

FORMATION-ACCOMPAGNEMENT DU PROJET PILAT AUTOPARTAGE

J'AUTOPARTAGE AVEC LA OR
Pourquoi pas vous ?

Le premier service public d'autopartage entre particuliers, pour bénéficier gratuitement :

- » D'une aide pour trouver des personnes avec qui partager un véhicule
- » D'une assurance adaptée évitant tout malus en cas d'accident
- » De conseils et d'un accompagnement personnalisés

Pour qui ?

- » Je suis titulaire du permis mais ne possède pas de voiture ou dois partager son utilisation.
- » Je possède un véhicule que j'utilise peu ou qui stationne longtemps au même endroit.

L'autopartage entre particuliers c'est la mise en commun d'un véhicule entre plusieurs personnes qui ont préalablement défini ses conditions d'utilisation.

Économique
Partage des frais du véhicule.

Écologique
Contribue à limiter le nombre de voitures en circulation.

Convivial
Créer un lien de confiance entre les participants.

Rationnel
Des voitures mieux utilisées.

www.ouestrhodanien.fr

Communauté d'agglomération de l'Ouest Rhodanien

Novembre 2019



BUREAU D'ETUDES EN TRANSPORTS ET DEPLACEMENTS

86 quai Féron 63150 La Bourboule

Tél. : 04.73.65.94.24

Contact : bcordier.adetec@orange.fr

Site internet : www.adetec-deplacements.com

SOMMAIRE

Présentation de la mission	3
1. Le coût de la voiture	4
1.1. Sources des données.....	4
1.2. Dépenses automobiles annuelles de l'ensemble des ménages.....	5
1.2.1. Introduction méthodologique	5
1.2.2. Résultats pour l'année 2018.....	6
1.3. Coût annuel moyen d'une voiture	8
1.3.1. Résultats pour l'année 2018.....	8
1.3.2. Evolutions entre 2008 et 2018.....	12
1.4. Coût kilométrique moyen d'une voiture.....	16
1.4.1. Résultats pour l'année 2018.....	16
1.4.2. Application à l'autopartage	19
1.4.3. Evolutions entre 2008 et 2018.....	20
1.5. Degré d'influence de différents facteurs sur le coût d'une voiture	24
1.5.1. Introduction	24
1.5.2. Taille de la voiture.....	24
1.5.3. Kilométrage annuel.....	24
1.5.4. Age du véhicule	25
1.6. Projections sur la période 2018-2023	26
1.6.1. Présentation des scénarios	26
1.6.2. Evolution du coût annuel moyen	27
1.6.3. Evolution du coût kilométrique moyen.....	35

PRESENTATION DE LA MISSION

La mission comporte deux volets, l'un sur le coût de la voiture (chapitre 1), l'autre sur l'autopartage entre particuliers (chapitre 2).

Elle a été réalisée par Bruno CORDIER (ADETEC) pour le compte du Parc naturel régional du Pilat, avec le soutien financier de l'ADEME dans le cadre de France Mobilités.

Elle s'est concrétisée par une formation des acteurs les 7 et 8 novembre 2019, la remise de ce rapport, d'un diaporama et d'une quinzaine de documents complémentaires listés page 71.

1. LE COUT DE LA VOITURE

1.1. SOURCES DES DONNEES

- INSEE, 2019 - *Comptes Nationaux 2018*.
- INSEE, 2019 - *Classification des fonctions de consommation des ménages*.
- INSEE, 2019 - *Taux d'inflation - Données annuelles*.
- Ministère des Transports, 2019 - *Comptes des Transports 2018*.
- Ministère des Transports, 2019 - *Parc des voitures particulières selon la classe de puissance et l'âge*.
- Ministère des Transports, 2019 - *Les flottes de véhicules des personnes morales*.
- Ministère des Transports, 2016 - *Le marché des voitures particulières d'occasion*.
- Service-Public.fr, 2019 - *Coût de la carte grise*.
- Union Routière de France, 2018 - *Faits et chiffres 2018. Statistiques des mobilités en France et en Europe*.
- Beauvais Consultants, 2011 - *Dépenses supportées par les voyageurs selon les différents modes de transport*.
- Comité des Constructeurs Français d'Automobiles, 2019 - *L'industrie automobile française. Analyses et statistiques 2019*.

1.2. DEPENSES AUTOMOBILES ANNUELLES DE L'ENSEMBLE DES MENAGES

1.2.1. Introduction méthodologique

L'INSEE répartit les dépenses des ménages liées aux véhicules en 6 groupes :

- achats de véhicules, au sein desquels sont détaillés les achats d'automobiles, de deux-roues motorisés et de vélos,
- pièces détachées et accessoires,
- carburants et lubrifiants,
- entretien et réparation,
- services divers liés aux véhicules (péage, stationnement, location de véhicules, auto-école, carte grise...),
- assurance.

Le détail des dépenses au sein de chaque groupe n'est pas communiqué par l'INSEE. En particulier, la répartition des dépenses entre voitures, deux-roues motorisés et vélos n'est pas diffusée, hormis pour les achats de véhicules. De même, la part des péages, des stationnements payants et des cartes grises au sein du groupe « services divers liés aux véhicules » n'est pas connue.

Nous avons donc calculé ou estimé les chiffres manquants à partir des sources listées page précédente.

Les dépenses liées aux automobiles possédées par les ménages sont réparties en 8 postes :

- achats d'automobiles : sont pris en compte les achats de véhicules neufs ou d'occasion ;
- pièces détachées et accessoires : sont pris en compte les pièces et accessoires achetés et installés par les ménages ; si un professionnel est payé pour ce faire, les dépenses sont comptées dans le poste « entretien et réparation » ;
- carburants et lubrifiants, poste dans lequel le carburant est très largement majoritaire ;
- entretien et réparations effectués par un professionnel (y compris lavage, dépannage, contrôle technique...) : est prise en compte la valeur totale du service, y compris les fournitures ;
- péages (autoroutes, ponts, tunnels...) ;
- stationnement payant sur voirie ou dans un parking¹ ;
- carte grise ;
- assurance ; pour éviter de compter deux fois les réparations prises en charge par les assurances (dans « entretien et réparation » et « assurance ») le montant du poste « assurance » correspond à la différence entre les primes payées par les automobilistes et les remboursements de sinistres.

¹ Le stationnement lié au domicile, difficilement chiffrable car souvent non dissocié du coût du logement lui-même, n'est pas pris en compte.

Ces postes peuvent être répartis en 3 familles :

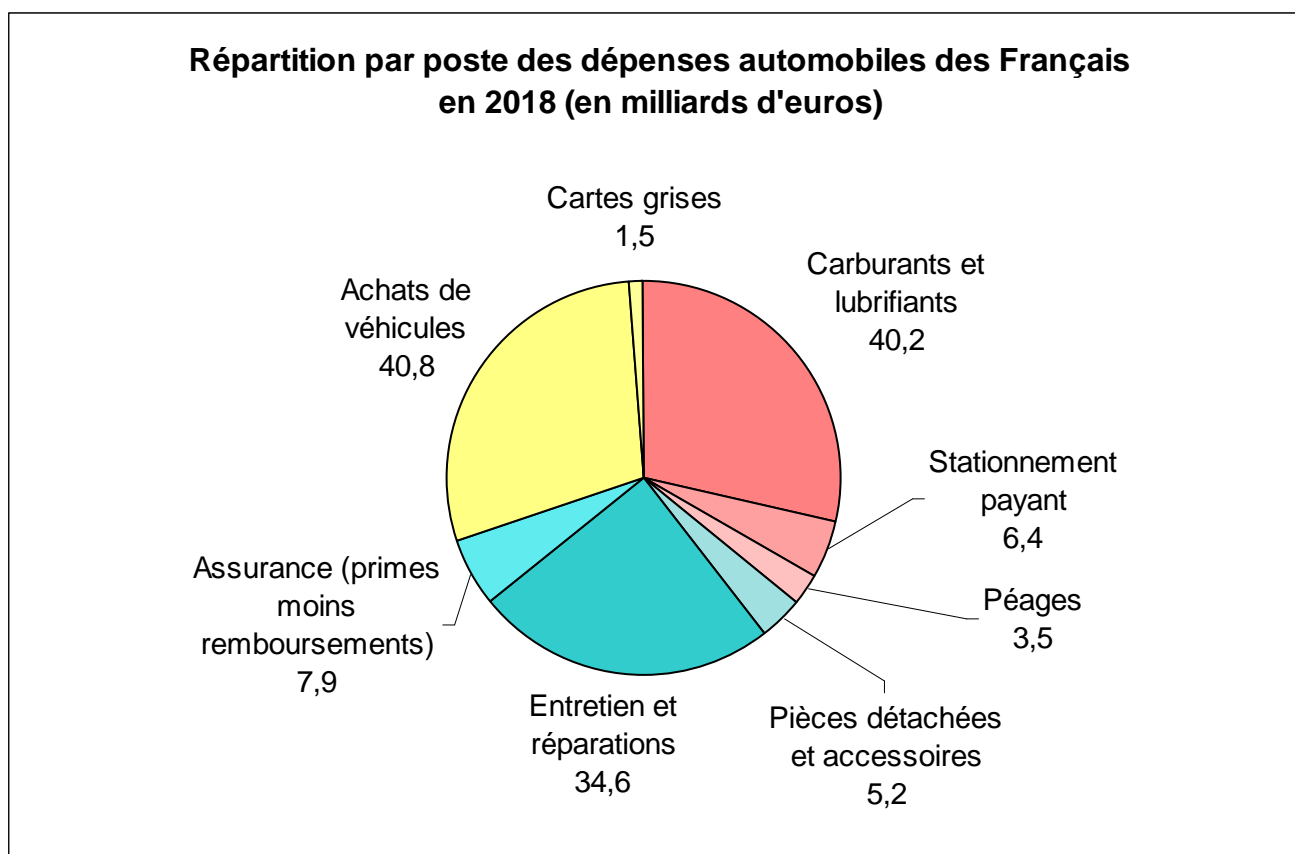
Dépenses directes	Carburant et lubrifiants
	Péages
	Stationnement payant
Dépenses épisodiques	Pièces détachées et accessoires
	Entretien et réparation
	Assurance
Dépenses engagées lors de l'achat du véhicule	Achat du véhicule
	Carte grise

1.2.2. Résultats pour l'année 2018

Résultats globaux

En 2018, les ménages français ont consacré au total 140,3 milliards d'euros à leurs voitures.

La répartition est la suivante :



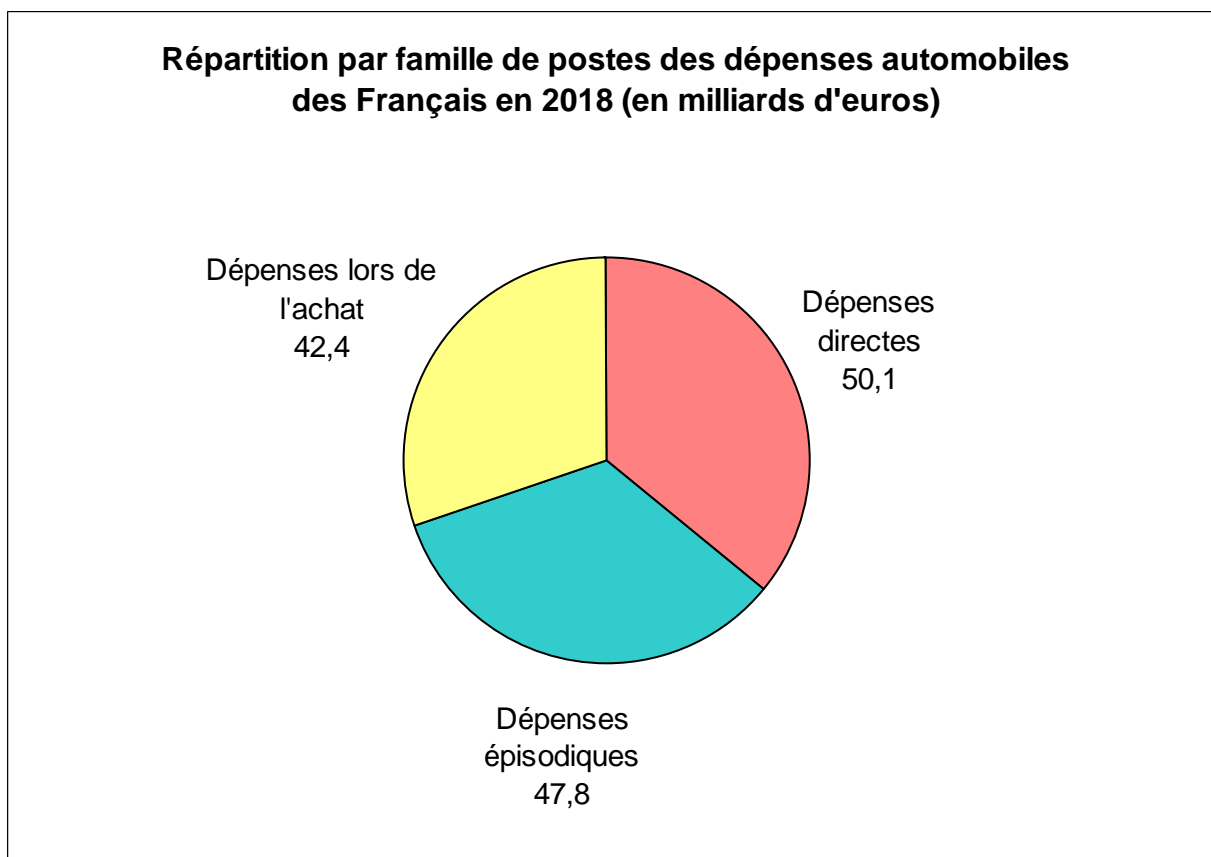
3 postes de dépenses devancent largement les autres : les achats de véhicules (40,8 milliards d'euros), les carburants et lubrifiants (40,2 milliards d'euros) et l'entretien et les réparations

(34,6 milliards d'euros).

Les autres postes se situent entre 1,5 et 7,9 milliards d'euros.

Répartition par famille de postes

Si l'on raisonne par famille de dépenses, on obtient une répartition quasiment à parts égales entre les dépenses directes (en rose, 50 milliards d'euros), les dépenses épisodiques (en bleu, 48 milliards d'euros) et celles lors des achats de véhicules (en jaune, 42 milliards d'euros), comme le montre le graphique ci-dessous.



1.3. COUT ANNUEL MOYEN D'UNE VOITURE

1.3.1. Résultats pour l'année 2018

Coût annuel total

En 2018, il y a au total 32 688 000 voitures, dont environ 29 647 000 possédées par les ménages².

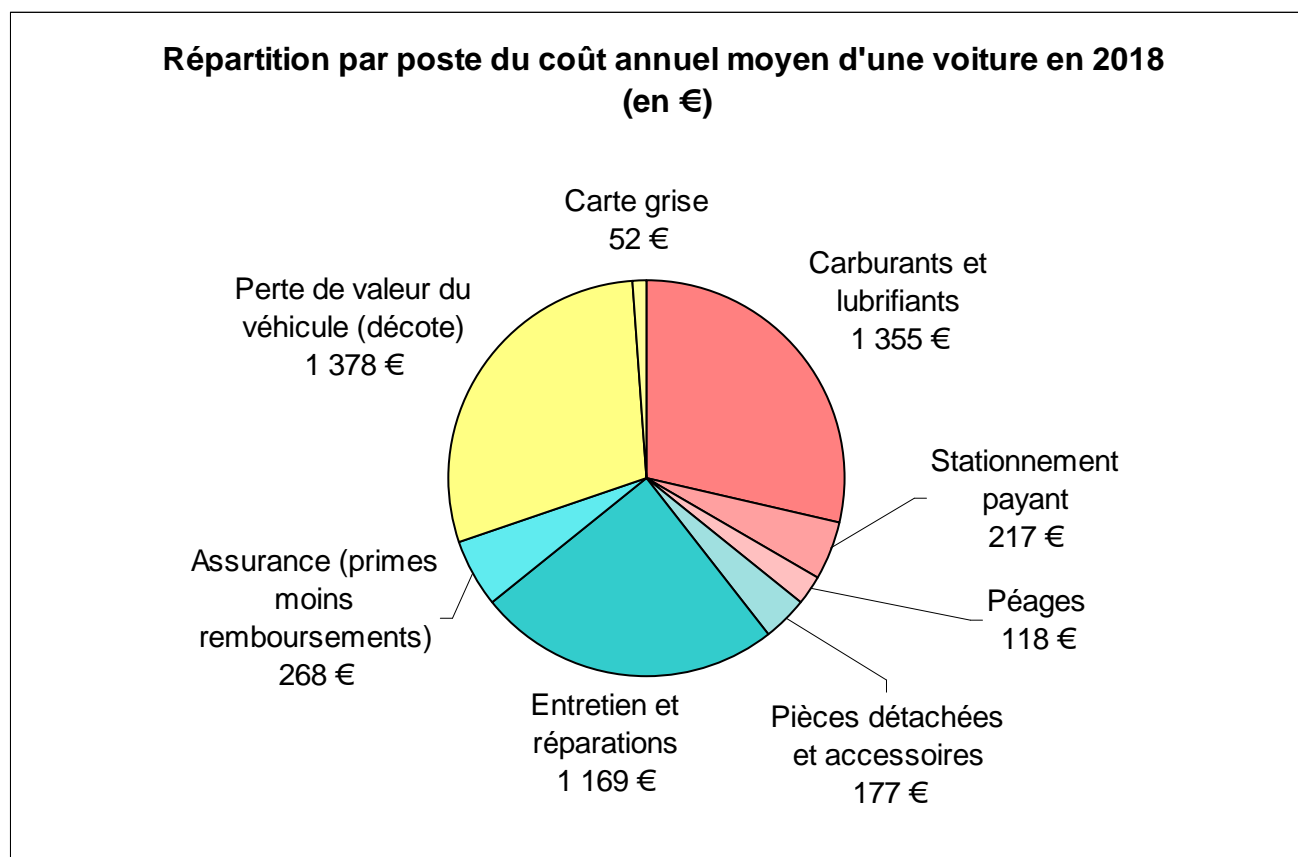
Pour connaître le coût annuel moyen d'une voiture, il faut diviser les dépenses automobiles de l'ensemble des Français (ci-dessus) par le nombre total de voitures des ménages.

En 2018, une voiture coûte en moyenne 140,3 milliards d'euros / 29 647 000 = **4 732 €**

Précisons que la voiture moyenne a une puissance fiscale de 6 CV, est âgée de 9 ans³ et fait 13 117 km par an.

Décomposition par poste (en euros)

La décomposition des 4 732 € annuels est la suivante :



² Le nombre de voitures particulières possédées respectivement par les ménages et les personnes morales est connu uniquement pour l'année 2010. Nous avons appliqué les mêmes proportions pour les autres années, dont 2018.

