



En 2024, 67 % des aides de l'État à l'acquisition d'une voiture électrique ont bénéficié à des ménages modestes

FÉVRIER 2026

En 2024, un total de 205 000 voitures électriques neuves ont été acquises par les ménages. 83 % des acquéreurs ont bénéficié d'au moins une aide à l'acquisition (bonus écologique, prime à la conversion ou *leasing* social). Les aides perçues par les ménages ont représenté 1,25 milliard d'euros. Dans 95 % des cas, ces aides ont atteint le montant maximum auquel ils avaient droit. Les ménages modestes ont perçu deux tiers du montant total des aides, même s'ils ont acquis moins de véhicules électriques aidés que les ménages aisés. Le *leasing* social est un dispositif d'aide à la location d'un véhicule électrique neuf, réservé aux ménages modestes et actifs. Il bénéficie à des acquéreurs en moyenne plus jeunes et résidant en milieu rural pour la moitié d'entre eux. La location est le mode d'acquisition privilégié. Elle concerne par définition tous les véhicules bénéficiant du *leasing* social et les trois quarts des autres véhicules électriques neufs aidés.

1,25 MD€ POUR AIDER LES MÉNAGES À S'ÉQUIPER EN VOITURES ÉLECTRIQUES NEUVES

En 2024, 169 500 voitures électriques neuves acquises par les ménages ont bénéficié d'une aide de l'État (bonus écologique, prime à la conversion (PAC), *leasing* social - voir encadré). Ces aides ont ainsi concerné 83 % des 205 000 voitures électriques neuves acquises par des ménages en 2024. Les achats qui n'ont pas bénéficié d'aides de l'État (près de 35 600) ne respectaient pas au moins l'un des critères d'éligibilité des aides (score environnemental insuffisant, poids ou prix trop élevé, etc.).

Sur 1,25 milliard d'euros d'aides pour financer l'acquisition de voitures électriques neuves par les ménages, 933 millions d'euros (74,7 %) ont été mobilisés au titre du bonus écologique, 272 millions d'euros (21,8 %) ont été alloués au *leasing* social et 43,5 millions d'euros (3,5 %) à la PAC. En 2024, les ménages ont déposé près de 230 000 dossiers de demandes d'aides, parfois cumulables : 169 500 pour le bonus écologique, 46 700 pour le *leasing* social et 13 400 pour la PAC.

Afin de rendre la motorisation électrique plus accessible, les ménages acquéreurs d'une voiture électrique neuve ont parfois été autorisés à cumuler plusieurs aides. Notamment, le *leasing* social s'est toujours accompagné du bonus.

La combinaison de ces deux dispositifs a représenté 599 millions d'euros. 126 millions d'euros ont été alloués aux acquisitions combinant bonus et PAC. Près de 109 400 acquisitions d'électriques neuves n'ont bénéficié que du bonus seul pour une aide totale de 523 millions d'euros.

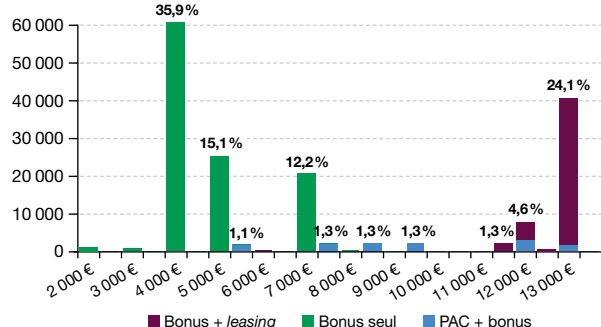
DES AIDES SOUVENT PORTÉES JUSQU'À LEUR MONTANT MAXIMAL

Toutes aides confondues, les ménages aidés pour l'acquisition d'une voiture électrique neuve ont perçu une subvention moyenne de 7 350 euros environ. Près de 95 % des acquisitions ont atteint les plafonds d'aide prévus dans les barèmes auxquels les ménages pouvaient prétendre selon leurs revenus.

Les ménages ayant bénéficié du bonus comme seule aide ont reçu un montant moyen de 4 800 euros. La quasi-totalité d'entre eux a perçu une aide de 4 000, 5 000 ou 7 000 euros (graphique 1). Ces deux premiers montants correspondent

Graphique 1 : aides reçues par les ménages pour l'acquisition d'une voiture électrique neuve, selon le type d'aide

En nombre d'acquisitions, montant des aides en euros



Note de lecture : 40 700 (24,1 %) voitures électriques neuves aidées acquises par les ménages en 2024 ont bénéficié d'une aide autour de 13 000 euros (+/- 250) : 39 300 en complétant le bonus avec le *leasing* social et 1 500 avec la PAC.

