



Le Budget de l'Automobiliste © en 2017

Synthèse

Comme chaque année, l'Automobile Club Association (ACA) publie les résultats du *Budget de l'Automobiliste©*.

Photographie annuelle des dépenses moyennes consacrées par l'automobiliste français à son véhicule l'année précédente, cette étude a pour objectif d'observer l'évolution des comportements commerciaux et financiers des principaux « partenaires » de l'automobiliste (constructeurs, réparateurs, établissements de crédits, assureurs, pétroliers, percepteurs de taxes...).

L'ACA a examiné le budget d'une Renault Clio essence, d'une Peugeot 308 diesel, d'une Dacia Logan diesel, et d'une Toyota Prius hybride (électrique et essence).

L'année 2017 a été marquée par une hausse générale des dépenses automobiles au-dessus du taux d'inflation de 1% (sauf pour le péage et le garage du véhicule, sous l'inflation).

Le prix catalogue de nos voitures de référence a continué de progresser de 0,2 % à 3,9 %.

Les dépenses d'entretien ont augmenté de 3 % à 3,9 % suivant les marques.

Les primes d'assurance ont progressé de 1,6 %.

Les postes péage et garage de la voiture ont augmenté dans une plus sage mesure respectivement de 0,8 % et de 0,9 %.

La palme revient aux carburants.

Les carburants, en valeur hors taxes, ont augmenté de 11,2 % (super SP 95) et de 16,8 % (gazole).

Les taxes pétrolières ont, de leur côté, grimpé de 2,8 % pour le super (près de 3 fois l'inflation) et de 8,2 % pour le gazole (plus de 8 fois l'inflation).

Au total, les budgets 2017 de nos voitures de référence ont augmenté entre 3 % et 4,6 %, soit trois à plus de quatre fois la valeur de l'inflation.

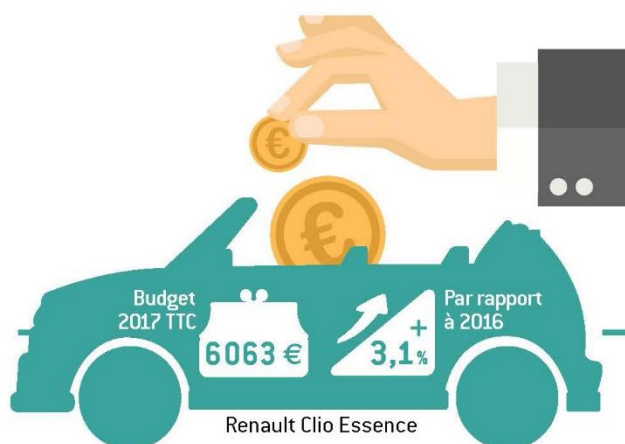
L'année 2017 a également vu se poursuivre les décisions « anti-voiture » pour, selon nos politiques, favoriser le « report modal ».

Les besoins de mobilité augmentent et les difficultés pour se déplacer aussi.

Les automobilistes réfractaires aux mesures punitives sont prêts à s'impliquer dans des systèmes de mobilité individuelle alternatifs.

C'est dans ce contexte que nous avons décidé de consacrer un chapitre de l'édition de ce Budget au covoiturage, alternative née d'initiatives privées qui semble réussir le tour de force de conjuguer les avantages respectifs du transport en commun et du transport individuel.

VEHICULE ESSENCE : RENAULT CLIO
(TCe 90 Energy Zen, 90ch, 5CV, 5 portes, 105 g de CO₂, bonus neutre)



En 2017, le budget total de la Clio essence atteint **6 063 € (+ 3,1 %)** pour 8 638 km parcourus.

Chaque kilomètre a coûté 0,702 € à notre automobiliste essence, soit 1% de plus qu'en 2016.

Un prix catalogue en hausse et une valeur de reprise moindre ont fait grimper son poste Achat-reprise de 2,6 %.

Après une augmentation de 1,4 % en 2015, ralentie à 0,8% en 2016, l'assurance automobile a progressé à nouveau en 2017 atteignant 1,6 %.

