



LE BUDGET de l'automobiliste[©]

mars 2018



Le Budget de l'Automobiliste® est une photographie annuelle des dépenses moyennes consacrées par l'automobiliste français à son véhicule l'année précédente.

www.automobile-club.org/budget



Cette nouvelle édition du *Budget de l'Automobiliste®* présente les budgets classiques des automobilistes roulant dans un véhicule essence, diesel, low cost et hybride.

En 2017, pour faire simple, tous les postes de dépenses ont augmenté.

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

Le prix catalogue de nos voitures de référence a continué de progresser. Leurs bonus sont tous à zéro, même celui de notre voiture hybride, qui en a été définitivement privé.

Les dépenses d'entretien et les primes d'assurance sont à la hausse également.

La palme revient, sans surprise, aux carburants.

2017, c'est une envolée du prix hors taxes des produits mais aussi des taxes pétrolières.

Un délire fiscal dont l'automobiliste a fait les frais à chaque passage à la pompe.

L'année 2017 a également vu se poursuivre les décisions « anti-voiture » pour, selon nos politiques, favoriser le « report modal ». Complexifier l'usage de la voiture ou rendre son coût exorbitant pour inciter à s'en passer ne permettra pas de faire adhérer les usagers aux principes d'une mobilité plus responsable.

Les mesures systématiquement hostiles à la voiture ne fonctionnent pas car cela revient à nier une réalité : la voiture assure l'essentiel des besoins de mobilité des ménages là où les transports collectifs ont leurs limites naturelles.

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.



Didier Bollecker
Didier BOLLECKER
Président



SOMMAIRE



SYNTHÈSE

L'année 2017 a connu un taux d'inflation général de 1 %. Mais les dépenses automobiles l'ont généralement dépassé...

- 03. Édito
- 05. Synthèse
- 06. Le budget de la Renault Clio essence
- 10. Le budget de la Peugeot 308 diesel
- 12. Le budget de la Dacia Logan diesel
- 14. Le budget de la Toyota Prius hybride
- 16. Comparaison des budgets
- 18. L'automobiliste Français face aux taxes
- 22. Le budget véhicule essence des 13 régions françaises
- 24. Le covoiturage
- 28. À propos de l'Automobile Club Association
- 30. Avertissement et méthodologie

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

- Leurs bonus sont tous à 0 %, même celui de notre voiture hybride, qui en a été définitivement privé.

- Les valeurs de reprise de nos véhicules de 4 ans ont couvert de 36 % à 43 % de la valeur d'achat de nos véhicules neufs correspondants, dans des zones de

reprise relativement stables.

- Les carburants, en valeur hors taxes, ont augmenté de 11,2 % (super SP95) et de 16,8 % (gazole).

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

- À la pompe, le litre de super vendu à 1,377 € (+ 5,6 %) subit une taxation de 182 % et le litre

de gazole à 1,232 € (+ 11,4 %) une taxation de 157 %. La TVA normale est de 20 %.

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

- Les primes d'assurance progressent de 1,6 %.

- Les péages (+ 0,8 %) et le garage de la voiture (+ 0,9 %) sont restés au-dessous de l'inflation.

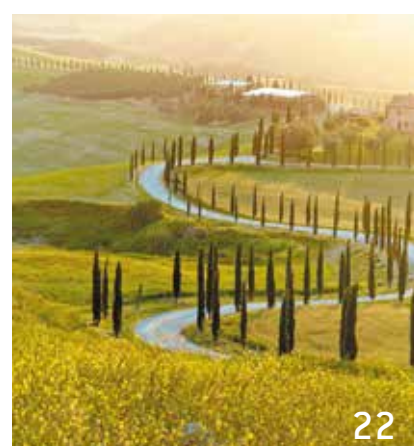
Au total, les budgets 2017 de nos voitures de référence ont augmenté entre 3 % et 4,6 %, soit trois à quatre fois la valeur de l'inflation.



06



18



22



24



LA RENAULT CLIO, notre voiture essence de référence, qui a parcouru 8 638 km en 2017, a vu son budget annuel total passer le cap des 6 000 €, soit 6 063 € exactement, en hausse de 3,1 % par rapport à 2016. Elle reste plus rentable que la Clio diesel comparable jusqu'à 14 400 km par an.



LA PEUGEOT 308, notre voiture diesel de référence, qui a parcouru 16 132 km, a dépensé plus de 8 500 € (8 587 € en hausse de 3 %). Un entretien en hausse et un gazole plus cher alourdissent le budget des gros rouleurs.



LA DACIA LOGAN DIESEL, notre voiture low cost, clone décalé dans le temps de la Clio, est affichée encore cette fois à un prix neuf inférieur de 37,5 %. La reprise de 4 ans se positionne aussi 32 % au-dessous de la Clio diesel du même âge. Son budget augmente de 3,3 % à 4 912 € par rapport à l'année dernière, mais à 22 % en dessous de celui de sa grand-tante, avec toutefois le décalage d'une génération dans les prestations.



LA TOYOTA PRIUS, notre voiture hybride, a perdu son bonus en 2017. Le poste Achat-Reprise a progressé de 5,4 % en conséquence. Le budget total grimpe à 9 906 €, en hausse de 4,6 %, alors que la voiture garde tous ses atouts technologiques et écologiques.



LE COVOITURAGE, conjuguant les avantages respectifs du transport en commun et du transport individuel, neutralise en même temps une bonne part de leurs inconvénients respectifs. Né d'une initiative privée, il a choisi la route, déjà en charge de plus de 80 % des déplacements, comme vecteur de mobilité, malgré l'imperfection de ses infrastructures.

LE BUDGET DE L'AUTOMOBILISTE ESSENCE 2017

LA RENAULT CLIO ESSENCE

Le Budget de l'automobiliste utilisant une voiture fonctionnant au Super Sans Plomb 95 s'élève à 6 063 €, en augmentation de 3,1 % par rapport à l'année précédente, alors que l'inflation en 2017 n'est que de 1 %.

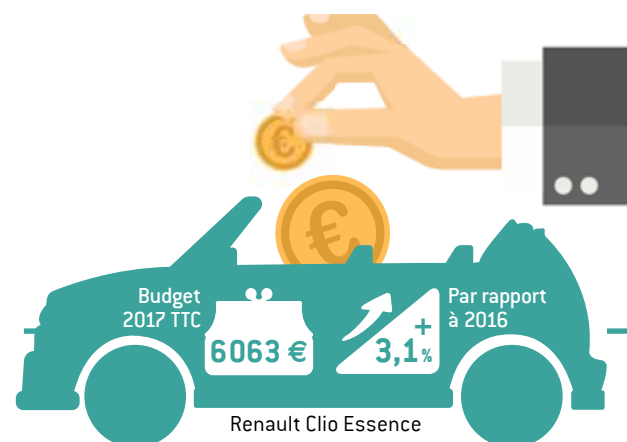
Cet automobiliste possède une Clio TCe 90 Energy Zen 5 portes 5CV fiscaux, 90 chevaux réels, émettant 105 g de CO₂, bonus neutre.

Il a acquis cette voiture au prix catalogue de 17 000 € (+ 1,2 % sur 2016). Il a cédé en échange une Clio de 4 ans de 36 000 km à la cote Argus de 6 350 € (- 6,3 % sur 2016).

Pour financer son achat, il a pris un crédit de 4 ans.

Il a parcouru dans l'année 8 638 km avec une consommation moyenne de 7,6 litres aux 100 km. Chaque kilomètre lui a coûté 0,702 € (soit + 1 % qu'en 2016).

Budget de la Clio essence en 2017	€ HT		€ TAXES		€ TTC	
	2016	2017	2016	2017	2016	2017
Achat moins reprise	2 087	2 139	468	483	2 555	2 622
Frais financiers	250	256	0	0	250	256
Assurance	512	522	135	136	647	658
Carburant	283	320	557	583	840	903
Entretien	678	700	136	140	814	840
Garage du véhicule	483	487	96	97	579	584
Péage			198	200	198	200
Total HT	4 293	4 424				
Total Taxes			1 590	1 639		
Total TTC					5 883	6 063
2017/2016	+ 3,05 %		+ 3,08 %		+ 3,06 %	
Prix au km	0,507	0,512	0,188	0,19	0,695	0,702
2017/2016 au km	+ 0,98 %		+ 1,06 %		+ 1,01 %	



L'ASSURANCE TOUJOURS AU-DESSUS DE L'INFLATION

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

Les motifs avancés par les assureurs restent les mêmes : accidentalité en progrès, accroissements des coûts médicaux et des indemnités aux victimes, complexification des véhicules à réparer...

Notons que, côté atelier, les pièces de rechange Renault augmentent encore de 3,55 %, après 2,5 % en 2016.

La Clio essence s'assure cette année pour 658 €.

CARBURANT : LE SUPER SP95 REPART À LA HAUSSE

Dans le courant de l'année 2017, le prix du baril de brut s'est remis à monter. De ce fait, le prix hors taxe du litre de super 95 est passé de 0,439 € à 0,488 €, soit une hausse significative de 11,2 %.

Pendant ce temps, les taxes, dont la valeur est presque du double, en passant de 0,865 € à 0,889 €, ont augmenté de 2,8 %, trois fois la hausse de l'année précédente.

C'est pourquoi, à la pompe, le litre de super, toutes taxes comprises, est vendu à 1,38 € en hausse de 5,6 % sur 2016.

Notre Clio essence a consommé 656 litres de super pour 8 638 km, qui lui ont coûté 903 €, contre 644 litres l'année précédente pour 8 469 km et 840 € : 169 km de +, 12 litres de +, 63 € de +.

L'ENTRETIEN

Le poste Entretien atteint cette année 840 € en progression de 3,2 %. On est toujours étonné du poids de ce poste, surtout pour une voiture neuve qui ne nous demande même plus maintenant une vidange avant la fin de la première année.

En fait, le budget Entretien est calculé sur le total des dépenses recommandées par le constructeur pendant les 120 000 premiers kilomètres, puis ramenées au kilométrage parcouru dans l'année étudiée.

Et encore, il ne s'agit là que de l'entretien purement préventif, et pas même curatif, excluant les pannes inattendues immobilisant le véhicule, les accidents à charge, les franchises non remboursées par l'assureur...

Pour cette année, le renchérissement du poste Entretien vient en particulier des pièces détachées Renault dont les prix ont progressé de 3,55 %.

LE GARAGE DE LA VOITURE

Pendant plus de 80 % de son temps, la voiture ne

roule pas. Aussi, pouvoir se garer et rester garé n'est pas un problème mineur. Rouler a un coût, mais rester garé en a un aussi.

L'indice de référence des loyers (IRL) nous sert d'indicateur pour apprécier les variations du coût de l'amortissement ou de la location du garage de la voiture.

2017 est une troisième année sage consécutive : l'augmentation de 0,9 %, juste sous l'inflation, maintient le montant du poste sous les 600 € (584 €).