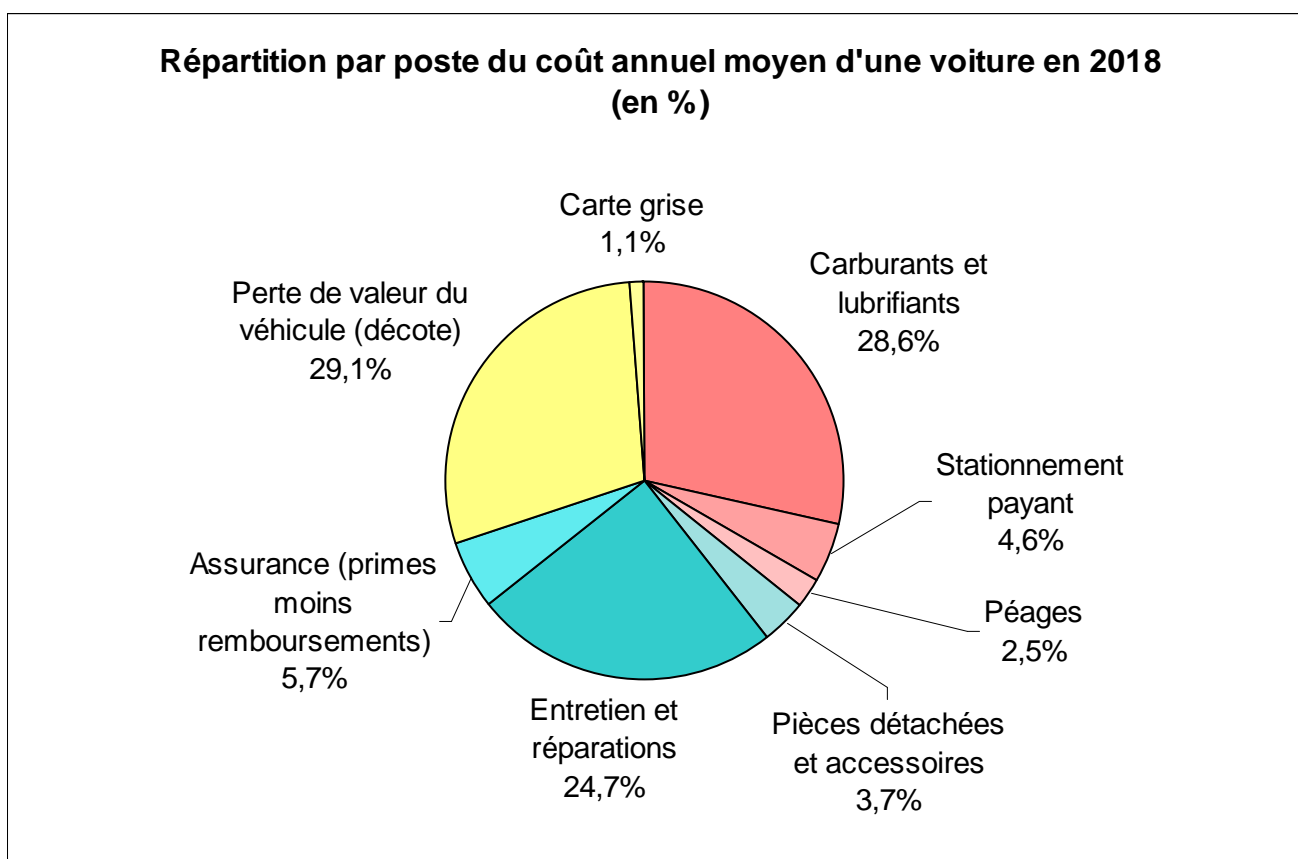
³ Nous verrons plus loin que l'âge de la voiture a peu d'impact sur son coût d'usage.

Les trois principaux postes de dépenses sont la perte de valeur du véhicule⁴, également appelée décote (1 378 €), les carburants et lubrifiants (1 355 €) et l'entretien et les réparations (1 169 €).

Les autres postes se situent entre 52 et 268 €.

Rappelons que le stationnement lié au domicile, difficilement chiffrable car souvent non dissocié du coût du logement lui-même, n'est pas pris en compte. Les éventuels frais bancaires liés à un crédit pour l'achat d'une voiture⁵ ne sont pas pris en compte non plus.

Décomposition par poste (en %)



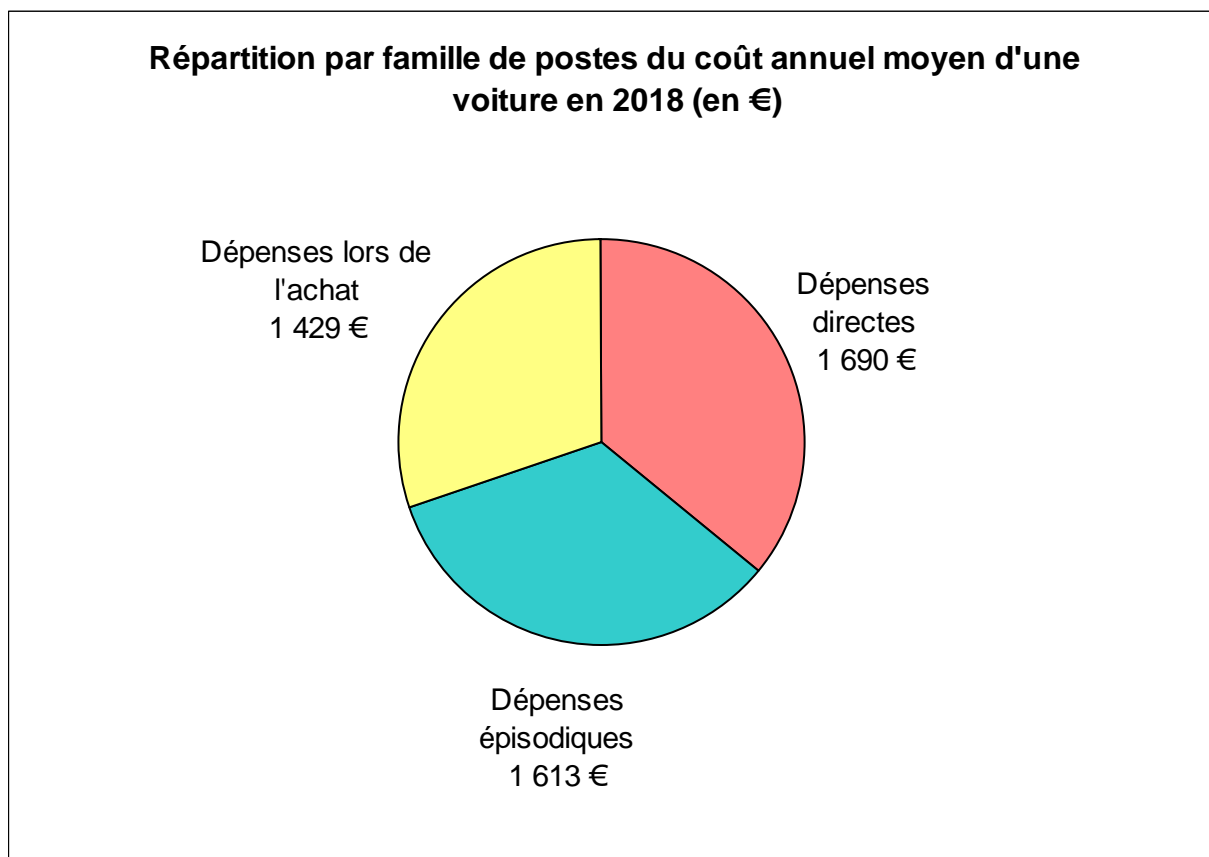
La perte de valeur du véhicule, les carburants et lubrifiants et l'entretien et les réparations représentent respectivement 29,1 %, 28,6 % et 24,7 % des dépenses annuelles, soit en cumulé un peu plus de 82 % du total.

Les autres postes se situent entre 1,1 et 5,7 %.

⁴ Les achats de véhicules à l'échelle nationale sont assimilables, à l'échelle d'une voiture, à la perte de valeur de celle-ci.

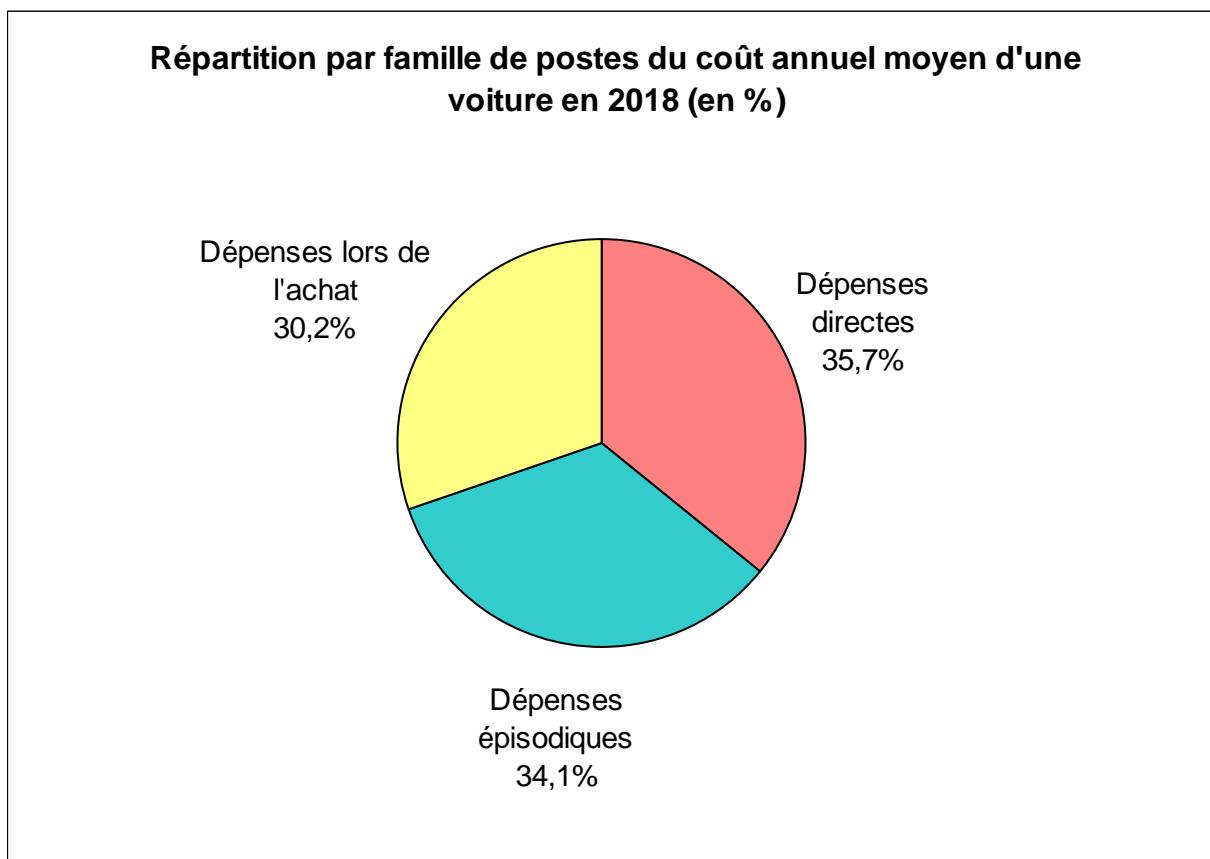
⁵ Signalons à cet égard que 63 % des acheteurs de voitures neuves recourent à un crédit pour financer tout ou partie de cet achat. Le pourcentage n'est pas connu pour les acheteurs de voiture d'occasion.

Répartition par famille de postes (en euros)



Les dépenses directes (en rose) représentent au total 1 690 € par an, les dépenses épisodiques (en bleu) 1 613 € et celles liées aux achats de véhicules (en jaune) 1 429 €.

Répartition par famille de postes (en %)



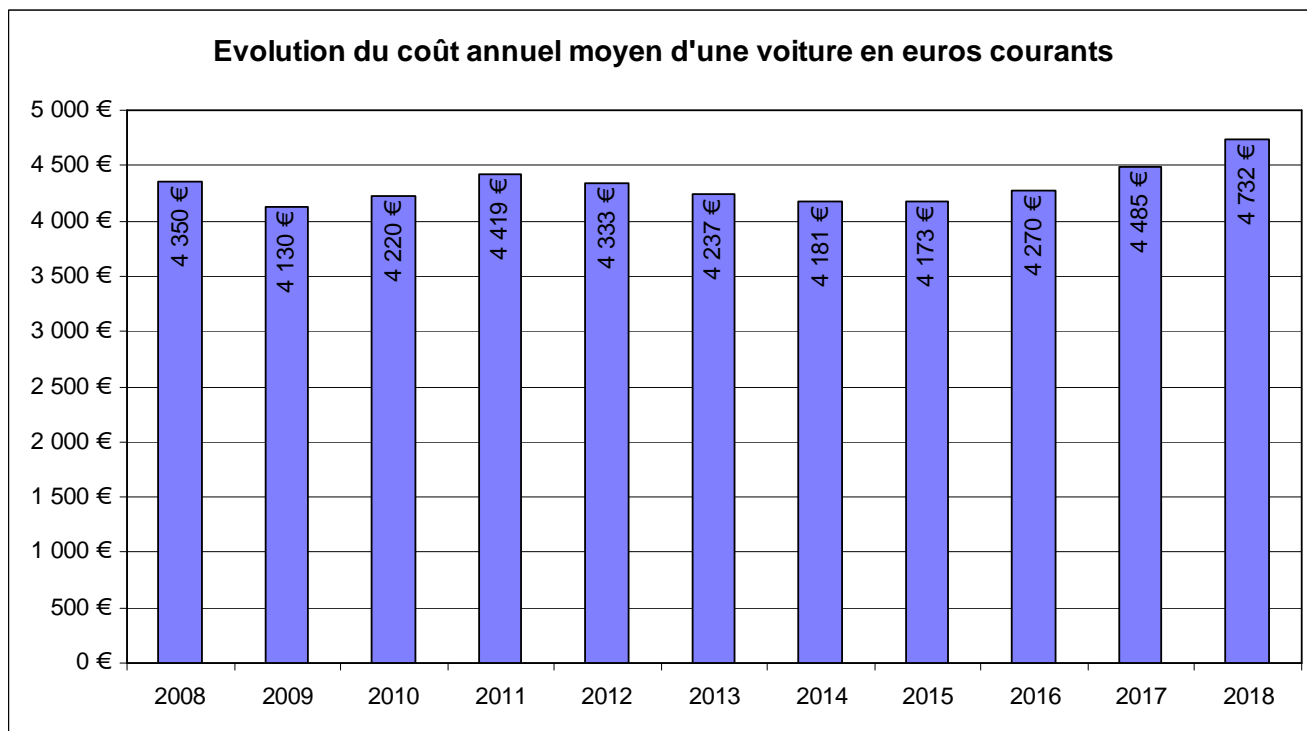
Les dépenses directes (en rose) représentent 36 % du total, les dépenses épisodiques (en bleu) 34 % et celles liées aux achats de véhicules (en jaune) 30 %.

1.3.2. Evolutions entre 2008 et 2018

En euros courants

L'évolution en euros courants correspond aux dépenses effectives de chaque année, sans déduire l'inflation.

Evolution du coût annuel total

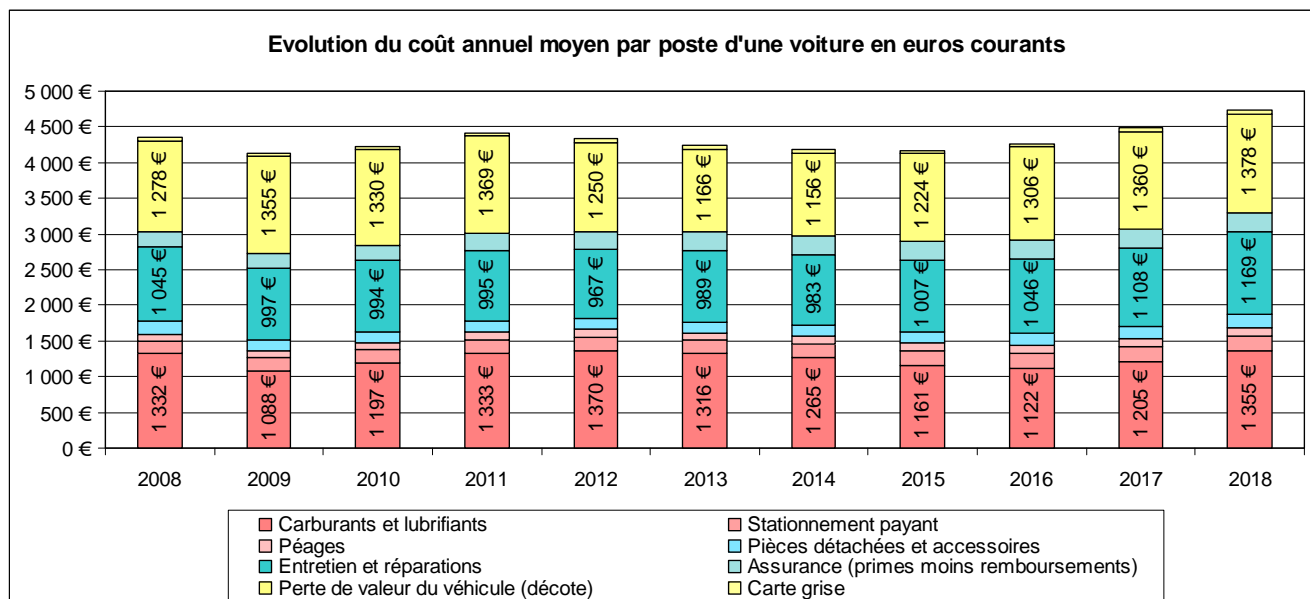


En 10 ans, le coût moyen d'une voiture en euros courants est passé de 4 350 à 4 732 €, soit une hausse de 9 %.

On observe 3 maxima en 2008, 2011 et 2018. Le graphique de la page suivante montre qu'ils sont liés pour partie, mais pour partie seulement, aux prix des carburants.

Depuis 2015, le coût annuel moyen d'une voiture augmente fortement (+ 13 % en 3 ans).

Evolution du coût annuel par poste



En 10 ans, les trois principaux postes de dépenses ont connu les évolutions suivantes :

- + 8 % pour la perte de valeur du véhicule (+ 100 €),
- + 2 % pour les carburants et lubrifiants (+ 23 €),
- + 12 % pour l'entretien et les réparations (+ 124 €).

Le montant des achats de véhicules a connu une évolution en dents de scie de 2008 à 2015, puis a fortement augmenté depuis 2015, passant de 1 224 à 1 378 € (+ 13 %) car les ménages s'orientent de plus en plus vers des véhicules neufs⁶ et de grosse taille (4x4 ou SUV). Sur l'ensemble de la période, la hausse est de 8 % (+ 100 €).