Plusieurs explications : accidentalité en progrès (accidents corporels, personnes blessées et hospitalisées en hausse), accroissement des coûts médicaux et des indemnités aux victimes, complexification des véhicules à réparer.

Le poste entretien a progressé de 3,2 %. Ce renchérissement vient en particulier des pièces détachées Renault dont les prix ont augmenté de 3,55 % (après une hausse 2,5 % en 2016).

Avec 7,6 litres (réels) aux 100 km, notre Clio essence a consommé pour un total de 903 € à la pompe, dont 583 € de taxes.

L'effet combiné d'une hausse significative du prix HT du SP 95 (+ 11,2 %) et des taxes (+ 2,8 %) a entraîné une progression de 5,6 % du prix TTC du litre de super à la pompe.

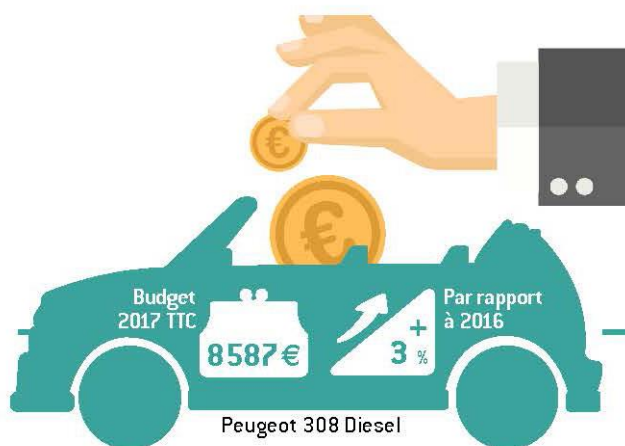
Le poste carburant de la Clio essence supporte ainsi une envolée de 7,5 %.

Plus d'un quart du budget de la Clio est consacré aux taxes (1 639 € soit 27 % du budget)... soit 1 € de taxes tous les 5 km.

Elle reste plus rentable que la Clio Diesel comparable jusqu'à 14 400 km.

VEHICULE DIESEL : PEUGEOT 308

(1.6l Blue HDI, 100ch Access, 5 CV, 5 portes, 95g de CO2, bonus neutre)



En 2017, le budget total de la 308 diesel atteint **8 587 € (+ 3 %)** pour 16 132 km parcourus.

Chaque kilomètre a coûté 0,532 € à notre automobiliste diesel (+ 0,38 %).

Un entretien en hausse et un gazole plus cher alourdissent le budget des gros rouleurs.

Poste plus lourd pour les voitures diesel, l'entretien de la 308 a dû composer avec des frais de peinture (+ 3,5 %) et de main-d'œuvre (+ 2,8 %) en progression.

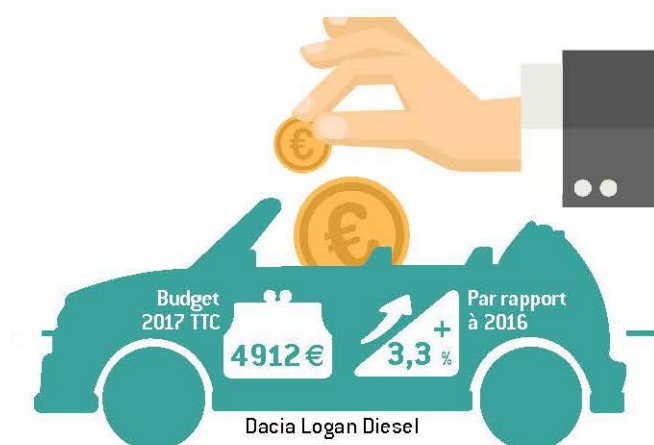
Les pièces de rechange Peugeot, après un + 4,66 % en 2016, ont renouvelé en 2017 avec une augmentation de + 4,68 %.

Le poste entretien connaît ainsi une hausse de 3,8 %.

Avec 5,2 litres (réels) aux 100 km, notre Peugeot 308 a consommé pour un total de 1 034 € à la pompe, dont 631 € de taxes. Le prix moyen annuel TTC du litre de gazole en progression de 11,4 % en 2017 a fait s'envoler le poste carburant de notre 308 de 14,4 %.

