



Le Budget de l'Automobiliste © en 2018

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 2018 a été marquée par un **taux d'inflation de 1,8 %**.

Les dépenses automobiles l'ont généralement dépassé à l'exception du péage et du garage de la voiture.

Les prix catalogue des véhicules de référence sont restés stables (0 à +1,1 %). Mais, en 2018, nos automobilistes qui roulent en Renault Clio et Peugeot 308 ont opté pour des modèles d'une finition nouvelle et supérieure, mieux équipés, plus promus, plus demandés et aussi plus chers situant leur valeur catalogue entre + 11 et + 16 % par rapport à celui des modèles de l'édition précédente.

Les valeurs de reprise de nos véhicules de 4 ans ont couvert de 38 % à 48 % de la valeur d'achat de nos véhicules neufs correspondants. On notera qu'une meilleure reprise de sa voiture de 4 ans permet même à notre hybride de faire diminuer légèrement son budget total.

Les bonus de nos véhicules de référence sont tous neutres en rapport avec leur émission de CO₂.

Les dépenses d'entretien ont augmenté de 3,4 % à 3,8 % suivant les marques.

Les primes d'assurance **ont progressé** en moyenne de **2,5 %** à modèle égal. Plusieurs explications : accidentalité en hausse en 2017, accroissement des coûts médicaux et des indemnités aux victimes, véhicules plus complexes à réparer, équipements en plus grand nombre.

Les postes **péage et garage** de la voiture **ont augmenté** respectivement de **1,36 %** et de **1,54 %** mais restent sous le niveau de l'inflation.

C'est du côté de ce qui nourrit la voiture au quotidien, le carburant, que l'on note un nouveau délire fiscal.

Les **carburants hors taxes** ont connu **une envolée de 15,4 % pour le SP95 et de 22,5 % pour le gazole.**

Les **taxes pétrolières** ont **grimpé de 6 % pour le super et de 12,9 % pour le gazole**, soit respectivement **plus de 3 et 7 fois l'inflation !**

À la pompe, **le litre de super** vendu **1,505 € (+ 9,3 %)** supporte une **taxation de 167 % (plus de 8 fois la TVA)** et **le litre de gazole à 1,437 € (+ 16,6 %)**, une **taxation de 144 % (plus de 7 fois la TVA).**

Même chère et surtaxée, la voiture continue d'assurer l'essentiel des besoins de déplacements de l'essentiel des ménages français, notamment pour le besoin contraint d'aller travailler (7 salariés sur 10).

Nous l'avons vu, les Français sont prêts à se mobiliser pour préserver leur quotidien, mais ils sont aussi prêts à repenser leur rapport à la voiture : dans leur usage quotidien, en l'utilisant plus régulièrement comme un « transport commun individuel » avec le covoiturage que nous avons décrypté dans notre édition de l'année dernière, mais aussi dans leur manière de se l'approprier avec un attachement moindre à la propriété.

La nécessité de pouvoir se servir d'une voiture commence à supplanter celle d'en être propriétaire.

C'est dans ce contexte que nous avons également consacré un chapitre dédié à la location longue durée, pratique naissante mais en devenir pour le particulier.

Enfin face aux préoccupations relatives à la pollution de l'air et aux émissions de CO₂, nous avons ainsi tenté une première approche du budget moyen annuel d'une voiture électrique représentative, la Renault Zoé.

VEHICULE ESSENCE : RENAULT CLIO

(TCe 90 Energy Intens, 90 ch, 5 CV, 5 portes, 113 g de CO₂, bonus neutre)



En 2018, le budget total de la Clio essence atteint **6 833 €** pour 8 935 km parcourus.

Une augmentation « faciale » de 12,7 % qui s'explique notamment par un modèle de finition nouvelle et supérieure (Intens au lieu de Zen), mieux équipé, plus promu et plus demandé.

Chaque kilomètre a coûté 0,764 € à notre automobiliste essence.

Le poste entretien a progressé de 3,8 % pour atteindre 872 €. Ce renchérissement vient en particulier des pièces détachées Renault dont les prix ont augmenté de 4,09 %.

