

# Rouler à l'électrique, est-ce aussi rentable qu'avant ?

**Auto.** En 2021, l'UFC-Que Choisir publiait une première étude sur le prix de revient réel d'une voiture électrique. Bilan très positif. Nouvelle enquête cette année. Les conclusions, que nous dévoilons, évoluent.

Lorsque l'actuelle vague d'électrification des voitures a commencé en 2011, ceux qui ont sauté le pas s'en sont félicités côté finances : un bonus au top qui pouvait atteindre 7 000 €, des recharges gratuites dans de très nombreux endroits, et sinon, d'un coût minime, y compris sur les premières bornes rapides des autoroutes. Depuis, la donne a bien changé...

Rouler à l'électrique, donc sans émettre de CO<sub>2</sub>, c'est évidemment bon pour la planète, mais ce n'est plus aussi avantageux financièrement. Le gros surcoût à l'achat d'une voiture à batterie par rapport à une voiture à moteur classique n'a pas diminué. Et il n'est plus possible d'amortir aussi rapidement ce surinvestissement à l'usage, par des prix de recharge extrêmement faibles : le coût au kilomètre n'est plus aussi bas qu'avant. Coup dur en janvier 2020 lorsque, subitement, le prix des recharges par borne rapide sur autoroute, de plus en plus recherchées par les usagers, a été multiplié par cinq.

## Un mieux dans le futur

Conséquence : le bilan idyllique que dressait l'UFC-Que Choisir dans sa précédente enquête de 2021 n'est plus valable. La nouvelle étude publiée par l'association de consommateurs établit que c'est pendant les premières années de détention d'un véhicule électrique que le surcoût se fait sentir. En raison, bien sûr, du prix à l'achat. Pendant les quatre premières années, les dépenses supplémentaires s'élèvent à 2 900 € pour une petite électrique, à 750 € pour une électrique moyenne et à 4 320 € pour un modèle de grande taille.

Ce que confirme Yves Martin, journaliste à *Que Choisir* : « Une voiture électrique va coûter cher à son premier propriétaire. D'où l'importance, d'une part, de maintenir des aides à l'achat ; et, d'autre part, de



Le gros surcoût à l'achat d'une voiture à batterie par rapport à une voiture à moteur classique n'a pas diminué. Et le coût au kilomètre n'est plus aussi bas qu'avant.

PHOTO : PHILIPPE RENAUD, OUEST-FRANCE

## permettre un accès à l'électricité à des tarifs modérés. »

Selon l'étude 2025, les perspectives s'améliorent pour les prochaines années : suivant leur gabarit et leur prix de départ, les électriques neuves de taille moyenne vont devenir moins chères que leurs homologues à essence dès 2026. Ce sera le cas en 2029 pour les modèles de petite taille et en 2032 pour les voitures de grande taille.

## Les limites des prévisions

Autre bilan dressé par cette enquête : pour les voitures électriques achetées d'occasion, en revanche, la donne s'inverse complètement. Dans tous les cas, rouler à l'électrique revient moins cher que de rouler avec

un modèle à moteur traditionnel.

La conclusion majeure de l'étude apparaît sujette à caution : les voitures électriques de toutes les catégories, quelle que soit leur taille, présenteraient un bilan financier global d'utilisation systématiquement plus avantageux que leurs homologues essence à partir de 2032. Difficile d'être aussi affirmatif : d'ici là, beaucoup de paramètres peuvent changer, et personne ne peut prévoir comment vont évoluer certains coûts. À commencer par le prix des énergies : l'électricité va-t-elle continuer à être relativement peu chère ? Le pétrole pourrait-il à nouveau baisser ?

Autre point d'incertitude : les taxes. Aujourd'hui, l'État récupère 33 milliards d'euros par an sur la vente des

carburants liquides, dérivés du pétrole. Avec l'électrification du parc automobile, les ventes de carburant vont forcément baisser. Et forcément, l'État cherchera à compenser ce manque à gagner.

Pour l'heure, il n'y a pas de taxe spécifique sur l'électricité. Mais à l'avenir, celle-ci pourrait arriver. Par le biais des bornes publiques, de façon très simple. Et pour les recharges à domicile, via les compteurs Linky qui techniquement, sont capables d'identifier l'usage qui est fait de l'électricité que vous consommez. Et de ce fait, permettre une taxation quand vous branchez votre voiture. Une hypothèse à ne pas négliger.

Jean-Rémy MACCHIA.

## De l'essence dans les voitures électriques ?

Un bruit court dans les couloirs à Bruxelles : l'Union européenne pourrait assouplir sa décision d'interdire les moteurs thermiques à l'horizon 2035. L'idée ? Autoriser la vente de voitures électriques dotées d'un petit moteur thermique permettant de continuer à rouler lorsque les batteries sont épuisées : un prolongateur d'autonomie.

Il ne s'agit pas du tout d'obtenir, à l'arrivée, une voiture hybride ni de proposer un fonctionnement prolongé de ce moteur à essence additionnel. Juste d'une mécanique d'appoint, qui fonctionne comme un groupe électrogène : il n'entraîne jamais directement la voiture. Il se contente de fonctionner uniquement pour fabriquer de l'électricité.

## Un système déjà éprouvé

La technique n'est pas nouvelle : elle a été inaugurée, il y a douze ans, en 2013, chez BMW, sur la petite berline i3. C'était une pure électrique, sur laquelle l'autonomie initiale, assez limitée, pouvait être prolongée en cas de besoin, par un moteur thermique, en l'occurrence un bicylindre emprunté à un deux-roues, pour refa-

briquer de l'électricité. Une électricité qui à son tour servait à entraîner les roues motrices ou rechargeait les batteries.

Pour l'instant, les modèles qui adoptent ce schéma sont très rares : les Nissan Qashqai et X-Trail e-Power l'utilisent ; et le prochain SUV familial chinois Leapmotor C10. C'est ce même schéma technique qui pourrait être employé à l'avenir, en 2035. À condition de s'assurer qu'en aucun cas, ce moteur thermique ne sert à entraîner directement la voiture, et que ses caractéristiques fassent qu'il émette le moins de CO<sub>2</sub> possible.

Ce serait une entorse au dogme actuel du zéro rejet de CO<sub>2</sub> absolu. Mais ce pourrait être une mesure réaliste, qui permettrait de rassurer les automobilistes européens qui, à en croire les dernières ventes de modèles électriques en Europe, ne sont pas si enclins à acheter des modèles 100 % électriques. Le tout pour un surcoût modéré, bien plus faible que celui des hybrides rechargeables, techniquement beaucoup plus complexes.

J.-R. M.



C'est BMW, en 2013, qui a inauguré le système du prolongateur d'autonomie. Une « assurance » contre le stress des batteries totalement épuisées.

PHOTO : BMW