On relève que, malgré la hausse observée en 2018, les carburants et lubrifiants ont un coût très proche de celui de 2008. En revanche, la hausse sur les deux dernières années est forte, puisque ce poste est passé de 1 122 à 1 355 € (+ 21 %).

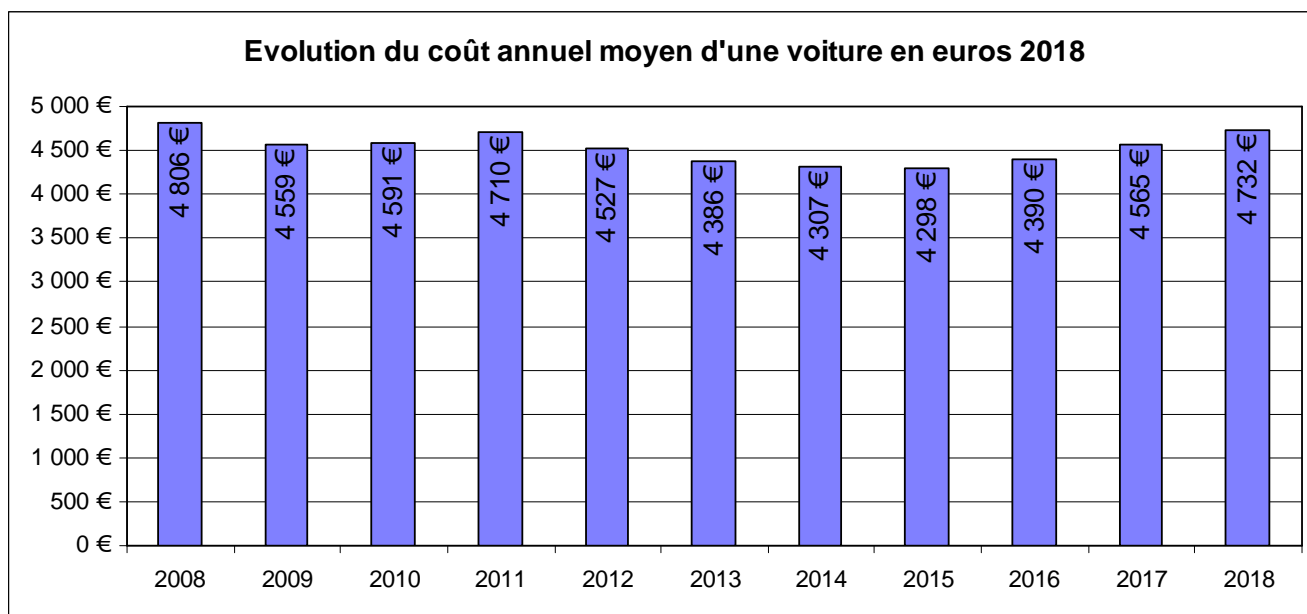
Enfin, l'entretien et les réparations ont le plus augmenté en 10 ans, notamment du fait de la hausse des coûts de main d'œuvre.

⁶ 1 009 000 en 2015, 1 080 000 en 2018, soit une hausse de 7 %.

En euros 2018 (euros constants)

L'analyse en euros 2018 (euros constants) permet de voir l'évolution des dépenses, inflation déduite. Si le taux d'évolution est positif, elles ont augmenté davantage que l'inflation ; s'il est négatif, elles ont moins augmenté que l'inflation, voire ont baissé.

Evolution du coût annuel total

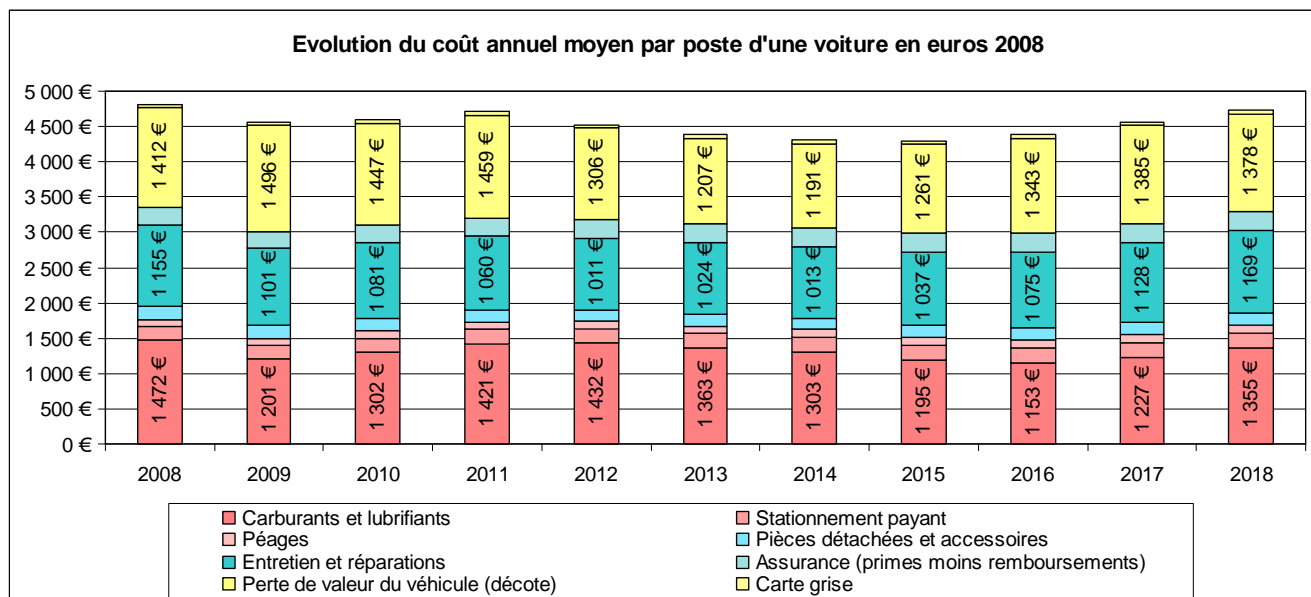


Hors inflation, le coût de la voiture a légèrement baissé en 10 ans, passant de 4 806 €₂₀₁₈ en 2008 à 4 732 €₂₀₁₈ en 2018 (- 1,5 %).

On observe de nouveau 3 maxima en 2008, 2011 et 2018, entre lesquels s'intercalent des creux en 2009 et 2014-2015.

Depuis 2015, le coût annuel moyen d'une voiture augmente beaucoup plus vite que l'inflation (+ 10 % en 3 ans).

Evolution du coût annuel par poste



En 10 ans (2008-2018), les dépenses en achat des véhicules et en carburants et lubrifiants ont augmenté moins vite que l'inflation, celles d'entretien et de réparations un peu plus vite :

- - 2 % pour la perte de valeur du véhicule (- 34 €),
- - 8 % pour les carburants et lubrifiants (- 117 €),
- + 1 % pour l'entretien et les réparations (+ 14 €).

En revanche, sur les trois dernières années (2015-2018), ces trois postes ont augmenté nettement plus vite que l'inflation :

- + 9 % pour la perte de valeur du véhicule (+ 117 €),
- + 13 % pour les carburants et lubrifiants (+ 160 €),
- + 13 % pour l'entretien et les réparations (+ 132 €).

Pour les carburants et lubrifiants, la hausse a même été de 10 % sur la dernière année (+ 128 €) et de 17 % sur les deux dernières années (+ 202 €).

La hausse des dépenses d'achat de véhicules découle pour l'essentiel de choix des ménages. En effet, ceux-ci ont acheté davantage de véhicules neufs et des véhicules plus gros.

La hausse des dépenses de carburant est pour partie subie, mais elle résulte aussi pour partie de choix des ménages (distances parcourues, achat de plus gros véhicules...).

Enfin, la hausse des dépenses d'entretien et de réparation est liée pour partie à la hausse des coûts unitaires, notamment de main d'œuvre, et pour partie au vieillissement du parc⁷.

⁷ Malgré la hausse des achats de véhicules neufs, l'âge moyen du parc est passé de 8,8 à 9 ans, car un nombre important de véhicules âgés est resté en circulation.

1.4. COUT KILOMETRIQUE MOYEN D'UNE VOITURE

1.4.1. Résultats pour l'année 2018

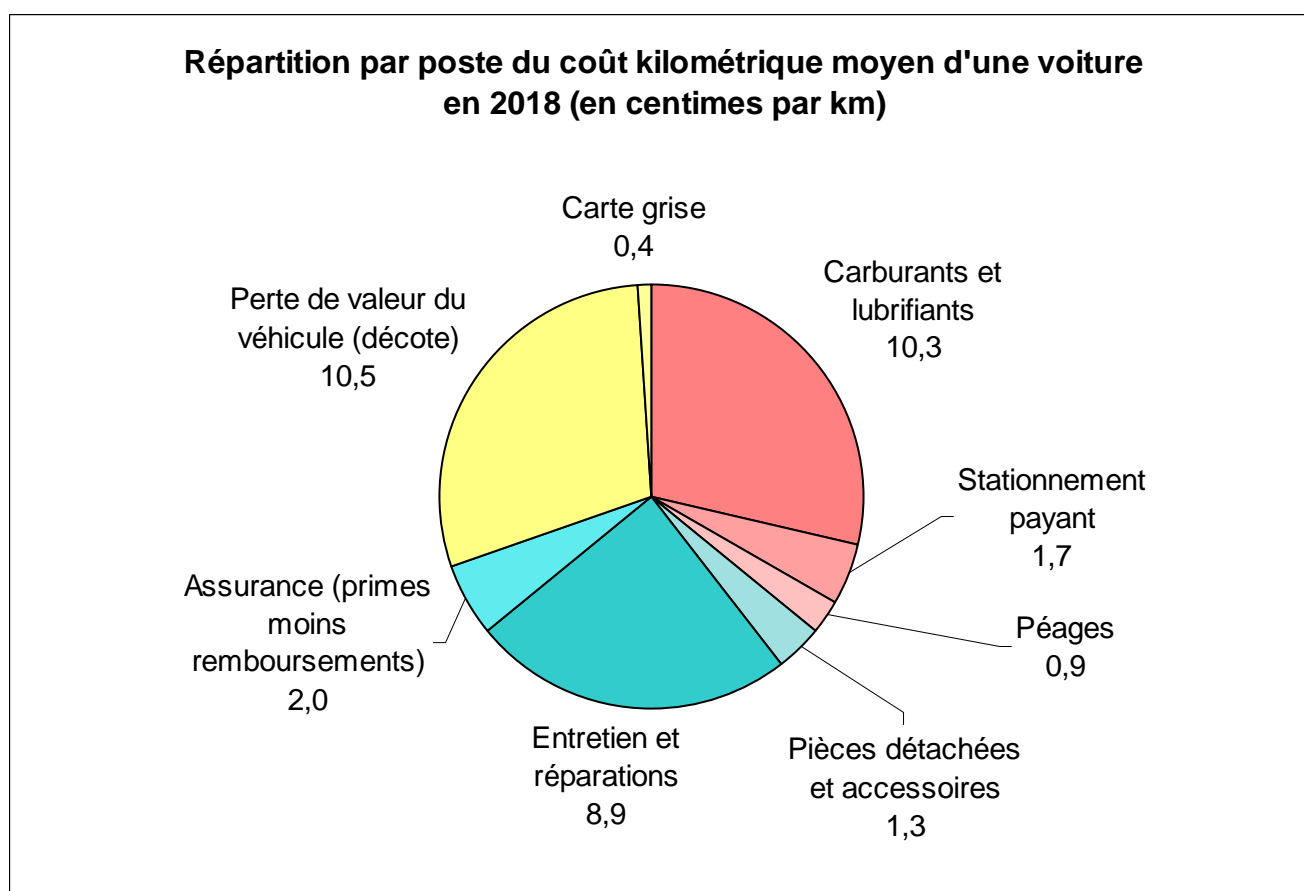
Coût kilométrique total

Pour connaître le coût kilométrique moyen d'une voiture, il suffit de diviser le coût annuel moyen d'une voiture par le kilométrage annuel moyen (13 117 km en 2018).

En 2018, une voiture coûte en moyenne $4\,732 / 13\,117 = 36,1$ centimes par kilomètre.

Décomposition par poste (en centimes par km)

La décomposition est la suivante :



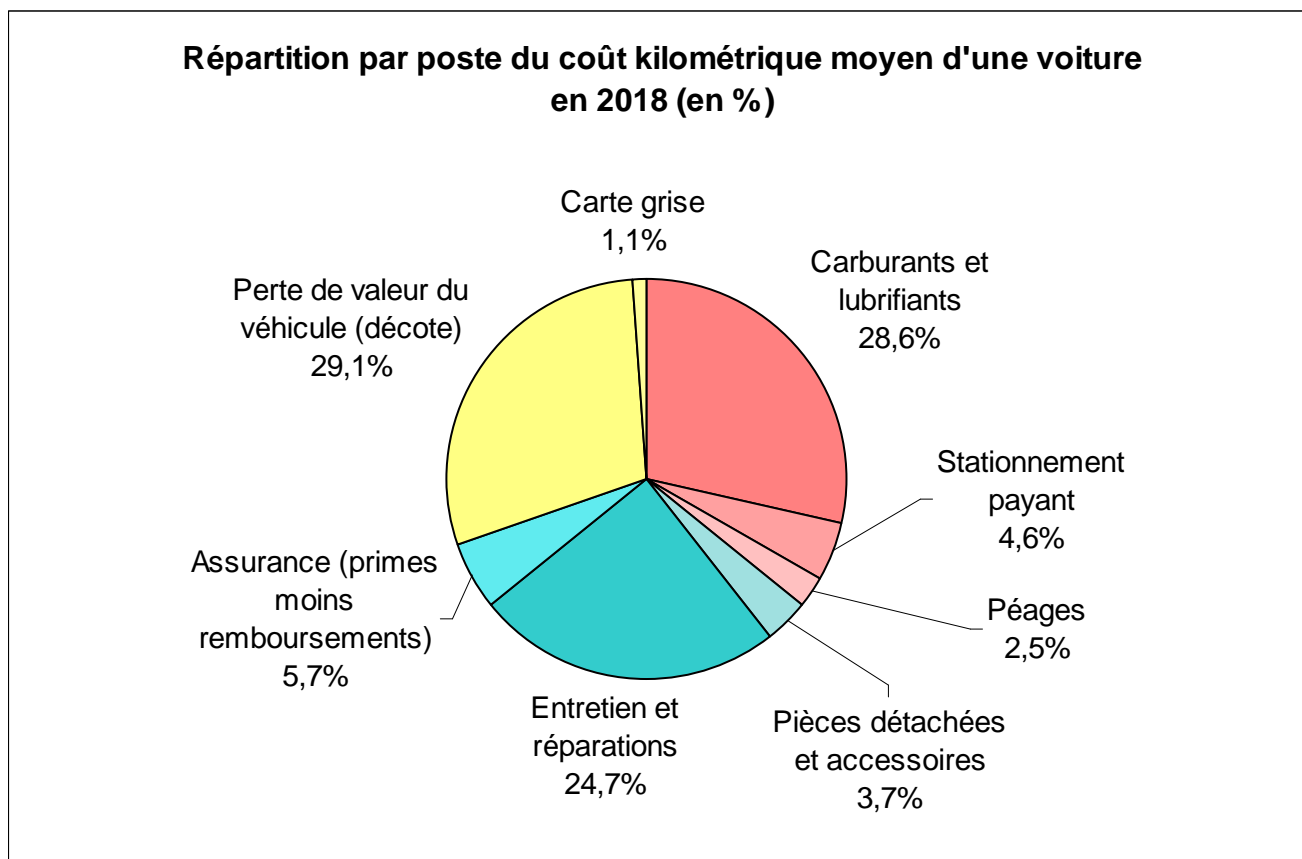
Les trois principaux postes de dépenses restent bien évidemment la perte de valeur du véhicule, également appelée décote (10,5 centimes par km), les carburants et lubrifiants (10,3 centimes par km) et l'entretien et les réparations (8,9 centimes par km).

Les autres postes se situent entre 0,4 et 2 centimes par km.

La plupart des ménages ont tendance à sous-estimer le coût de leur(s) voiture(s) en ne comptant que les dépenses directes et, pour certains d'entre eux, tout ou partie des dépenses épisodiques.

Rappelons que le stationnement lié au domicile et les éventuels frais bancaires liés à un achat à crédit ne sont pas pris en compte.

Décomposition par poste (en %)

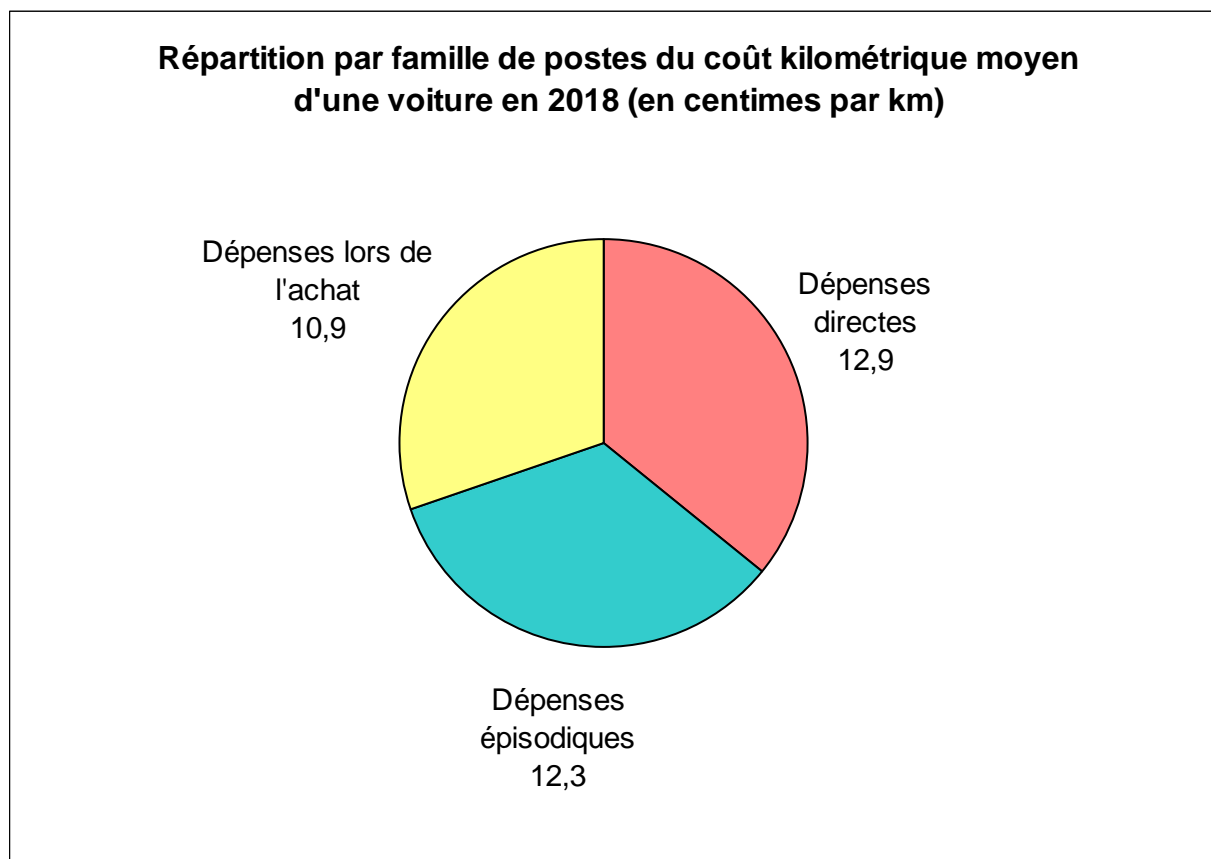


En pourcentage, on retrouve bien entendu la même répartition par poste que pour le coût annuel.