Champ : 169 500 voitures électriques neuves aidées acquises par les ménages en 2024.

Sources : SDES (RSVERO) ; ASP

En 2024, 67 % des aides de l'État à l'acquisition d'une voiture électrique ont bénéficié à des ménages modestes

ENCADRÉ

Trois types d'aides de l'État en 2024, modulées selon le revenu de l'acquéreur

Pour accélérer la transition écologique du parc automobile, l'État a mis en place un ensemble d'aides financières destinées à encourager l'acquisition de véhicules électriques neufs. En 2024, trois dispositifs ont été disponibles au moins une partie de l'année et gérés par l'Agence de services et de paiement (ASP) :

- Le bonus écologique, accessible sans condition de revenu ou d'activité sous réserve que le véhicule respecte des critères de score environnemental, de prix et de poids. Son plafond est augmenté lorsque l'acquéreur est modeste. Ce bonus a été remplacé par le dispositif de certificats d'économie d'énergie (CEE) « coup de pouce véhicules particuliers électriques » depuis le 1^{er} juillet 2025.
- La prime à la conversion (PAC), aide conditionnée par la mise au rebut d'un véhicule ancien et dont le plafond est également lié au revenu de l'acquéreur. Elle a été supprimée en décembre 2024.
- Le leasing social, aide réservée aux actifs modestes. Interrompue mi-février 2024, elle a été relancée à l'automne 2025 avec un financement mobilisant les CEE.

aux limites accordées aux ménages aisés avant la révision des barèmes en décembre 2024 et représentent 79 % des bonus seuls. Le dernier montant, qui correspond à l'aide limite accordée aux ménages modestes avant la révision, concentre 19 % des bonus seuls.

Les ménages modestes ayant souscrit au leasing social ont bénéficié d'une remise moyenne de 12 800 euros sur le prix du véhicule acquis. La grande majorité d'entre eux (82 %) a donc profité de l'aide maximale qui était de 13 000 euros, cumulant dans ce cas 7 000 euros de bonus et 6 000 euros au titre du leasing.

Les acquéreurs ayant financé leur acquisition en combinant la PAC et le bonus ont reçu une aide moyenne d'environ 9 500 euros, composée de 6 250 euros de bonus et de 3 250 euros de PAC. Environ un tiers d'entre eux a reçu une aide de 12 000 ou 13 000 euros, qui correspond à un montant plafond pouvant être alloué aux acquéreurs modestes (7 000 euros de bonus auxquels s'ajoutent 5 000 ou 6 000 euros au titre de la PAC selon la période).

DES VOITURES ÉLECTRIQUES NEUVES AIDÉES PLUS CHÈRES LORSQUE L'AIDE EST UN BONUS SEUL

Le coût moyen d'acquisition des voitures électriques neuves aidées en 2024 est de 36 150 euros : 33 300 euros en moyenne pour les bénéficiaires du leasing électrique, 34 000 euros lorsque l'aide combine la PAC et le bonus, et

37 600 euros pour les ménages bénéficiant du seul bonus.

Les prix d'acquisition les plus élevés concernent surtout les ménages bénéficiant du bonus seul. 34 % d'entre eux ont acquis des véhicules coûtant plus de 42 250 euros sans toutefois excéder le coût maximal d'éligibilité fixé à 47 000 euros, contre 22 % des bénéficiaires du bonus combiné à la PAC et quasiment aucun ménage bénéficiaire du leasing social. Pour ces derniers, les prix d'acquisition étaient à 80 % concentrés entre 29 750 et 39 750 euros. L'amplitude des coûts est plus large pour les bénéficiaires de la PAC et du bonus : 32 % ont acquis des véhicules de moins de 29 750 euros contre 16 % pour les deux autres types d'aides (graphique 2).

