalités entre les territoires et complique la compréhension par les consommateurs et consommatrices.

ANNEXE

A. ACHAT D'UN VÉHICULE ÉLECTRIQUE NEUF

A.1. POUR UNE PEUGEOT 208/PEUGEOT E-208

Ménages des premier au cinquième décile	2023	2024	2025
Voiture électrique			
Prix d'achat	34100*	34100*	28000*
Bonus écologique	7000	7000	4000
CEE	0	0	398
Reste à payer	27100	27100	23602
Voiture thermique			
Prix d'achat	21150**	21150**	21150**
Reste à payer	21150	21150	21150
Ménages des sixième au huitième déciles	2023	2024	2025
Voiture électrique			
Prix d'achat	34100*	34100*	28000*
Bonus écologique	5000	4000	3000
CEE	0	0	398
Reste à payer	29100	30100	24602
Voiture thermique			
Prix d'achat	21150**	21150**	21150**
Reste à payer	21150	21150	21150
Ménages des neuvième et dixième déciles	2023	2024	2025
Voiture électrique			
Prix d'achat	34100*	34100*	28000*
Bonus écologique	5000	4000	2000
CEE	0	0	398
Reste à payer	29100	30100	25602
Voiture thermique			
Prix d'achat	21150**	21150**	21150**
Reste à payer	21150	21150	21150

*Peugeot E-208, 136ch, 50 kWh, Style, **Peugeot 208, Essence, 208 100 S&S BVM6, Style

Source : UFC-Que Choisir, d'après [Autovista](#) et barèmes officiels

A.2. POUR UNE FIAT 500/FIAT 500E

Ménages des premier au cinquième déciles	2023	2024	2025
Voiture électrique			
Prix d'achat	32400*	32400*	32400*
Bonus écologique	7000	7000	4000
CEE	0	0	398
Reste à payer	25400	25400	28002
Voiture thermique			
Prix d'achat	20700**	20700**	20700**
Reste à payer	20700	20700	20700
Ménages des sixième au huitième déciles	2023	2024	2025
Voiture électrique			
Prix d'achat	34100*	32400*	32400*
Bonus écologique	5000	4000	3000
CEE	0	0	398
Reste à payer	27400	28400	29002
Voiture thermique			
Prix d'achat	20700**	20700**	20700**
Reste à payer	20700	20700	20700
Ménages des neuvième et dixième déciles	2023	2024	2025
Voiture électrique			
Prix d'achat	32400*	32400*	32400*
Bonus écologique	5000	4000	2000
CEE	0	0	398
Reste à payer	27400	28400	30002
Voiture thermique			
Prix d'achat	20700**	20700**	20700**
Reste à payer	20700	20700	20700

*Fiat

500E 3+1, 95ch, Nouvelle 500, **Fiat 500, 1.0 70 ch Hybride BSG S

Source : UFC-Que Choisir, d'après [Autovista](#) et barèmes officiels

B. ACHAT D'UN VÉHICULE ÉLECTRIQUE D'OCCASION

Ménages	2023	2024	2025
Voiture électrique			
Prix d'achat	8700*	8700*	8700*
Bonus écologique	1000	0	0
CEE	0	0	398
Reste à payer	7700	8700	8700
Voiture thermique			
Prix d'achat	11131**	11131**	11131**
Reste à payer	11131	11131	11131

*Zoe R110, mise en circulation en février 2020, 60000km, en bon état, Life ; **Clio V, Tce 100, mise en circulation en février 2020, 60000km, en bon état, Zen

Source : UFC-Que Choisir, d'après [Autovista](#) et barèmes officiels

C. LEASING SOCIAL

Ménages des premier au cinquième déciles	2024
Voiture électrique	
Prix d'achat	28000*
Bonus écologique	7000
Leasing social	6000
Reste à payer	15000
Voiture thermique	
Prix d'achat	21150**
Reste à payer	21150

*Peugeot E-208, 136ch, 50 kWh, Style, **Peugeot 208, Essence, 208 100 S&S BVM6, Style

Source : UFC-Que Choisir, d'après [Autovista](#) et barèmes officiels

D. REMPLACEMENT D'UN VÉHICULE POLLUANT PAR UN VÉHICULE ÉLECTRIQUE NEUF

D.1. DANS LA MÉTROPOLÉ DE PARIS

Ménages des premier au cinquième déciles	2023	2024	2025
Voiture électrique			
Prix d'achat	32400*	32400*	32400*
Bonus écologique	7000	7000	4000
Prime à la conversion	6000	0	0
CEE	358,4	392,8	0
Surprime ZFE	3000	0	0
Aide de la Métropole	5000	5000	5000
Reste à payer	11041,6	20007,2	23400
Voiture thermique			
Prix d'achat	20700**	20700**	20700**
Reste à payer	20700	20700	20700

*Fiat 500E 3+1, 95ch, Nouvelle 500, **Fiat 500, 1.0 70 ch Hybride BSG S

Ménages des sixième au huitième déciles	2023	2024	2025
Voiture électrique			
Prix d'achat	32400*	32400*	32400*
Bonus écologique	5000	4000	4000
Prime à la conversion	2500	0	0
CEE	358,4	392,8	0
Surprime ZFE	3000	0	0
Aide de la Métropole	3000	3000	3000
Reste à payer	18542	25007	27400
Voiture thermique			
Prix d'achat	20700**	20700**	20700**
Reste à payer	20700	20700	20700