La perte de valeur du véhicule, les carburants et lubrifiants et l'entretien et les réparations représentent respectivement 29,1 %, 28,6 % et 24,7 % des dépenses annuelles.

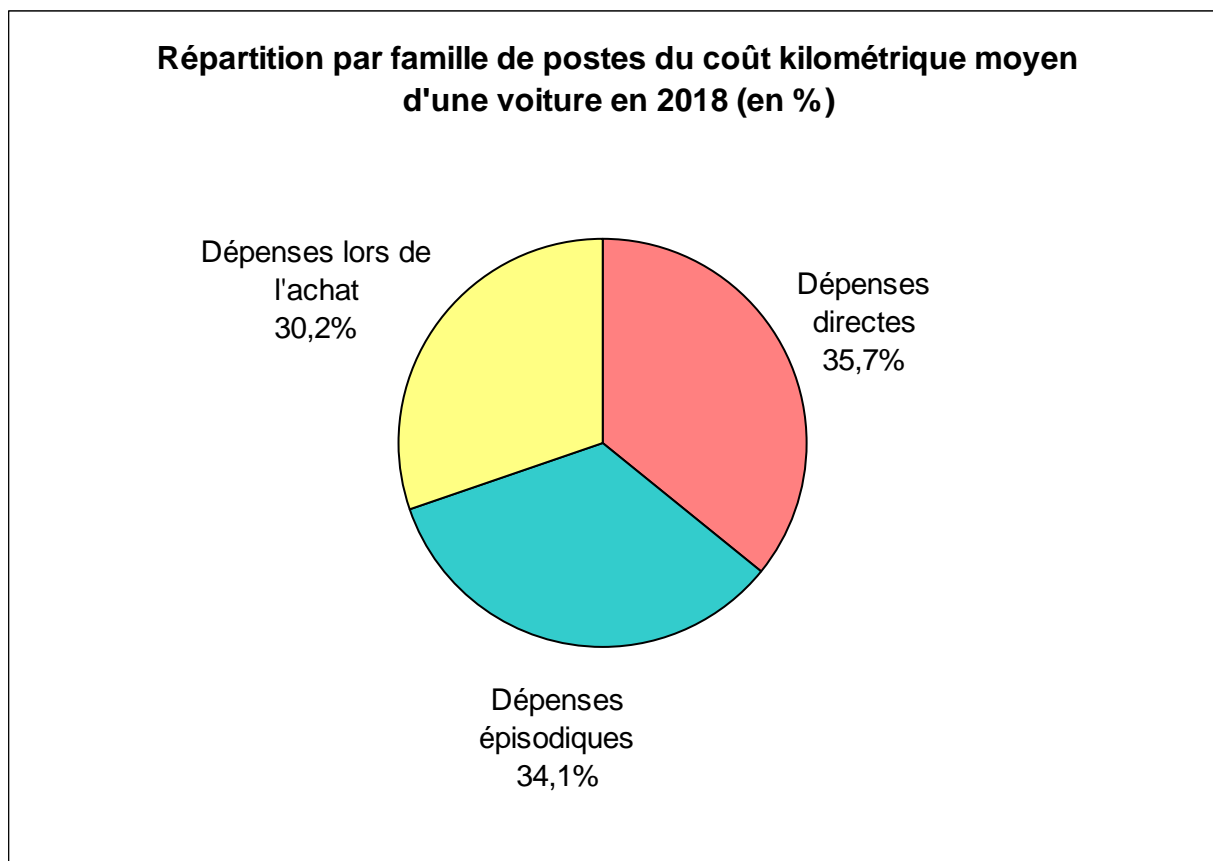
Les autres postes se situent entre 1,1 et 5,7 %.

Répartition par famille de postes (en centimes par km)



Les dépenses directes (en rose) représentent au total 12,9 centimes par km, les dépenses épisodiques (en bleu) 12,3 et celles liées aux achats de véhicules (en jaune) 10,9.

Répartition par famille de postes (en %)



En pourcentage, on retrouve bien entendu la même répartition par famille de postes que pour le coût annuel. Les dépenses directes (en rose) représentent 36 % du total, les dépenses épisodiques (en bleu) 34 % et celles liées aux achats de véhicules (en jaune) 30 %.

1.4.2. Application à l'autopartage

Dans le cadre des contrats d'autopartage, tous les frais sont partagés au prorata des kilomètres effectués par chacun, exceptés le stationnement (1,7 c/km) et les péages (0,9 c/km) qui sont payés directement par l'emprunteur du véhicule.

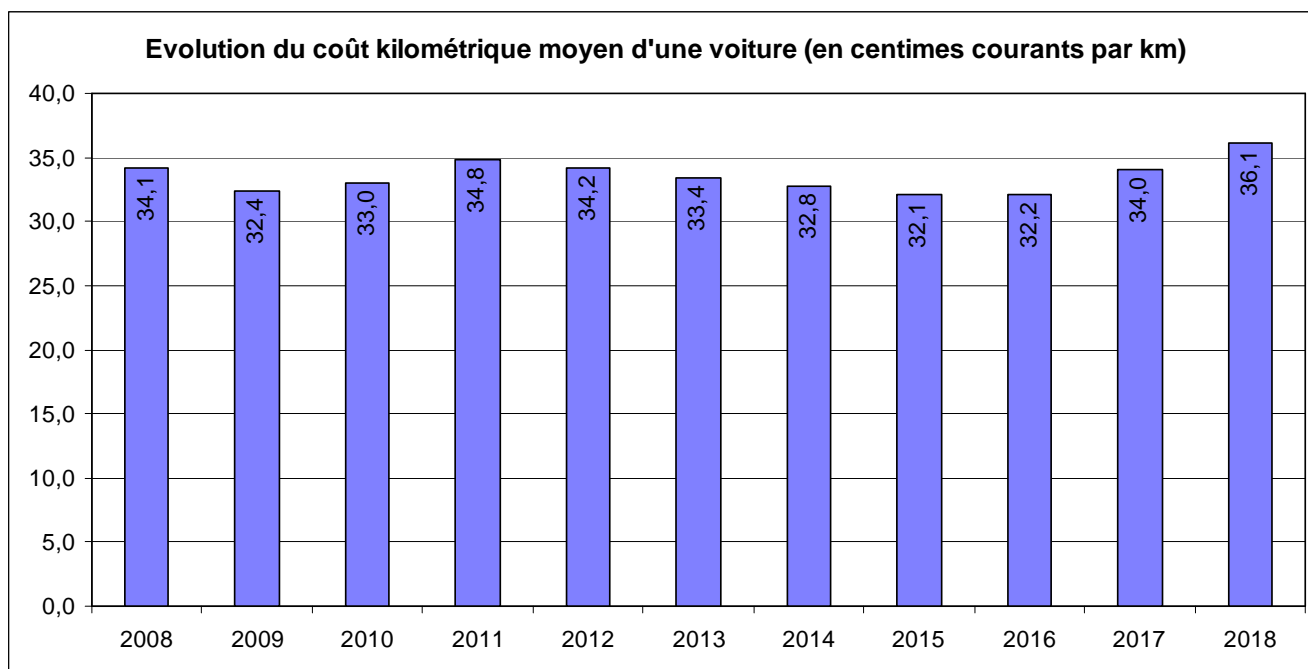
Les coûts kilométriques à partager sont donc en moyenne de $36,1 - 1,7 - 0,9 = 33,5$ centimes par kilomètre. Ils dépendent bien entendu de la taille du véhicule.

1.4.3. Evolutions entre 2008 et 2018

En centimes courants par km

L'évolution en centimes courants correspond aux dépenses effectives de chaque année, sans déduire l'inflation.

Evolution du coût kilométrique total

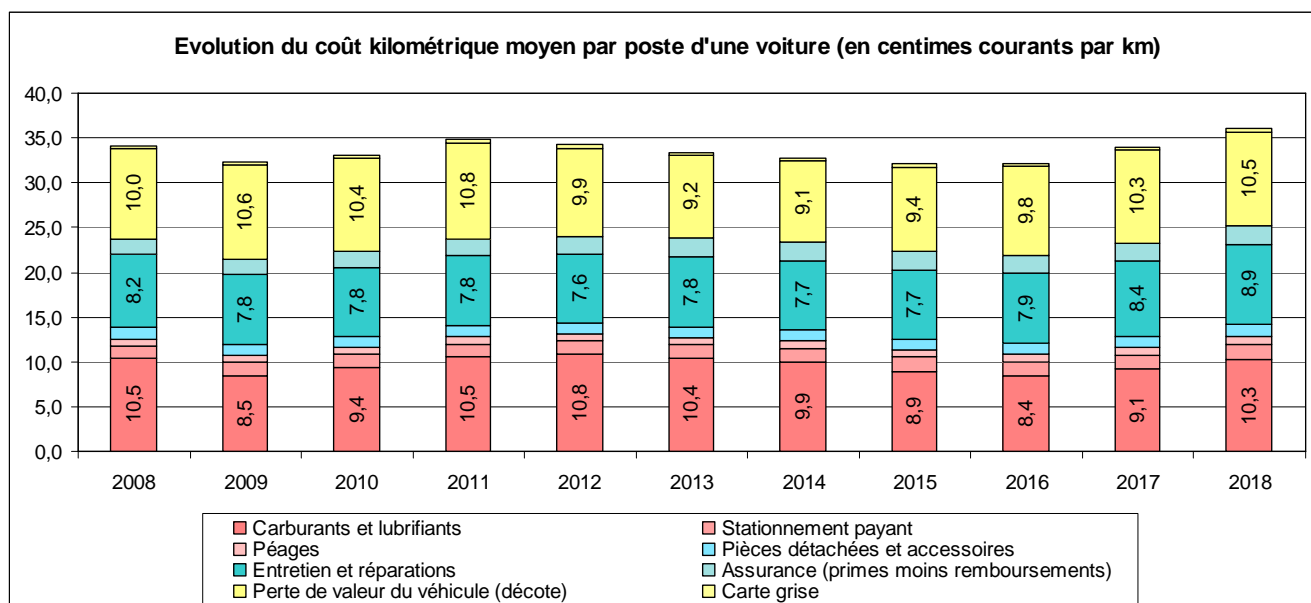


En 10 ans, le coût kilométrique moyen d'une voiture en centimes courants est passé de 34,1 à 36,1 centimes par km, soit une hausse de 6 %.

Comme pour le coût annuel moyen, on observe 3 maxima en 2008, 2011 et 2018. Le graphique de la page suivante montre qu'ils sont liés pour partie aux prix des carburants.

Depuis 2016, le coût kilométrique moyen d'une voiture augmente fortement (+ 12 % en 2 ans).

Evolution du coût kilométrique par poste



En 10 ans, les trois principaux postes de dépenses ont connu les évolutions suivantes :

- + 5 % pour la perte de valeur du véhicule (+ 0,5 c/km),
- - 1 % pour les carburants et lubrifiants (- 0,2 c/km),
- + 9 % pour l'entretien et les réparations (+ 0,7 c/km).

Le montant des achats de véhicules a connu une évolution en dents de scie de 2008 à 2015, puis a fortement augmenté depuis 2015, passant de 9,4 à 10,5 centimes par km (+ 13 %) car les ménages s'orientent de plus en plus vers des véhicules neufs et de grosse taille (4x4 ou SUV). Sur l'ensemble de la période, la hausse est de 5 % (+ 0,5 c/km).

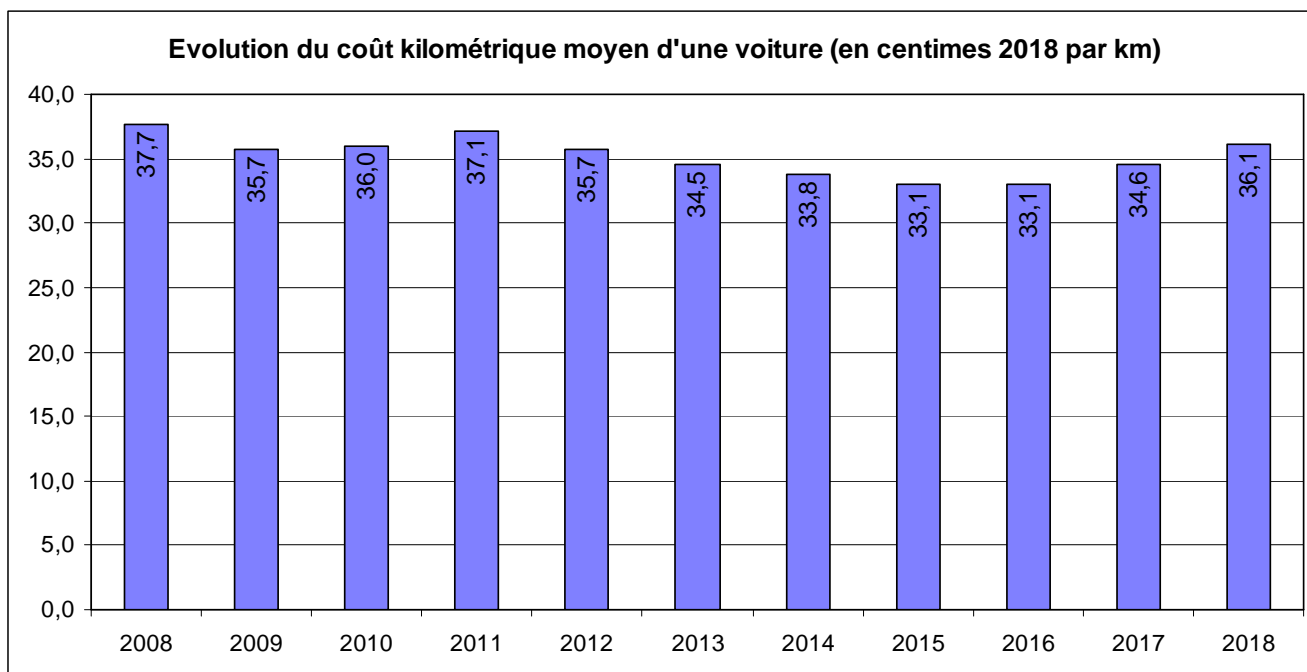
On relève que, malgré la hausse observée en 2018, les carburants et lubrifiants ont un coût kilométrique moindre qu'en 2008 (- 0,2 c/km). En revanche, la hausse sur les deux dernières années est forte, puisque ce poste est passé de 8,4 à 10,3 centimes par km (+ 22 %).

Enfin, l'entretien et les réparations ont le plus augmenté en 10 ans, notamment du fait de la hausse des coûts de main d'œuvre.

En centimes 2018 (centimes constants) par km

L'analyse en centimes 2018 (centimes constants) permet de voir si les dépenses automobiles ont davantage ou moins augmenté que l'inflation. Si le taux d'évolution est positif, elles ont augmenté davantage que l'inflation ; s'il est négatif, elles ont moins augmenté que l'inflation, voire ont baissé.

Evolution du coût kilométrique total

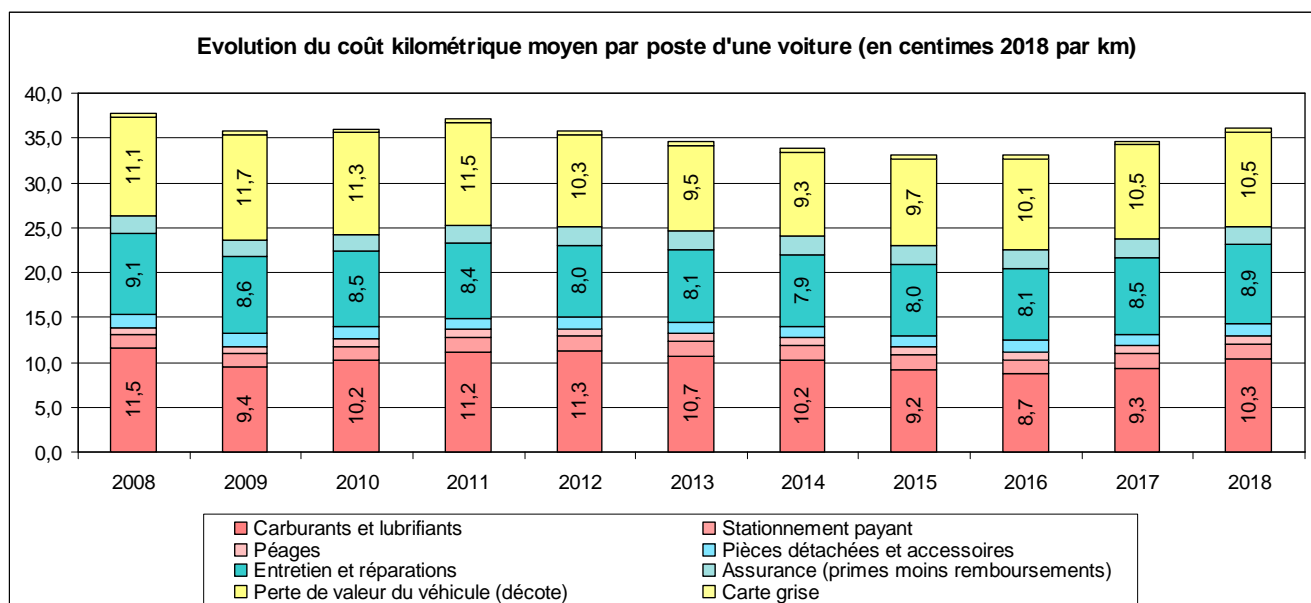


Hors inflation, le coût kilométrique de la voiture a baissé en 10 ans, passant de 37,7 centimes₂₀₁₈ en 2008 à 36,1 centimes₂₀₁₈ en 2018 (- 4 %).

On observe de nouveau 3 maxima en 2008, 2011 et 2018, entre lesquels s'intercalent des creux en 2009 et 2015-2016.

Depuis 2016, le coût kilométrique moyen d'une voiture augmente beaucoup plus vite que l'inflation (+ 9 % en 2 ans).