UN PÉAGE SOUS L'INFLATION

Pour 2017, les Sociétés d'autoroutes ont négocié l'augmentation de leurs tarifs dont la moyenne au niveau national s'élève à 0,8 %, légèrement sous l'inflation générale de 1 %.

Notre Clio abandonne donc 200 € aux barrières de péages en France, soit 2 € de plus que l'année précédente.

PLUS DE 1 600 € DE TAXES DANS L'ANNÉE

Plus d'un quart du Budget de la Clio est consacré aux taxes (27 %) : 583 € à la pompe (contre 557 € en 2016), 483 € (468) lors de l'achat de la voiture, 200 € (198) aux péages, 136 € (135) chez l'assureur, 140 € (136) à l'atelier et 97 € (96) pour le garage de la voiture.

Le propriétaire d'une Clio n'est pas seulement un conducteur, c'est aussi un contribuable.

Ses 4 424 € de dépenses hors taxes sont imposées à 37 % (alors que la TVA générale est à 20 %) soit pour plus de 1 600 € de taxes (1 639 exactement), 3,1 % d'augmentation par rapport à 2016.

8 % DE REMISE SUR L'ACHAT DE LA VOITURE

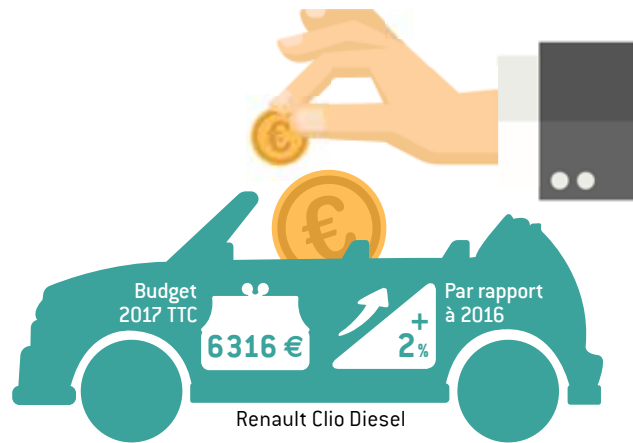
Pour le calcul de nos budgets, nous prenons en compte la valeur catalogue du constructeur comme prix de référence de la voiture. Qu'en est-il en cas de remise ?

Quel est le Budget de l'automobiliste obtenant 8 % de remise sur le prix de la Clio neuve, et concédant subséquemment 8 % de perte sur la valeur Argus de sa Clio de reprise ?

Il gagne 1 360 € sur l'achat de la Clio neuve, mais perd 538 € sur la reprise de l'occasion. Ses 822 € ainsi gagnés s'amortissent sur 4 ans à raison de 206 € par an, auxquels s'ajoutent 21 € économisés sur les frais financiers.

L'avantage acquis de 227 € abaisse le Budget annuel de 6 067 € à 5 840 € : soit 3,7 % d'économies. S'il parvient à revendre sa Clio d'occasion sans accorder sa remise de 8 %, il garde ses 538 €, amortis sur 4 ans à 134 € par an.

Cet avantage de 134 € abaisse le Budget à 5 706 € : soit 6 % d'économie au total.



UN DIESEL POUR LE MÊME USAGE

Pour un automobiliste parcourant, comme la Clio Essence, 8 638 km par an, la Clio Diesel comparable est-elle plus avantageuse ?

Calculons le budget d'un automobiliste propriétaire d'une Clio dCi 90 Energy Zen, 1,5 litre, 82 g de CO₂ 5 portes 4 CV 90 chevaux.

Le prix est de 19 600 € et la consommation de 4,9 litres de gazole à 1,232 € (carburant 10,5 % moins cher que le super SP 95 à 1,377 €).

Sa Clio diesel de 4 ans et 34 000 km qu'il donne en reprise cote 7 700 € à l'Argus. Hormis le garage de la voiture et le péage identiques, les prix des autres postes sont plus élevés que pour la Clio essence : l'entretien + 21 %, les frais financiers + 10 %, l'amortissement de l'achat + 15 %, l'assurance + 6 %.

Mais la dépense en carburant est 42 % moins onéreuse que celle du modèle essence, générant un budget final de 6 316 €, 4,2 % plus élevé que le budget total de la Clio essence à 6 063 €.

Combien de kilomètres va-t-il falloir pour combler la différence entre les gains en carburant et le poids des autres postes ?

Hors carburant, le budget de la Clio diesel (6 316 € - 521 € = 5 795 €) est supérieur de 635 € à celui de la Clio essence (6 063 € - 903 € = 5 160 €).

Mais, tous les 100 km, la Clio diesel dépense 6,04 € de gazole (4,9 litres à 1,232 €) contre 10,46 € de super pour la Clio essence (7,6 litres à 1,377 €).

La Clio diesel économise ainsi 4,42 € (10,46 € - 6,04 €) de carburant tous les 100 km par rapport à son homologue essence.

Il lui faudra donc parcourir 100 km x (635 : 4,42 = 144) soit 14 400 km pour obtenir le même budget global que la Clio essence.

Jusqu'à 14 400 km dans l'année, en 2017, la Clio essence est plus économique que la Clio diesel.

Au-delà de 14 400 km dans l'année, en 2017, la Clio diesel est plus économique que la Clio essence.

Budget de la Clio diesel en 2017	€ HT		€ TAXES		€ TTC		CLIO ESSENCE € TTC	CLIO DIESEL / CLIO ESSENCE
	2016	2017	2016	2017	2016	2017	2017	2017
Achat moins reprise	2 471	2 479	535	540	3 006	3 019	2 622	+ 15,14 %
Frais financiers	280	282	0	0	280	282	256	+ 10,16 %
Assurance	540	551	141	143	683	694	658	+ 5,47 %
Carburant	171	203	288	318	459	521	903	- 42,30 %
Entretien	821	847	164	169	985	1 016	840	+ 20,95 %
Garage du véhicule	483	487	96	97	579	584	584	=
Péage			198	200	198	200	200	=
Total HT	4 768	4 849						
Total Taxes			1 422	1 467				
Total TTC					6 190	6 316	6 063	+ 4,17 %
2017/2016	+ 1,70 %		+ 3,16 %		+ 2,04 %			
Prix au km	0,563	0,561	0,168	0,170	0,731	0,731	0,702	+ 4,13 %
2017/2016 au km	- 0,36 %		+ 1,19 %		=			

EN BREF

Évolution des postes de dépenses pour la Renault Clio essence

Carburant	+ 7,5 %	↗
Entretien	+ 3,2 %	
Achat moins reprise	+ 2,6 %	
Frais financiers	+ 2,4 %	
Assurance	+ 1,6 %	↗ sous l'inflation
Garage du véhicule	+ 0,9 %	
Péage	+ 0,8 %	



CÔTÉ TAXES

1 639 € de taxes acquittées
1 € de taxes tous les 5 km

Comparaison des dépenses Renault Clio diesel/essence

Achat moins reprise	+ cher
Frais financiers	
Assurance	
Entretien	
Carburant	- cher
Garage du véhicule	=
Péage	

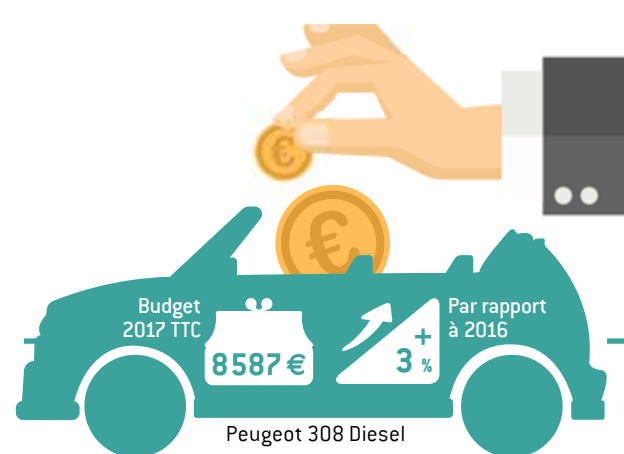


AVANTAGE FINANCIER

à la Renault Clio diesel
à partir de 14 400 km/an



LE BUDGET DE L'AUTOMOBILISTE DIESEL 2017



LA PEUGEOT 308 DIESEL

Notre automobiliste diesel de référence possède, non pas une Clio diesel (utilisée plus haut uniquement pour la confrontation essence versus gazole), mais bien une Peugeot 308 1,6 litre Blue HD 100 chevaux Access 5 portes 5 CV 95 g CO₂ qu'il a acquise pour un prix catalogue de 22 800 € (+ 0,9 % par rapport à 2016).

Il a cédé en reprise une 308 de 4 ans ayant parcouru 63 000 km cotée à l'Argus pour 8 300 € (+ 1,2 %). Son poste Achat-Reprise lui revient à 3 685 € (+ 0,9 %). Pour financer son achat, il a pris un crédit de 4 ans qui lui coûte 433 € (+ 0,9 %).

Sa prime d'assurance lui revient cette année à 804 € en progression de 1,6 %.

Il dépense 584 € pour le garage de la voiture (+ 0,9 %).

Gros rouleur qui parcourt 16 132 km dans l'année, il emprunte les autoroutes concédées pour des péages à hauteur de 335 €.

LE GAZOLE

La consommation réelle de la 308 s'établit à 5,2 litres aux 100 km, alors que le prix moyen annuel du gazole en 2017 est de 1,232 € (+ 11,4 %). Pour ses 16 132 km, il consomme 839 litres (+ 2,5 %) pour lesquels il débourse 1 034 € (+ 14,4 %), dont 631 € pour les taxes et 403 € pour le carburant lui-même. À la fin de l'année, il aura payé 1 034 € à la pompe (+ 14,4 %).

L'ENTRETIEN

Poste plus lourd pour les voitures diesel, l'entretien de la 308 connaît des frais de peinture (+ 3,5 %) et de main-d'œuvre (+ 2,8 %) en progression dans toute la profession, alors que les pièces de rechange Peugeot, après un + 4,66 % l'année dernière, renouvellent cette année avec une augmentation de + 4,68 %.

Le poste Entretien connaît une hausse de 3,8 % à 1 712 €.

PLUS DE 2 000 € DE TAXES DANS L'ANNÉE

Le propriétaire de la 308 acquitte 2 179 € de taxes (+ 4,5 %), dont 665 € à propos de l'achat, 631 € pour le carburant, 335 € aux péages, 285 € pour l'entretien, 166 € pour l'assurance et 97 € pour le garage du véhicule.

2 000 € pour 16 000 km : 2 € tous les 15 km.

LE BUDGET TOTAL DE LA 308 DIESEL

Le budget total de notre voiture diesel de référence dépasse les 8 500 € (8 587 € exactement) en progression de 3 % pour 16 132 km parcourus.

Le prix au kilomètre est passé à 0,532 € (+ 0,4 %).

