

Info Conso INDECOSA CGT 86

NOVEMBRE 2025

EDITO

Vous avez dit électrique ?

La voiture de demain sera électrique.
C'est en tout cas le souhait des institutions nationales et européennes. Mais les chiffres de vente ne reflètent pas encore cet optimisme.

La mobilité électrique en France est une question fondamentale pour l'avenir du transport. Elle doit répondre aux enjeux de l'environnement, des évolutions des usages et des politiques industrielles.

L'achat d'un véhicule, de surcroît électrique, demande un temps de réflexion. Plusieurs critères sont à étudier avant de se lancer dans l'aventure, tant en matière de budget, d'autonomie, d'espace, de modèles de véhicules, de motorisation, ce que l'on veut en faire, pour quel usage, quels trajets ? Neuf ou occasion ?

Cette tendance répond à une demande de véhicules plus accessibles, mais elle se heurte encore aux incertitudes sur la durée de vie des batteries.

Sachez peser le pour et le contre à travers cette nouvelle gazette et n'hésitez pas à venir rencontrer Indécosa CGT 86 avant de vous engager.

indécosa CGT 86

Pour tout renseignement, INDECOSA CGT 86
vous informe



DOSSIER DU MOIS

VEHICULE ELECTRIQUE

***Quels sont les
inconvenients
et les avantages ?***

Vie de l'Association

INDECOSA CGT, c'est quoi ?

INDECOSA CGT vous accueille, sur rendez-vous, dans ses locaux :

21 Bis Rue Arsène Orillard à POITIERS ou au
téléphone : 05 49 60 34 70 ou **09 78 81 69 68**.

(Détail des autres points d'accueils en dernière page).

CONSO



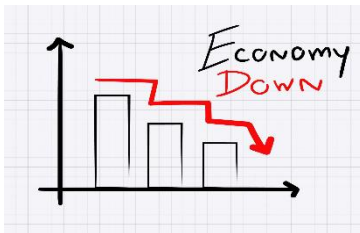
En 2025, le marché connaît des évolutions contrastées : si le nombre de véhicules en circulation progresse, les ventes de voitures neuves stagnent au profit du marché de l'occasion qui a connu une multiplication par sept des ventes entre 2021 et 2024.

Fin 2024, près de 10 % des ventes de véhicules récents concernaient des modèles électriques.

À l'échelle de l'Union européenne, la moyenne de part de marché des véhicules électriques est de 15,6 %. La France se situe légèrement au-dessus, mais reste loin des performances de pays comme la Norvège (82 %), la Suède (38 %) ou les Pays-Bas (30 %). Ces écarts illustrent des politiques publiques très différentes en matière d'aides, de fiscalité et d'infrastructures.



Entre 2020 et 2024, la part de marché française des véhicules électriques est passée de 6 % à près de 17 %. L'année 2025 marque une forme de stabilisation, qui peut être interprétée soit comme une pause avant une nouvelle phase de croissance, soit comme un signal d'essoufflement.



Au premier semestre 2025, environ 148 600 voitures électriques ont été immatriculées en France, ce qui représente une baisse de 6,4 % par rapport à 2024. En janvier, la part de marché des véhicules électrifiés atteignait 19,4 %, mais la tendance s'est infléchie. Cette situation révèle la fragilité d'un marché encore dépendant des incitations publiques.



Le développement des infrastructures conditionne directement l'usage quotidien des véhicules électriques. La France a réalisé des progrès notables, mais l'équilibre entre zones urbaines et rurales reste à construire.

Les infrastructures de recharge se développent mais restent inégalement réparties.



Quels sont les inconvénients de la voiture électrique ?

Son coût



Malgré les aides, le prix d'achat reste élevé et constitue le frein principal à l'acquisition d'un véhicule électrique. La voiture électrique coûte encore trop cher pour bon nombre d'entre nous. Pour exemple, la Renault 5 e-Tech affiche un prix de 29 490 euros, bonus de 4 000 euros déduit.