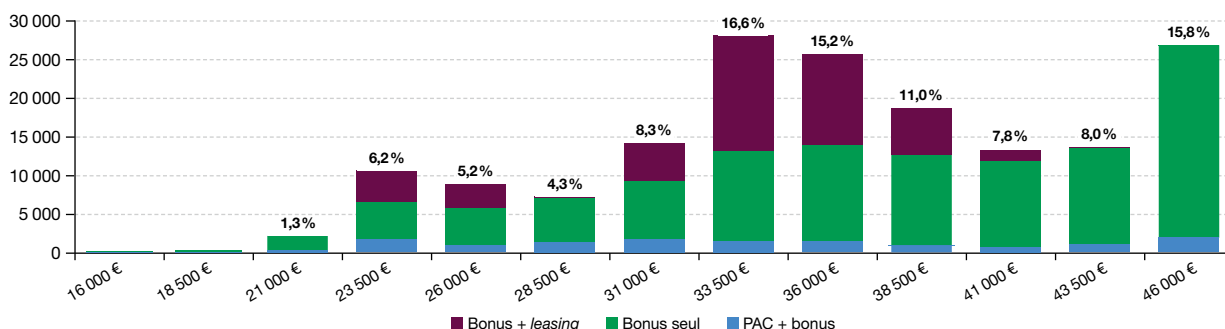
CUMULÉ AU BONUS, LE LEASING SOCIAL A DIMINUÉ LE COÛT D'ACQUISITION DE 40 % EN MOYENNE

Le taux moyen de participation de l'État au financement des voitures électriques neuves acquises par les ménages en 2024 est de 20 %.

Concernant les bénéficiaires du bonus seul, ce taux s'élève à 13 % du coût d'acquisition. Plus de la moitié d'entre eux (57 %) ont bénéficié d'une prise en charge autour de 10 % (graphique 3). Les aides ont permis aux bénéficiaires de la PAC associée au bonus une diminution de 28 % du coût d'acquisition. Dans la moitié des cas, le

Graphique 2 : prix des voitures électriques neuves aidées acquises par les ménages, selon le type d'aide

En nombre d'acquisitions, coût d'acquisition en euros

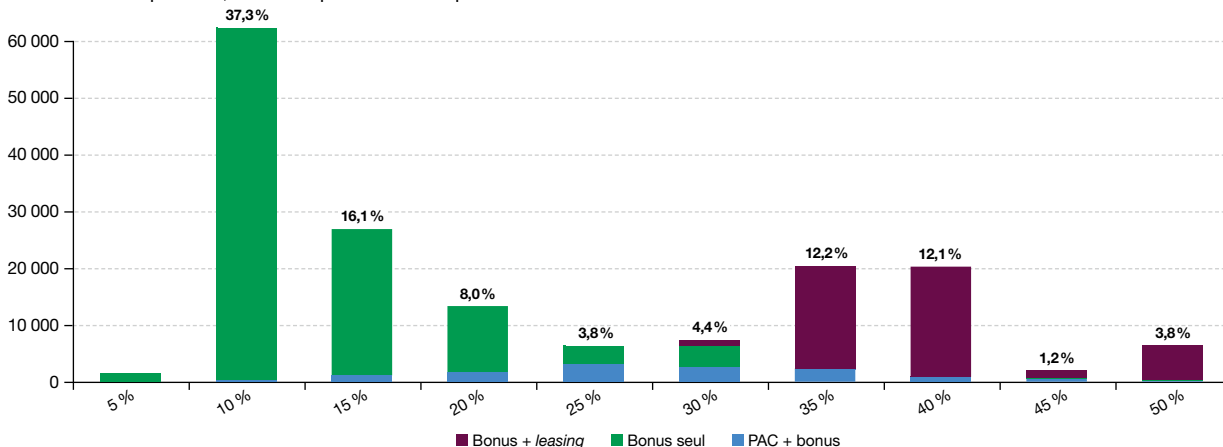


Note de lecture : 25 700 (15,2 %) voitures électriques neuves aidées acquises par les ménages en 2024 ont un prix d'achat autour de 36 000 € (+/- 1 250). Parmi ces voitures, 11 700 ont bénéficié du bonus combiné au leasing social, 12 600 du bonus seul et 1 400 du bonus avec la PAC.
Champ : 169 500 voitures électriques neuves aidées acquises par les ménages en 2024.
Sources : SDES (RSVERO) ; ASP

En 2024, 67 % des aides de l'État à l'acquisition d'une voiture électrique ont bénéficié à des ménages modestes

Graphique 3 : part du coût d'acquisition prise en charge par les aides de l'État, selon le type d'aide

En nombre d'acquisitions, coût d'acquisition financé par les aides en %



Note de lecture : 20 500 (12,1 %) voitures électriques neuves aidées acquises par les ménages en 2024 ont bénéficié du soutien de l'État à hauteur de 40 % (+/- 2,5) du coût d'acquisition. Parmi ces véhicules, 19 800 ont combiné le bonus avec le leasing social et 800 avec la PAC.

Champ : 169 500 voitures électriques neuves aidées acquises par les ménages en 2024.