Le propriétaire de la 308 a payé plus de 2 000 € de taxes (2 179 € soit 25 % du budget)...soit 1 € de taxes tous les 7,5 km.

VEHICULE LOW COST : DACIA LOGAN DIESEL
(1.5l dCi 75 Lauréate, 75ch, 4CV, 90g CO₂, bonus neutre)



En 2017, le budget total de la Logan diesel frise les 5 000 € (**4 912 €**) en progression de **3,3 %** pour 8 638 km parcourus.

Chaque kilomètre a coûté 0.569 € à notre automobiliste « low cost » (+ 1,25 %).

Clone décalé dans le temps de la Clio diesel, la Logan affiche un prix neuf à l'achat inférieur de 37,5% à celui de sa cousine mais est seulement 5,5% moins chère à l'entretien.

Construite en Roumanie à des prix de revient roumains, elle est entretenue en France à des prix de revient français et avec des pièces de rechange en progression de 3,11 % (Renault 3,55 %) et un poste entretien qui a grimpé de 3 %.

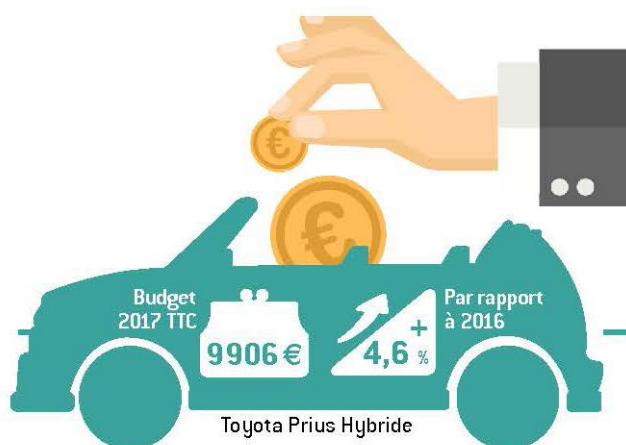
Avec 5,2 litres (réels) aux 100 km, la Logan a consommé pour un total de 553 € à la pompe (+ 13,8 %) soit 32 € de plus que la Clio diesel dotée d'un moteur plus récent, moins polluant (82 g de CO₂ au lieu de 90), moins gourmand (4,9 l au lieu de 5,2) bien que plus puissant (90 ch au lieu de 75).

Ses petits prix font qu'elle participe moins à l'effort fiscal, avec 1 266 € de taxes payées (contre 1 467€ pour la Clio diesel)...soit 1 € de taxes tous les 7 km.

La Logan finit avec un budget inférieur de 22 % à celui de sa cousine la Clio diesel, avec le décalage d'une génération dans les prestations.

Ce type de véhicule a permis à certains ménages d'accéder beaucoup plus tôt à la voiture neuve.

**VEHICULE HYBRIDE : TOYOTA PRIUS (électrique et essence)
(122h Dynamic, moteur thermique 98 ch, 4CV, 86g CO₂, bonus neutre)**



En 2017, le budget total de la Prius hybride atteint **9 906 € (+ 4,6 %)** pour 16 132 km parcourus.

Chaque kilomètre a coûté 0,614 € à notre automobiliste hybride (+ 1,99 %).