Comment expliquer ces prix très élevés ?

- Les batteries. A elles seules, elles représentent 25 à 40 % du tarif du véhicule.
- Des coûts de développement et de production très importants.
- L'assemblage nécessite des réorganisations des chaînes de montage.

CONSO

L'autonomie reste encore limitée sur de nombreux véhicules

Si la France dispose d'environ 150 000 points de recharge publics, soit une progression de 31 % en un an, toutefois, leur répartition reste inégale : les grandes métropoles sont bien couvertes, tandis que certaines zones rurales connaissent encore des lacunes.

L'autonomie reste trop limitée sur les citadines actuelles électriques (Twingo e-Tech ne peut parcourir plus de 190 km, si tout va bien !). Elles intègrent de trop petites batteries, et l'autonomie diminue avec le froid en raison des réactions chimiques à l'intérieur de la batterie.



Les recharges à domicile ou en entreprises



La recharge peut être effectuée sur une prise domestique dans sa maison ou à l'entreprise, mais il ne faut pas être pressé ; il faut compter environ 10 heures de recharge chez soi. Ce mode de recharge représente plus de 90 % des cas. Cela peut devenir un handicap en cas de besoin urgent de se déplacer à la dernière minute.

L'installation d'une borne est relativement simple, notamment grâce au droit à la prise instauré par la loi. Mais en habitat collectif, les procédures administratives et les coûts ralentissent le déploiement. Là-encore, comment faire pour recharger son véhicule dans la rue, devant son immeuble, dépourvu d'installation ?



Les bornes rapides ou ultra-rapides



Sur autoroute, la fréquence de recharge en autonomie diminue ; comptez une demi-heure à 45 minutes de recharge selon le modèle avec les supers chargeurs disponibles sur les aires d'autoroutes.

Les bornes rapides sont essentielles pour les longs trajets. Leur nombre augmente, notamment sur autoroute, mais leur coût d'installation et de maintenance reste élevé. La fiabilité et la disponibilité de ces équipements sont désormais au cœur des attentes des utilisateurs.

Véhicules plus lourds à cause des batteries.

C'est un fait, les voitures électriques, à cause de leur batterie notamment, sont plus lourdes que leurs homologues thermiques.

Globalement, ce sont toutes les voitures qui ont augmenté leurs poids ces dernières années et cela peut poser problème en termes de sécurité, de répercussions sur la consommation de carburant ou d'électricité, en termes de pratiques, comme le fait de stationner, les véhicules électriques étant souvent plus larges ou encore, plus étonnement sur le permis de conduire.





Un problème de batterie ? Pas seulement, il y a aussi d'autres éléments déterminants

Plusieurs problèmes commencent sérieusement à se poser avec le poids en hausse constante de nos voitures, surtout depuis l'avènement de l'électrique et des SUV. Le problème n'a pas uniquement des répercussions sur la consommation (de carburant d'électricité), l'augmentation du poids des voitures touche à bien d'autres sujets :

- Celui de la sécurité, avec le freinage. Plus le poids d'une voiture est élevé, plus la force nécessaire pour la freiner est importante. Il va donc de soi que les voitures plus lourdes nécessitent des systèmes de freinage plus puissants.
- Des problèmes plus « pratiques » comme, par exemple, le stationnement, ou le permis de conduire. **Un permis B suffira-t-il encore d'ici quelques années ?** Si cette question peut paraître exagérée, et elle l'est effectivement à cette heure. Avec un permis B, la limite imposée en termes de poids est de 3,5 tonnes. C'est suffisamment large pour conduire une camionnette, effectivement, et toutes les voitures commercialisées en Europe aujourd'hui mais quid des véhicules à empattement long, **le permis B pourrait ne plus suffire à l'avenir.**

Assurance plus chère à cause de la surchauffe des batteries



Les batteries des véhicules électriques, bien qu'elles offrent une alternative écologique aux moteurs à combustion, présentent des risques d'incendie qui ne peuvent être ignorés. Ces batteries, souvent basées sur la chimie lithium-ion, peuvent surchauffer en raison de divers facteurs, tels que des défauts de fabrication, des dommages physiques ou une mauvaise gestion de la charge. Plus chères en moyenne de 5 à 20 % en raison de divers facteurs tels que le coût d'achat, les réparations plus coûteuses et la complexité technique. A cela il faut ajouter des garanties supplémentaires comme la protection du câble ou de la borne de recharge.

