



La transition vers la voiture électrique menacée par les bornes de charge ?

Le passage à la voiture électrique pourrait bien être freiné par la tarification pratiquée par les opérateurs des bornes de recharge. D'après la dernière enquête de l'UFC-Que Choisir, les prix varient considérablement d'une borne à l'autre. En plus de la lenteur du déploiement des bornes sur l'ensemble du territoire français, et malgré les incitations financières du gouvernement, les Français peinent à être séduits par les véhicules électriques.

Par paolo garoscio Modifié le 27 novembre 2023 à 17 h 36



L'enjeu des bornes de recharge dans le passage à l'électromobilité
Les bornes de recharge publiques sont devenues un élément crucial pour l'adoption d'une voiture électrique, surtout pour les **37 % de ménages qui ne disposent pas de stationnement privatif**. Cependant, l'enquête de l'UFC-Que Choisir révèle un **gouffre entre la promotion des véhicules électriques par le gouvernement et la réalité du déploiement des bornes**. Un objectif initial de 100 000 points de recharge



pour 2020 n'a été atteint qu'en mai 2023, mettant en péril l'objectif de 400 000 bornes d'ici 2030. **Si les projections actuelles se maintiennent, UFC-Que Choisir prévoit qu'une carence allant jusqu'à 150 000 bornes pourrait survenir.** D'autre part, l'absence d'une stratégie cohérente pour l'implantation des bornes de recharge laisse présager la persistance de zones sans accès à la recharge publique, particulièrement préoccupante en zones rurales. Bien que des schémas directeurs de développement (SDRIVE) existent, ils ne sont pas imposés, ce qui est inacceptable face aux enjeux environnementaux actuels qui favorisent la transition vers les véhicules électriques, moins polluants .

Charger son véhicule électrique peut prendre un temps considérable suivant où vous habitez, mais c'est aussi un véritable casse-tête financier : pour utiliser une borne publique, il faut naviguer entre les offres variées des opérateurs de mobilité. La complexité des tarifs, oscillant entre frais fixes, de stationnement, ou basés sur le kWh, rend le coût imprévisible pour de nombreux automobilistes. **Selon l'UFC-Que Choisir, le prix du kWh varie énormément, de 0,39 à 2,12 €, pouvant atteindre des tarifs jusqu'à treize fois supérieurs au tarif réglementés d'EDF (TRV).** Cette variation se reflète dans le coût total de recharge, avec des exemples frappants comme la Peugeot e-208, dont le plein peut coûter entre 7,35 € et 68,77 € dans la même ville (Lyon) selon l'opérateur.

Les Français peinent à être séduits par la voiture électrique

Cette confusion tarifaire, ajoutée à l'inflation et à la précarité financière, freine l'engouement pour les véhicules électriques en France. **Seuls 385 250 véhicules électriques et hybrides ont été immatriculés en 2023.** Un chiffre bien éloigné de celui des véhicules thermiques, et ce, malgré l'interdiction à venir des ventes de véhicules neufs thermiques en 2035. **L'enquête d'AutoJM révèle que seuls 18% des automobilistes sont séduits par l'électrique, entravés par les coûts, le manque de bornes, et la complexité des tarifs.**

Cette réticence est exacerbée par l'inflation persistante : **près de 60% des Français ayant du mal à boucler leurs fins de mois. Tous ces facteurs rendent le passage à l'électromobilité bien difficile pour de nombreux Français.** Face à ces constats, l'UFC-Que Choisir recommande la mise en place d'un cadre obligatoire pour le déploiement des bornes, un affichage harmonisé des tarifs, l'accès au paiement par carte bancaire sur toutes les bornes, et l'ouverture des données sur les prix pratiqués.

