



UFC-QUE CHOISIR
233 bd Voltaire
75555 PARIS CEDEX 11

Le 10 juin 2021

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Coût de détention des véhicules La voiture électrique, à contre-courant des idées reçues

Alors que les Sénateurs poursuivent à partir du lundi 14 juin l'examen du projet de loi « Climat-Résilience », l'UFC-Que Choisir publie une nouvelle étude comparative¹ sur les coûts de détention des véhicules, qui souligne l'intérêt économique d'opter pour une voiture électrique, et ce dès aujourd'hui. À la vue du défi consumériste, environnemental et sanitaire que représente la mobilité, l'UFC-Que Choisir appelle les pouvoirs publics à mettre en place une série de mesures propres à favoriser, dans le cadre d'un usage plus modéré des mobilités individuelles, l'adoption de véhicules moins émetteurs, notamment en améliorant par la loi l'information donnée aux consommateurs sur le coût d'utilisation des véhicules.

LA VOITURE ELECTRIQUE, UNE OPTION DEJA RENTABLE

L'étude de l'UFC-Que Choisir, qui se base sur le calcul du coût total de détention des véhicules, c'est-à-dire de l'ensemble des coûts supportés par les consommateurs (différence entre prix d'achat et prix de revente, énergie, assurance, entretien...)², montre que, hormis pour les véhicules de grande taille, les voitures électriques s'avèrent déjà plus rentables que les modèles à propulsion thermique.

¹ L'étude technique sur le coût de détention a été réalisée par un cabinet indépendant (Element Energy) et financée par la Fondation européenne pour le Climat. Une étude a été menée en parallèle au niveau européen, accessible [ici](#).

² Les coûts de détention ont été calculés pour des voitures de petit gabarit (ex : Renault Clio, Renault ZOE), moyen (ex : Peugeot 308, Tesla Model 3) ou grand (ex : Renault Captur, Hyundai Kona), pour les différentes technologies de propulsion : véhicules à moteur essence ou diesel, hybrides et hybrides rechargeables, à batterie électrique et à hydrogène.

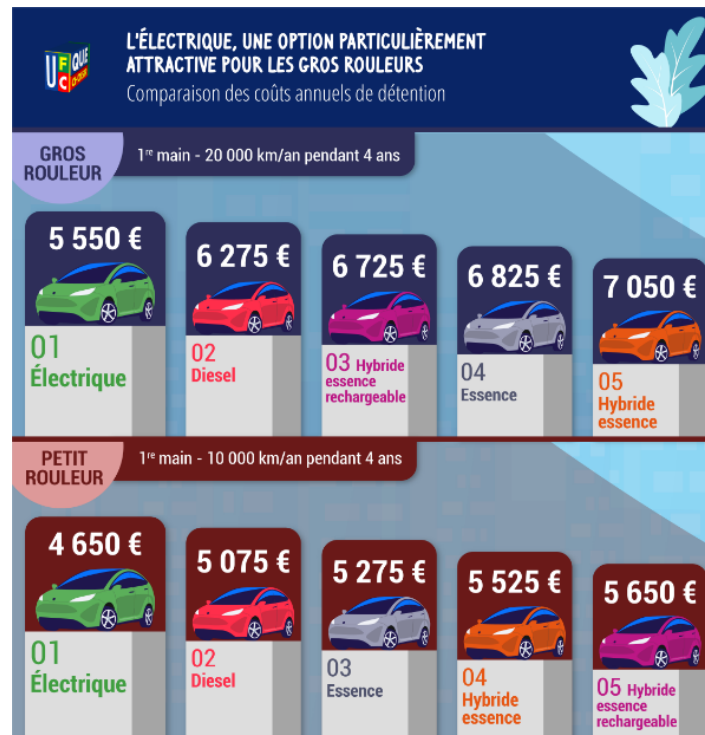


Ainsi, comme le montre l'infographie ci-dessus, pour les voitures de gabarit moyen (majoritaires dans les ventes en France), l'électrique est systématiquement la technologie la moins coûteuse, en tenant compte de tous les coûts de détention. Et cela est vrai aussi bien pour les véhicules neufs (1 750 € d'économie par rapport à l'essence sur 4 ans) que pour les voitures de 2^e ou 3^e main (respectivement 960 € et 1 190 € d'économie par rapport à l'essence). Quant aux hybrides simples ou rechargeables, souvent perçues comme alliant le meilleur du thermique et de l'électrique, elles se révèlent plus coûteuses que l'électrique mais restent au coude à coude avec le diesel (à condition d'être rechargées fréquemment).