Evolution du coût kilométrique par poste



En 10 ans (2008-2018), les coûts kilométriques moyens des achats des véhicules, des carburants et lubrifiants et de l'entretien et des réparations ont augmenté moins vite que l'inflation :

- - 5 % pour la perte de valeur du véhicule (- 0,6 c/km),
- - 11 % pour les carburants et lubrifiants (- 1,2 c/km),
- - 2 % pour l'entretien et les réparations (- 0,2 c/km).

En revanche, sur les trois dernières années (2015-2018), ces trois postes ont augmenté nettement plus vite que l'inflation :

- + 8 % pour la perte de valeur du véhicule (+ 0,8 c/km),
- + 12 % pour les carburants et lubrifiants (+ 1,1 c/km). Pour les carburants et lubrifiants, la hausse a même été de 11 % sur la dernière année (+ 1 c/km) et de 18 % sur les deux dernières années (+1,6 c/km).
- + 12 % pour l'entretien et les réparations (+ 0,9 c/km).

Comme indiqué plus haut, la hausse des dépenses d'achat de véhicules découle pour l'essentiel de choix des ménages (davantage de véhicules neufs et des véhicules plus gros).

La hausse des dépenses de carburant est pour partie subie, mais elle résulte aussi pour partie de choix des ménages (achat de plus gros véhicules)

Enfin, la hausse des dépenses d'entretien et de réparation est liée pour partie à la hausse des coûts unitaires, notamment de main d'œuvre, et pour partie au vieillissement du parc.

1.5. DEGRE D'INFLUENCE DE DIFFERENTS FACTEURS SUR LE COUT D'UNE VOITURE

1.5.1. Introduction

Les chiffres présentés dans les parties précédentes (4 732 € par an et 36,1 centimes par km) correspondent à des moyennes à l'échelle nationale, qui ne sauraient être représentatives de chaque situation particulière.

Rappelons qu'en 2018 la voiture moyenne a une puissance fiscale de 6 CV, est âgée de 9 ans et effectue 13 000 km par an.

1.5.2. Taille de la voiture

Toujours en raisonnant sur des moyennes, le bon sens permet de déduire que les petites voitures sont moins coûteuses que la moyenne et les grosses voitures plus coûteuses.

Faute de données précises, il est toutefois difficile d'avancer un prix moyen par taille de véhicules. Nous nous baserons donc sur deux exemples.

L'auteur de cette étude, Bruno CORDIER, tient depuis 29 ans une comptabilité détaillée de ses voitures. Voici le détail pour ses deux dernières.

Il a acheté en 1999 une Renault Clio d'entrée de gamme alors qu'elle avait 1,5 an et 7 000 km et l'a conservée jusqu'en 2015, avec 168 000 km au compteur et un âge de 17,5 ans. Le coût moyen de cette voiture a été de 27,5 centimes par km. Ce coût a été relativement stable dans le temps.

Il a ensuite acheté une Peugeot 208 neuve (modèle d'entrée de gamme), qu'il possède encore à ce jour. Sur ses 4 premières années, le coût moyen de cette voiture est de 26,5 centimes par km.

Sur ces bases, on peut estimer que le coût kilométrique moyen d'une petite voiture est compris entre 25 et 30 centimes par km.

Par symétrie, on peut estimer que le coût kilométrique moyen d'une voiture de 8 à 9 CV de moyenne ou haut de gamme est compris entre 40 et 45 centimes par km.

1.5.3. Kilométrage annuel

Toujours en raisonnant sur des moyennes, le bon sens permet de déduire que :

- Les voitures de 6 CV roulant plus de 13 000 km par an ont un coût annuel supérieur à la moyenne. En revanche, leur coût kilométrique est inférieur à la moyenne, puisque les frais fixes (perte de valeur du véhicule, assurance, carte grise) sont répartis sur un nombre plus élevé de kilomètres.
- Inversement, les voitures de 6 CV roulant moins de 13 000 km par an ont un coût annuel inférieur à la moyenne et un coût kilométrique supérieur à la moyenne.

Le poids du kilométrage sur le coût au km est toutefois relativement limité. Nous allons l'illustrer à travers l'exemple d'un véhicule roulant 20 000 km au lieu de 13 000 (+ 54 %) :

- La décote du véhicule représente en moyenne 10,5 c/km. Si elle n'était pas affectée par le kilométrage parcourue, son impact serait, pour un véhicule roulant 20 000 km au lieu de 13 000, de $10,5 \times 13\,000 / 20\,000 = 6,8$ centimes par km, soit un écart de $10,5 - 6,8 = 3,7$ centimes par km, soit 10 % du coût kilométrique total.
- Or, la décote est affectée par le kilométrage parcouru, puisque ce dernier est pris en compte dans le calcul de la cote argus. L'écart est donc inférieur à 10 % et par conséquent très nettement inférieur à l'écart kilométrique (54 %, cf. ci-dessus).

1.5.4. Age du véhicule

Pour la comparaison entre voitures récentes et âgées, la situation est plus complexe.

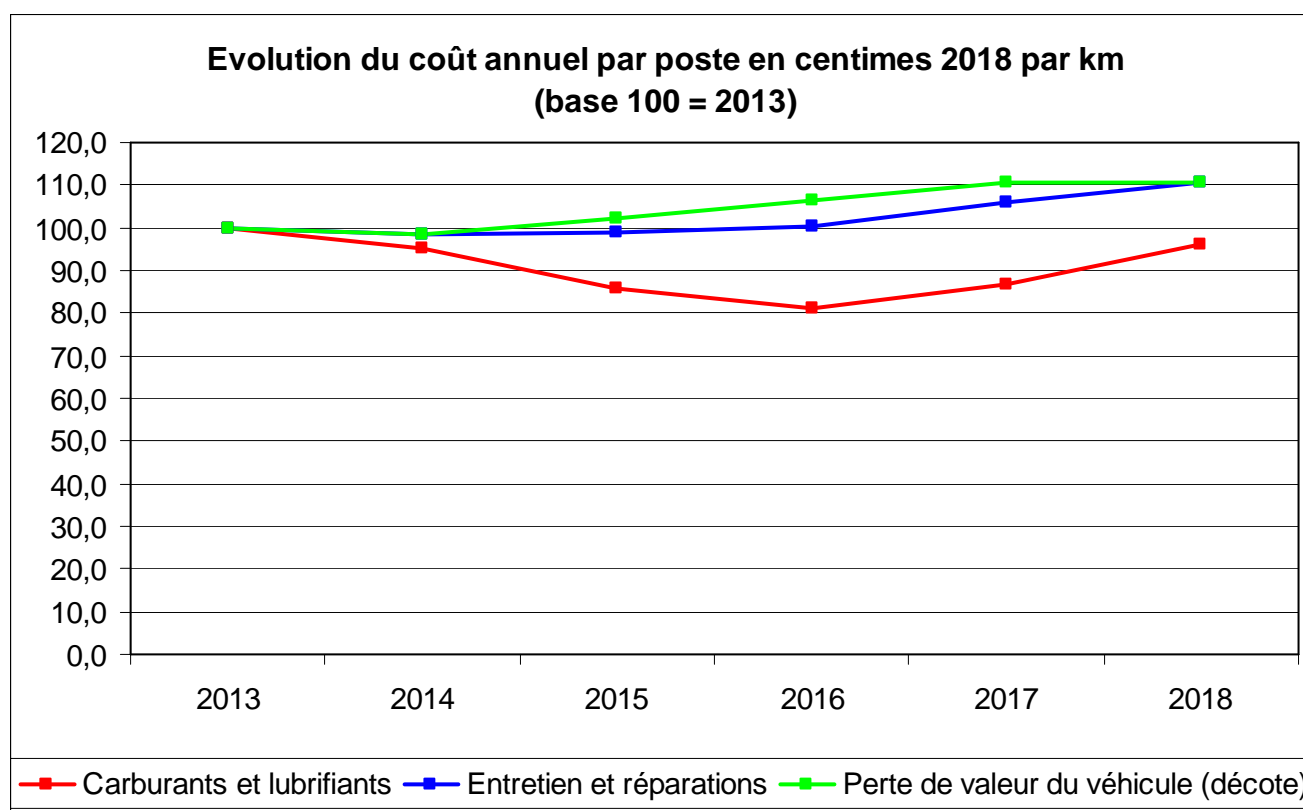
Beaucoup de personnes croient que les voitures d'occasion sont moins coûteuses car leur coût est moindre.

Or, dans l'exemple de la Clio ci-dessus, le coût a été relativement stable dans le temps. L'explication en est simple : les premières années, la décote a été importante et les réparations rares et peu onéreuses, puisque la voiture était récente ; en fin de vie, c'était l'inverse ; le cumul décote + réparations s'est avéré quasiment constant au fil des ans.

L'absence ou quasi absence d'influence de l'âge de la voiture sur son coût kilométrique est corroboré par la courbe d'évolution du coût moyen d'une voiture en France. Bien que l'âge moyen du parc augmente régulièrement et soit passé de 8,3 ans en 2008 à 9 ans en 2018, on n'observe pas de hausse ou de baisse linéaire du coût kilométrique moyen d'une voiture sur cette période.

1.6. PROJECTIONS SUR LA PERIODE 2018-2023

1.6.1. Présentation des scénarios



En centimes 2018 par km, la perte de valeur du véhicule et l'entretien et les réparations ont tous les deux connu une hausse quasi régulière depuis 2013, avec une moyenne annuelle de + 2 %. Pour ces deux postes, nous prenons pour hypothèse une poursuite de cette tendance jusqu'en 2023.

De son côté, le coût des carburants est par nature plus fluctuant. Nous prenons donc 4 scénarios, également en euros constants :

- Scénario 1 : - 5 % par an (proche de la moyenne observée sur la période 2013-2016),
- Scénario 2 : stabilité (proche de la moyenne observée sur la période 2013-2018),
- Scénario 3 : + 5 % par an,
- Scénario 4 : + 10 % par an (moyenne observée sur la période 2016-2018),

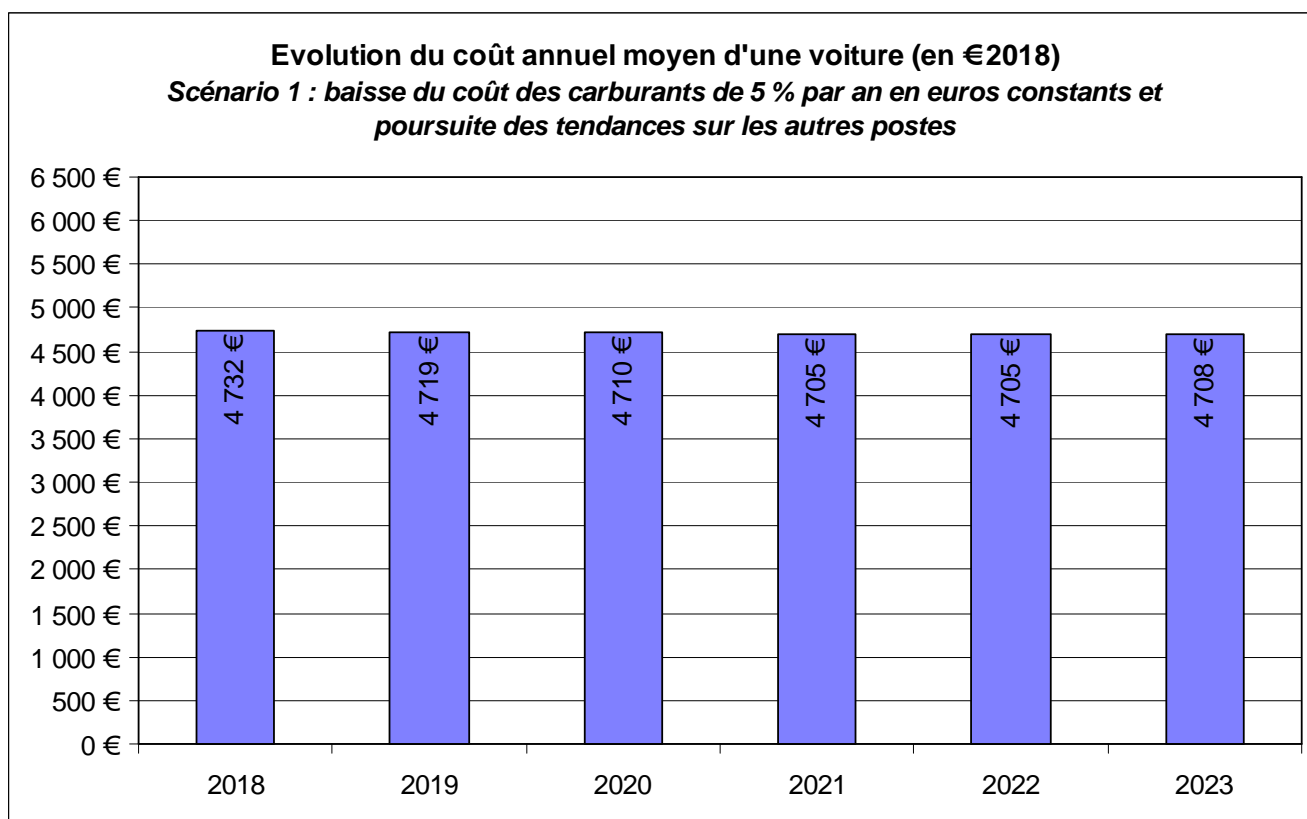
Pour les autres postes, dont le poids relatif est beaucoup plus faible, nous appliquons les évolutions moyennes observées sur la période 2013-2018, également en euros constants :

- + 0,8 % par an pour le stationnement, les péages et les cartes grises,
- - 1 % par an pour l'assurance,
- + 1,6 % par an pour les pièces détachées et accessoires.

Nous supposons en outre que le kilométrage annuel reste au niveau de 2018, soit 13 117 km par an.

1.6.2. Evolution du coût annuel moyen

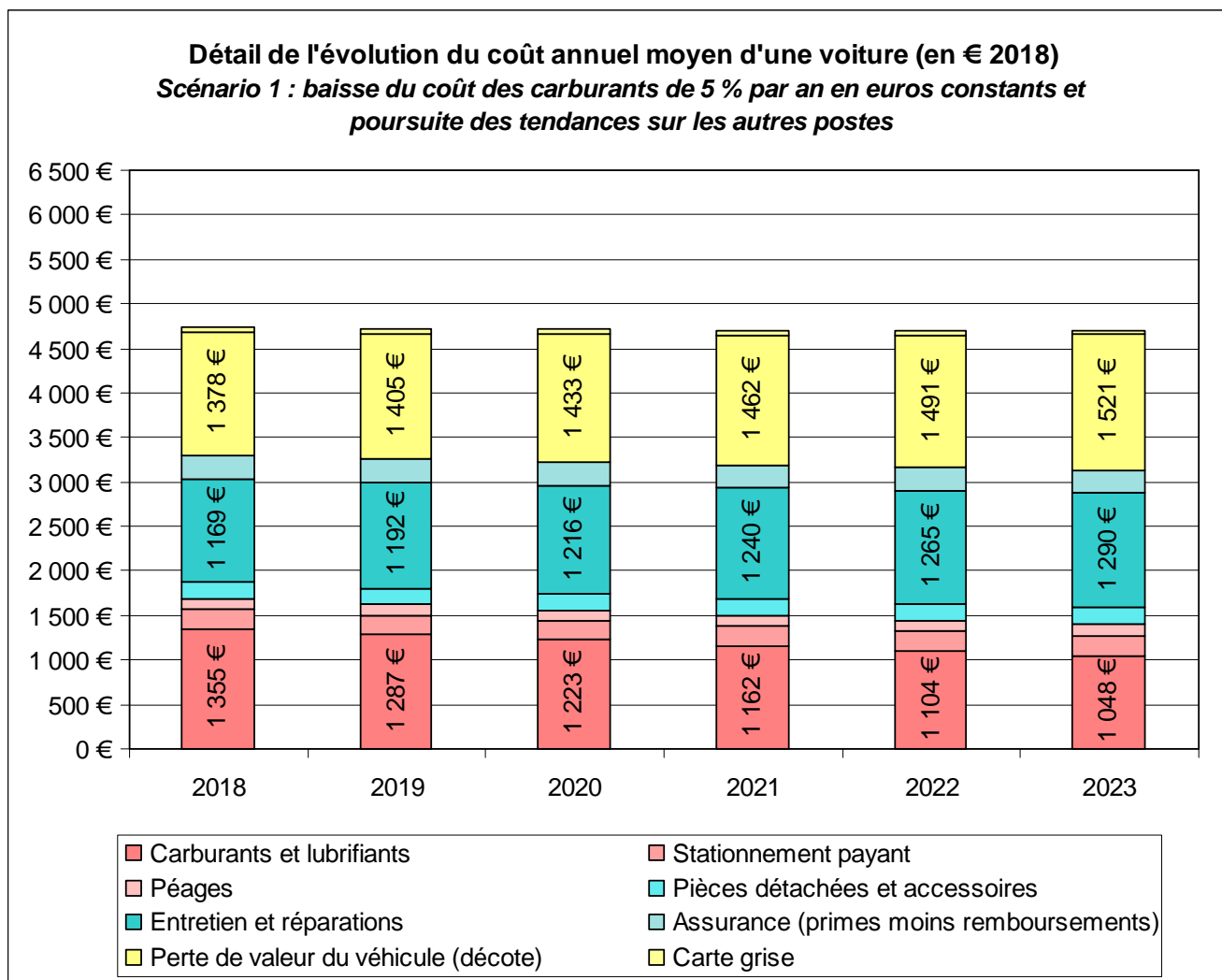
Scénario 1 : baisse du coût des carburants de 5 % par an en euros constants et poursuite des tendances sur les autres postes



Dans le scénario 1, la baisse du prix des carburants serait quasiment compensée par la hausse de presque tous les autres postes de coût.

Sur 5 ans, le coût annuel de la voiture passerait de 4 732 €₂₀₁₈ à 4 708 €₂₀₁₈, soit une baisse de 24 € ou encore 0,5 %, inflation déduite.