EN BREF

Évolution des postes de dépenses pour la Peugeot 308 diesel

Carburant	+ 14,4 %	↗
Entretien	+ 3,8 %	
Assurance	+ 1,6 %	
Garage du véhicule	+ 0,9 %	↗ sous l'inflation
Frais financiers	+ 0,9 %	
Achat moins reprise	+ 0,9 %	
Péage	+ 0,8 %	



CÔTÉ TAXES

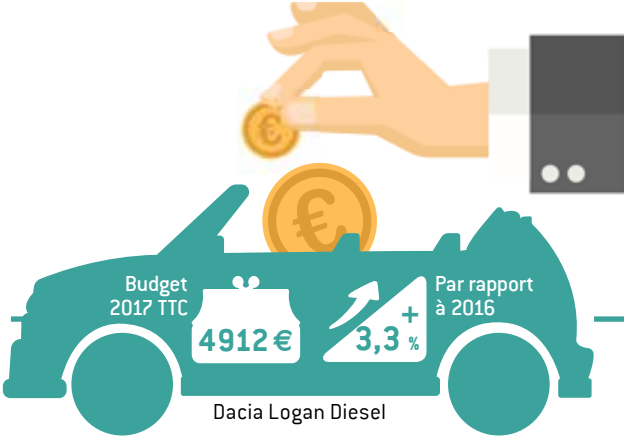
2 179 € de taxes acquittées
1 € de taxes tous les 7,5 km

Budget de la 308 diesel en 2017

	€ HT		€ TAXES		€ TTC	
	2016	2017	2016	2017	2016	2017
Achat moins reprise	3 000	3 020	651	665	3 651	3 685
Frais financiers	429	433	0	0	429	433
Assurance	628	638	163	166	791	804
Carburant	336	403	568	631	904	1 034
Entretien	1 374	1 427	275	285	1 649	1 712
Garage du véhicule	483	487	96	97	579	584
Péage			332	335	332	335
Total HT	6 250	6 408				
Total Taxes			2 085	2 179		
Total TTC					8 335	8 587
2017/2016	+ 2,53 %		+ 4,51 %		+ 3,02 %	
Prix au km	0,397	0,397	0,133	0,135	0,530	0,532
2017/2016 au km	=		+ 1,50 %		+ 0,38 %	



LE BUDGET DE L'AUTOMOBILISTE LOW COST 2017



LA DACIA LOGAN DIESEL

Un nouveau type de véhicule est apparu ces dernières années sur le marché et s'y est implanté solidement. Il s'agissait, pour un constructeur, de commercialiser un de ses anciens modèles, monté à bas coûts à l'étranger sous les couleurs d'une autre marque et vendu à un prix avantageux. Ainsi est apparue la Dacia Logan Diesel, réplique aménagée d'une Renault Clio Diesel de ces dernières années. Son succès indéniable a même amené au développement d'une gamme spécifique (Sandero, Lodgy, Duster...) qui a trouvé une identité propre, distincte de celle de la Renault, tout en bénéficiant de l'effet miroir.

Notre Dacia est une Logan Diesel 1,5 litre dCi 75 Lauréate 4 CV 75 chevaux 90g de CO₂ au prix catalogue de 12 250 € bonus neutre. Notre Clio diesel correspondante est affichée à 19 600 €, 60 % plus chère.

L'acheteur cède en reprise une Logan 2013 ayant parcouru 34 000 km et dont la valeur Argus est de 5 220 € (alors que la reprise de la cousine Renault 2013 est à 7 700 €, 47,5 % plus chère). Son poste Achat-Reprise lui revient à 1 806 € (Clio 3 019 € soit + 67 %).

Pour financer son achat, il a pris un crédit de 4 ans, qui lui coûte 173 € (Clio 282 € soit + 63 %).

Sa prime d'assurance lui revient à 636 €. Il dépense 584 € pour le garage de la voiture et 200 € pour le péage.

LE CARBURANT

La consommation réelle de la Logan s'établit à 5,2 litres aux 100 km. Avec un prix moyen du gazole à 1,232 € et un parcours de 8 638 km, elle consomme 449 litres qui lui coûtent 553 €.

La Clio dispose d'un moteur plus récent, moins polluant (82 g de CO₂ au lieu de 90) et moins gourmand (4,9 litres au lieu de 5,2) bien que plus puissant (90 ch au lieu de 75).

Ce moteur de la Clio diesel 2017, qui fait la principale différence après le prix de la voiture, ne consomme pour le même kilométrage, que 423 litres pour 521 €.

Avec la Logan, on pollue un peu plus, on roule un peu moins vite, on consomme 26 litres de gazole en plus (32 €), dans une voiture de la génération précédente affichée 7 350 € de moins au catalogue.

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

L'ENTRETIEN

Si la voiture est construite en Roumanie à des prix de revient roumains, elle est entretenue en France à des prix de revient français. Le prix des pièces de rechange a progressé de 3,11 % (Renault 3,55 %).

Le poste Entretien de la Logan diesel atteint 960 € cette année contre 1 016 € pour la Clio diesel.

La Logan est 37,5 % moins chère mais seulement 5,5 % moins chère à l'entretien.

PLUS DE 1 200 € DE TAXES DANS L'ANNÉE

Avec ses petits prix, notre franco-roumaine (roumaine pour la fabrication, française pour l'usage) participe moins à l'effort fiscal puisqu'elle ne génère que 1 266 € de taxes, contre 1 467 € pour la Clio diesel.

Ses contributions vont dans l'ordre au poste achat-reprise pour 341 € (Clio 540 €), le carburant pour 337 € (Clio 318 €), le péage 200 € comme la Clio, l'entretien 160 € (Clio 169 €), l'assurance 131 € (Clio 143 €), le garage 97 € comme la Clio.

LE BUDGET TOTAL DE LA DACIA

Le budget total de la Dacia Logan diesel frise les 5 000 € (4 912 € exactement) pour 8 638 km parcourus en 2017 (Clio diesel 6 316 € soit + 28,6 % pour le même kilométrage).

Le prix au kilomètre s'établit à 0,569 € (Clio 0,731 €).

EN BREF

Évolution des postes de dépenses pour la Dacia Logan diesel

Carburant	+ 13,8 %	↗
Entretien	+ 3 %	
Frais financiers	+ 2,4 %	
Achat moins reprise	+ 2,3 %	
Assurance	+ 1,6 %	↗ sous l'inflation
Garage du véhicule	+ 0,9 %	
Péage	+ 0,8 %	

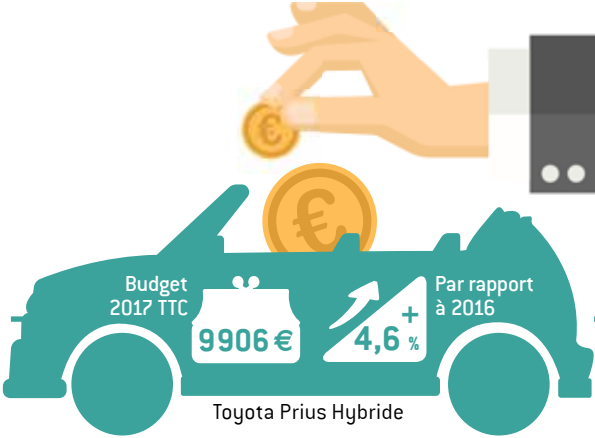
CÔTÉ TAXES

1 266 € de taxes acquittées
1 € de taxes tous les 7 km



Budget de la Logan diesel en 2017	€ HT		€ TAXES		€ TTC		CLIO DIESEL € TTC	LOGAN DIESEL/ CLIO DIESEL
	2016	2017	2016	2017	2016	2017	2017	2017
Achat moins reprise	1 437	1 465	329	341	1 766	1 806	3 019	- 40,18 %
Frais financiers	169	173	0	0	169	173	282	- 38,66 %
Assurance	497	505	129	131	626	636	694	- 8,36 %
Carburant	181	216	305	337	486	553	521	+ 6,14 %
Entretien	777	800	155	160	932	960	1 016	- 5,51 %
Garage du véhicule	483	487	96	97	579	584	584	=
Péage			198	200	198	200	200	=
Total HT	3 544	3 646						
Total Taxes			1 212	1 266				
Total TTC					4 756	4 912	6 316	- 22,23 %
2017/2016	+ 2,88 %		+ 4,46 %		+ 3,28 %			
Prix au km	0,419	0,422	0,143	0,147	0,562	0,569	0,731	- 22,16 %
2017/2016 au km	+ 0,72 %		+ 2,8 %		+ 1,25 %			

LE BUDGET DE L'AUTOMOBILISTE HYBRIDE 2017



LA TOYOTA PRIUS

Le principe d'un véhicule hybride est d'associer un moteur thermique et un moteur électrique permettant de diminuer la consommation de carburant et les émissions polluantes.

Notre véhicule hybride est une Toyota Prius 122h Dynamic moteur thermique 4CV 98 chevaux, 86g de CO₂ accouplé à un moteur électrique 72 chevaux, 122 chevaux en système combiné, au prix catalogue de 30 800 €, bonus nul (+ 3,9 % par rapport aux 29 650 € bonifiés de 2016). L'année 2017 est la première année sans bonus pour la Prius.

Notre acheteur cède en reprise une Toyota hybride de 2013 qui a parcouru 63 000 km, cotée à l'Argus pour 12 000 € (+ 1,7 % par rapport à 2016). Son poste Achat-Reprise lui revient à 4 744 € (+ 5,4 %).

Pour financer son achat, il a pris un crédit qui lui coûte 392 € (+ 5,4 %).

Sa prime d'assurance lui revient à 997 € (+ 1,6 %)

Il dépense 584 € pour le garage de la voiture (+ 0,9 %).

Gros rouleur, il parcourt 16 132 km dans l'année et laisse 335 € aux péages autoroutiers.

LE CARBURANT

La consommation réelle de la Prius s'établit à 5 litres de super 95 aux 100 km, dont le prix moyen en 2017 est de 1,377 € le litre. Pour ses 16 132 km, il consomme 807 litres (+ 2,5 %) qui lui coûtent 1 111 € (+ 8,3 %) dont 717 € pour les taxes (+ 5,3 %) et 394 € (+ 14,2 %) pour le carburant hors taxes.

L'ENTRETIEN

L'entretien et les changements de pièces tout au long de la vie d'une voiture techniquement complexe qui coûte 30 000 € à construire, pourraient s'envoler. Mais la Prius a toujours été en tête ou sur le podium des voitures les plus fiables et, malgré un tarif main-d'œuvre 15 % plus élevé que pour la 308, son poste Entretien, avec des pièces en augmentation de 4,93 % se limite à 1 743 € (+ 3,9 %).

PLUS DE 2 500 € DE TAXES DANS L'ANNÉE

Le propriétaire d'une Prius hybride s'acquitte dans l'année de 2 473 € de taxes (+ 4,1 %) dont 827 € dans le cadre de l'achat-reprise (+ 5,4 %), 717 € à la pompe (+ 5,3 %) 335 aux péages (+ 0,8 %), 291 €

pour l'entretien (+ 3,9 %), 206 € pour l'assurance (+ 1,6 %) et 97 € pour le garage du véhicule. 3 € de taxes tous les 20 km.