Avec 7,6 litres (réels) aux 100 km, notre Clio essence a consommé pour un total de 1 022 € à la pompe contre 903 € en 2017 et 840 € en 2016 (+ 22 % en 2 ans).

Sur ce budget carburant, il paie 640 € de taxes et 382 € pour le carburant lui-même.

Le propriétaire de la Clio a payé 1 795 € de taxes (26 % de son budget)... soit 1 € de taxes tous les 5 km.

Dans le match Clio essence/diesel (elle aussi passée à la finition Intens) : notre Clio essence reste plus rentable que la Clio diesel jusqu'à 11 200 km annuels.

Au-delà, le gazole l'emporte.

VEHICULE DIESEL : PEUGEOT 308

(1.5 l Blue HDI, 130 ch S&S Active, 5 CV, 5 portes, 92 g de CO₂, bonus neutre)



En 2018, le budget total de la 308 diesel atteint **9 476 €** pour 15 910 km parcourus.

Une progression de 10,3 % du budget qui s'explique par un modèle de finition nouvelle et supérieure (mieux équipé, plus promu et plus demandé), un entretien soutenu et un gazole qui s'envole.

Chaque kilomètre a coûté 0,595 € à notre automobiliste diesel.

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

Les pièces de rechange Peugeot, après un + 4,68 % en 2017, ont renouvelé en 2018 avec une augmentation de 4,6 %.

Le poste Entretien a coûté 1 770 € en hausse de 3,4 %.

Avec 5,2 litres (réels) aux 100 km, notre Peugeot 308 a consommé pour un total de 1 189 € à la pompe, dont 703 € en taxes et 486 € pour le carburant lui-même.

Le prix moyen annuel TTC du litre de gazole en progression de 16,6 % en 2018 a fait s'envoler le poste carburant de notre 308 de + 15 %.

Le propriétaire de la 308 a payé 2 378 € de taxes (25 % de son budget)... soit 1 € de taxes tous les 7 km.

VÉHICULE LOW COST : DACIA LOGAN DIESEL

(1.5 l dCi 75 Lauréate, 75 ch, 4 CV, 90 g CO₂, bonus neutre)



En 2018, le budget total de la Logan diesel approche les 5 000 € (**4 927 €**) en progression très faible de 0,3 % pour 8 935 km parcourus.

Chaque kilomètre a coûté 0,551 € à notre automobiliste « low cost ».

Clone décalé dans le temps de la Clio, elle affiche un prix neuf quasi inchangé.

La valeur de reprise de la voiture de 4 ans a maintenu une solide cote, en hausse, qui a permis de compenser l'augmentation du prix du gazole.

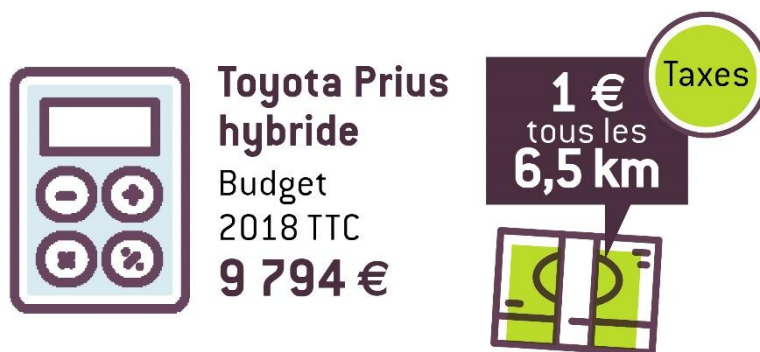
Construite en Roumanie à des prix de revient roumains, elle est entretenue en France à des prix de revient français et avec des pièces de rechange en progression de 2,74 %. Son poste Entretien a grimpé de 3,4 % pour atteindre 993 €.

Avec 5,2 litres (réels) aux 100 km, la Logan a consommé pour un total de 668 € à la pompe (+ 20,8 %) dont 395 € de taxes et 273 € pour le carburant hors taxes.

