



Le Budget de l'Automobiliste © en 2019

Synthèse

À l'heure de publier cette étude, notre pays comme d'autres est frappé par une crise sanitaire inédite entraînant des bouleversements majeurs notamment en matière de mobilité, dont nous réalisons une nouvelle fois l'importance.

Ce Budget 2019 est la dernière « photographie » des dépenses automobiles d'avant la crise liée au COVID-19.

Aujourd'hui des déplacements interdits, des rues et des routes vides, une baisse de la consommation de carburant et des prix à la pompe mais qui font la part belle aux taxes. Et demain ?

De nombreux enseignements seront à tirer de ce douloureux épisode sans précédent qui marquera de manière certaine nos vies, notre économie et nous fera probablement opérer un « virage » dans notre approche de notre mobilité « post-confinement » qu'il nous faudra ensemble.

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 2019 a été marquée par un **taux d'inflation de 1,1 %**.

Cette année encore, **les dépenses automobiles l'ont généralement dépassé :**

- **les prix catalogue** de nos voitures de référence sont restés **quasi-stables** pour les voitures de nos **gros rouleurs (308 et Prius)** et ont augmenté autour **de 5 % pour les voitures de nos petits rouleurs (Dacia et les Clio) ;**

- leurs bonus sont tous neutres en rapport avec leur émission de CO₂ ;

- les valeurs de reprise de nos véhicules de 4 ans ont couvert de 36 % à 46 % de la valeur d'achat de nos véhicules neufs correspondants ;

- **les carburants (SP95 et gazole) en valeur hors taxes sont restés stables** en moyenne annuelle par rapport à l'année précédente. Le niveau des **taxes pétrolières** est resté **identique à 2018 ;**

- à la pompe, **le litre de super** vendu à 1,507 € subit une **taxation de 167 % (plus de huit fois la TVA)** et **le litre de gazole** vendu à 1,441 € une taxation de **144 % (plus de sept fois la TVA)** ;
- les dépenses d'entretien ont augmenté de **3,9 % à 7,7 %** selon les modèles ;
- **les primes d'assurance progressent autour de 2 %** pour les voitures des **gros rouleurs (308, Prius)** et autour de **6 %** pour les voitures des **petits rouleurs (Dacia et les Clio)** ;
- les postes de dépenses les plus proches de l'inflation (+ 1,1 %) : le **garage de la voiture (+ 1,2 %)** et le **péage qui augmente de 1,86 % en moyenne**. Depuis 2019, l'automobiliste régulier et abonné peut toutefois diminuer la note par une réduction de 30 % sur les tarifs des péages, fruit d'un accord entre le gouvernement et les principales sociétés concessionnaires d'autoroutes.

Les budgets 2019 de nos voitures de référence ont évolué de **+ 0,9 % à + 5,4 % selon les véhicules**.

VÉHICULE ESSENCE : RENAULT CLIO

(TCe 100 Intens, 100 ch, 5 CV, 5 portes, 100 g de CO₂, bonus neutre)



En 2019, le budget total de la Clio essence atteint **7 029 €**, en hausse de **2,9 %**, pour 8 998 km parcourus

Le modèle 2019 remplace le Tce 90 de l'année précédente.

Chaque kilomètre a coûté 0,781 € à notre automobiliste essence.

Le poste Entretien a progressé de 7,7 % pour atteindre 939 €. Ce renchérissement s'explique notamment par l'explosion des tarifs des pièces détachées en hausse de 12,59 %, après déjà + 4,09 % l'année dernière.

Côté carburant, deux éléments notables :

- les prix hors taxes et TTC du super SP95 ont été les mêmes en moyenne annuelle en 2018 et 2019 ;
- le travail des motoristes qui a permis de faire baisser la consommation de carburant de ce nouveau modèle.

Avec 6,5 litres réels estimés aux 100 km, notre Clio essence a ainsi consommé pour un total de 881 € à la pompe. Sur ce budget carburant, il paie 551 € de taxes et 330 € pour le carburant lui-même.