LE BUDGET TOTAL DE LA DACIA

Le budget total de la Toyota Prius hybride atteint 9 906 € en 2017 (+ 4,6 % par rapport à 2016).

Le prix de revient kilométrique s'établit à 0,614 € (+ 2 %). La disparition du bonus alourdit le budget.

EN BREF

Évolution des postes de dépenses pour la Toyota Prius hybride

Carburant	+ 8,3 %	
Achat moins reprise	+ 5,4 %	
Frais financiers	+ 5,4 %	
Entretien	+ 3,9 %	
Assurance	+ 1,6 %	
Garage du véhicule	+ 0,9 %	 sous l'inflation
Péage	+ 0,8 %	



CÔTÉ TAXES

2 473 € de taxes acquittées
1 € de taxes tous les 6,5 km

Budget de la Prius hybride en 2017

	€ HT		€ TAXES		€ TTC	
	2016	2017	2016	2017	2016	2017
Achat moins reprise	3 718	3 917	785	827	4 503	4 744
Frais financiers	372	392	0	0	372	392
Assurance	779	791	202	206	981	997
Carburant	345	394	681	717	1 026	1 111
Entretien	1 398	1 452	280	291	1 678	1 743
Garage du véhicule	483	487	96	97	579	584
Péage			332	335	332	335
Total HT	7 095	7 433				
Total Taxes			2 376	2 473		
Total TTC					9 471	9 906
2017/2016	+ 4,76 %		+ 4,08 %		+ 4,59 %	
Prix au km	0,451	0,461	0,151	0,153	0,602	0,614
2017/2016 au km	+ 2,22 %		+ 1,32 %		+ 1,99 %	

COMPARAISON DES BUDGETS 2017

CINQ BUDGETS DIFFÉRENTS

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.

Rappelons-nous que trois budgets concernent des automobilistes qui parcourent autour de 8 600 kilomètres (la Logan et les deux Clio) et deux autres qui dépassent les 16 000 kilomètres (308 et Prius).

BUDGET ANNUEL

La Logan dépense au total moins de 5 000 €, les deux Clio (essence et diesel) au-dessus de 6 000 €. Les gros rouleurs (308 et Prius) consacrent entre 8 500 € et 10 000 € à leurs déplacements.

ACHAT MOINS REPRISE

C'est le poste le plus lourd chez les cinq automobilistes, qui absorbe 37 % du budget de la Logan (1 806 €) et 43 à 48 % des quatre autres budgets (de 2 600 € à 4 700 €).

Il nous arrive parfois de l'oublier une fois l'achat réalisé. Soit les mensualités du crédit nous le rappellent avec ponctualité, soit nous devons commencer à épargner immédiatement pour la prochaine acquisition.

ENTRETIEN

C'est le deuxième poste du budget (sauf pour la Clio essence qui doit penser en premier à passer à la pompe, le super étant très taxé).

De 840 € à 1 000 € chez les petits rouleurs (Logan et les deux Clio), le poste Entretien dépasse les 1 700 € chez les autres (308 et Prius) qui roulent deux fois plus.

Ce poste dévore de 14 % (Clio essence) à 20 % (308) de notre budget total sur le long terme.

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 8 % (Clio diesel) à 15 % (Clio essence) de notre Budget automobile.

Quand on dépense 8 € ou 15 € de carburant, on doit contribuer pour 92 € ou 85 € au reste du budget.

Rouler coûte plus cher qu'un simple passage à la pompe. Nos cinq automobilistes dépensent, en 2017, entre 521 € (Clio diesel pour 8 638 km) et 1 111 € (Prius hybride essence pour 16 132 km).

Plus du simple au double...

LE COÛT AU KILOMÈTRE

Ce coût au kilomètre est mathématiquement moins élevé chez les gros rouleurs (53 à 61 centimes) que chez les petits rouleurs (70 à 73 centimes) qui

doivent amortir les frais fixes sur un nombre plus faible de kilomètres.

Exception : la Logan, qui ne roule pas plus que les Clio, a pourtant des frais fixes moins élevés, et voit sa dépense au kilomètre descendre au niveau de celle des gros rouleurs (57 centimes).

Née en Roumanie, mais élevée en France, elle parvient à tirer profit de ses origines modestes.

TAUX DE TAXATION

Au pays de la TVA généralisée à 20 %, l'usager des transports collectifs est taxé à 5,5 % quand l'usager des transports individuels (l'automobiliste) doit subir une imposition entre 30 % et 37 % sur l'ensemble de son budget.

Si on entre dans le détail (voir plus loin), posséder une voiture est taxé entre 19 % et 25 %.

Mais l'utiliser est imposé entre 52 % et 68 % en 2017.

Quant au litre de gazole, il est taxé à 157 % et le super SP95 à 182 % en 2017 en France.

COMPARATIF DES BUDGETS 2017 DES 5 AUTOMOBILISTES				
	Renault Clio essence	 8 638 km/an	 6 063 € TTC	 0,702 €/km
			 27 % de taxes	
	Renault Clio diesel	 8 638 km/an	 6 316 € TTC	 0,731 €/km
			 23 % de taxes	
	Renault Logan diesel	 8 638 km/an	 4 912 € TTC	 0,569 €/km
			 26 % de taxes	
	Peugeot 308 diesel	 16 132 km/an	 8 587 € TTC	 0,532 €/km
			 25 % de taxes	
	Toyota Prius hybride	 16 132 km/an	 9 906 € TTC	 0,614 €/km
			 25 % de taxes	

	MODÈLES				
	Clio essence	Clio diesel	Logan diesel	308 diesel	Prius hybride
Kilométrage annuel	8 638	8 638	8 638	16 132	16 132
En € TTC					
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 %

	MODÈLES				
	Clio essence	Clio diesel	Logan diesel	308 diesel	Prius hybride

Sur 100 € dépensés en 2017, l'automobiliste consacre :

à l'achat moins reprise	43 €	48 €	37 €	43 €	48 €
aux frais financiers	4 €	5 €	3 €	5 €	4 €
à l'assurance	11 €	11 €	13 €	9 €	10 €
au carburant	15 €	8 €	11 €	12 €	11 €
à l'entretien	14 €	16 €	20 €	20 €	18 €
au garage du véhicule	10 €	9 €	12 €	7 €	6 €
au péage	3 €	3 €	4 €	4 €	3 €

Quand l'automobiliste dépense 100 € en 2017, à qui va l'argent ?

Taxes au percepteur	27 €	23 €	26 €	25 €	25 €
HT au constructeur	35 €	39 €	30 €	35 €	39 €
HT au financier	4 €	5 €	4 €	5 €	4 €
HT à l'assureur	9 €	9 €	10 €	7 €	8 €
HT au pompiste	5 €	3 €	4 €	5 €	4 €
HT au garagiste	12 €	13 €	16 €	17 €	15 €
HT au parking	8 €	8 €	10 €	6 €	5 €

Sur 100 € de taxes en 2017, combien concernent :

l'achat moins reprise ?	30 €	37 €	27 €	31 €	33 €
l'assurance ?	8 €	10 €	10 €	8 €	8 €
le carburant ?	36 €	22 €	27 €	29 €	29 €
l'entretien ?	8 €	11 €	12 €	13 €	12 €
le garage du véhicule ?	6 €	6 €	8 €	4 €	4 €
le péage ?	12 €	14 €	16 €	15 €	14 €

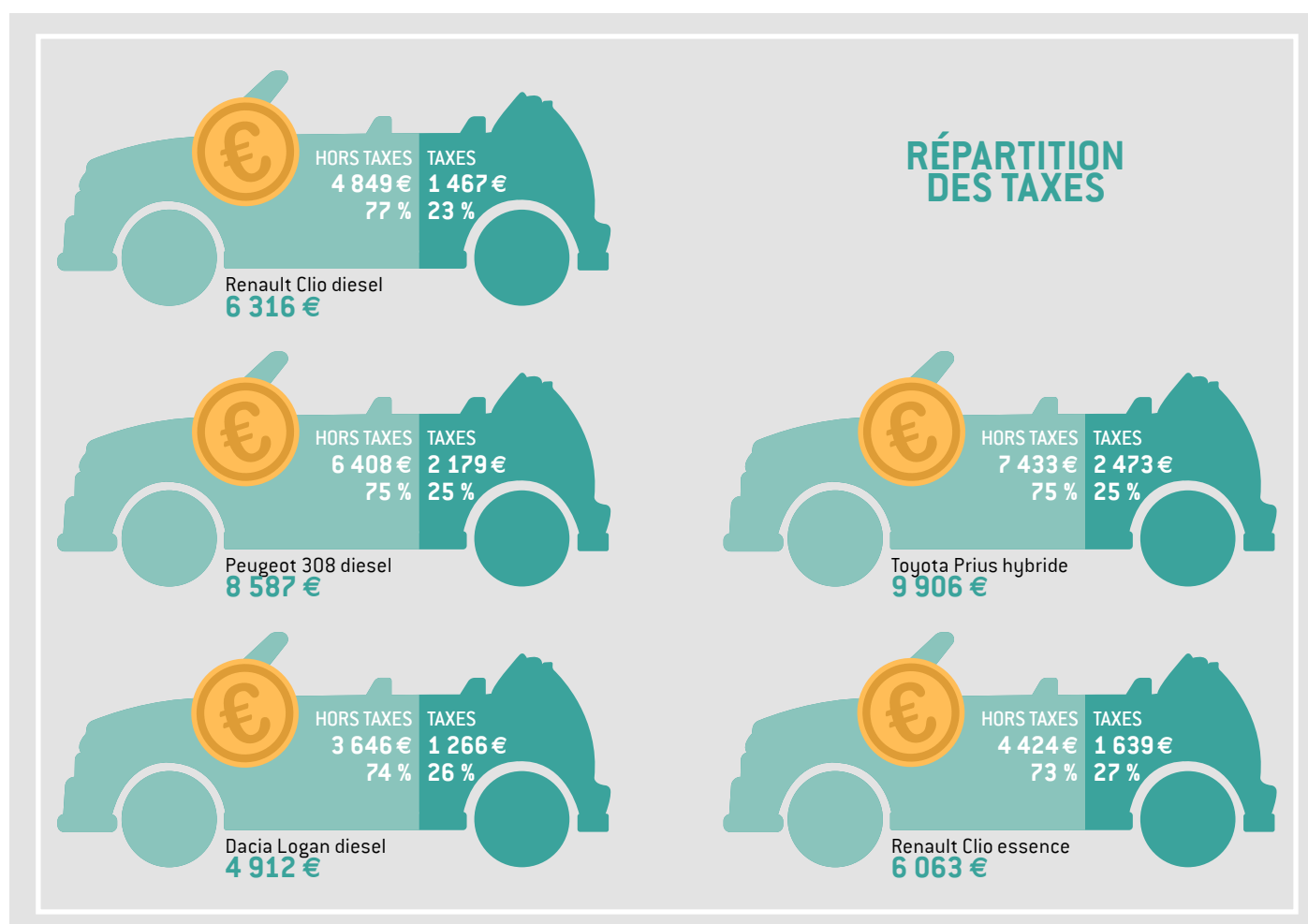
L'AUTOMOBILISTE FRANÇAIS FACE AUX TAXES

CINQ BUDGETS, CINQ TAXES

Pour la grande majorité des produits et services, dans 100 € d'achats, avec une TVA à 20 %, il y a 16,7 € de taxes. Mais avec le budget de l'automobiliste, la charge fiscale augmente.