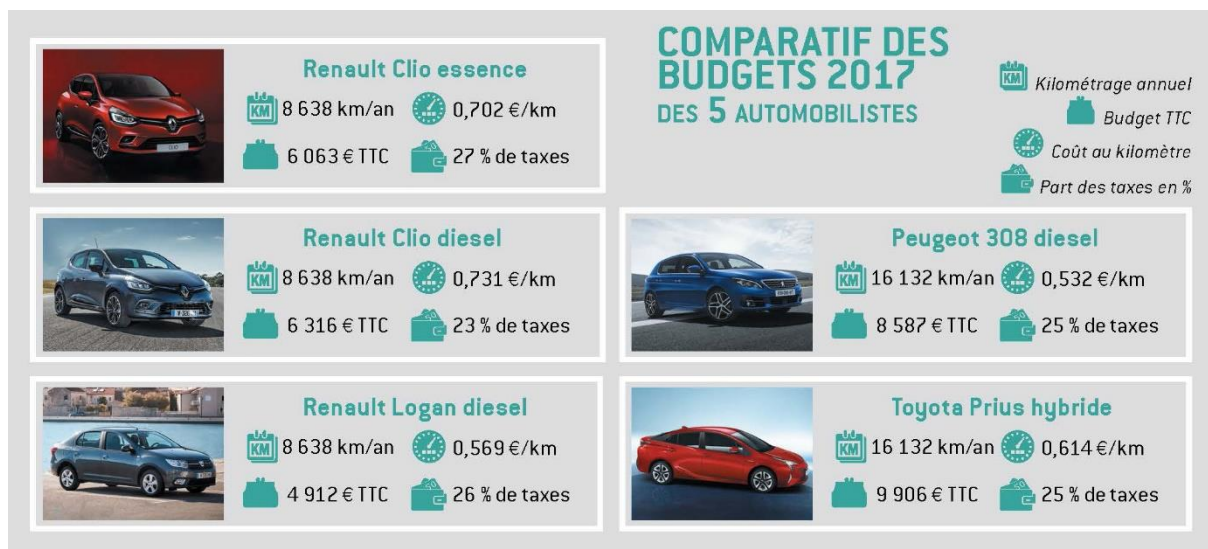
En 2017, le prix catalogue de notre voiture hybride et surtout la suppression de son bonus écologique (750 € en 2016) ont impacté le poste achat-reprise en progression de 5,4 %.

Malgré un tarif de main-d'œuvre 15 % plus élevé que pour la 308 et des pièces en augmentation de 4,93 %, la Prius, en tête des véhicules les plus fiables, limite son poste entretien à 1 743 € (1 712 € pour la 308 diesel) en hausse de 3,9 %.

Avec 5 litres (réels) de SP 95 aux 100 km, la Prius a consommé pour 1 111 € (+ 8,3 %), dont 717 € pour les taxes (+ 5,3 %) et 394 € (+ 14,2 %) pour le carburant hors taxes.

Le propriétaire d'une Prius hybride a payé 2 473 € de taxes (25 % de son budget), soit 1 € de taxes tous les 6,5 km environ.