Le propriétaire de la Clio a payé 1 764 € de taxes (25 % de son budget)... soit 1 € de taxes tous les 5 km.

Dans le match Clio essence/diesel : notre Clio essence reste plus rentable que la Clio diesel jusqu'à 16 300 km annuels. Au-delà, le gazole l'emporte.

VÉHICULE DIESEL : PEUGEOT 308

(1.5 l Blue HDI, 130 ch S&S Active, 6 CV, 5 portes, 92 g de CO₂, bonus neutre)



En 2019, le budget total de la 308 diesel atteint **9 832 €**, en hausse de **3,8 %**, pour 15 895 km parcourus.

Chaque kilomètre a coûté 0,619 € à notre automobiliste diesel.

Poste plus lourd pour les voitures diesel, l'entretien de la 308 a dû composer avec des frais de peinture (+ 3,3 %) et de main-d'œuvre (+ 2,5 %) en progression. Les pièces de rechange Peugeot, après un + 4,6 % en 2018 explosent en 2019 avec une augmentation de 10,59 %, soit près de 10 fois l'inflation de l'année.

Le poste Entretien a coûté 1 896 € en hausse de 7,1 %.

Avec 5,2 litres (réels) aux 100 km, notre Peugeot 308 a consommé pour un total de 1 192 € à la pompe, dont 703 € en taxes et 489 € pour le carburant lui-même.

Le propriétaire de la 308 a payé 2 444 € de taxes (25 % de son budget)... soit 1 € de taxes tous les 6,5 km.

VÉHICULE LOW COST : DACIA LOGAN DIESEL

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



En 2019, le budget total de la Logan diesel dépasse les 5 000 €, **5 195 €** exactement, **en hausse de 5,4 %**, pour 8 998 km parcourus.

Chaque kilomètre a coûté 0,577 € à notre automobiliste « low cost ».

Clone décalé dans le temps de la Clio, elle affiche un prix d'achat neuf en augmentation de près de 5 %. La valeur de reprise de la voiture de 4 ans est maintenue à une solide cote.

Construite en Roumanie à des prix de revient roumains, elle est entretenue en France à des prix de revient français, en particulier pour les pièces de rechange dont le prix de facturation a progressé en 2019 de 6,5 %, soit six fois le montant de l'inflation.

Son poste Entretien a grimpé de 6,8 % pour atteindre 1 060 €.

Avec 5,2 litres (réels) aux 100 km, la Logan a consommé pour un total de 674 € à la pompe dont 397 € de taxes et 277 € pour le carburant hors taxes.

Ses petits prix font qu'elle participe moins à l'effort fiscal, avec 1 357 € de taxes payées (26 % de son budget)... soit 1 € de taxes tous les 6,5 km.

Dans notre panel de voitures, la Logan est la seule à payer 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, 75 g CO₂, bonus neutre)



Toyota Prius hybride
Budget 2019 TTC
9 885 €

En 2019, le budget total de la Prius hybride atteint **9 885 €**, en hausse de **0,9 %**, pour 15 895 km parcourus.

Chaque kilomètre a coûté 0,622 € à notre automobiliste hybride.

Elle a perdu son généreux bonus depuis 2017. Mais son prix catalogue baisse de 500 € et elle bénéficie d'une bonne valeur de reprise et de coûts stables, sauf l'entretien, qui lui permettent d'afficher une hausse minime, la plus faible de notre panel.

La Prius, en tête des véhicules les plus fiables, supporte une hausse des prix des pièces de plus de 5%, et voit son poste entretien atteindre 1 872 €, en hausse de 3,9 %.

Avec 5 litres (réels) de SP95 aux 100 km, la Prius a consommé pour 1 198 € à la pompe, dont 749 € pour les taxes et 449 € pour le carburant hors taxes.

Le propriétaire d'une Prius hybride a payé 2 498 € de taxes (25 % de son budget), soit 1 € de taxes tous les 6 km environ.

COMPARAISON DES CINQ BUDGETS 2019

De nombreux modèles de voiture sont disponibles sur le marché français, et chaque automobiliste doit pouvoir trouver le véhicule qui lui convient. Si l'on s'en tient à nos cinq budgets, de nombreuses variations apparaissent.