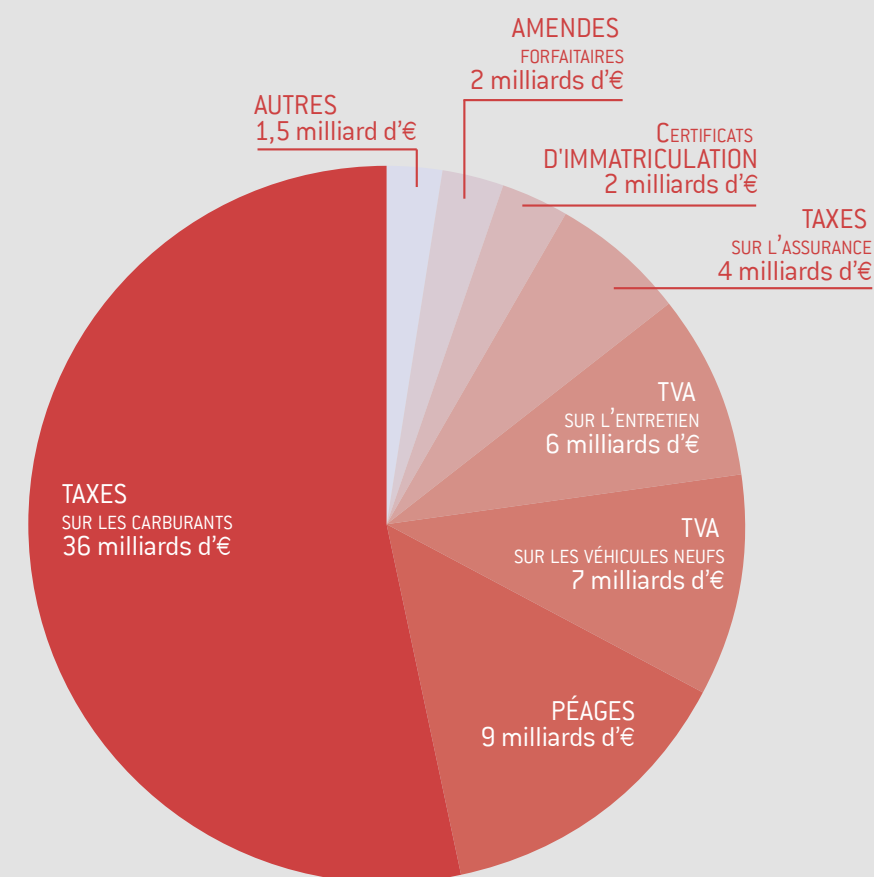
Dans 100 € de budget automobile, il y a :

- 23 € de taxes pour une Clio diesel ;
- 25 € de taxes pour une 308 diesel ;
- 25 € de taxes pour une Prius hybride essence ;
- 26 € de taxes pour une Logan diesel ;
- 27 € de taxes pour une Clio essence.



ENSEMBLE DES TAXES

ACQUITTÉES PAR LES
USAGERS DE LA ROUTE
67 milliards d'€



L'USAGE EST FORTEMENT TAXÉ

La possession (achat-reprise plus frais financiers plus garage de la voiture) représente ce que l'on doit dépenser avant le premier kilomètre. Cette prise de possession est taxée entre 19 % et 25 % parmi nos véhicules.

Mais l'usage du véhicule (ensemble des autres postes) est beaucoup plus lourdement imposé :

- 52 % pour la Clio diesel
- 54 % pour la Logan diesel
- 57 % pour la 308 diesel
- 59 % pour la Prius hybride essence
- 68 % pour la Clio essence

LE CONSOMMATEUR LE PLUS TAXÉ

L'ensemble des taxes acquittées par les usagers de la route, telles que l'on peut les estimer ci-dessous, atteignent les 67 milliards d'euros, soit un montant supérieur à l'impôt sur les sociétés :

- Taxes sur les carburants 36 milliards d'euros ;
- Péages 9 milliards d'euros ;
- TVA sur les véhicules neufs 7 milliards d'euros ;
- TVA sur l'entretien 6 milliards d'euros ;
- Taxes sur l'assurance 4 milliards d'euros ;

- Certificats d'immatriculation 2 milliards d'euros ;
- Amendes forfaitaires 2 milliards d'euros ;
- Autres 1,5 milliard d'euros.

Notons, en regard, que l'endettement de la SNCF Réseau s'élevait à 46 milliards d'euros en 2016 et qu'il devrait dépasser les 60 milliards en 2025.

Si les usagers de la route voulaient bien provisoirement rouler deux fois plus, on pourrait éteindre en une seule année la dette de la SNCF. La route soutient le rail.

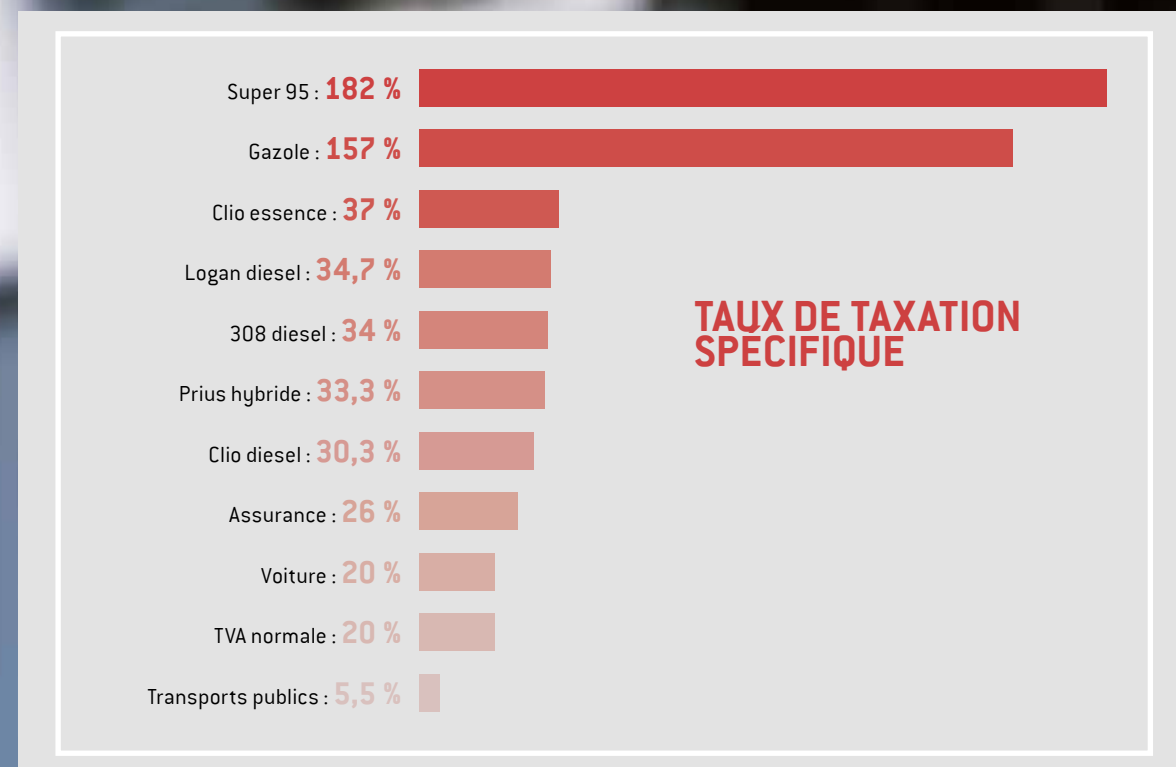
LA TAXE À LA VALEUR SURAJOUTÉE

La taxe à la valeur ajoutée de 20 % est en principe la référence en matière d'imposition en ce qui concerne la consommation des biens et des services.

Les taux de taxation de nos cinq voitures vont bien au-delà, puisqu'ils s'échelonnent de 30 % à 37 %, c'est-à-dire de la moitié en plus à près du double.

Mais on dépasse le déraisonnable quand on constate que :

- le gazole est taxé à 157 % [huit fois la TVA] ;
- le super sans plomb 95 est taxé à 182 % [neuf fois la TVA].



PRIX DES CARBURANTS

	2016	2017	2017/2016
SUPER 95			
HT	0,439 €/l	0,488 €/l	+ 11,2 %
Taxes	0,865 €/l	0,889 €/l	+ 2,8 %
TTC	1,304 €/l	1,377 €/l	+ 5,6 %
Imposition	197 %	182 %	- 7,6 %
Rappel TICPE	0,648 €/l	0,659 €/l	+ 1,7 %

	2016	2017	2017/2016
GAZOLE			
HT	0,411 €/l	0,480 €/l	+ 16,8 %
Taxes	0,695 €/l	0,752 €/l	+ 8,2 %
TTC	1,106 €/l	1,232 €/l	+ 11,4 %
Imposition	169 %	157 %	- 7,1 %
Rappel TICPE	0,511 €/l	0,547 €/l	+ 7 %

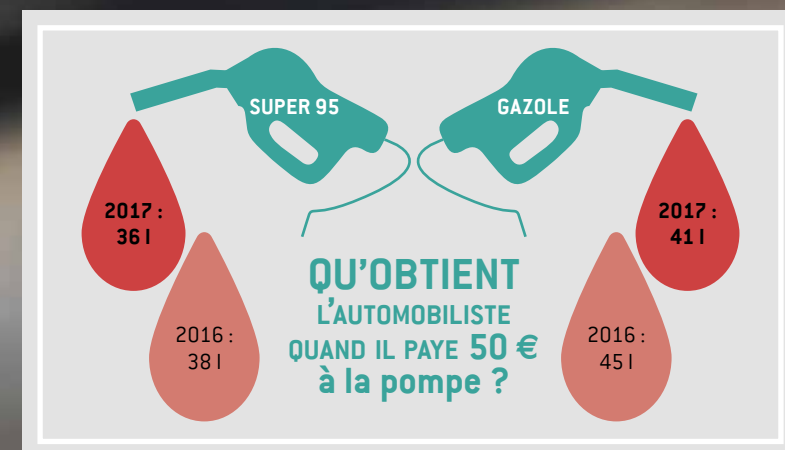
ÉVOLUTION DU PRIX MOYEN

Super 95

	HT	Taxes	TTC
2016	0,439 €	0,865 €	1,304 €
2017	0,488 €	0,889 €	1,377 €

Gazole

	HT	Taxes	TTC
2016	0,411 €	0,695 €	1,106 €
2017	0,480 €	0,752 €	1,232 €



LE BUDGET VÉHICULE ESSENCE DES 13 RÉGIONS FRANÇAISES EN 2017

LA FRANCE DES RÉGIONS A SUBI UN REDÉCOUPAGE : DE 22 À 13

Six régions sont restées identiques :