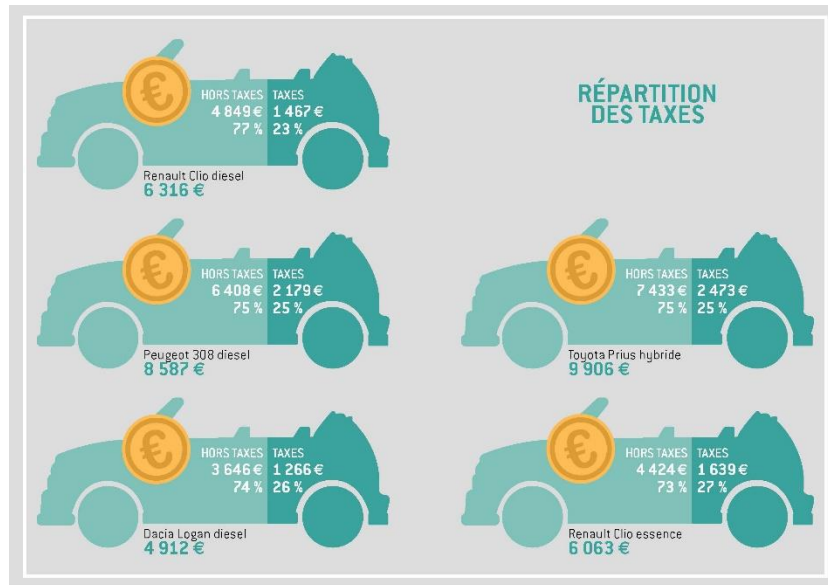
COMPARAISON DES CINQ BUDGETS 2017



	MODÈLES				
	Clio essence	Clio diesel	Logan diesel	308 diesel	Prius hybride
Kilométrage annuel	8 638	8 638	8 638	16 132	16 132
<i>En € TTC</i>					
Achat moins reprise	2 622	3 019	1 806	3 685	4 744
Frais financiers	256	282	173	433	392
Assurance	658	694	636	804	997
Carburant	903	521	553	1 034	1 111
Entretien	840	1 016	960	1 712	1 743
Garage du véhicule	584	584	584	584	584
Péage	200	200	200	335	335
Total TTC	6 063	6 316	4 912	8 587	9 906
Coût au km	0,702	0,731	0,569	0,532	0,614
Total HT	4 424	4 849	3 646	6 408	7 433
Taxes payées	1 639	1 467	1 266	2 179	2 473
Part des taxes	27 %	23,20 %	25,80 %	25,40 %	25 %
Taux de taxation	37 %	30,30 %	34,70 %	34 %	33,30 %

L'AUTOMOBILISTE FACE AUX TAXES

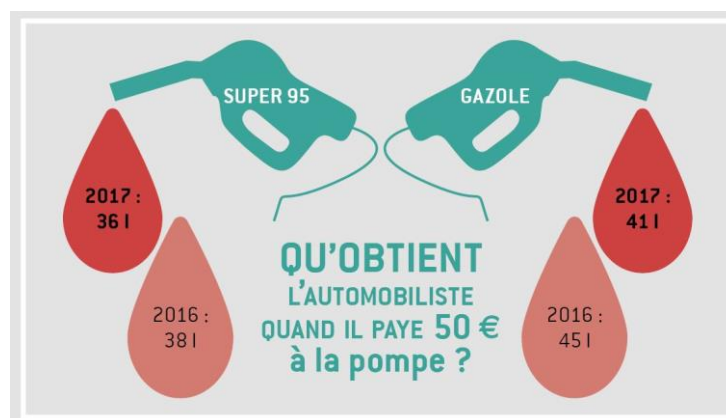
L'automobiliste est un contribuable très généreux et le consommateur le plus taxé.
Un quart de son budget en moyenne est consacré au **paiement des taxes**.



En 2017, l'ensemble des taxes acquittées par les usagers de la route a atteint **67 milliards d'€**, dont **36 milliards** rien que pour les **taxes sur les carburants**.

À la pompe, le litre de SP 95 en hausse de 5,6 % subit une taxation de 182 % et le litre de gazole en hausse de 11,4 % est taxé à 157 %.

L'automobiliste a fait les frais de ce délire fiscal à chaque passage à la pompe.