Dans notre étude trois budgets concernent des automobilistes qui approchent les 9 000 kilomètres annuels (les deux Clio et la Logan) et deux autres qui approchent les 16 000 kilomètres (308 et Prius).

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

COMPARATIF DES BUDGETS 2019 DES 5 AUTOMOBILISTES

Renault Clio essence



Renault Clio diesel



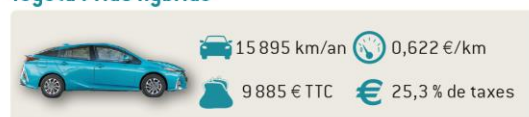
Dacia Logan diesel



Peugeot 308 diesel



Toyota Prius hybride



	MODÈLES				
	Clio essence	Clio diesel	308 diesel	Logan diesel	Prius hybride
Kilométrage annuel	8 998	8 998	15 895	8 998	15 895
<i>En € TTC</i>					
Achat moins repris	3 218	3 486	4 338	1 794	4 455
Frais financiers	364	310	479	168	378
Assurance	820	841	981	692	1 036
Carburant	881	661	1 192	674	1 198
Entretien	939	1 103	1 896	1 060	1 872
Garage du véhicule	600	600	600	600	600
Péage	207	207	346	207	346
Total TTC	7 029	7 208	9 832	5 195	9 885
Coût au km	0,781	0,801	0,619	0,577	0,622
Total HT	5 265	5 529	7 388	3 838	7 387
Taxes payées	1 764	1 679	2 444	1 357	2 498
Part des taxes	25,10 %	23,30 %	24,90 %	26,10 %	25,30 %
Taux de taxation	33,50 %	30,40 %	33,10 %	35,40 %	33,80 %

Achat moins reprise

C'est le poste le plus lourd chez les cinq automobilistes, qui absorbe 35 % du budget de la Logan (1 794 €), et de 44 % à 48 % des quatre autres budgets (de 3 218 € à 4 455 €).

Entretien

C'est le deuxième poste du budget.

De 939 € à 1 103 € chez les petits rouleurs (les deux Clio et la Logan), le poste entretien dépasse 1 800 € chez les autres (308 et Prius) qui roulent deux fois plus.

Ce poste dévore de 13 % (Clio essence) à 20 % (Logan) du budget total.

Carburant

Certains calculent parfois le coût d'un trajet en tenant compte uniquement de leur consommation de carburant. Mais ce carburant ne concerne que de 9 % (Clio diesel) à 13 % de notre budget automobile. Le kilomètre parcouru coûte en réalité de 8 à 10 fois plus que le prix du carburant consommé.

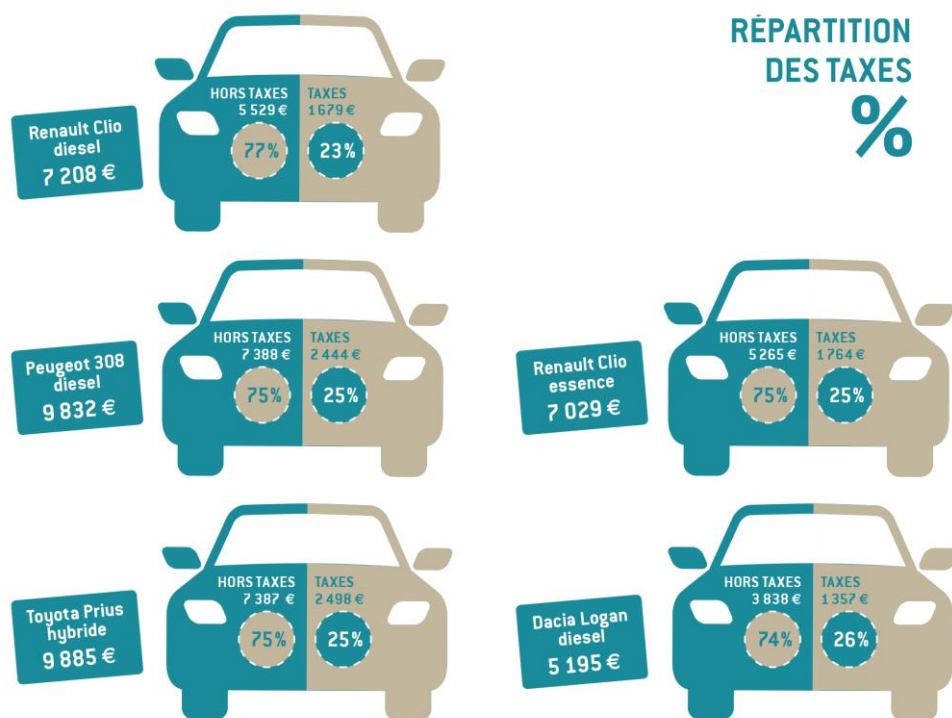
Nos cinq automobilistes dépensent en carburant en 2019, entre 661 € (Clio diesel pour 9 000 km) et 1 200 € (Prius pour 16 000 km).