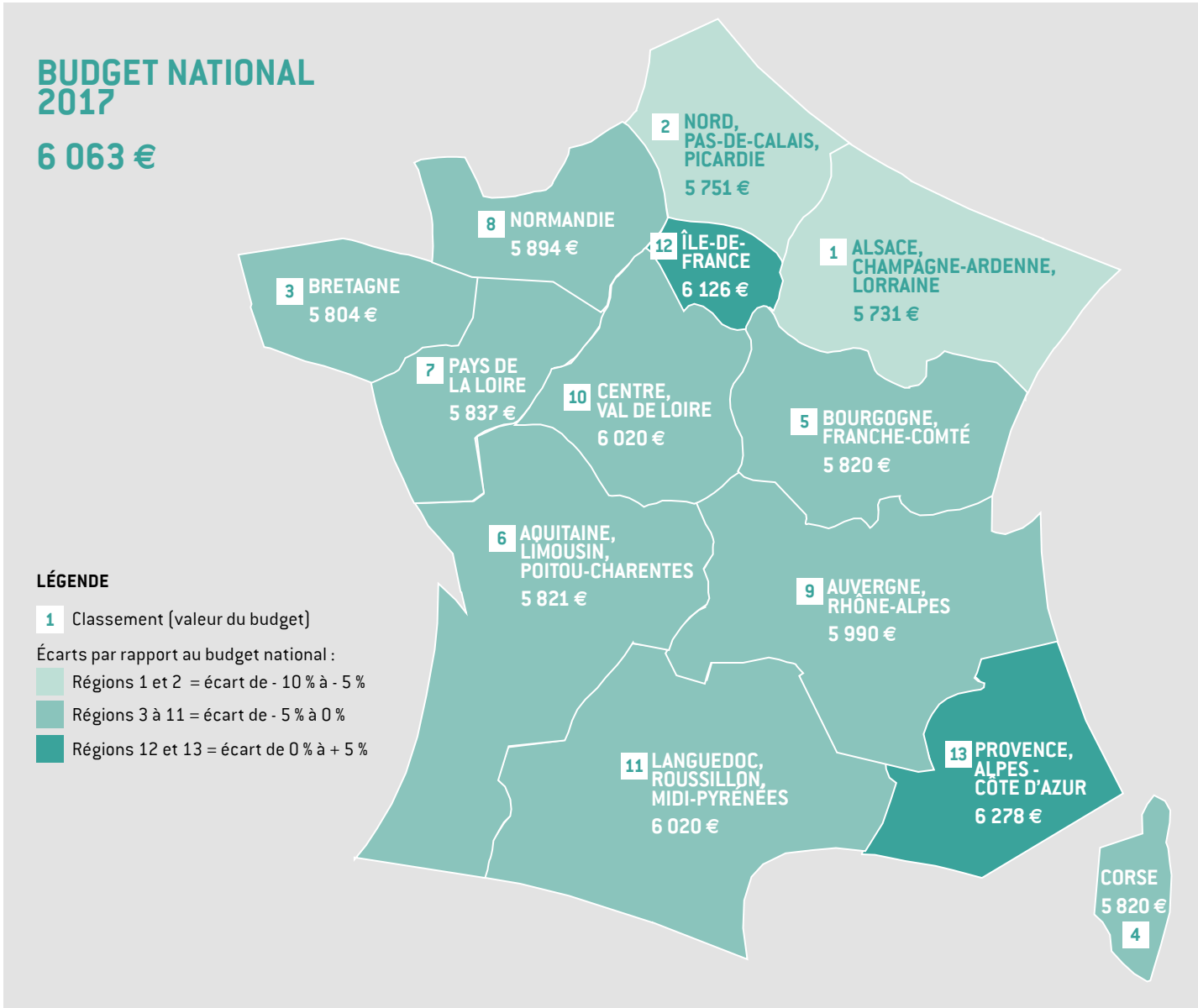
- Provence Alpes Côte d’Azur
- Pays de Loire
- Ile-de-France
- Corse
- Centre (Val de Loire)
- Bretagne

Deux fusions de trois régions ont eu lieu :

- Alsace, Lorraine et Champagne-Ardenne
- Aquitaine, Limousin et Poitou-Charentes

Cinq fusions de deux régions s’y sont ajoutées :

- Haute Normandie et Basse Normandie
- Nord-Pas de Calais et Picardie
- Languedoc-Roussillon et Midi-Pyrénées
- Bourgogne et Franche-Comté
- Auvergne et Rhône-Alpes



Les régions, en se regroupant de façon complémentaire, sont devenues plus homogènes. Mais, en conséquence, la diversité de nos Budgets automobilistes régionaux s’est amoindrie.

Par exemple, la différence entre le Budget régional le plus élevé et le Budget régional le moins élevé s’est réduite d’un quart : écart de 743 € en 2016 ramené à 547 € en 2017.

Provence Alpes Côte d’Azur reste la région qui a le budget le plus lourd : 6 278 €. À région identique, il a progressé de 1,5 % en valeur par rapport à l’année précédente.

La région PACA est également 2^e pour l’entretien et le garage du véhicule, 3^e pour l’assurance et le prix du kilomètre parcouru, même si elle n’est que 7^e pour le carburant et le péage, en raison d’un kilométrage annuel moyen.

À l’opposé, Lorraine et Champagne-Ardenne réunies, plusieurs fois sur le podium des régions les moins chères les années précédentes quand elles étaient autonomes, y restent encore, même associées à l’Alsace, qui avait alors un budget plus conséquent.

Leur budget regroupé, qui est le moins élevé de tous en 2017, ne dépasse pas 5 731 €.

La Bourgogne, même associée à la Franche-Comté, consomme toujours plus de carburant (997 €) et paie plus de péage (217 €), parce qu’elle parcourt plus de kilomètres (9 406 km en 2017).

Le Pays de Loire, qui était toujours bien placé pour l’Entretien, prend la première place (814 €) à la Bourgogne, qui recule de deux crans en se regroupant avec la Franche-Comté. Mais, à elles deux, elles gardent la tête pour le garage du véhicule (269 €).

Quant à l’Ile-de-France, elle est au top des dépenses pour l’entretien (917 €), l’assurance (724 €) et le garage du véhicule (780 €).

Et si elle a le budget de carburant le plus faible dans ce classement des véhicules à essence (676 €), cela tient au fait que les gros rouleurs, nombreux dans cette région, sont équipés de véhicules diesel. Chaque poste du Budget a une amplitude plus ou moins large :

- le poste Achat-Reprise s’échelonne de 2 601 € à 2 631 € (+ 1,2 %), les différences tenant au prix du Certificat d’immatriculation ;
- le poste Assurance de 564 € à 724 € (+ 28,4 %) ;
- les dépenses de Carburant (hors Ile-de-France 676 €) de 828 € à 997 € (+ 20,4 %), en fonction des prix régionaux et du kilométrage annuel parcouru ;
- l’Entretien de 814 € à 917 € (+ 12,7 %), en particulier en raison des tarifs horaires appliqués ;
- le Garage du véhicule de 269 € à 780 € (+ 190 %), le prix du mètre carré faisant pour beaucoup la différence ;
- le Péage (hors Ile-de-France 148 €) de 183 € à 217 € (+ 18,6 %), montant en relation avec le kilométrage parcouru ;
- le Kilométrage Annuel, mis à part le cas particulier de l’Ile-de-France en essence (6 375), de 7 952 à 9 406 km (+ 18,3 %) ;
- le Prix au Kilomètre (hors Ile-de-France 0,961 €) de 0,619 € à 0,732 € (+ 18,3 %) ;
- le Budget Annuel total de 5 731 € à 6 278 €, le plus élevé étant 9,5 % au-dessus du moins onéreux. C’est finalement le Garage du véhicule qui crée le plus d’injustice parmi les automobilistes du point de vue budgétaire, bien avant l’Assurance qui pourtant est déjà très discriminante. Et il semblerait qu’il y ait une différence encore plus forte entre les grandes agglomérations et le reste du pays, en matière de coût, quelle que soit la région.

Le budget véhicule essence 2017 des 13 régions françaises

	Maxi	Mini	Budget annuel	Achat reprise	Frais financiers	Assurance	Carburant	Entretien	Garage véhicule	Péage	Kilométrage annuel	Prix au kilomètre
1. Alsace, Champagne-Ardenne, Lorraine			5 731 €	2 617 €	256 €	630 €	858 €	845 €	338 €	187 €	8 089 km	0,708 €
2. Nord, Pas-de-Calais, Picardie			5 751 €	2 608 €	256 €	642 €	890 €	835 €	326 €	194 €	8 387 km	0,686 €
3. Bretagne			5 804 €	2 631 €	256 €	564 €	903 €	815 €	439 €	196 €	8 519 km	0,681 €
4. Corse			5 820 €	2 601 €	256 €	657 €	828 €	908 €	387 €	183 €	7 952 km	0,732 €
5. Bourgogne, Franche-Comté			5 820 €	2 631 €	256 €	617 €	997 €	833 €	269 €	217 €	9 406 km	0,619 €
6. Aquitaine, Limousin, Poitou-Charentes			5 821 €	2 618 €	256 €	586 €	958 €	857 €	336 €	210 €	9 097 km	0,640 €
7. Pays de Loire			5 837 €	2 627 €	256 €	579 €	952 €	814 €	401 €	208 €	8 980 km	0,650 €
8. Normandie			5 894 €	2 611 €	256 €	632 €	956 €	843 €	387 €	209 €	9 021 km	0,653 €
9. Auvergne, Rhône-Alpes			5 990 €	2 621 €	256 €	614 €	889 €	891 €	525 €	194 €	8 382 km	0,715 €
10. Centre, Val-de-Loire			6 020 €	2 629 €	256 €	607 €	986 €	843 €	484 €	215 €	9 301 km	0,647 €
11. Languedoc, Roussillon, Midi-Pyrénées			6 020 €	2 622 €	256 €	581 €	944 €	889 €	522 €	206 €	8 913 km	0,675 €
12. Ile-de-France			6 126 €	2 625 €	256 €	724 €	676 €	917 €	780 €	148 €	6 375 km	0,961 €
13. Provence, Alpes-Côte d'Azur			6 278 €	2 631 €	256 €	653 €	918 €	908 €	712 €	200 €	8 655 km	0,725 €

LE COVOITURAGE

DES ARTÈRES BOUCHÉES

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.