Ses petits prix font qu'elle participe moins à l'effort fiscal, avec 1 306 € de taxes payées (presque 27 % de son budget)... soit 1 € de taxes tous les 7 km.

Dans notre panel de voitures, la Logan partage le sort de la Clio : elle paye plus de taxes pour le carburant que pour le poste achat-reprise.

VEHICULE HYBRIDE : TOYOTA PRIUS (électrique et essence)
(122 h Dynamic, moteur thermique 98 ch, 4 CV, 79 g CO₂, bonus neutre)



En 2018, le budget total de la Prius hybride atteint **9 794 €** (-1,1 %) pour 15 910 km parcourus.

Chaque kilomètre a coûté 0,615 € à notre automobiliste hybride.

En 2018, le prix catalogue stable de notre voiture hybride et une meilleure reprise de la voiture de 4 ans (+ 9 %) ont impacté favorablement le poste achat-reprise (-6,2 %) et plus globalement son budget total en compensant ainsi la hausse du prix du carburant.

Malgré un tarif de main-d'œuvre 15 % plus élevé que pour la 308 et des pièces en augmentation de 1,68 %, la Prius, en tête des véhicules les plus fiables, limite son poste entretien à 1 801 €, en hausse de 3,3 %.

Avec 5 litres (réels) de SP95 aux 100 km, la Prius a consommé pour 1 198 € (+ 7,8 %), dont 750 € pour les taxes et 448 € pour le carburant hors taxes.

Le propriétaire d'une Prius hybride a payé 2 456 € de taxes (25 % de son budget), soit 1 € de taxes tous les 6,5 km environ.

COMPARAISON DES CINQ BUDGETS 2018

La Logan dépense au total moins de 5 000 €, les deux Clio (essence et diesel) près de 7 000 €. Les gros rouleurs (308 et Prius) consacrent entre 9 500 € et 9 800 € à leurs déplacements.