Mise en place d'attelage impossible, à cause des batteries

De nombreux véhicules électriques ne sont pas autorisés à tracter à ce jour. C'est tout particulièrement le cas des citadines, mais aussi des SUV compacts. Certains modèles homologués peuvent toutefois être équipés d'une boule afin de transporter un porte-vélo. Leur masse ne doit généralement pas excéder quelques dizaines de kilos.



Il conviendra de vérifier les spécifications techniques du modèle choisi et de se renseigner sur les exigences réglementaires.

Coûts des réparations en cas d'accident

En moyenne, les réparations sont 15 % plus chères que celles d'un véhicule thermique, et les voitures hybrides encore plus chères à réparer.

Ces coûts sont principalement dus au prix élevé des pièces endommagées, des critères plus stricts pour le remplacement et le diagnostic,

La longueur des réparations en raison de la complexité technologique et la nécessité de protocoles de sécurité spécifiques.

Pratique : Conso

Voitures électriques, retour à la « casse » départ



Si sur l'ensemble de sa durée d'existence un véhicule électrique a un bilan carbone deux à trois fois inférieur à un modèle thermique, comme l'estime l'Ademe, il faut pour cela qu'il effectue environ 200 000 km. Pourtant, selon une étude de l'institut Reuters, un très grand nombre de voitures

électriques est envoyé directement à la casse sans avoir franchi cette fameuse barre kilométrique. En effet, en cas d'accident et quand les airbags se sont déclenchés, on estime que la batterie est potentiellement endommagée et qu'un remplacement s'impose. C'est souvent lié au choc

qui entraîne un déséquilibre chimique de ladite batterie. Ainsi, la plupart du temps, aucun risque n'est pris, on préfère la changer. Le coût est considérable puisque les prix varient de 8 000 à 32 000 euros pour une batterie, sans compter la main-d'œuvre. Ainsi, il devient moins cher d'envoyer le véhicule à la casse que de le réparer. Même si les nouvelles normes européennes tendent à faciliter la maintenance, la réparation et la réadaptation des voitures électriques, on reste dubitatif sur les résultats probants du rendu écologique de ce type de véhicule dans un proche avenir. □

A.F.



01 55 82 84 05

Rubrique réalisée avec
Indecosa-CGT
(information défense
des consommateurs salariés)
263 rue de Paris
93515 Montreuil cedex
indecosa@cgt.fr
www.indecosa.cgt.fr

Quels sont les avantages de la voiture électrique ?

Les voitures électriques sont-elles écologiques en 2025 ?

On peut considérer que l'impact carbone d'un véhicule électrique est 2 à 6 fois moins polluant que celui d'un véhicule thermique. Mais l'efficacité dépend également de plusieurs facteurs comme ceux de la capacité de la batterie et de l'utilisation du véhicule (Source ADEME).

Entretien moins contraignant qu'un véhicule thermique

Plus simple que le moteur à combustion, le moteur électrique vous libère de nombreuses opérations de maintenance :

- Plus besoin de faire la vidange,
- Plus de changement de courroie, ni de bougies ou de filtre à huile.

Par ailleurs, le véhicule électrique est dépourvu de boîte de vitesses, l'entretien des freins est moins contraignant sur un véhicule électrique. En effet, grâce au système de récupération d'énergie qui ralentit le véhicule dès que le conducteur n'accélère plus, les plaquettes sont moins sollicitées et s'usent moins vite. Seule chose nouvelle à surveiller, la batterie !