UN VÉHICULE ET UN TÉLÉPHONE MOBILES

Mettre en relation un conducteur solitaire avec des voyageurs se déplaçant sur les mêmes trajets est une idée simple déjà existante à l'état artisanal depuis une ou deux décennies en France, mais qui n'a pu se déployer vraiment qu'avec l'arrivée d'Internet et du téléphone mobile.

C'est par la route, systématiquement vilipendée par certains responsables politiques malgré son remarquable retour fiscal, que la solution pour une plus grande mobilité avait été recherchée.

Remplir les voitures vides, par consentement mutuel des covoituriers (propriétaires conducteurs invitants) et des covoiturés (passagers payants) est maintenant une pratique acceptée, recherchée, économique et rentable et désormais en forte expansion nationale, transfrontalière, européenne, et, progressivement, mondiale.

Pendant ce temps, de nombreux trains et quelques avions partent régulièrement avec de nombreuses places vides...

La route reste le mode de déplacement le plus souple et le plus adaptable, en particulier jusqu'au fameux dernier kilomètre.

L'AUTOMOBILISTE, QUI L'EÛT CRU ?

L'image qu'on se plaît à donner de l'automobiliste typique est celui d'un individu considérant sa

voiture comme un objet très personnel, à ne partager éventuellement qu'avec sa famille et ses proches.

La conduite serait un sport solitaire dans un véhicule qui serait plus qu'un objet dans la tête et le cœur de son propriétaire.

Or, 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).

On prévoit, au niveau mondial, près de 700 millions d'utilisateurs pour un chiffre d'affaires dépassant les 100 millions d'équivalent-dollars en 2022.

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 BUDGET DU COVOITURAGE

Dans sa forme la plus simple, le covoiturage se déroule de la façon suivante :

- une plate-forme extérieure ;
- met en relation un covoiturier qui a annoncé qu'il faisait tel parcours entre deux villes, départ tel jour à telle heure avec tel véhicule et tel nombre de places disponibles ;
- avec un ou plusieurs covoiturés qui recherchent à faire le même trajet le même jour.

La plate-forme peut suggérer un prix forfaitaire à payer par chaque passager, montant qui sera porté en totalité au crédit du covoiturier (propriétaire conducteur).

Les covoiturés (passagers) paieront en plus à la plate-forme un pourcentage correspondant au service rendu par elle.

Examinons les coûts réels pour nos deux principales voitures de référence se déplaçant de Lyon à Paris par la route nationale.

VOYAGE EN RENAULT CLIO ESSENCE

Le Budget annuel ACA 2017 de la Clio essence est de 6 063 € pour 8 638 km, ramené à 5 966 € quand on enlève le poste péage, soit 0,69 € par kilomètre. Il y aura trois passagers.

La plate-forme a suggéré un montant de 30 € par passager et un forfait de 20 % pour la plate-forme, soit 36 € chacun.

Le trajet Lyon-Paris de 465 km coûtera 0,69 € x 465 = 320 € au covoiturier propriétaire de la Clio.

Grâce aux 3 fois 30 € des passagers, sa dépense sera réduite à 320 € - 90 € = 230 €.

Le propriétaire covoiturier Clio économise 28 % (90 € sur 320 €).

Si chaque passager avait fait ce même déplacement dans sa propre voiture (une Clio essence pour simplifier) il aurait dépensé 320 € et non pas 36 €. Grâce au covoiturage, il a économisé 320 € - 36 € = 284 €.

Chaque passager covoituré Clio économise 89 % (284 € sur 320 €).

Chaque passager aurait pu alternativement préférer le trajet en Ouibus (15 € à 40 €), le parcours SNCF (73 € à 137 € hors promotion) ou le vol Air France (100 € à 185 €).

Hors covoiturage, si l'automobiliste avait fait le voyage avec son épouse et ses deux enfants, toujours pour 320 €, le déplacement aurait coûté 80 € par personne (à comparer au bus, au train et à l'avion).

VOYAGE EN PEUGEOT 308 DIESEL

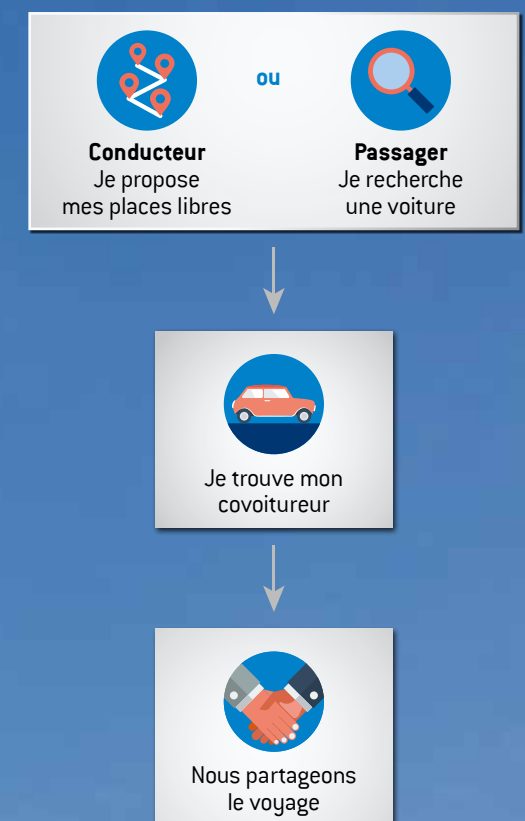
Le propriétaire d'une 308 (5 places) emporte sur le même trajet quatre covoiturés, ce qui lui rapporte 30 € x 4 = 120 €.

Hors péage, son Budget annuel ACA atteint 8 252 € pour 16 132 km, soit 0,51 € par kilomètre.

Les 465 km de Lyon-Paris lui coûtent 0,51 € x 465 = 238 €.

Il lui reste à charge 238 € - 120 € = 118 €.

Le propriétaire covoiturier 308 économise 51 % (120 € sur 238 €).



Chacun des quatre passagers covoiturés, en supposant qu'ils aient fait le même trajet dans leur propre voiture (une 308 par exemple), aurait dépensé aussi 238 €. En ne payant que 36 €, ils économisent 202 €.

Chaque passager covoituré 308 économise 85 % (202 € sur 238 €).

Hors covoiturage, en famille avec trois enfants, le transport pour 5 personnes aurait également coûté 238 €, soit 48 € par personne.

COVOITURAGE PONCTUEL OU COVOITURAGE RÉCIPROQUE

Les calculs de coût et de gain ci-dessus entraînent deux remarques :

- plus vous roulez (308 par rapport à Clio) plus vous amortissez vos frais fixes à chaque kilomètre parcouru. Intuitivement, on serait amené à penser qu'un Lyon-Paris coûterait moins cher en Clio qu'en 308. Ce serait quasi-vrai si les deux véhicules parcouraient le même kilométrage chaque année avec le même carburant. Mais plus

vous roulez, moins chaque kilomètre vous coûte. Éternelle balance entre les frais fixes et les frais proportionnels ;

- dans les deux exemples que nous avons pris, tout le monde gagne et fait des économies. Mais là aussi les bénéfices sont contre-intuitifs. On voit que l'automobiliste gagne de l'argent (trois ou quatre fois 30 €) et que chaque passager en débourse (36 €). Mais les calculs montrent que financièrement, la situation est beaucoup plus favorable aux passagers qu'au conducteur.

Le modèle du covoiturage est sommairement basé sur l'idée « on partage le plein et les péages » (absents dans notre exemple).

En roulant 465 km, la Clio consomme 35 litres de super qui lui coûtent 48 €. Or ses passagers lui versent trois fois 30 €, soit 90 € (188 % du carburant consommé). C'est grassement payé !

La 308 consomme 24 litres de gazole pour 30 € et en touche quatre fois plus. C'est encore mieux (400 %).

La situation serait équilibrée si le transporteur

d'aujourd'hui était le transporté de demain. Cette situation existe déjà et semble devoir se développer plus rapidement parce que tout le monde y gagne et de façon équitable.

COVOITURAGE EN COMMUNAUTÉ

L'automobiliste et ses passagers du Lyon-Paris ont peu de chances de se revoir un jour et de se rendre trois fois la politesse.

Mais quatre personnes travaillant dans la même entreprise et parcourant 23 km aller-retour pour aller au travail font chacune 460 km (comme un Lyon-Paris) en 4 semaines de 5 jours.

Supposons pour l'exemple que leurs domiciles soient proches et qu'elles se déplacent toutes les quatre en Clio essence. En se déplaçant séparément, elles dépensent chacune 320 € en 4 semaines, comme pour Lyon-Paris

Si, maintenant, elles pratiquent le covoiturage réciproque, chacune prendra sa voiture une semaine sur quatre ($320 \text{ €} : 4 = 80 \text{ €}$) et sera passagère trois semaines sur quatre (36 € si plate-forme, divisés par 4 et multipliés par 3 = 27 €).

Coût total $80 \text{ €} + 27 \text{ €} = 107 \text{ €}$ au lieu de 320 €. La

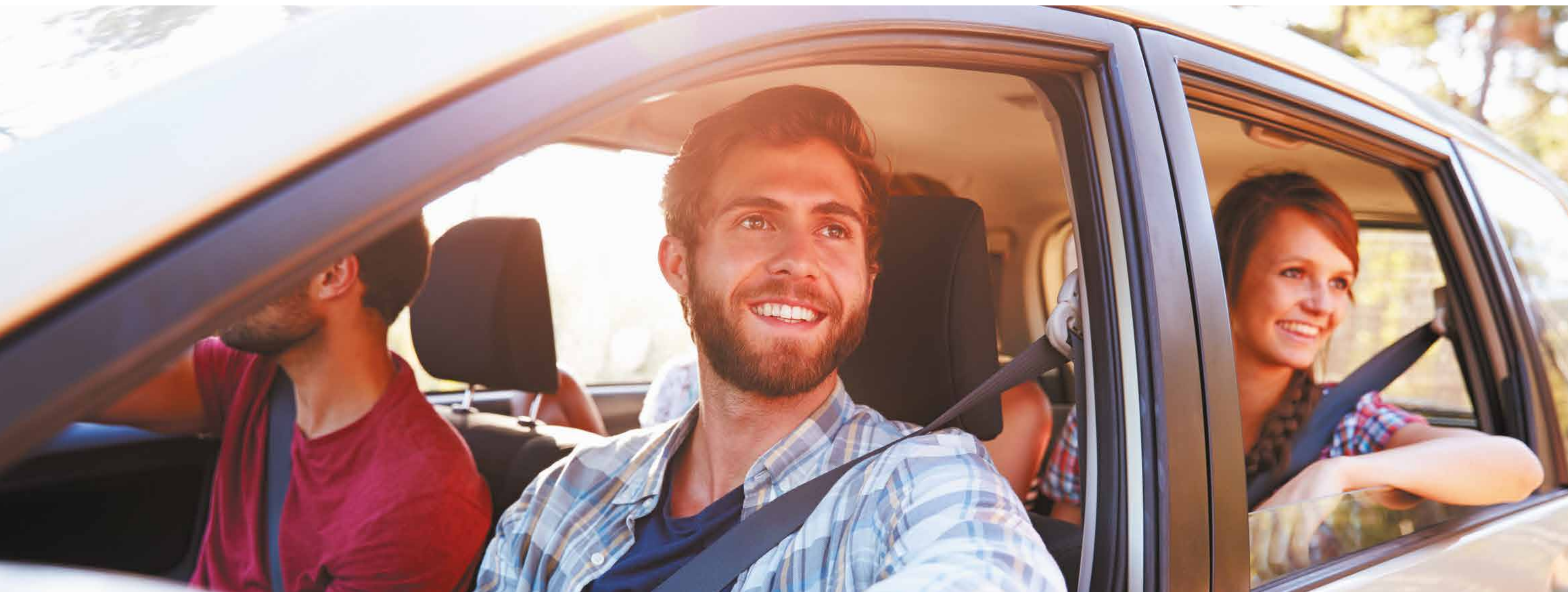
dépense est trois fois moindre. Chaque automobiliste ne paie que le tiers de ce qui était dépensé avant et le bénéfice est le même pour chacun.