Renault Clio essence



8 935 km/an 0,764 €/km
6 833 € TTC 26,3 % de taxes

Renault Clio diesel



8 935 km/an 0,776 €/km
6 933 € TTC 23,3 % de taxes

Dacia Logan diesel



8 935 km/an 0,551 €/km
4 927 € TTC 26,5 % de taxes

COMPARATIF DES BUDGETS 2018 DES 5 AUTOMOBILISTES

Kilométrage annuel Coût au kilomètre
Budget TTC Part des taxes en %

Peugeot 308 diesel



15 910 km/an 0,595 €/km
9 476 € TTC 25,1 % de taxes

Toyota Prius hybride

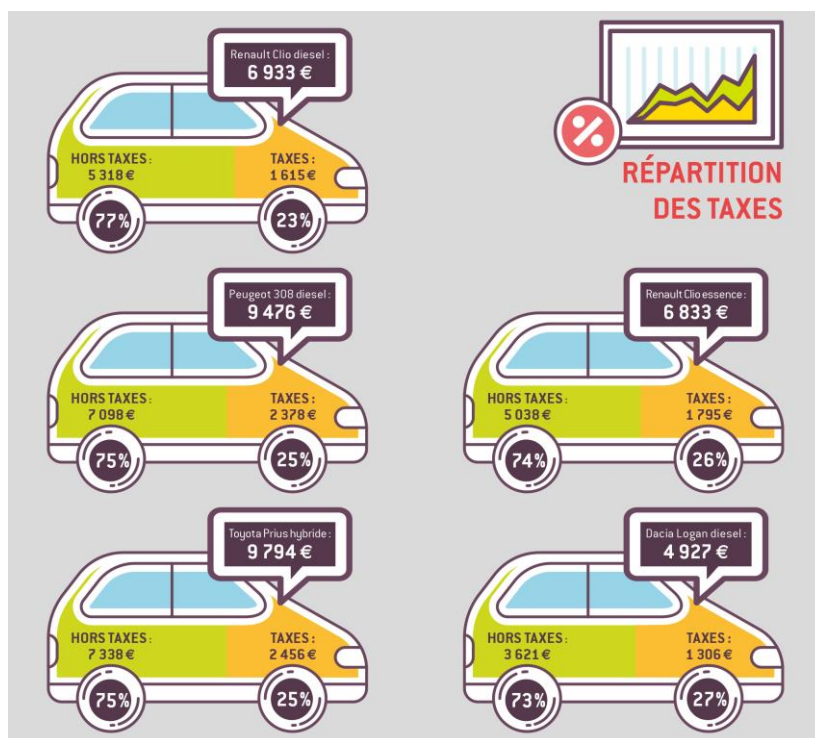


15 910 km/an 0,615 €/km
9 794 € TTC 25,1 % de taxes

	MODÈLES				
	Clio essence	Clio diesel	Logan diesel	308 diesel	Prius hybride
Kilométrage annuel	8 935	8 935	8 935	15 910	15 910
<i>En € TTC</i>					
Achat moins reprise	3 020	3 350	1 644	4 140	4 448
Frais financiers	347	313	174	486	392
Assurance	776	789	652	958	1 022
Carburant	1 022	630	668	1 189	1 198
Entretien	872	1 055	993	1 770	1 801
Garage du véhicule	593	593	593	593	593
Péage	203	203	203	340	340
Total TTC	6 833	6 933	4 927	9 476	9 794
Coût au km	0,764	0,776	0,551	0,595	0,615
Total HT	5 038	5 318	3 621	7 098	7 338
Taxes payées	1 795	1 615	1 306	2 378	2 456
Part des taxes	26,30 %	23,30 %	26,50 %	25,10 %	25,10 %
Taux de taxation	35,60 %	30,40 %	36,10 %	33,50 %	33,50 %

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 2018, l'ensemble des taxes acquittées par les usagers de la route a atteint **74 milliards d'€**, dont **40 milliards** rien que pour les **taxes sur les carburants**.

À la pompe, le litre de SP95 en hausse de 9,3 % subit une taxation de 167 % et le litre de gazole en hausse de 16,6 % est taxé à 144 %.

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

**QU'OBTIENT
L'AUTOMOBILISTE
QUAND IL PAYE 50 €
à la pompe ?**



LA LOCATION LONGUE DUREE (LLD)

La Location Longue Durée (LLD) s'est développée dans les entreprises depuis plusieurs dizaines d'années et commence à atteindre le marché des particuliers.

Selon le Syndicat des Entreprises des Services Automobiles en LLD et des Mobilités (Sesamllld), le taux de pénétration de la LLD est de 59 % dans les entreprises.

Il est de 3 % parmi les particuliers.

C'est donc un marché naissant pour eux mais en progression.

En 2018, deux millions et demi de véhicules (VP et VU jusqu'à 3,5 t) ont été immatriculés en France.

563 000 l'ont été en LLD soit 22,2 % des immatriculations du marché total.

432 000 immatriculations ont concerné des entreprises et près de 35 000 des particuliers, chiffre en progression de 21,5 % par rapport à 2017 pour ces derniers.

Pour le particulier, le besoin de pouvoir « se servir » d'une voiture (récente et sûre) a commencé à supplanter celui de la « posséder ».

Les intérêts sont nombreux : l'accès à une voiture neuve, éventuellement sans apport au départ, avec une somme régulière à verser chaque mois, l'entretien préventif et curatif pris en charge par le loueur, un prêt gratuit de véhicule en cas d'immobilisation prolongée, l'assurance éventuelle et plus selon les offres. Pas besoin de revendre sa voiture comme lorsqu'on est propriétaire. Un bémol cependant : en rendant la voiture en fin de période, des frais de remise en état (carrosserie en particulier) peuvent être sujets à des différends.

Les prétendants sur le marché sont nombreux et les offres aux services associés très variés sont abondantes.