CONSO



Aide à l'achat sous conditions

Afin de favoriser la mobilité propre, la prime « coup de pouce véhicules particuliers électriques » a remplacé le bonus écologique pour encourager l'acquisition de véhicules électriques. Comment pouvez-vous en bénéficier ? Quels sont les véhicules concernés ? Quel est le montant du bonus ?



<https://www.economie.gouv.fr/particuliers/voyager-et-se-deplacer/achat-dun-vehicule-electrique-pouvez-vous-beneficier-de-la-prime-coup-de-pouce-vehicules-particuliers-electriques>

Batteries pouvant être garanties 8 ans selon constructeurs

La garantie des batteries de voitures électriques varie généralement de 1 à 8 ans, selon le type de véhicule et le fabricant. C'est un point très important car lorsque la panne survient, le coût des batteries peut s'avérer très onéreux.



Moins de pièces mobiles qu'un véhicule thermique, donc moins de risques de pannes

Les voitures électriques ont moins de pièces mobiles que les véhicules thermiques. Un moteur électrique compte 20 pièces mobiles contre plus de 2000 pour un véhicule à combustion interne ce qui réduit considérablement les risques de pannes et diminue la nécessité d'entretien régulier.

Moins onéreux à l'usage avec un coût de l'énergie moins cher que le carburant

Certes, recharger son véhicule sur l'autoroute se révèle coûteux. Il faut compter environ 10,60 € pour 100 km. Mais seuls les gros rouleurs utilisent fréquemment ces bornes de charge rapide. Ce n'est en rien la norme. L'Insee précise que 85 % des actifs utilisent leur voiture pour des trajets compris entre 25 et 30 km. La grande majorité des utilisateurs rechargent leur véhicule au domicile, en entreprise ou aux bornes de l'espace public. Il en résulte que le coût moyen aux 100 km se situe entre 2,50 € et 3,50 €, très loin des 8 € qu'il faudra déboursier pour un diesel et 10,20 € pour une essence. Plus chère à l'achat, la voiture électrique l'est nettement moins à l'usage. (Source : 60 millions de conso).

Silencieux et dynamique : la conduite d'une voiture électrique apporte un confort indéniable.



Attention toutefois ; elles présentent également un risque pour les piétons et cyclistes moins conscients de l'arrivée du véhicule augmentant le risque de collision.

En résumé, la motorisation la plus adaptée à vos trajets quotidiens dépend de votre profil.

L'électrique s'impose pour un usage urbain, l'hybride rechargeable pour les conducteurs polyvalents et l'hybride classique pour ceux qui font de longs trajets sans avoir besoin de borne de recharge.

Les obstacles persistants demeurent :

- le prix élevé qui constitue le principal frein à l'achat, malgré les aides. En 2025, le budget consacré au bonus écologique a été réduit d'un tiers, passant de 1,5 milliard à 1 milliard d'euros. Les aides sont désormais ciblées sur les ménages modestes.
- L'autonomie réelle en conditions d'usage, la durée de vie des batteries et les difficultés de recharge en copropriété ajoutent des incertitudes.

Ces limites expliquent en partie la stagnation actuelle du marché.

VIE DE L'ASSOCIATION



Le congrès des Organismes Sociaux de la Vienne s'est tenu le jeudi 13 novembre à Montamisé. Ce fut l'occasion, pour la présidente d'Indécosa, de rappeler l'importance de l'association, mais aussi celle d'avoir des militants, élus, syndiqués, à ses côtés, pour travailler et réfléchir sur les différents enjeux fondamentaux qui se dressent devant nous, et auxquels nous devrions répondre.



Le jeudi 20 novembre, Indécosa tenait son stand lors de l'AG de section Retraités FAPT 86 à Sèvres ANXAUMONT

INDECOSA, C'EST QUOI ?

INDECOSA-CGT (Information Défense des Consommateurs Salariés) est une association loi 1901 créée par la Confédération Générale du Travail en 1979. Son principal objectif est la défense de tous les consommateurs du salarié au retraité. Elle pratique ainsi la défense individuelle et/ou collective. Reconnue et agréée par l'État comme représentative, elle participe aux principales instances de concertation où sont débattues avec les professionnels sous l'arbitrage des pouvoirs publics, les intérêts des consommateurs.

Elle est présente sur l'ensemble du territoire français, avec plus de 280 points d'accueils répartis dans les départements, villes et parfois au cœur d'une entreprise dans le cadre des activités du CSE. Chaque année, elle prend en compte et traite des milliers de litiges liés à ses domaines d'intervention. Ses missions s'articulent autour des points suivants : transport et mobilité, banque et argent, habitat et logement, consommation, la santé et l'accès aux soins, l'environnement et la valorisation des déchets. Pour l'INDECOSA-CGT il est impératif de renforcer la présence des organisations de consommateurs dans la gouvernance des questions environnementales. Au niveau institutionnel, INDECOSA-CGT intervient dans un grand nombre d'instances où les intérêts des consommateurs sont en jeu. Au plan national, elle est membre, entre autres, du Conseil National de la Consommation (CNC), du Conseil National des Déchets (CND), du comité consommation de l'AFNOR, ou du comité consultatif du secteur financier (CCSF).

Elle entretient également des concertations avec les directions des opérateurs historiques. Aux niveaux local et régional, elle représente les consommateurs au sein des Centres Techniques Régionaux de la Consommation (CTRC). Au niveau européen, elle est membre de l'association European Consumer Union (ECU) créée en novembre 2009. Elle intervient également auprès du Système européen des paiements automatisés (SEPA). Elle participe à des initiatives organisées par le Comité Economique et Social Européen (CESE).

INDECOSA CGT 86

Composition du Bureau

Présidente : Jocelyne ANTUNES

jose.antunes@wanadoo.fr

Tél : 07 86 45 04 34

Vice-Président : Jean-Claude SARDIN

Tél : 06 10 20 06 07

sardin.jean-claude@orange.fr

Trésorier : François BONNIN

Tél : 06 52 87 55 65

f.bonnin86@laposte.net

Trésorier adjoint : Pascal ZANCHETTIN

pascal.zanchettin@gmail.com

Tél 06 70 61 11 00

Secrétaire : Marylène RAFFIN-HERAULT

Tél : 06 76 64 68 90

maryleneraffin@hotmail.fr

Secrétaire adjoint : Claude FUZEAU

claude.fuzeau@sfr.fr

Tél : 07 67 42 41 00

Membres du Conseil d'Administration

Marie Jo BAUDENEAU UL CHATELLERAULT

Béatrice GUILMIN – France TRAVAIL

Julien HEMON – LC ARMATIS/UD CGT 86

Astrid SINGARRAUD LC ARMATIS

Lionel BONNIFAIT – RETRAITE FAPT 86

Xavier LARTIGUE – SECURIT DOG MAN

Géraldine RICHARD – FAPT 86

Jean-Philippe GUITTONNEAU – TERRITORIAUX POITIERS

Brigitte ORGERET – FRANCE TRAVAIL

Marie-Nicole TIFFANEAU – Retraitée commerce

Patrick AUDEBERT – Retraité FAPT 86

Claudine KEPINSKI – Retraitée CARSAT

Géry BEGEAULT – UL CHATELLERAULT

Accueils :

Le mardi de 14h à 17h (sans RV), et le jeudi (uniquement sur RV) 21 bis Rue Arsène Orillard et au 2 Rue de la Souche à POITIERS.

Tél : **09 78 81 69 68** ou 05 49 60 34 70 - Mail : indecosa86@laposte.net

Le jeudi de 16h30 à 18h30 sans RV et sur RV, 11 Rue du Cognet à CHATELLERAULT

Tél : 05 49 21 15 39 - Mail : indecosachatellerault@gmail.com

Uniquement sur RV, 1 rue du Moulin St Léger à CHAUVIGNY

Tél : **09 78 81 69 68** ou 05 49 60 34 70 - Mail : indecosa86@laposte.net