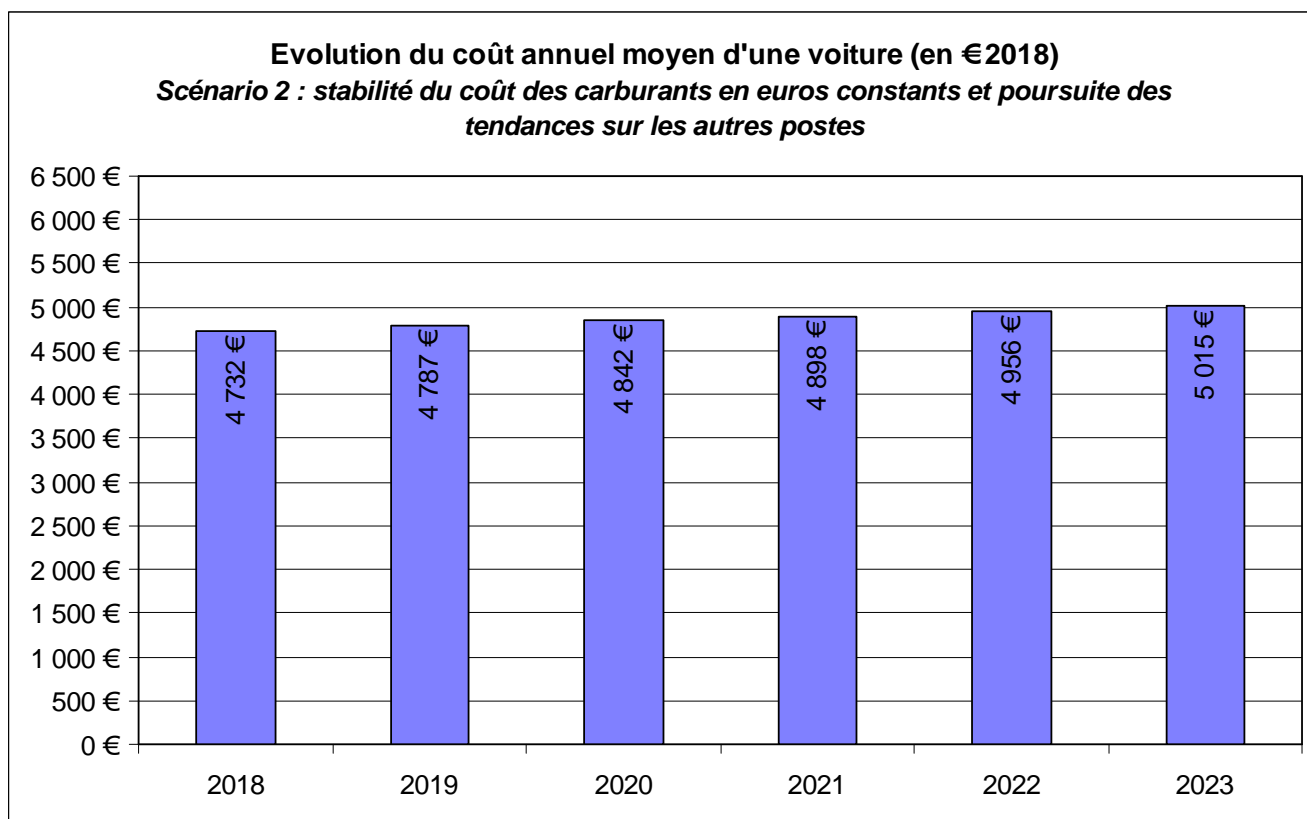
La répartition par poste serait la suivante :



En 5 ans, le poste « perte de valeur du véhicule » augmenterait de 143 € (+ 10 %) et l'entretien et les réparations de 121 € (+ 10 %).

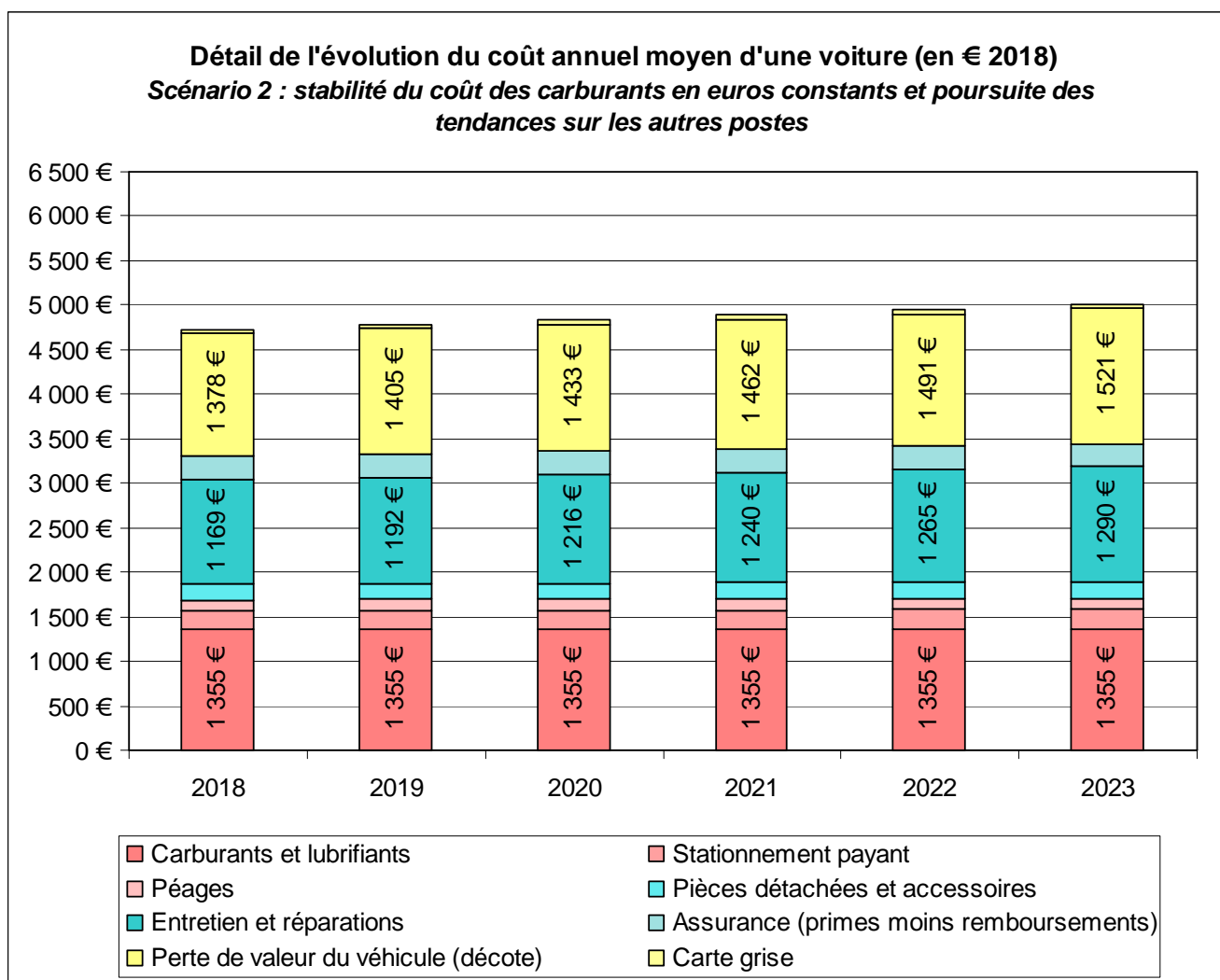
De leur côté, les dépenses en carburants et lubrifiants baisseraient de 307 € (- 23 %).

Scénario 2 : stabilité du coût des carburants en euros constants et poursuite des tendances sur les autres postes



Dans le scénario 2, le coût annuel de la voiture passerait de 4 732 €₂₀₁₈ à 5 015 €₂₀₁₈, soit une hausse de 283 € ou encore de 6 % en 5 ans, inflation déduite.

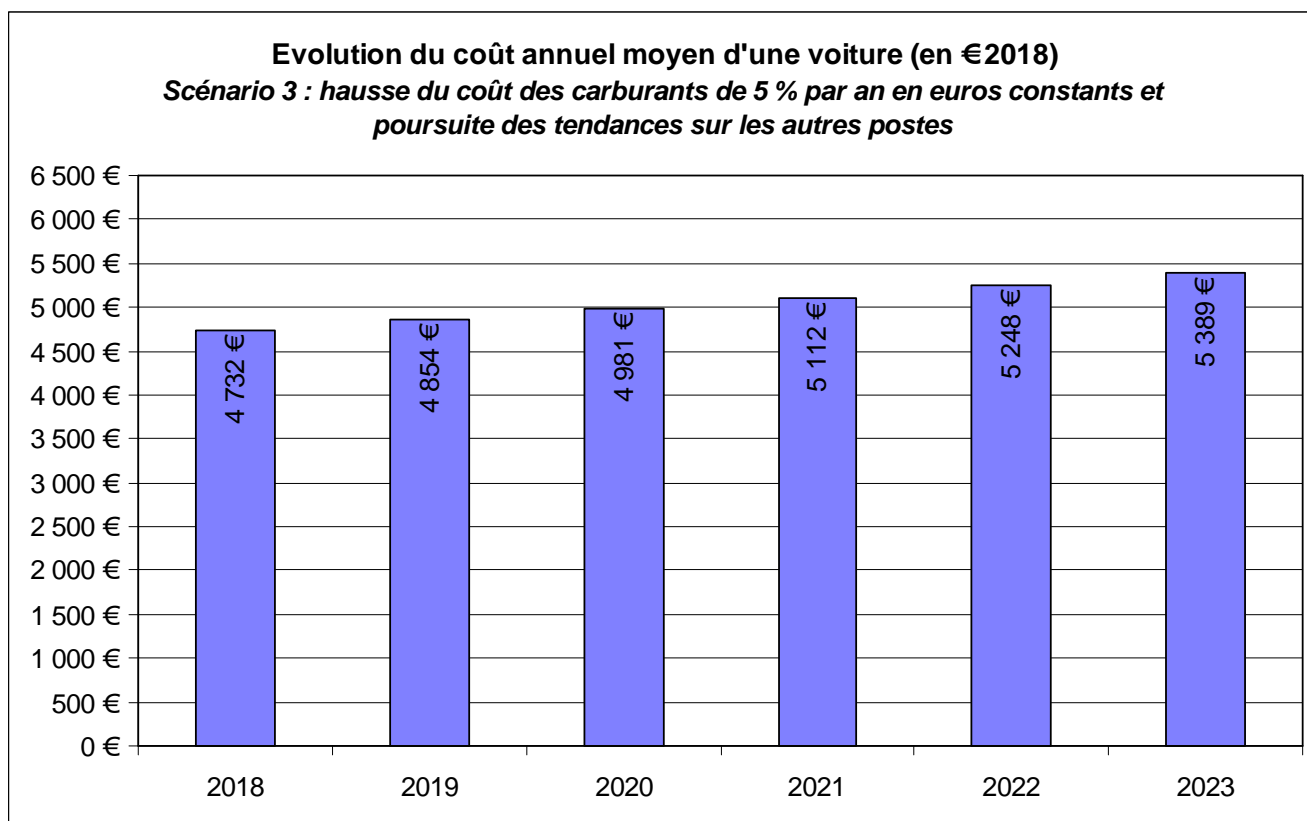
La répartition par poste serait la suivante :



En 5 ans, comme dans le scénario précédent et puisque les hypothèses sont les mêmes, le poste « perte de valeur du véhicule » augmenterait de 143 € (+ 10 %) et l'entretien et les réparations de 121 € (+ 10 %).

De leur côté, les dépenses en carburants et lubrifiants seraient stables, puisque le scénario est construit sur cette base.

Scénario 3 : hausse du coût des carburants de 5 % par an en euros constants et poursuite des tendances sur les autres postes

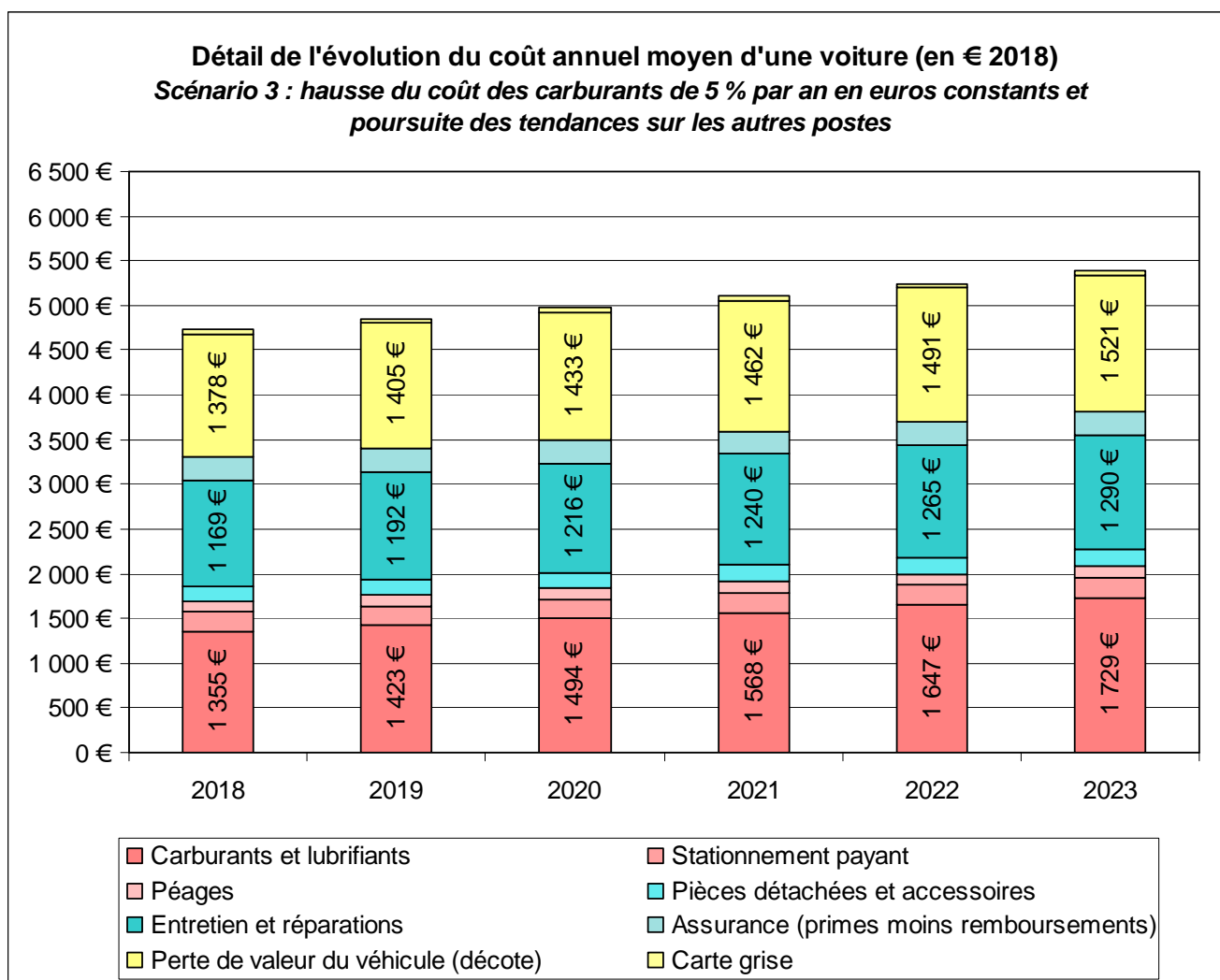


Dans le scénario 3, le coût annuel de la voiture passerait de 4 732 €₂₀₁₈ à 5 389 €₂₀₁₈, soit une hausse de 657 € ou encore de 14 % en 5 ans, inflation déduite.

Cette hausse serait difficilement supportable pour certains ménages. Elle les rendrait en outre beaucoup plus sensibles aux accidents de la vie (perte d'emploi, divorce, décès du conjoint...).

Elle pourrait en revanche favoriser un usage plus raisonnable de la voiture ainsi que le développement des nouvelles mobilités, en particulier l'autopartage et le covoiturage, qui permettent de partager les coûts.

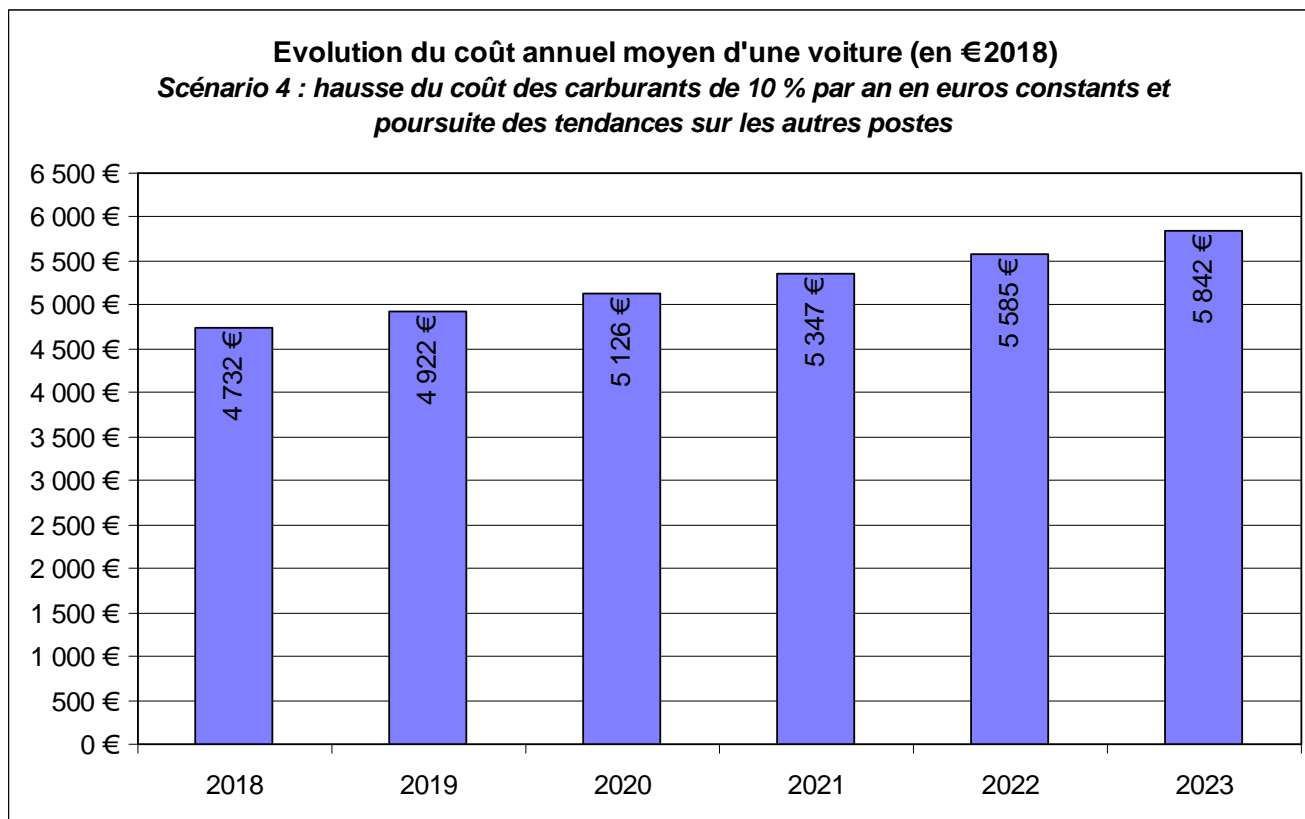
La répartition par poste serait la suivante :



En 5 ans, comme dans les scénarios précédents et puisque les hypothèses sont les mêmes, le poste « perte de valeur du véhicule » augmenterait de 143 € (+ 10 %) et l'entretien et les réparations de 121 € (+ 10 %).