Si la formule locative permet de budgéter ses dépenses et d'accéder à des véhicules neufs, bien équipés et performants (sécurité, émissions polluantes...), elle suppose pour le consommateur un œil et une attention particulièrement affûtés pour tenter de comparer cette formule à l'achat et pour faire son choix entre les offres pléthoriques du marché de la location.

Un marché prometteur qui cherche encore ses indicateurs pour mieux guider le consommateur.

LE BUDGET DE LA VOITURE ELECTRIQUE 2018 : UNE PREMIERE APPROCHE

Les préoccupations relatives à la pollution de l'air et aux émissions de CO₂ ont mis en avant la voiture électrique. Plusieurs constructeurs ont mis des modèles sur le marché français, qui ont intéressé rapidement les flottes d'entreprises.

Le marché des véhicules électriques particuliers est en progrès mais encore hésitant : un peu plus de 31 000 immatriculations en 2018 (+ 24,7 %), soit moins de 1,5 % des immatriculations de véhicules particuliers.

Nous avons tenté d'établir une première approche du budget moyen annuel d'une voiture électrique représentative, la Renault Zoé.

Le marché de la voiture électrique est tout récent (comparé au marché des voitures thermiques, qui lui, est séculaire) et plusieurs de ses éléments n'ont pas encore atteint leur maturité tels que l'entretien et la valeur de reprise.

Aussi pour tenir compte des difficultés d'évaluation de ces postes, nous avons opté, dans notre évaluation, pour une Renault Zoé City prise en location longue durée (LLD) proposée par le constructeur sur une durée de 37 mois.

Nous l'avons comparée à la Renault Clio Trend Essence également en LLD constructeur, proposée elle sur 49 mois.

Les deux voitures finissent avec un budget annuel total évalué à 4 216 € pour l'électrique et 4 459 € pour la thermique.

L'électrique aura parcouru 22 500 km en 3 ans pour 12 648 €, la thermique 40 000 km en 4 ans pour 17 836 €.

Dans les conditions de l'étude, le kilomètre parcouru en électrique (0,562 €) aura été 26 % plus cher qu'en thermique (0,446 €), pour 45 % de kilomètres en moins et une année de moins.

L'électrique souffre encore pour un temps des limites de son autonomie et des contraintes de la recharge. Des évolutions vont venir assez vite, qui réduiront ces handicaps.

L'approche du budget est encore à améliorer mais démontre justement la difficulté de l'exercice.

Notre comparaison n'est pas parfaite.

La Zoé électrique et la Clio thermique ont été comparées avec des locations de durées différentes et des kilométrages distincts.

Mais c'est bien la situation complexe dans laquelle se trouve aujourd'hui le consommateur intéressé par la voiture électrique. D'autant que ce dernier devra composer avec d'autres paramètres qui impacteront probablement son possible budget électrique : le prix réel du véhicule électrique sans le biais des aides décidées année par année, l'extension du réseau des bornes de recharges qui devra être financé et la menace d'une TICPE tentée de s'intéresser aussi à l'électrique.

LE BUDGET VEHICULE ESSENCE DES REGIONS FRANCAISES : UNE PAGE SE TOURNE

La France ne compte plus que 13 régions. Plus grandes, avec plus d'habitants elles se ressemblent désormais plus qu'elles ne se différencient.

Dans notre Budget, le prix de la voiture et les frais financiers ont des valeurs nationales, sans effet régional.

Le prix du carburant dépend surtout maintenant de l'implantation des hypermarchés alimentaires, qui ont une présence pratiquement comparable d'une région à l'autre, donc avec un prix moyen régional très proche.

Ces grandes régions, de par leur taille, comportent maintenant des proportions comparables de petits et de gros rouleurs, donc un kilométrage proche.

Les différences les plus discriminantes (valeur de reprise, assurance, entretien et garage) se font plus entre les grandes métropoles et les territoires.

Elles ne peuvent donc plus nous aider à différencier les régions.

Future Loi d'orientation des mobilités (qui a pour ambition d'assurer un droit à la mobilité pour tous dans tous les territoires), développement du concept « Mobility as a Service », etc : de futurs outils pour un possible budget des mobilités ?