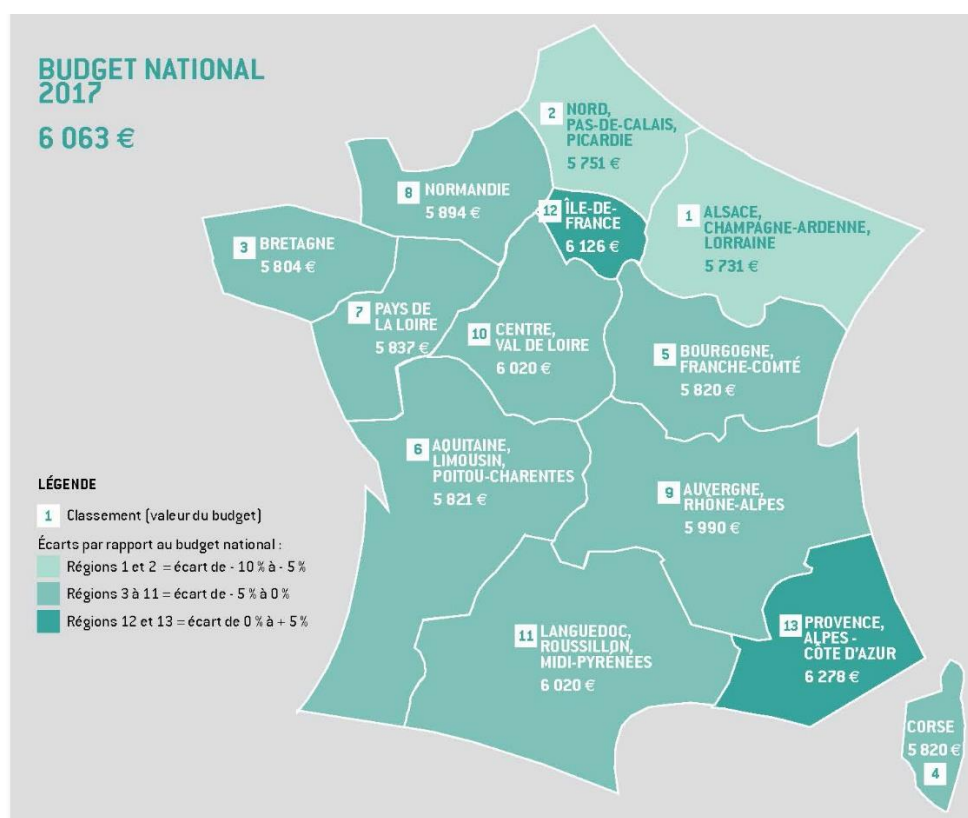
LE BUDGET VEHICULE ESSENCE DES 13 REGIONS FRANCAISES

Les régions en se regroupant de façon complémentaire, sont devenues plus homogènes et la diversité des budgets s'est amoindrie.

La région Grand Est (Alsace, Champagne-Ardenne, Lorraine) enregistre le budget le moins élevé (5 731 €).

La région PACA reste bonne dernière du classement avec le budget le plus élevé (6 278 €) et un poste Achat-Reprise dans le rouge.

L'Île de France affiche le plus faible kilométrage annuel (6 375 km) mais le prix au kilomètre le plus cher (0,961 €) avec des postes entretien, assurance et garage du véhicule les plus onéreux du classement.



LE COVOITURAGE

Les besoins de mobilité sont en constante augmentation alors que les difficultés pour se déplacer s'accumulent.

Hors agglomération, les transports publics à longue distance privilégient les connexions entre grandes métropoles. Un certain nombre de gares et de lignes ferroviaires dites secondaires sont fermées, augmentant l'isolement du monde rural et même des petites villes.

En agglomération, des responsables politiques militent pour une diminution de la mobilité individuelle, par piétonnisation de certains axes et/ou restriction des places de stationnement associée à l'augmentation des tarifs et des contrôles.

Au lieu de se fluidifier, le trafic s'étouffe.

Que devient le corps vivant d'une ville quand les artères sont bouchées ?

On attendait des pouvoirs publics des solutions pour faciliter les déplacements indispensables à la vie économique et à la vie sociale, mais c'est d'initiatives privées qu'est venue une relance concrète et peu onéreuse de la mobilité quotidienne : le covoiturage.

Le développement fulgurant du covoiturage, s'il ne touche pas la totalité de la population, est estimé au niveau mondial pour un chiffre d'affaires de 45 millions d'équivalent-dollars concernant 425 millions d'utilisateurs en 2017 (ce qui tendrait à prouver que l'automobiliste peut être partageur).

Parmi les covoiturés, 70 % d'entre eux possèdent une voiture, ce qui indique que ce n'est pas seulement un usage destiné à une clientèle de non-motorisés (en France 89 % des ménages sont motorisés) et que l'échange des rôles est probable.

Par ailleurs, l'âge moyen est de 34 ans (donc pas seulement des jeunes).

Dans notre étude du Budget, nous avons examiné les coûts pour nos deux principales voitures de référence (Clio essence et 308 diesel) se déplaçant de Lyon à Paris par la route nationale.

Dans nos deux exemples, tout le monde gagne et fait des économies.

Deux réseaux se sont rencontrés : la route et le web.

Leur souplesse et leur rapidité d'adaptation sont les garants du succès probable du covoiturage au niveau planétaire.

Le covoiturage conjugue les avantages respectifs du transport en commun et du transport individuel, et neutralise en même temps une bonne part de leurs inconvénients respectifs.

La route reste au centre des potentiels de développement de la mobilité et de nouveaux dispositifs, créés par les automobilistes eux-mêmes, permettent d'en diminuer les coûts, les engorgements de trafic et les méfaits des empreintes écologiques.

www.automobile-club.org/budget