De leur côté, les dépenses en carburants et lubrifiants augmenteraient de 374 € (+ 28 %).

Scénario 4 : hausse du coût des carburants de 10 % par an en euros constants et poursuite des tendances sur les autres postes

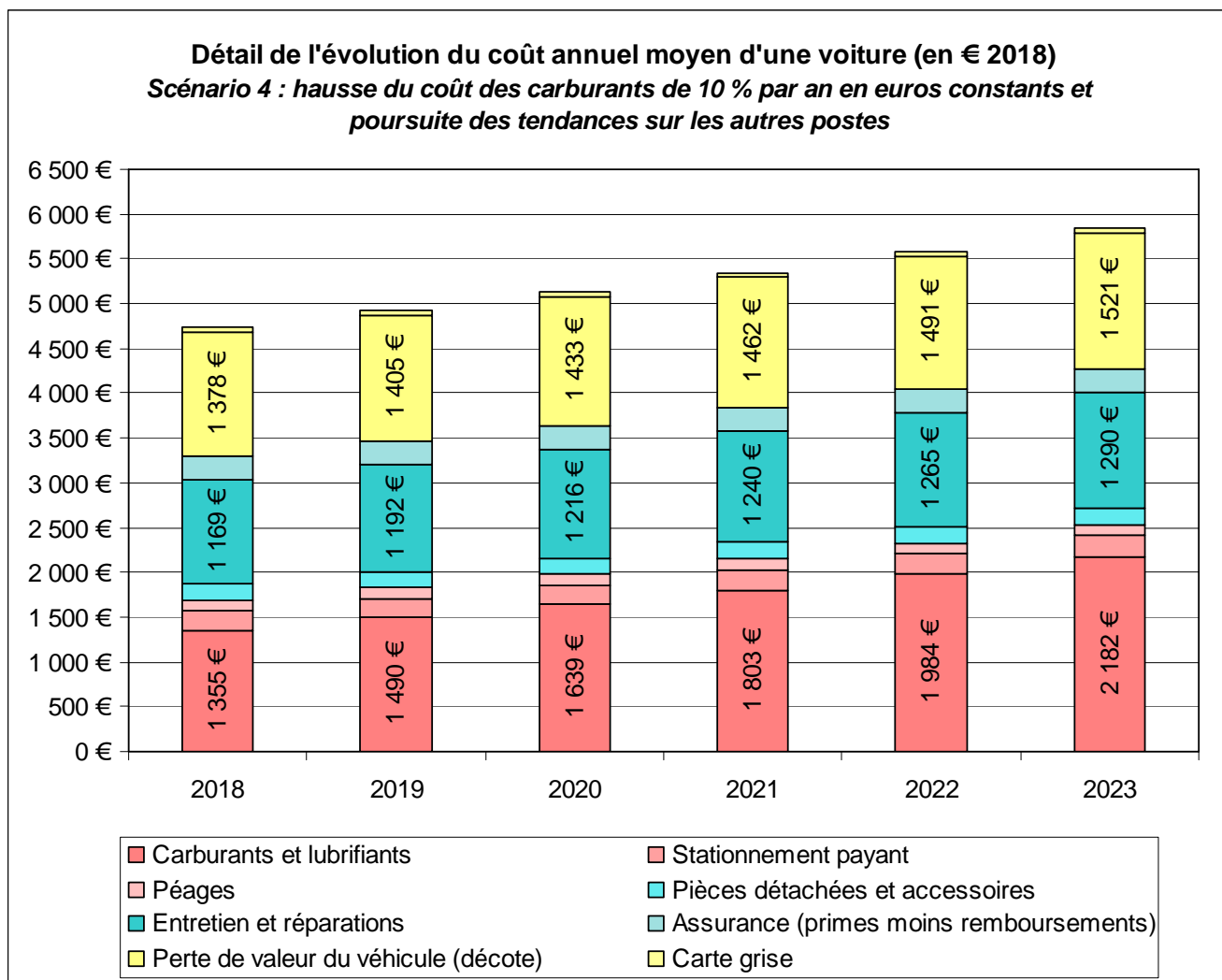


Dans le scénario 4, le coût annuel de la voiture passerait de 4 732 €₂₀₁₈ à 5 842 €₂₀₁₈, soit une hausse de 1 110 € ou encore de 23 % en 5 ans, inflation déduite.

Cette hausse serait difficilement supportable pour une bonne partie des ménages, a fortiori en cas d'accident de la vie.

Elle pourrait en revanche, plus encore que dans le scénario précédent, favoriser un usage plus raisonnable de la voiture ainsi que le développement des nouvelles mobilités, en particulier l'autopartage et le covoiturage, qui permettent de partager les coûts.

La répartition par poste serait la suivante :

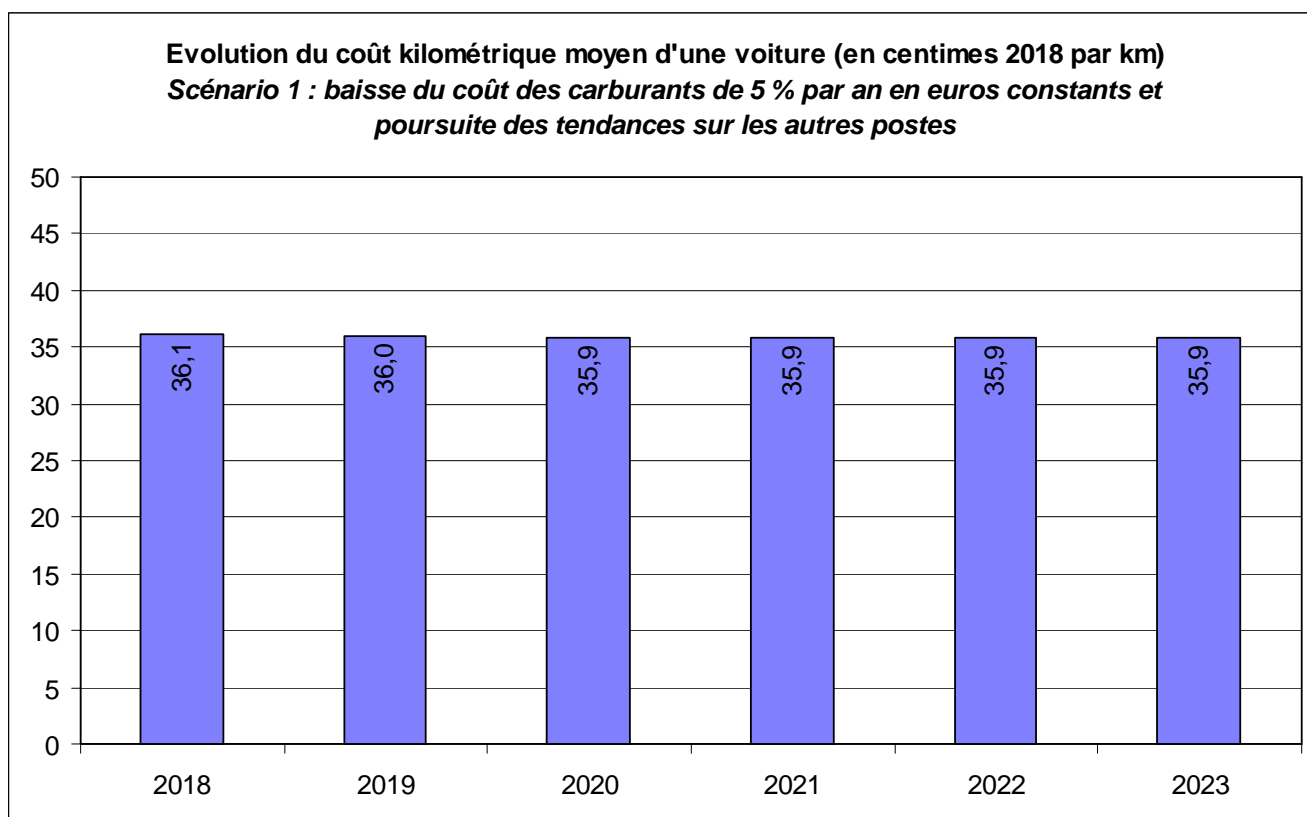


En 5 ans, comme dans les scénarios précédents et puisque les hypothèses sont les mêmes, le poste « perte de valeur du véhicule » augmenterait de 143 € (+ 10 %) et l'entretien et les réparations de 121 € (+ 10 %).

De leur côté, les dépenses en carburants et lubrifiants augmenteraient de 827 € (+ 61 %).

1.6.3. Evolution du coût kilométrique moyen

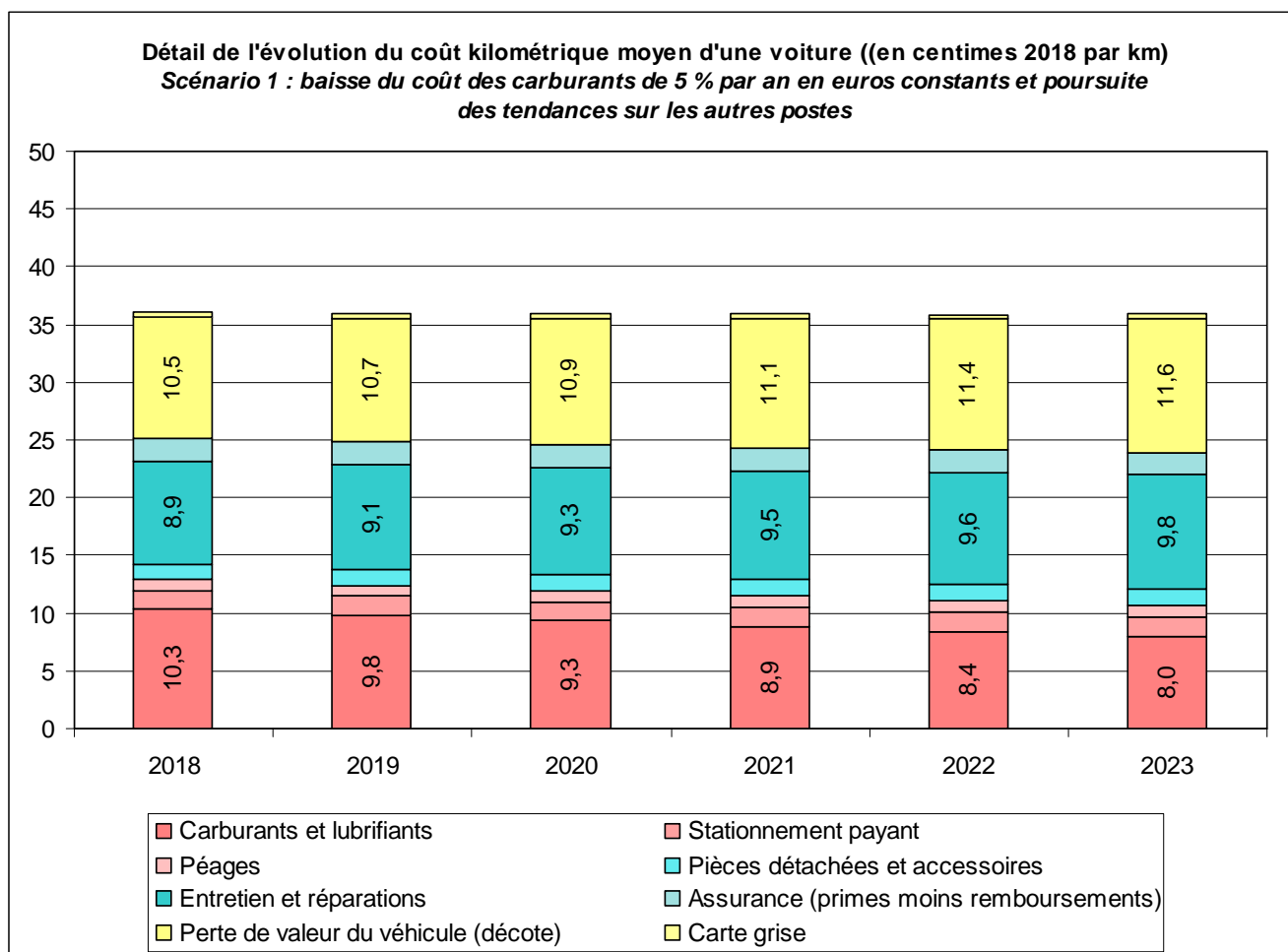
Scénario 1 : baisse du coût des carburants de 5 % par an en euros constants et poursuite des tendances sur les autres postes



Dans le scénario 1, la baisse du prix des carburants serait quasiment compensée par la hausse de presque tous les autres postes de coût.

Le coût kilométrique de la voiture passerait de 36,1 à 35,9 centimes par km, soit une baisse de 0,2 centime par km ou encore de 0,5 % en 5 ans, inflation déduite.

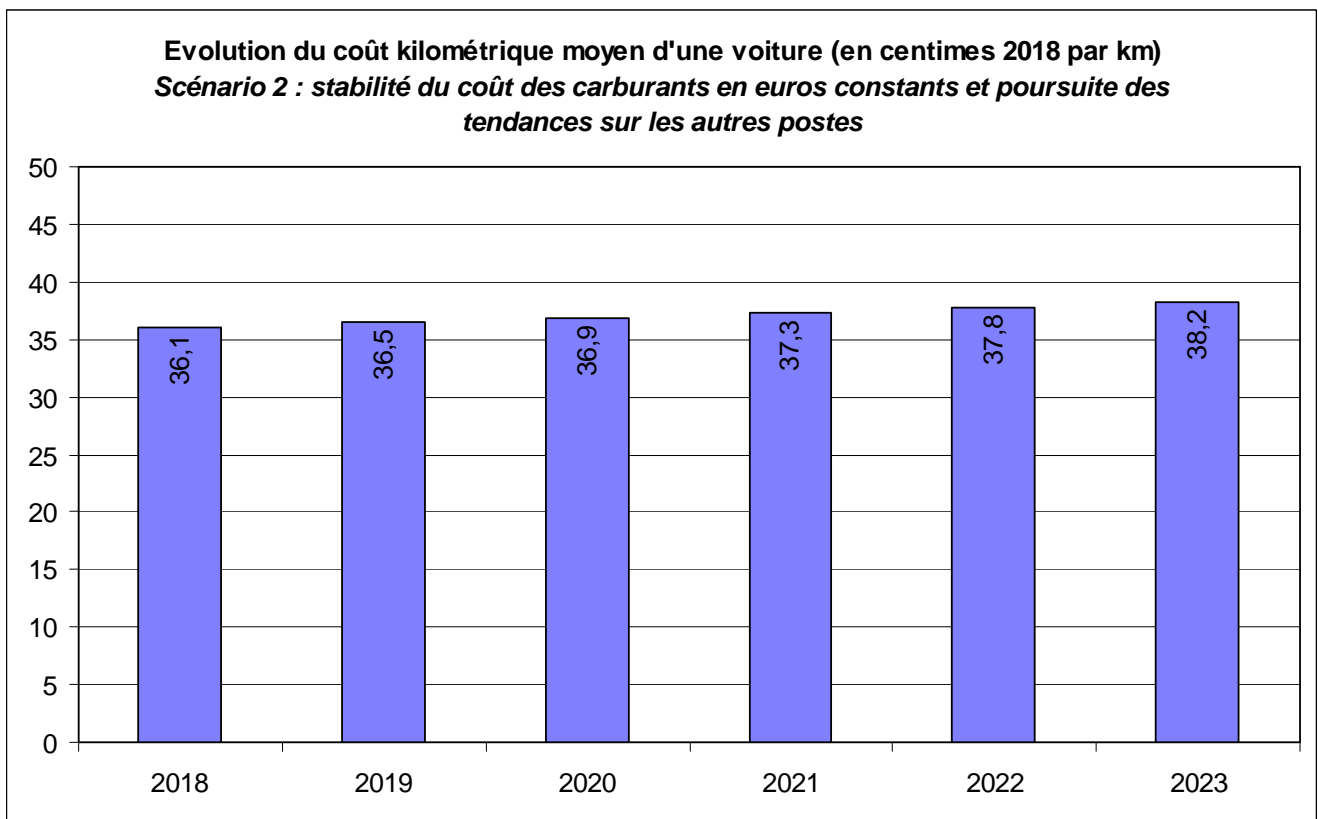
La répartition par poste serait la suivante :



En 5 ans, le poste « perte de valeur du véhicule » augmenterait de 1,1 c/km (+ 10 %) et l'entretien et les réparations de 0,9 c/km (+ 10 %).

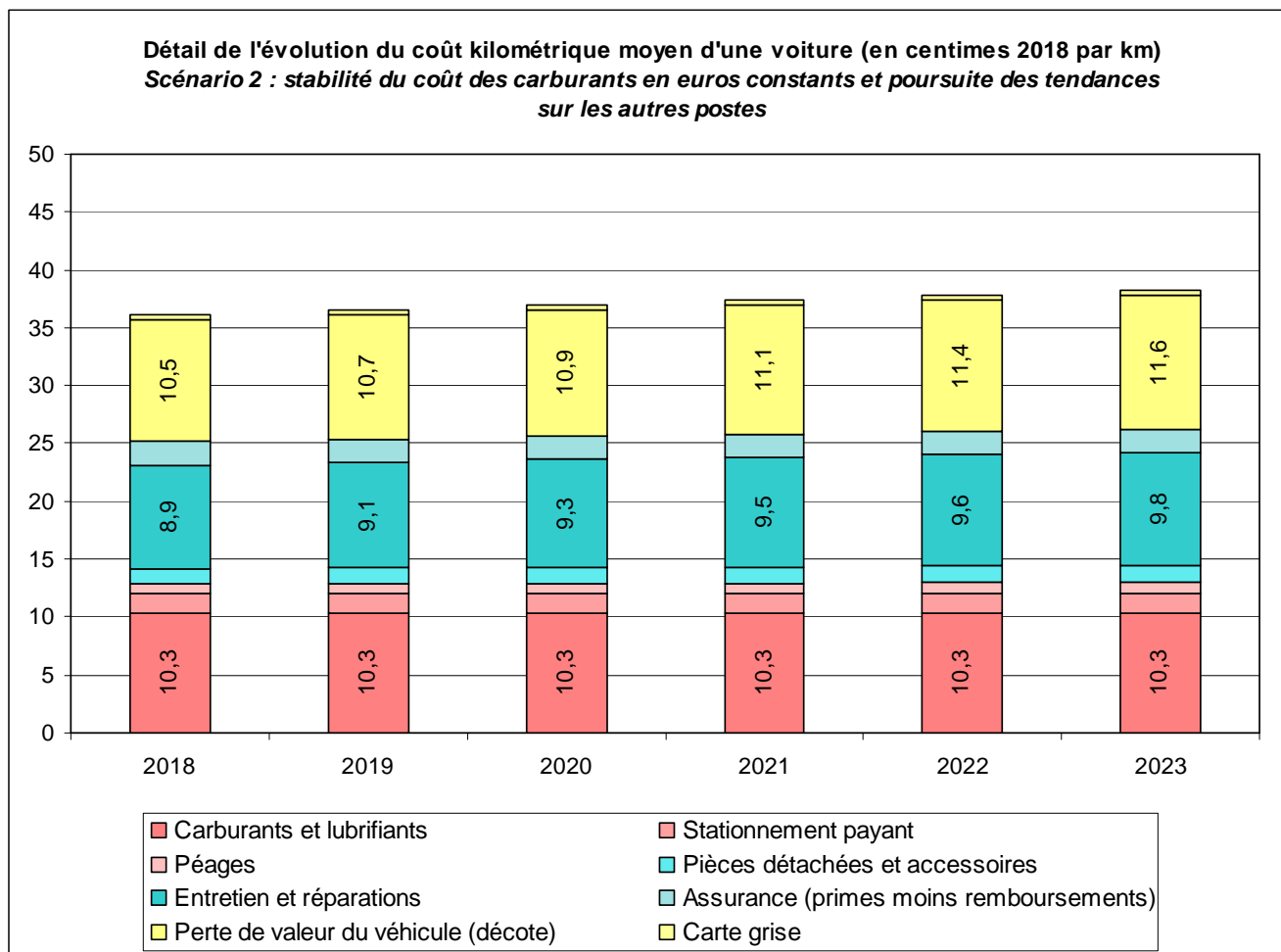
De leur côté, les dépenses en carburants et lubrifiants baisseraient de 2,3 c/km (- 23 %).

