



UFC-QUE CHOISIR
233 bd Voltaire
75555 PARIS CEDEX 11

Le 10/10/2018

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Coût de détention des véhicules : Gare aux idées reçues !

Alors que le Mondial de l'automobile bat son plein et que les négociations au niveau européen sur les normes d'émission des véhicules à l'horizon 2030 sont toujours en cours, l'UFC-Que Choisir rend publique une étude comparative très instructive¹ sur les coûts globaux de détention des véhicules qui révèle l'intérêt économique des véhicules électriques et hybrides rechargeables. Au regard du défi environnemental et de l'enjeu consumériste, l'association appelle donc le gouvernement à imposer aux constructeurs une information sur le coût global des véhicules et à soutenir un objectif ambitieux de diminution des émissions de CO₂ au niveau européen, pour faire émerger une réelle offre alternative aux véhicules essence et diesel.

Faute d'information suffisante, les prix d'achat et de carburant restent les principaux critères qui orientent le choix des consommateurs. Or, notre étude sur le coût total de propriété (CTP)², qui intègre l'ensemble des coûts supportés par les consommateurs lors de la détention d'un véhicule (assurance, carburant, financement, d'entretien et les coûts de dépréciation), montre que malgré un prix d'achat plus élevé, les véhicules électriques et hybrides rechargeables s'avèrent en réalité plus économiques que les véhicules utilisant un carburant fossile.

Véhicules électriques, une alternative enfin crédible, pour l'instant grâce au bonus

Ainsi, le coût total d'un véhicule électrique³ est plus faible que celui d'un diesel (CTP inférieur de 3 %) ou d'une essence (5 %) dès 4 ans de possession. L'électrique tire encore plus son épingle du jeu sur le marché de l'occasion, où le gain de pouvoir d'achat, par rapport au diesel, atteint 940 €/an (soit un CTP inférieur de 28 %) pour une seconde main⁴ et 1017 €/an (soit -37 %) pour une troisième main. Les véhicules électriques bénéficient d'un budget énergie de 188 €/an, bien inférieur à celui d'un véhicule diesel (1181 €/an) ou essence (1461 €/an) et surtout d'un bonus de 6000 euros à l'achat, sans lequel l'électrique ne serait pas rentable (CTP supérieur de 13 % par rapport au diesel). Quant aux véhicules hybrides rechargeables, ils s'avèrent être trop coûteux en 1^{ère} main mais cette technologie devient rentable à partir de la 2^{ème} main. Néanmoins, selon nos estimations, grâce à la baisse des coûts de production, les véhicules électriques et hybrides rechargeables devraient rivaliser avec les voitures thermiques, même sans bonus, d'ici à 2025.

Véhicules électriques et hybrides : la santé pour les urbains et le pouvoir d'achat pour les ruraux

Si le développement des véhicules électriques en zone urbaine apparaît salubre d'un point de vue sanitaire, d'un point de vue économique, c'est en zone rurale que la voiture électrique se distingue. Grâce à une distance moyenne parcourue plus importante, le coût de détention d'une voiture électrique de 1^{ère} main en zone rurale est 5 % inférieur à celui d'un véhicule diesel (soit 352 €/an d'économie), alors qu'il est équivalent en zone urbaine. Le véhicule électrique apparaît dès lors comme un choix pertinent pour les consommateurs ruraux, qui sont les plus pénalisés par l'augmentation de la fiscalité environnementale et l'absence de transport collectif adapté.

Développement des véhicules hybrides et électriques : tous les feux ne sont pas au vert

Malgré la multiplication par plus de deux des infrastructures de recharge en cinq ans (187 200 bornes au premier trimestre 2018) et l'amélioration de l'autonomie des voitures, les ventes de véhicules électriques et hybrides peinent à décoller avec moins de 2 % de part de marché⁵. Premier frein : l'offre de véhicules plus propres est encore trop limitée, les voitures électriques et hybrides représentant seulement 1 % des véhicules proposés. Deuxième frein : une durée de vie trop courte des batteries qui peut sérieusement pénaliser la revente sur le marché de l'occasion, notamment lors de la troisième main.

¹ L'étude technique sur le coût de détention a été réalisée par un cabinet indépendant (Elementary Energy) et financée par la fondation European Climate Foundation (ECF).

² La méthodologie a été élaborée par le cabinet d'étude.

³ Les données présentées sont calculées pour une berline moyenne (type Renault Mégane, Peugeot 308 etc.).

⁴ Dans nos simulations, la première main dure 4 ans avec une distance parcourue de 15 000 km/an ; la 2^{ème} main est de 5 ans avec 12 000 km/an et la 3^{ème} main est de 7 ans avec 10 000 km/an.

⁵ Vente de véhicules en dessous de 50 gCO₂/km.



UFC-QUE CHOISIR
233 bd Voltaire
75555 PARIS CEDEX 11

Le 10/10/2018

Il y a effectivement urgence car l'automobile est le deuxième pollueur de France derrière l'industrie avec 16 % du total des émissions de gaz à effet de serre. Si les normes d'émissions plus contraignantes sur les véhicules et la fiscalité environnementale galopante ont participé à l'inflation des dépenses automobiles (+33 % après 2000), elles n'ont, en revanche eu que peu très d'effet sur les émissions de gaz à effet de serre du parc de voitures, qui n'ont baissé que de 5,4 %⁶ sur les deux dernières décennies. Il faut donc changer de braquet et d'orientation.

Afin de donner de véritables alternatives aux automobilistes captifs des carburants et d'atteindre les objectifs que s'est fixés la France en termes d'émissions de gaz à effet de serre, l'UFC-Que Choisir appelle donc le gouvernement à :

- **Renforcer l'information des consommateurs sur le coût d'utilisation kilométrique d'un véhicule afin que les consommateurs puissent correctement estimer et comparer le coût global de la voiture avant l'achat.**
- **Mettre en place un protocole de mesures des émissions de CO₂ et de consommation des voitures en condition de conduite réelle afin que les consommateurs disposent d'une information fiable qui se rapproche de leurs usages.**
- **Fortement inciter les constructeurs à développer leur gamme de voitures à faibles émissions, en soutenant au niveau européen un objectif de réduction de 40 % des émissions de gaz à effet de serre dans l'automobile d'ici à 2030.**

⁶ Chiffres de l'observatoire et des statistiques sur la période 1999 et 2017.