Le coût au kilomètre

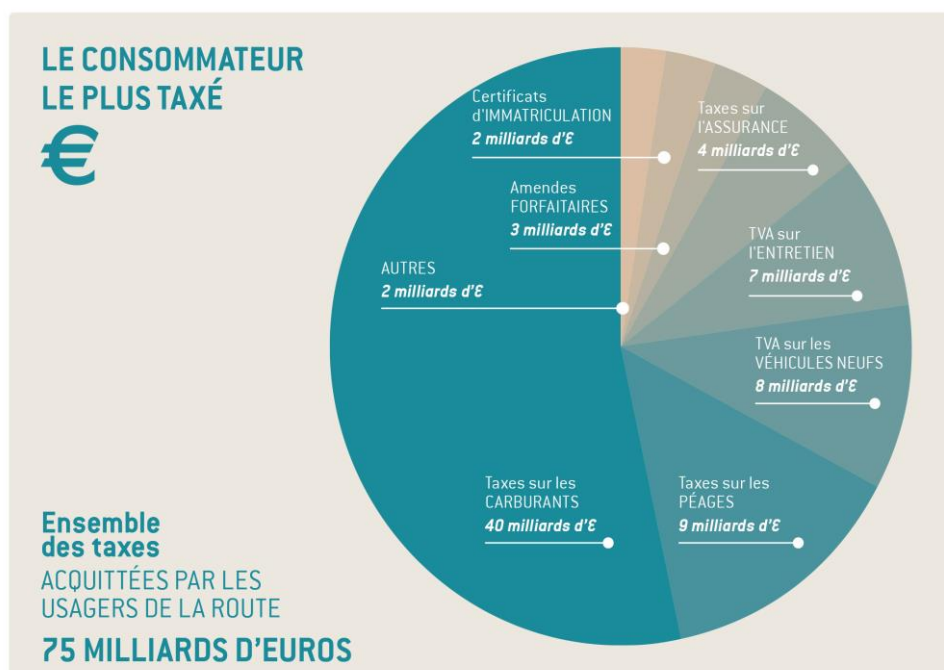
Ce coût au kilomètre s'échelonne de 58 centimes (Logan diesel) à 80 centimes (Clio diesel), soit 38 % de différence.

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 2019, l'ensemble des taxes acquittées par les usagers de la route a atteint **75 milliards d'€**, dont **40 milliards** rien que pour les **taxes sur les carburants**.



À la pompe, le litre de **SP95** subit une **taxation de 167 % (plus de huit fois la TVA)** et le litre de **gazole** est taxé à **144 % (plus de sept fois la TVA)**.