Tous les participants économisent 67 % (213 € sur 320 €).

Dans le cas de la 308, chacun débourse 60 € avec la voiture et 27 € sans la voiture soit 87 € au lieu de 238 €. Le bénéfice est de 151 €, soit une économie de 63 %.

Le covoiturage communautaire, où les participants se connaissent et où la pratique est répétitive et réciproque, semble voué à un bel avenir. De nombreuses entreprises, des municipalités, des groupes de parents d'élèves, des associations, des hôpitaux, des résidences d'habitation extra-urbaines, s'organisent avec ou sans plate-forme payante en s'appuyant sur les nouveaux avantages qu'offrent Internet et les téléphones portables.

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.



QUI SOMMES-NOUS ?



Présidée par Didier Bollecker, l'Automobile Club Association (ACA) est une structure apolitique qui intervient sur tous les sujets touchant à la mobilité et offre, parallèlement, de multiples services aux usagers de la route, et notamment à ses 1 200 000 adhérents.

Née en avril 1900, avec l'émergence de la voiture, l'ACA a été longtemps pionnière : mise en place des premiers panneaux de signalisation routière, délivrance des rares "certificats de capacité" à la conduite des automobiles.

Pendant plusieurs décennies, l'Automobile Club sera le seul organisme habilité à délivrer des permis de conduire. Aujourd'hui, fruit de la fusion de plus de 20 Clubs régionaux, l'ACA est la représentante légitime des automobilistes et usagers de la route en France.

L'ACA sait se faire entendre : mise en place d'un contrôle technique à la fin des années 80, acceptation des crash-tests indépendants par les constructeurs automobiles, contrôle technique des infrastructures, modifications du permis à points, création de commissions consultatives d'usagers...

À côté de ce rôle institutionnel, l'ACA propose de nombreux services aux automobilistes (protection juridique, assistance routière, voyage, assurance...), mène des programmes de sensibilisation et de formation des automobilistes, organise des ateliers d'autoévaluation pour les seniors, propose des formations à la sécurité routière aux particuliers et aux entreprises, et réalise des stages de récupération de points.

Automobile Club Prévention, filiale de l'ACA est une société leader dans la prévention et la maîtrise du risque routier professionnel (diagnostic, plans de prévention, stage de conduite préventive...), grâce à 6 centres de formation en France.

L'Automobile Club Association est membre de la Fédération Internationale de l'Automobile (FIA),

qui regroupe 223 associations au niveau mondial, représentant plus de 70 millions de membres et leurs familles.

L'Automobile Club Association est ainsi le relais naturel des campagnes mondiales menées par la Fédération Internationale de l'Automobile, telles que :

- "Make Cars Green", pour la promotion de l'écoconduite ;
- "Action for Road Safety" et "Save Kids Live" pour la promotion de la sécurité routière à l'échelle mondiale.

L'Automobile Club Association relaie, en France, les actions lancées et développées en commun en Europe par les Automobile et Touring Clubs, telles que : EuroNCAP (crashtests), EuroTAP (test tunnels), EuroRAP (évaluation des routes), ainsi que des programmes d'évaluation portant sur la qualité des transports publics, la sécurité des passages piétons, les parkings relais, la qualité et la visibilité de la signalisation routière, la sécurité des chantiers de travaux routiers, la qualité et la sécurité des aires de services autoroutière, etc.

Plus d'informations sur :
www.automobile-club.org



L'ACA en chiffres



CRÉATION
EN AVRIL 1900



1 200 000
D'ADHÉRENTS

PROTECTION DU PERMIS



+ DE 40 000
STAGIAIRES
SÉCURITÉ ROUTIÈRE



+ DE 70 000
POINTS
RÉCUPÉRÉS



+ DE 17 000
CONSEILS JURIDIQUES
PERSONNALISÉS



+ DE 4 000 DOSSIERS
AMIABLES OU
JUDICIAIRES

ASSISTANCE TECHNIQUE



+ DE 2 000
CENTRES DE
CONTRÔLES



+ DE 2 000
DÉPANNAGES ET
REMORQUAGES



+ DE 64 000
INFORMATIONS
ET CONSEILS



+ DE 2 500
ADHÉRENTS
VOYAGEURS

Données annuelles moyennes, 2017

Avertissement

DEUX CATÉGORIES DE ROULEURS

L'étude du *Budget de l'Automobiliste®* par l'Automobile Club Association a commencé il y a plus d'un quart de siècle, à l'époque où la voiture à essence dominait largement le marché et le parc.

C'est pourquoi la voiture à essence la plus vendue chez Renault est devenue le véhicule de référence de notre Budget, avec pour but d'évaluer l'évolution des prix et des coûts dans le temps : c'est la Clio d'aujourd'hui.

Plusieurs années plus tard, le développement du diesel nous a amenés à y joindre l'étude d'une Peugeot roulant au gazole, dont la descendante est la 308 actuelle.

Les ministères s'occupant des transports nous livrent un kilométrage annuel moyen différencié pour l'automobiliste diesel (autour de 15 000 km) et pour l'automobiliste essence (autour de 10 000 km) suivant les années : les budgets "essence" et "diesel" concernent donc bien deux catégories différentes de rouleurs.

UNE PANOPLIE COMPLÈTE DE VÉHICULES

Pour savoir à quel kilométrage il est intéressant de passer de l'essence au diesel, nous avons comparé la Clio diesel avec la Clio essence.

Les évolutions du marché, à la fois économiques et techniques, nous ont apporté un véhicule low cost (Dacia Logan) et une voiture hybride (Toyota Prius).

Demain, quand leur usage sera stabilisé, d'autres "Budgets" nous rejoindront, comme celui de la voiture électrique.

LES TARIFS PLUS ACCESSIBLES QUE LES COÛTS

Pour chaque véhicule, il y a autant d'usages que d'usagers. Pour la même voiture, les dépenses de chacun peuvent être différentes. Établir une valeur statistiquement moyenne demanderait la récolte et le traitement de données individuelles de plus de trente millions de véhicules et d'autant d'automobilistes, tâche difficilement réalisable même avec de bonnes méthodes d'échantillonnage.

C'est pourquoi nous privilégions l'observation de l'évolution des comportements commerciaux et financiers des principaux partenaires de l'automobiliste (constructeurs, réparateurs, établissements de crédit, assureurs, pétroliers, percepteurs de taxes, etc) pour établir une photographie objective des dépenses de l'automobiliste, par rapport à chacun des véhicules concernés, pour leur kilométrage annuel connu.

CARBURANT : UNE APPROCHE DES CONSOMMATIONS RÉELLES

Les chiffres de consommation en carburant énoncés par les constructeurs automobiles sont établis « sur banc », sans l'épreuve de la route. Ils sont censés fournir des valeurs objectivement comparatives d'un moteur à l'autre. Nous avons comparé les chiffres « officiels » avec les mesures pratiquées sur des parcours identiques, dans des conditions identiques.

Sur nos cinq modèles de référence, la moyenne des consommations « officielles » que nous utilisons était inférieure de 21 % aux chiffres relevés en situation réelle (ville, route, autoroute).

Pour être au plus près de la réalité, nous avons adopté, pour la 3^e année consécutive, les consommations réelles pour les chapitres carburant des budgets.

Méthodologie

LES SOURCES UTILISÉES

- CCFA,
- Catalogue des Constructeurs,
- Établissements de crédit associés aux Constructeurs,
- Compagnies et Mutuelles d'Assurance,
- Fédération Française des Sociétés d'Assurance,
- Commission des comptes des transports de la nation,
- Comité Professionnel du Pétrole,
- Union Technique de l'Automobile, du Motorcycle et du Cycle,
- *L'argus Automobile*,
- Sécurité et Réparation Automobiles,
- Sogeparc et Fédération nationale du Bâtiment,
- Association des Sociétés Françaises d'Autoroute,
- Institut National de la Statistique et des études économiques.

LES PARAMÈTRES UTILISÉS POUR LES DIFFÉRENTS POSTES DU " BUDGET DE L'AUTOMOBILISTE® "

- Achat d'un véhicule neuf, concomitamment à la revente (reprise) de l'ancien véhicule âgé de 4 ans.
- Financement de l'achat à crédit, à raison de 80 % sur 4 ans (situation de 60 % des automobilistes : source Ministère des Finances).
- Assurance : souscription tous risques avec bonus de 50 %, à la moyenne des primes annuelles de cinq opérateurs d'assurance.
- Pleins de carburant faits tous réseaux (moyenne des 12 mois).
- Consommation de carburant aux 100 km : référence consommation réelle.
- Entretien et réparation selon les préconisations du constructeur pour 120 000 kilomètres, rapportés au kilométrage annuel.
- Péages : ensemble des dépenses de péages/nombre de véhicules en circulation = x € avec le kilométrage annuel retenu.
- Distance parcourue : kilométrage des véhicules essence et gazole défini par le SOeS – CCTN (Service de l'observation et des statistiques - Commissariat général au développement durable).

CRÉDITS PHOTOS
Groupe Renault, Peugeot Automobiles, Dacia, Toyota, Adobestock, Fotolia, Shutterstock.

www.automobile-club.org/budget





www.automobile-club.org/budget



Contacts

Service Presse de l'Automobile Club Association

service_presse@automobile-club.org

- Yves Carra, Porte-Parole :
06 88 38 60 48
- Laure Kempf, Chargée de Relations Presse :
03 69 06 46 06
- Céline Genzwurker-Kastner, Directrice Juridique et des Politiques Publiques :
03 68 00 38 00

Siège

38 avenue du Rhin - 67100 Strasbourg

Bureau parisien

9 rue d'Artois - 75008 Paris



PRIORITÉ À LA MOBILITÉ