Scénario 2 : stabilité du coût des carburants en euros constants et poursuite des tendances sur les autres postes



Dans le scénario 2, le coût annuel de la voiture passerait de 36,1 à 38,2 centimes par km, soit une hausse de 2,1 centimes par km ou encore de 6 % en 5 ans, inflation déduite.

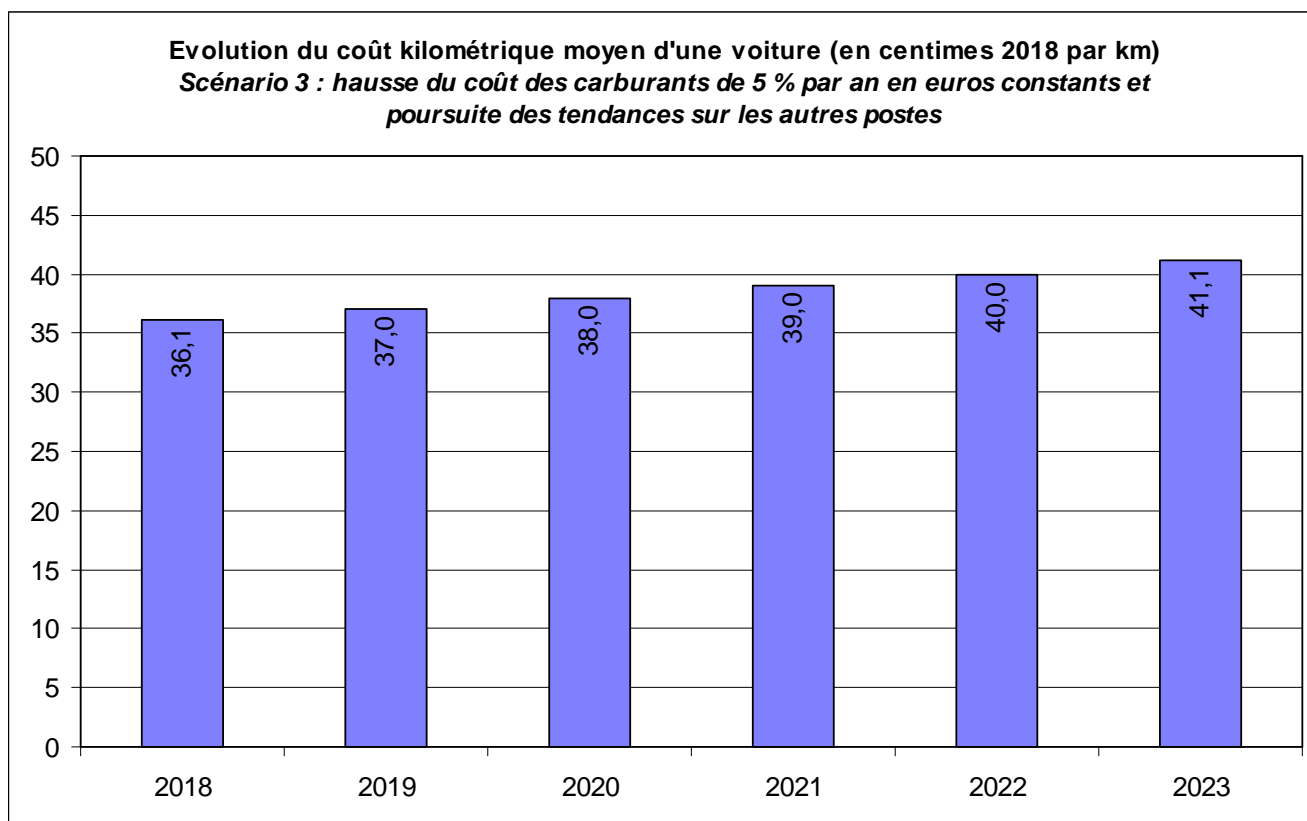
La répartition par poste serait la suivante :



En 5 ans, comme dans le scénario précédent et puisque les hypothèses sont les mêmes, le poste « perte de valeur du véhicule » augmenterait de 1,1 c/km (+ 10 %) et l'entretien et les réparations de 0,9 c/km (+ 10 %).

De leur côté, les dépenses en carburants et lubrifiants seraient stables, puisque le scénario est construit sur cette base.

Scénario 3 : hausse du coût des carburants de 5 % par an en euros constants et poursuite des tendances sur les autres postes

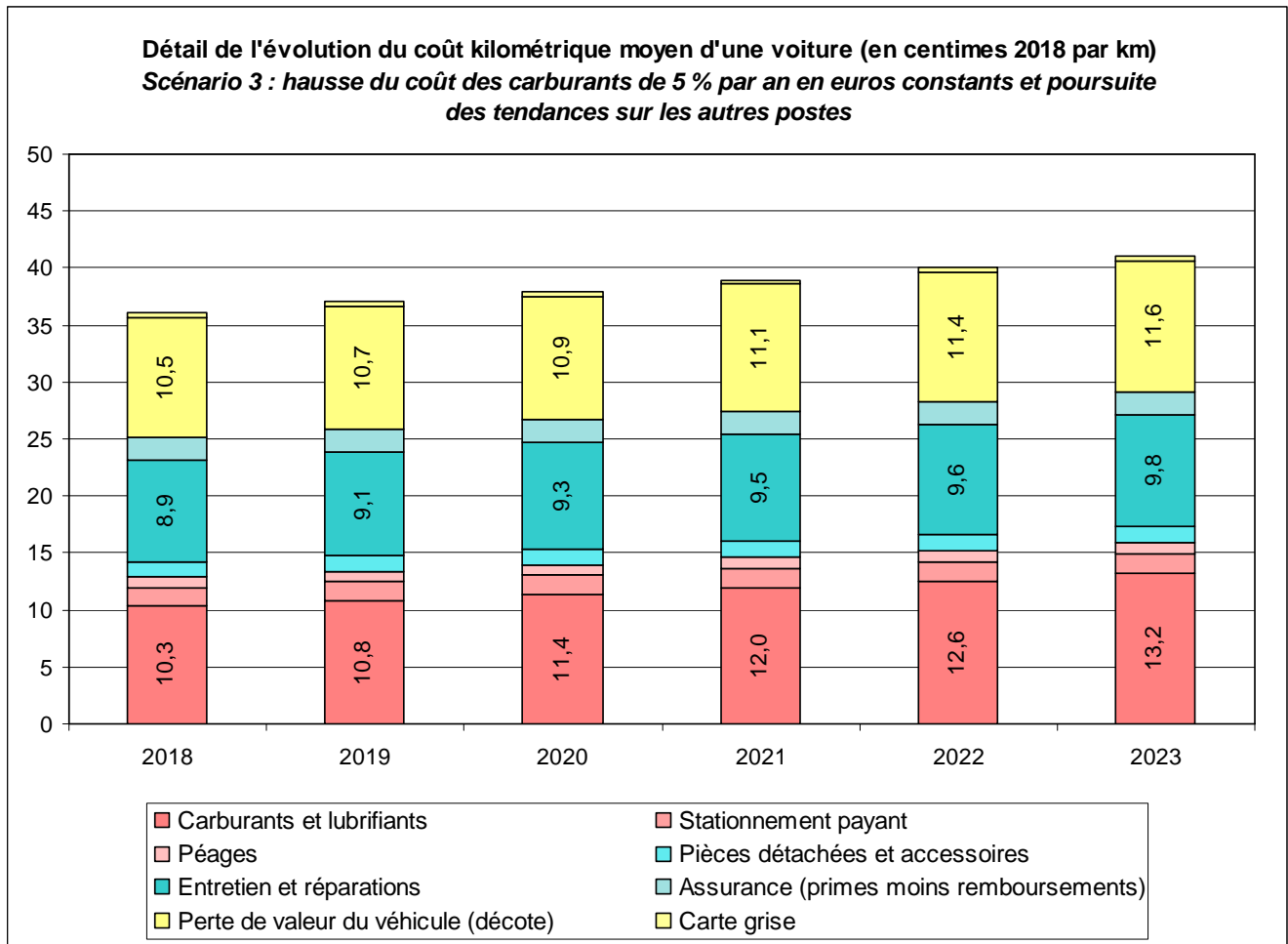


Dans le scénario 3, le coût annuel de la voiture passerait de 36,1 à 41,1 centimes par km, soit une hausse de 5 centimes par km ou encore de 14 % en 5 ans, inflation déduite.

Cette hausse serait difficilement tenable pour certains ménages. Elle les rendrait en outre beaucoup plus sensibles aux accidents de la vie (perte d'emploi, divorce, décès du conjoint...).

Elle pourrait en revanche favoriser un usage plus raisonnable de la voiture ainsi que le développement des nouvelles mobilités, en particulier l'autopartage et le covoiturage, qui permettent de partager les coûts.

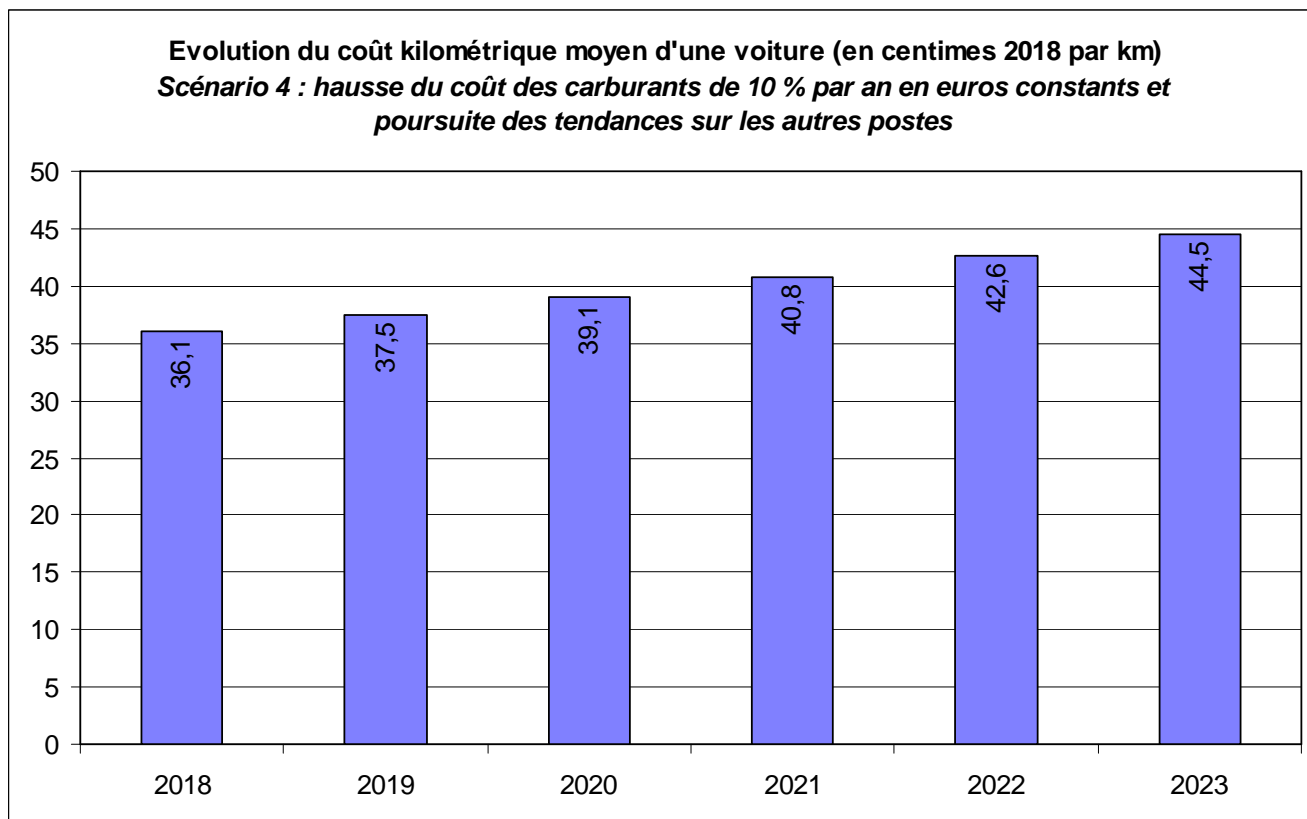
La répartition par poste serait la suivante :



En 5 ans, comme dans les scénarios précédents et puisque les hypothèses sont les mêmes, le poste « perte de valeur du véhicule » augmenterait de 1,1 c/km (+ 10 %) et l'entretien et les réparations de 0,9 c/km (+ 10 %).

De leur côté, les dépenses en carburants et lubrifiants augmenteraient de 2,9 c/km (+ 28 %).

Scénario 4 : hausse du coût des carburants de 10 % par an en euros constants et poursuite des tendances sur les autres postes

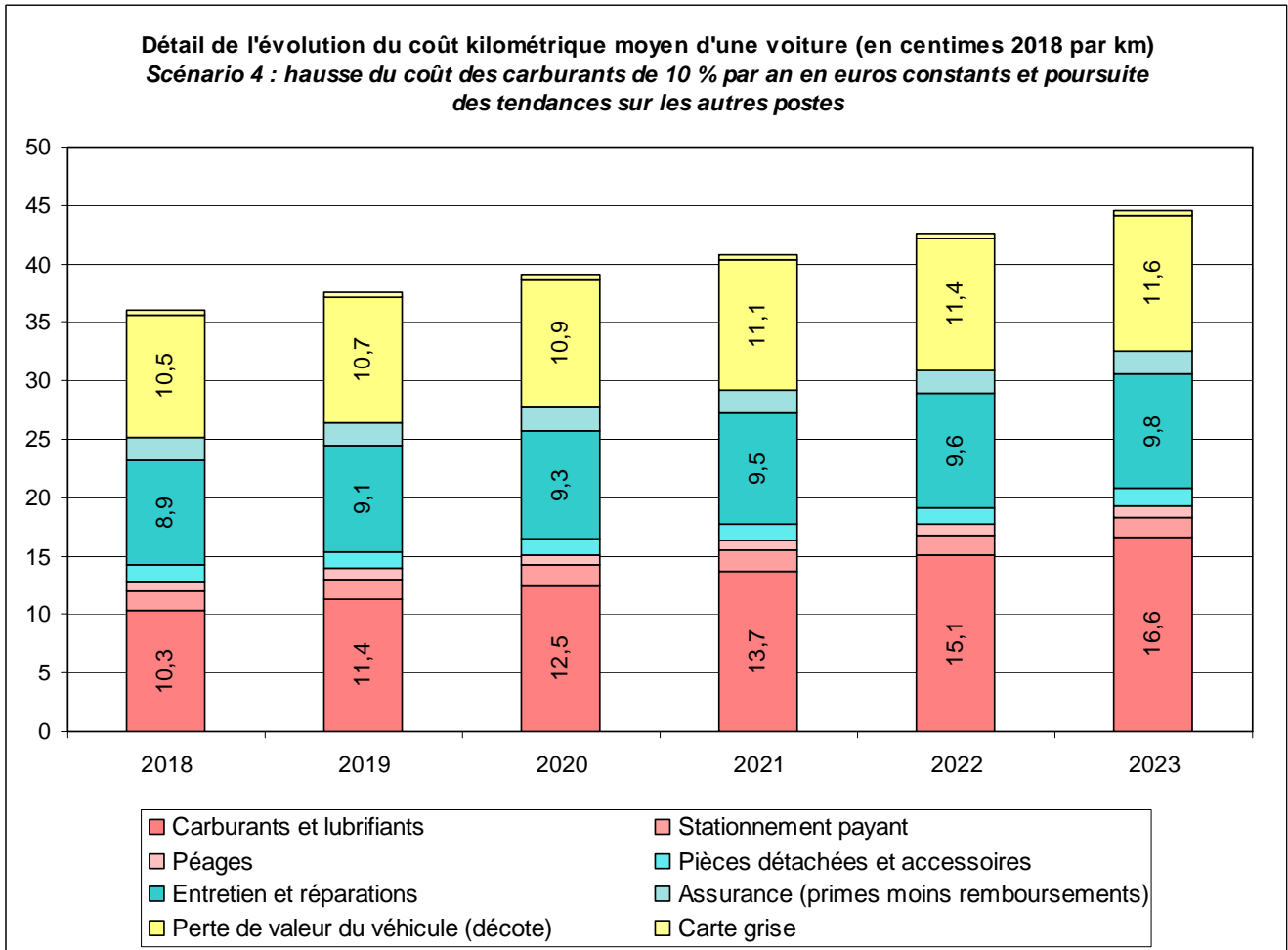


Dans le scénario 4, le coût annuel de la voiture passerait de 36,1 à 44,5 centimes par km, soit une hausse de 8,4 centimes par km ou encore de 23 % en 5 ans, inflation déduite.

Cette hausse serait difficilement tenable pour une bonne partie des ménages, a fortiori en cas d'accident de la vie.

Elle pourrait en revanche, plus encore que dans le scénario précédent, favoriser un usage plus raisonnable de la voiture ainsi que le développement des nouvelles mobilités, en particulier l'autopartage et le covoiturage, qui permettent de partager les coûts.

La répartition par poste serait la suivante :



En 5 ans, comme dans les scénarios précédents et puisque les hypothèses sont les mêmes, le poste « perte de valeur du véhicule » augmenterait de 1,1 c/km (+ 10 %) et l'entretien et les réparations de 0,9 c/km (+ 10 %).

De leur côté, les dépenses en carburants et lubrifiants augmenteraient de 6,3 c/km (+ 61 %).