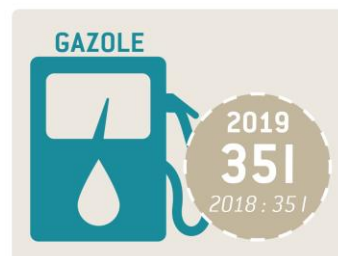


PRIX DES CARBURANTS

SUPER 95	2018	2019	2019/2018
HT	0,5626 €/l	0,5645 €/l	+ 0,34 %
Taxes	0,9422 €/l	0,9424 €/l	+ 0,02 %
TTC	1,5048 €/l	1,5069 €/l	+ 0,14 %
Imposition	167 %	167 %	=

GAZOLE	2018	2019	2019/2018
HT	0,5882 €/l	0,5913 €/l	+ 0,53 %
Taxes	0,8490 €/l	0,8492 €/l	+ 0,02 %
TTC	1,4372 €/l	1,4405 €/l	+ 0,23 %
Imposition	144 %	144 %	=

Qu'obtient
L'AUTOMOBILISTE
QUAND IL PAYE 50€
à la pompe ?

FOCUS CARBURANT ET COVID-19 : BAISSÉ DES PRIX À LA POMPE, OUI MAIS...

L'urgence sanitaire et les mesures de confinement en place depuis le 17 mars 2020 ont des effets sur nos déplacements et par ricochet sur le prix du carburant à la pompe.

Les prix TTC à la pompe sont moindres mais en trompe-l'œil car ils mettent aussi en évidence la charge imposée aux automobilistes en termes de taxes sur les carburants (TVA + TICPE + TVA sur la TICPE).

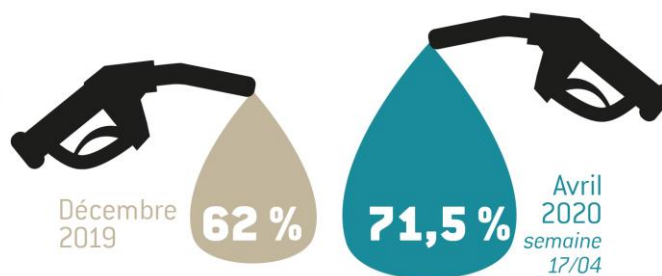
Le taux de taxation augmente mécaniquement quand les cours du pétrole baissent et inversement. En cause, le montant fixé par litre de la TICPE, principale taxe sur les carburants.

Entre décembre 2019 et mi-avril 2020, le taux de taxation du super SP 95 est passé de 163 % à 250 % et de 140 % à 202 % pour le gazole (loin de la TVA à 20 % la plus couramment appliquée sur la consommation des biens et des services).

Par ricochet, la proportion des taxes dans un litre de carburant augmente. En avril 2020, le litre de super SP95 est composé de près de 72 % de taxes et de 67 % pour le gazole (contre respectivement 62 % et 58 % en décembre 2019).

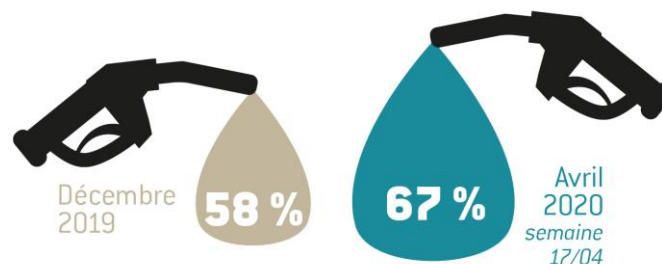
SUPER SP95	DÉCEMBRE 2019	JANVIER 2020	FÉVRIER 2020	MARS 2020	AVRIL 2020		
					Semaine 03/04	Semaine 10/04	Semaine 17/04
HT	0,5781 €	0,5879 €	0,5527 €	0,4550 €	0,3821 €	0,3704 €	0,3605 €
Taxes	0,945 €	0,9471 €	0,9401 €	0,9205 €	0,906 €	0,9036 €	0,9016 €
TTC	1,5231 €	1,5350 €	1,4928 €	1,3755 €	1,2881 €	1,2740 €	1,2621 €
IMPOSITION	163 %	161 %	170 %	202 %	237 %	243 %	250 %
Part des taxes dans 1 litre de SUPER SP95	62 %	62 %	63 %	67 %	70 %	71 %	71,5 %