*Fiat 500E 3+1, 95ch, Nouvelle 500, **Fiat 500, 1.0 70 ch Hybride BSG S

Source : UFC-Que Choisir, d'après [Autovista](https://www.autovista.com) et barèmes officiels

D.2. DANS LA MÉTROPOLE DE LYON

Ménages des premier au cinquième déciles	2023	2024	2025
Voiture électrique			
Prix d'achat	32400*	32400*	32400*
Bonus écologique	7000	7000	4000
Prime à la conversion	6000	0	0
CEE	358,4	392,8	0
Surprime ZFE	3000	0	0
Aide de la Métropole	2000	2500	2500
Reste à payer	14042	22507	25900
Voiture thermique			
Prix d'achat	20700**	20700**	20700**
Reste à payer	20700	20700	20700

Ménages des sixième au huitième déciles	2023	2024	2025
Voiture électrique			
Prix d'achat	32400*	32400*	32400*
Bonus écologique	5000	4000	3000
Prime à la conversion	2500	0	0
CEE	358,4	392,8	0
Surprime ZFE	2000	0	0
Aide de la Métropole	1000	2000	2000
Reste à payer	21542	26007	27400
Voiture thermique			
Prix d'achat	20700**	20700**	20700**
Reste à payer	20700	20700	20700

*Fiat 500E 3+1, 95ch, Nouvelle 500, **Fiat 500, 1.0 70 ch Hybride BSG S

Source : UFC-Que Choisir, d'après [Autovista](#) et barèmes officiels

E. REMPLACEMENT D'UN VÉHICULE POLLUANT PAR UN VÉHICULE ÉLECTRIQUE D'OCCASION

E.1. DANS LA MÉTROPOLÉ DE PARIS

Ménages des premier au cinquième déciles	2023	2024	2025
Voiture électrique			
Prix d'achat	8700*	8700*	8700*
Bonus écologique	1000	0	0
Prime à la conversion	6000	3000	0
Surprime ZFE	3000	3000	0
Aide de la Métropole	5000	5000	5000
Reste à payer théorique	-6300	-2300	3700
Reste à payer	1740	1740	3700
Voiture thermique			
Prix d'achat	11131**	11131**	11131**
Reste à payer	11131	11131	11131

*Zoe R110, mise en circulation en février 2020, 60000km, en bon état, Life ; **Clio V, Tce 100, mise en circulation en février 2020, 60000km, en bon état, Zen

Source : UFC-Que Choisir, d'après [Autovista](#) et barèmes officiels

Ménages des sixième au huitième déciles	2023	2024	2025
Voiture électrique			
Prix d'achat	8700*	8700*	8700*
Bonus écologique	1000	0	0
Prime à la conversion	2500	0	0
Surprime ZFE	3000	0	0
Aide de la Métropole	5000	3000	3000
Reste à payer théorique	-800	5700	5700
Reste à payer	1740	5700	5700
Voiture thermique			
Prix d'achat	11131**	11131**	11131**
Reste à payer	11131	11131	11131

*Zoe R110, mise en circulation en février 2020, 60000km, en bon état, Life ; **Clio V, Tce 100, mise en circulation en février 2020, 60000km, en bon état, Zen

Source : UFC-Que Choisir, d'après [Autovista](#) et barèmes officiels

E.2. DANS LA MÉTROPOLÉ DE LYON

Ménages des premier au cinquième déciles	2023	2024	2025
Voiture électrique			
Prix d'achat	8700*	8700*	8700**
Bonus écologique	1000	0	0
Prime à la conversion	6000	3000	0
Surprime ZFE	3000	3000	0
Aide de la Métropole	2500	2500	2500
Reste à payer théorique	-3800	200	6200
Reste à payer	1740	1740	6200
Voiture thermique			
Prix d'achat	11131**	11131**	11131**
Reste à payer	11131	11131	11131

*Zoe R110, mise en circulation en février 2020, 60000km, en bon état, Life ; **Clio V, Tce 100, mise en circulation en février 2020, 60000km, en bon état, Zen

Source : UFC-Que Choisir, d'après [Autovista](#) et barèmes officiels

Ménages des sixième au huitième déciles	2023	2024	2025
Voiture électrique			
Prix d'achat	8700*	8700*	8700*
Bonus écologique	1000	7000	0
Prime à la conversion	2500	0	0
Surprime ZFE	3000	0	0
Aide de la Métropole	2000	2000	2000
Reste à payer théorique	200	6700	6700
Reste à payer	1740	6700	6700
Voiture thermique			
Prix d'achat	11131**	11131**	11131**
Reste à payer	11131	11131	11131

*Zoe R110, mise en circulation en février 2020, 60000km, en bon état, Life ; **Clio V, Tce 100, mise en circulation en février 2020, 60000km, en bon état, Zen

Source : UFC-Que Choisir, d'après [Autovista](#) et barèmes officiels



UFC-QUE CHOISIR

Fondée en 1951, l'UFC-Que Choisir est la principale association de consommateurs française. Elle informe, conseille, défend les consommateurs et se mobilise pour une consommation responsable, respectueuse des enjeux sanitaires, environnementaux et sociétaux.