La compétitivité-prix de l'électrique repose aujourd'hui sur deux piliers. D'une part, le coût de l'énergie, en moyenne 73 % plus faible que pour une voiture essence de taille moyenne, sur l'ensemble de la vie du véhicule. D'autre part, le bonus écologique à l'achat (7 000 € aujourd'hui, 6 000 € à partir du 1^{er} juillet 2021). Sans aide publique, le véhicule électrique ne serait pas rentable en France avant 2025 pour les petits modèles, selon nos estimations.

DES ECONOMIES POUR LES USAGERS RURAUX ET PERI-URBAINS

Notre étude montre que les petits rouleurs, et encore plus les gros rouleurs ont tout intérêt à passer à l'électrique.



Par exemple, une citadine électrique neuve fera économiser chaque année à un propriétaire gros rouleur (20 000 km par an) 1 275 € par rapport à une voiture à essence (725 € en diesel) quand un petit rouleur (10 000 km) économisera 625 € par rapport à l'essence et 425 € par rapport au diesel. Le véhicule électrique tire donc son épingle du jeu pour les usagers en zones rurales et péri-urbaines, qui effectuent un kilométrage souvent plus élevé qu'en ville au quotidien, et qui ne bénéficient souvent pas d'une offre de transports en commun adaptée.

Les plus gros rouleurs ont ainsi tout intérêt à basculer vers des véhicules plus décarbonés. Et c'est une bonne nouvelle pour le climat alors même que la voiture particulière, avec 16 % des émissions de gaz à effet de serre, est le 2^e pollueur de France. Mais la bascule vers la voiture électrique ne saurait se produire à moins de lever les freins auxquels elle est encore confrontée : autonomie restreinte, besoin d'un réseau de recharge efficace et facile d'usage.

UN BESOIN D'INFORMATION SUR LE COUT AU KILOMETRE

Malgré leur essor ces dernières années, les voitures électriques ne représentent encore qu'une part mineure du parc automobile, les véhicules thermiques restant ultra-majoritaires (97,7 % des 38,2 millions de véhicules en circulation)³.

Le manque d'information au moment de l'achat reste un frein à leur adoption. En effet, le véhicule électrique, s'il permet de réaliser des économies à l'usage, présente un fort prix d'entrée par rapport à une motorisation thermique, ce qui peut dissuader l'acheteur. Il est donc urgent de fournir une information sur le coût kilométrique au moment de l'achat, pour comparer aisément les motopropulsions et accélérer la transition vers la mobilité électrique. Cette réflexion doit prendre toute sa place dans les discussions de la loi « Climat-Résilience ».

Si diminuer la place de la voiture individuelle dans les déplacements reste la priorité, la voiture électrique a une carte à jouer dans la décarbonation des transports. Au vu des objectifs de baisse des émissions carbonées de la France et de l'intérêt économique

³ Source : [38,2 millions de voitures en circulation en France](#), Ministère de la Transition écologique (2020).



UFC-QUE CHOISIR
233 bd Voltaire
75555 PARIS CEDEX 11

Le 10 juin 2021

grandissant que les technologies à faibles émissions apportent aux consommateurs, l'UFC-Que Choisir demande :

- **Aux parlementaires français de :**
 - **Renforcer, avant l'achat, l'information des consommateurs sur les performances économiques (coût d'utilisation kilométrique) et environnementales (analyse de cycle de vie) d'un véhicule ;**
 - **Maintenir le bonus écologique à l'achat des voitures électriques jusqu'à ce que leur coût de détention global soit équivalent à celui d'un véhicule thermique ;**
- **Aux autorités européennes, d'accroître l'ambition des objectifs de réduction des émissions de CO₂ appliqués aux voitures neuves, pour accélérer la mise sur le marché des voitures électriques.**