PART DES TAXES DANS 1 LITRE DE SUPER SP95 %



GAZOLE	DÉCEMBRE 2019	JANVIER 2020	FÉVRIER 2020	MARS 2020	AVRIL 2020		
					Semaine 03/04	Semaine 10/04	Semaine 17/04
HT	0,6096 €	0,6162 €	0,5564 €	0,4656 €	0,4168 €	0,4095 €	0,4019 €
Taxes	0,8529 €	0,8542 €	0,8422 €	0,824 €	0,8142 €	0,8128 €	0,8113 €
TTC	1,4625 €	1,4704 €	1,3986 €	1,2896 €	1,2310 €	1,2223 €	1,2132 €
IMPOSITION	140 %	139 %	151 %	177 %	195 %	198 %	202 %
Part des taxes dans 1 litre de Gazole	58 %	58 %	60 %	64 %	66 %	66,5 %	67 %

PART DES TAXES DANS 1 LITRE DE GAZOLE %



FOCUS : UNE MUTATION PROFONDE DANS L'ACCES A L'AUTOMOBILE QUI INFLUE SUR SES COÛTS

En 1990, le parc roulant comptait 28 millions de véhicules, puis 33 millions en 2000, 37 millions en 2008 et enfin 39,5 millions en 2018.

Pour les mêmes années, 77 % des ménages français étaient motorisés en 1990, 80 % en 2000, 83 % en 2008 et 85 % en 2018. La progression se ralentit peu à peu.

En 2019, les constructeurs ont immatriculé en France 981 949 voitures neuves vendues aux particuliers. En 2009, il y a dix ans, les ventes atteignaient 1 400 000 (avec de nombreux bénéficiaires de bonus et primes à la casse) soit 40 % de plus que maintenant.

Sommes-nous parvenus au plafond d'équipement automobile de notre pays ?

Le mode d'acquisition des Français évolue. La stratégie commerciale des constructeurs aussi.

Pour relancer des ventes stagnantes, pour récupérer les marchés de l'entretien, du dépannage, de la réparation, de l'assurance, du financement et de la revente en occasion qui ont tendance à les abandonner pour des opérateurs spécialisés, les constructeurs font désormais, pour les particuliers, une offre groupée et forfaitaire, par le biais de la location longue durée.

Au lieu d'acheter le véhicule désiré, l'automobiliste le loue pour une durée et pour un kilométrage maximal définis par un contrat de location longue durée (LLD) ou une location avec option d'achat (LOA).

Dans les deux cas, le loueur reste propriétaire du véhicule jusqu'à l'expiration de la location.

Par ce type d'offre, les constructeurs diminuent le ticket d'entrée facial, tout en rencontrant les attentes de ceux des automobilistes qui partaient vers un marché d'occasion en pleine expansion. Mais en diluant le total du coût des produits et des prestations (en 48 mois, par exemple), la ventilation des dépenses réelles est rendue obscure.

Adieu le prix catalogue du véhicule stable pour l'année.

Il n'y a pas deux locations identiques.

Dans le cas d'un achat conventionnel définitif (l'acheteur devient propriétaire du véhicule), la négociation part du prix catalogue publié par le constructeur généralement pour l'année, l'ajout éventuel d'accessoires à un prix déjà défini, et parfois l'attribution d'une remise sur le prix total.

Peu de variables sont en cause.

Dans le cas d'une location longue durée, avec ou sans option d'achat, de nombreux paramètres interviennent, qui peuvent faire varier le coût final de la location jusqu'à la remise du véhicule en fin de contrat.

La location longue durée permet d'accéder à une voiture neuve, en mobilisant des sommes deux fois moins importantes que dans l'achat comptant ou à crédit, de connaître ses dépenses pour trois, quatre ou cinq ans, d'être dégagé des soucis de la revente, de disposer régulièrement d'un modèle récent à jour ou presque du dernier CO₂.

Le point délicat est la négociation du contrat de départ qui demande une certaine vigilance. La création d'un contrat type, dans l'esprit de celui de la location immobilière, pourrait faciliter les transactions et aider au développement de ce nouveau type de commercialisation de l'automobile, alors même qu'on souhaite rajeunir un parc français vieillissant.