Sources : SDES (RSVERO) ; ASP

taux de participation de l'État au financement du véhicule a varié entre 23 % et 34 %. Enfin, les aides aux bénéficiaires du leasing social ont fait diminuer le coût d'acquisition de près de 40 % en moyenne. Pour 80 % des leasing sociaux souscrits, la participation de l'État s'est établie entre 33 % et 43 % du coût et dans 13 % des cas, la prise en charge de l'État a été portée autour de 50 %.

LES BÉNÉFICIAIRES DU LEASING SOCIAL SONT PLUS JEUNES

L'âge moyen des acquéreurs de voitures électriques neuves est de 47,6 ans en 2024, contre 54,5 ans pour l'ensemble des acheteurs de véhicules neufs. Cet âge est un peu plus faible pour ceux qui ont bénéficié d'une aide à l'achat : 47,2 ans contre 49,8 ans pour les acquéreurs de véhicules électriques non aidés.

Les bénéficiaires du leasing social sont les plus jeunes : 40,2 ans en moyenne contre 45,9 ans pour les bénéficiaires de la PAC et 50,3 ans pour ceux qui ont perçu le bonus seul. Alors que le bonus écologique est ouvert à tous les particuliers, le leasing social requiert que l'acquéreur soit un actif modeste tandis que le bénéfice de la PAC est conditionné par la mise au rebut d'un véhicule ancien. Or, les jeunes sont surreprésentés parmi les ménages modestes et détiennent aussi plus fréquemment des véhicules anciens.

MOINS DE LA MOITIÉ DES ACQUISITIONS AIDÉES POUR LES MÉNAGES MODESTES, MAIS DEUX TIERS DU MONTANT TOTAL DES AIDES

Les ménages dont le revenu fiscal de référence par part est inférieur au niveau médian (soit 15 400 €) ont acquis 44 % des voitures électriques neuves aidées mais ont perçu 67 % de l'enveloppe financière allouée (graphique 4).

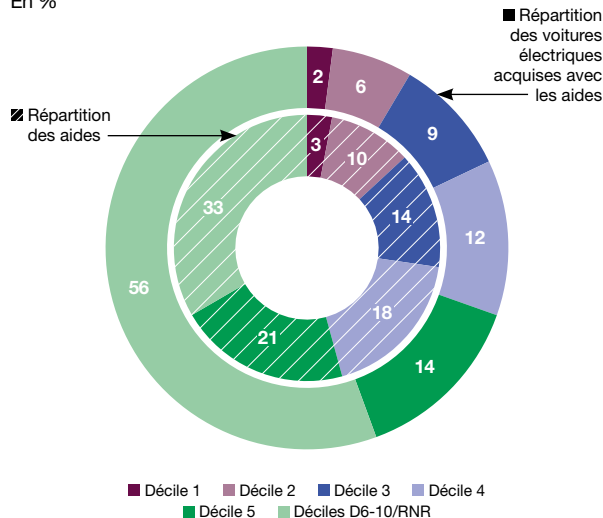
Ce sont les ménages des 4^e et 5^e déciles de revenu fiscal de référence par part qui ont le plus bénéficié des aides à l'acquisition d'une voiture électrique neuve : alors qu'ils représentent 20 % des foyers fiscaux, ils ont acquis 26 %

des véhicules aidés et ont mobilisé près de 40 % des aides en termes monétaires. Les ménages de ces deux déciles sont notamment surreprésentés parmi les acquéreurs ayant souscrit au leasing social. Ils représentent 60 % des bénéficiaires de ce dispositif dont sont exclus les ménages aisés. Ils sont aussi les principaux bénéficiaires de l'aide cumulant le bonus et la PAC, avec un tiers des voitures électriques neuves aidées par ce double dispositif.

Au contraire, les ménages plus aisés (D6 à D10) ont acquis 82 % des voitures électriques neuves ayant bénéficié du bonus seul.

Graphique 4 : répartition des aides de l'État, selon les déciles des acquéreurs

En %



Valeurs des déciles en 2022 : D2= 7 100 €, médiane ou D5= 15 400 €, D8= 24 900 €.

Note : RNR pour revenu non renseigné.

Champ : 169 500 voitures électriques neuves aidées acquises par les ménages en 2024.

Sources : SDES (RSVERO) ; ASP

LES BÉNÉFICIAIRES DE LEASING SOCIAL ONT UN PROFIL PLUS RURAL

En 2024, 41 % des acquéreurs de voitures électriques neuves résident en zone rurale tandis que 35 % vivent en zone urbaine intermédiaire et 24 % en milieu urbain dense.

