

MENSUALITÉS ET COÛT RÉEL

Nous avons vu dans la dernière chronique que l'accessibilité (la mensualité) et le coût réel sont deux choses différentes. L'erreur fréquente est de se limiter à comparer les mensualités au moment de prendre une décision. Petite mensualité n'est pas synonyme de faible coût.

Le calcul de la mensualité répond à la question suivante : « Est-ce que je peux payer cette somme à chaque mois? » Il s'agit d'un aspect important (la contrainte budgétaire), mais qui ne représente que la moitié du chemin à parcourir.

Le coût réel

Le coût réel est plus global et tient compte de l'ensemble de la transaction. Outre la mensualité, il considère les frais de fonctionnement (essence, assurance, entretien, etc.), l'épargne accumulée (la valeur de revente de la voiture) et la valeur de l'argent dans le temps (un montant versé tout de suite est plus coûteux qu'un montant versé dans 84 mois).

Voici l'opinion de Julien : « J'ai le choix entre louer une voiture neuve ou acheter une voiture d'occasion, en payant la même mensualité dans les deux cas, soit 380 \$ sur 36 mois. Je serais bien fou de me passer d'une voiture neuve! De plus, j'économise des frais d'entretien. » Analyse superficielle! Elle se limite au calcul de l'accessibilité et néglige un aspect majeur du calcul du coût réel : après 36 mois, la voiture d'occasion pourra être revendue. Une partie des mensualités versée sera récupérée. Si la voiture est revendue 6 000 \$ (plus la crédit de taxes de 15 % sur la prochaine voiture achetée ou louée), le coût réel de la voiture d'occasion devient sensiblement inférieur à celui de la voiture neuve louée pour laquelle rien ne peut être obtenue à la fin du bail. Reste ensuite à estimer les frais de fonctionnement. Les frais d'entretien d'une voiture d'occasion ne sont pas aussi élevés qu'on le croit. Toutes les études sérieuses le démontrent (nous en reparlerons dans une prochaine chronique). De plus, lorsqu'ils comparent les frais de fonctionnement, plusieurs omettent le fait qu'une voiture neuve exige aussi un entretien régulier et que la prime d'assurance est plus élevée.

Le calcul du coût réel considère aussi la valeur de l'argent dans le temps. L'argent à toujours un coût, même le nôtre (voir la chronique du 12 juin dernier). Se limiter à comparer le total des sorties de fonds est incomplet. Une voiture payée sur 36 mois exigera généralement moins de sorties de fonds qu'une autre payée sur 84 mois, mais l'option sur 36 mois n'est pas forcément moins coûteuse. L'argent doit sortir de vos poches plus rapidement et pendant ce temps, il ne sert pas à autre chose (cotisation à un REER, remboursement de dettes coûteuses, etc.).

Le calcul du coût réel peut devenir complexe. Plusieurs options ayant des caractéristiques différentes doivent être comparées : durées différentes, promotions différentes (taux d'intérêt, mensualité gratuite, mensualités différées de quelques mois, réduction de taxes, climatiseur gratuit, rabais en argent, etc.), modes de financement différents (location puis achat versus achat immédiat), valeurs de revente différentes, répartitions différentes des paiements sur la durée de l'analyse, etc. C'est en raison de cette difficulté que j'ai rendu disponible les outils dont je disposais. Vous

trouvez sur le site des calculettes permettant de faire tous les calculs, sans avoir à manipuler des formules mathématiques. La calculette D1, en particulier, est destinée à établir le coût réel.

Combiner les deux calculs

L'objectif suprême de l'analyse est de combiner l'accessibilité et le coût réel : il faut réduire le plus possible le coût réel en respectant la limite permise par le budget. Par exemple, si la contrainte budgétaire limite les sorties de fonds mensuelles à 400 \$, on cherchera l'option qui, tout en exigeant moins de 400 \$ par mois, permettra d'atteindre le coût réel le plus bas. La meilleure option ne sera pas forcément celle qui exige la plus petite mensualité (ni la plus élevée). Bons calculs!