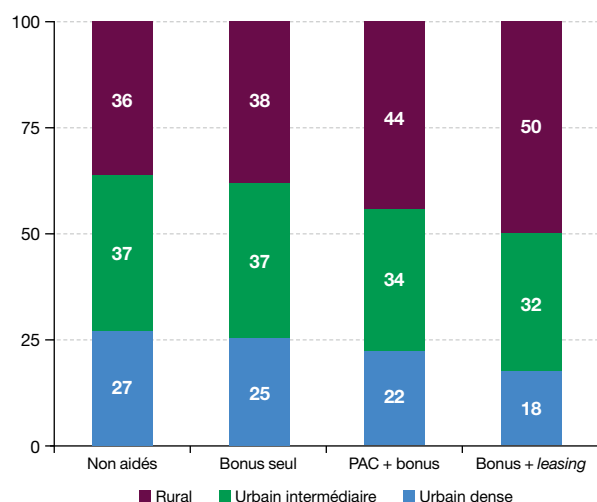
Les ménages qui ont bénéficié d'une aide à l'achat résident plus fréquemment en zone rurale. C'est notamment le cas de ceux qui ont bénéficié du *leasing* social : la moitié habitent en milieu rural alors qu'ils sont moins d'un sur cinq à résider en zone urbaine dense (graphique 5).

83% DES VOITURES ÉLECTRIQUES NEUVES AIDÉES ACQUISES EN LOCATION

En 2024, seule une acquisition de voiture neuve électrique sur cinq par les ménages s'est matérialisée par un achat. Pour les acquisitions bénéficiant d'une aide, c'est le cas de 17 % d'entre elles (contre environ un tiers pour les

Graphique 5 : zone résidentielle des acquéreurs de voitures électriques neuves, selon le type d'aide

En %



Champ : 205 100 voitures électriques neuves acquises par les ménages en 2024.

Sources : SDES (RSVERO) ; ASP

acquisitions non aidées). Les autres acquisitions (83 %) ont donc pris la forme d'une location : dans tous les cas, par définition, pour les bénéficiaires de *leasing* social, et dans environ trois quarts des cas pour les autres ménages aidés (bonus seul ou accompagné de la PAC). Pour les bénéficiaires de *leasing* social, la location de longue durée est privilégiée dans près de deux cas sur trois, les autres ménages optant pour la location avec option d'achat. Pour les ménages bénéficiant du bonus seul ou accompagné par la PAC, la location de longue durée est choisie dans un cas sur trois.

CHAMP ET SOURCES

Pour cette étude, les aides de l'État pour l'acquisition d'un véhicule, gérées par l'Agence de services et de paiement (ASP), ont été appariées avec les données d'immatriculations de 2024 du répertoire statistique des véhicules routiers (RSVERO) du SDES. L'analyse porte uniquement sur les aides à destination des ménages pour l'achat d'un véhicule électrique neuf (bonus écologique, PAC, *leasing* social). Ces aides représentent 93 % de l'enveloppe globale des aides à l'achat de véhicules (1,35 milliard d'euros) et 84 % des 202 000 voitures aidées. Les aides à l'achat non prises en compte ici concernent 32 500 voitures : environ 12 000, pour l'essentiel électriques et neuves, ont été acquises par des entreprises ; les autres ont été acquises par les ménages mais étaient des occasions (18 500), ou des véhicules neufs non électriques (près de 2 000).

Les véhicules en fin de démonstration sont inclus dans le champ de l'étude, dans la mesure où leur cession aux ménages dans un délai de 3 à 12 mois après la première immatriculation leur ouvre droit aux mêmes aides que les véhicules neufs.

POUR EN SAVOIR PLUS

- *Données 2025 sur les immatriculations des véhicules*, SDES, février 2026
- *Prime à la conversion des véhicules : bilan socio-économique et environnemental pour 2023, Théma essentiel*, CGDD, septembre 2025

Roger COLLET, SDES
Gwendoline VOLAT, SDES

Dépôt légal : février 2026
ISSN : 2557-8510 (en ligne)

Directrice de publication : Béatrice Sédillot
Rédaction en chef : François Leray
Coordination éditoriale : Laurianne Courtier
Maquettage et réalisation : Agence Efil, Tours

Commissariat général au développement durable

Service des données et études statistiques

Sous-direction des statistiques des transports

Tour Séquoia - 92055 La Défense cedex

Courriel : diffusion.sdes.cgdd@developpement-durable.gouv.fr

www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr