LE BUDGET
DE L'AUTOMOBILISTE

AVRIL 2020

AUTOMOBILE CLUB ASSOCIATION

PRIORITÉ À LA MOBILITÉ

ÉDITO

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

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

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

Cette année encore les dépenses automobiles l'ont généralement dépassé.

2019 a aussi été une année où l'automobile a été placée au centre de toutes les attentions : gouvernement, gilets jaunes, syndicats, partis politiques ont tous largement parlé de la voiture, de son utilisation, des alternatives, du match essence-diesel, du niveau délirant de taxation de l'automobile.

Le Grand débat national puis les travaux qui ont abouti à la Loi d'orientation des mobilités ont été l'occasion pour l'Automobile Club Association de s'exprimer et de formuler ses recommandations pour garantir ce droit à la mobilité, si cher aux citoyens et si cher payé pour beaucoup.

Les différents mouvements de 2019 ont largement démontré que notre société a toujours un grand besoin de l'automobile pour fonctionner sur le plan économique, social ou familial.

Il est beaucoup question d'alternatives à la voiture.

Ces alternatives doivent être suffisantes et efficientes et offrir la même certitude absolue de disponibilité, de fiabilité, de sécurité que l'automobile.

Les citoyens sont prêts à repenser leur mobilité et à diversifier leurs outils de déplacements.

Il y a en effet une marge de progression certaine dans la manière de « consommer » la voiture de manière plus responsable.

Ils doivent pour cela être aidés et accompagnés.

La mobilité doit s'envisager de manière plurielle avec une cohabitation des modes et non une opposition et une implication positive des citoyens.

Politiques, acteurs privés et associatifs de la mobilité, nous avons tous un rôle à jouer (ensemble) pour y arriver et rendre la mobilité accessible à tous et partout.

Et à l'heure où nous finalisons cette étude, notre pays comme d'autres est frappé par une crise sanitaire inédite qui entraîne des bouleversements majeurs notamment en matière de mobilité dont nous réalisons une nouvelle fois l'importance.

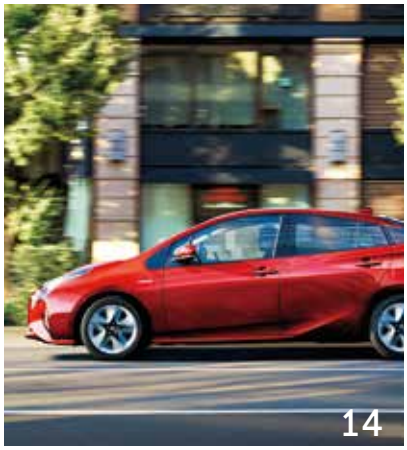
Aujourd'hui des déplacements interdits, des rues et des routes vides, une baisse spectaculaire du prix du pétrole et de la consommation aux pompes. Et demain ?

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.

Didier BOLLECKER
Président

AUTOMOBILE CLUB ASSOCIATION
PRIORITÉ À LA MOBILITÉ

SOMMAIRE



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 face aux taxes
22. Une mutation profonde dans l'accès de l'automobile qui influe sur ses coûts
26. À propos de l'Automobile Club Association
27. Avertissement et méthodologie

SYNTHÈSE

L'année 2019 a connu un taux d'inflation général 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 CO_2.

• 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, après une tentative avortée d'augmenter le prix du litre autour de 5 %.

• 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 % suivant 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.

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

LA RENAULT CLIO, notre voiture essence de référence, qui a parcouru 8 998 km en 2019 a vu son budget annuel total atteindre 7 029 € en hausse de 2,9 %. Elle reste cette année plus rentable que la Clio diesel jusqu'à 16 300 km annuels. Au-delà le gazole l'emporte.

LA PEUGEOT 308, notre voiture diesel de référence, qui a parcouru 15 895 km et a dépensé 9 832 € (+ 3,8 %) en supportant un entretien onéreux.

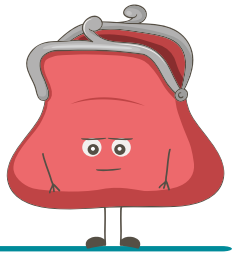
LA DACIA LOGAN DIESEL, notre voiture low cost, clone décalé dans le temps de la Clio, dont le prix d'achat a augmenté cette fois de près de 5 %. La reprise de 4 ans maintient une solide côte. Le budget global augmente en conséquence à 5 195 € (+ 5,4 %).

LA TOYOTA PRIUS, notre voiture hybride, qui a perdu son généreux bonus depuis 2017. Son prix catalogue baisse de 500 €. Une bonne valeur de reprise et des coûts stables, sauf l'entretien, lui permettent d'afficher sur 15 895 km une hausse minime de + 0,9 % à 9 885 €.

UNE MUTATION PROFONDE DANS L'ACCÈS À L'AUTOMOBILE QUI INFLUE SUR SES COÛTS

Le parc roulant en France atteint presque 40 millions de véhicules. 85 % des ménages français possèdent au moins une voiture. Sommes-nous parvenus au plafond d'équipement automobile de notre pays ? Le mode d'acquisition des Français évolue. la stratégie commerciale des constructeurs aussi.

LE BUDGET DE L'AUTOMOBILISTE
ESSENCE 2019



Renault Clio essence
Budget 2019 TTC
7 029 €

LA RENAULT CLIO ESSENCE

Le modèle 2019 est la Clio Tce 100 Intens 5 portes 5 CV fiscaux, 100 chevaux réels, émettant 100 g de CO_2, bonus neutre. Il remplace le Tce 90 de l'année précédente qui dégageait 113 g de CO_2, bonus neutre.

Notre automobiliste l'a acquis au prix catalogue de 20 100 € (+ 4,4 % par rapport à l'année dernière). Il a cédé en échange une Clio de 4 ans de 35 000 km à la cote Argus de 7 440 € (60 € de plus qu'en 2018).

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

Il a parcouru dans l'année 8 998 km avec une consommation de 6,5 litres aux 100 km.

Chaque kilomètre lui a coûté tout compris 0,781 €.

Budget de la Clio essence en 2019	€ HT		€ TAXES		€ TTC	
	2018	2019	2018	2019	2018	2019
Achat moins reprise	2 471	2 638	549	580	3 020	3 218
Frais financiers	347	364	0	0	347	364
Assurance	616	651	160	169	776	820
Carburant	382	330	640	551	1 022	881
Entretien	727	782	145	157	872	939
Garage du véhicule	495	500	98	100	593	600
Péage			203	207	203	207
Total HT	**5 038**	**5 265**				
Total Taxes			**1 795**	**1 764**		
Total TTC					**6 833**	**7 029**
2019/2018	**+ 4,51 %**		**-1,73 %**		**+ 2,87 %**	
Prix au km	0,563	0,585	0,201	0,196	0,764	0,781
2018/2019 au km	+ 3,91 %		-2,49 %		+ 2,23 %	

L'ASSURANCE

Les primes d'assurance automobile ont augmenté en moyenne de 1,3 % en 2019. La valeur faciale de cette Clio ayant sensiblement augmenté elle aussi, la prime atteint 820 € (+ 5,7 %).

Les motifs affichés d'accroissement des tarifs sont récurrents : accroissement des coûts médicaux et des indemnités aux victimes, complexification des véhicules à réparer nécessitant des personnels et des équipements spécifiques, etc.

Il faut y ajouter cette année, et à bon droit, une augmentation record du tarif des pièces détachées Renault de + 12,59 %.

LE CARBURANT

Le prix moyen annuel hors taxes du super SP95 a été sensiblement le même ces deux dernières années (0,56 € en 2018 et en 2019).

Les pouvoirs publics avaient envisagé au quatrième trimestre 2018 d'accroître la Taxe Intérieure sur la Consommation des Produits Énergétiques (et sa propre TVA) pour 2019, ce qui aurait entraîné une augmentation supplémentaire de + 5,3 % du prix à la pompe.

Devant l'aimable sollicitation d'un groupe significatif d'automobilistes qui y voyait une captation de leur « reste à vivre », la mesure a été reportée avant les fêtes du nouvel an.

Ainsi le prix hors taxes (0,56 €) et le prix toutes taxes comprises (1,50 €) du SP95 ont été les mêmes en moyenne annuelle en 2018 et en 2019.

Par ailleurs, Renault a fait un effort très significatif sur le modèle 2019 de sa berline, pour faire baisser les émissions de CO_2 de 113 g à 100 g, tout en portant la puissance de 90 à 100 chevaux réels.

Remarquable travail des motoristes de la marque, qui a permis simultanément de faire baisser la consommation qu'on peut estimer à 6,5 litres aux 100 kilomètres.

Notre Clio essence a consommé en 2019, pour parcourir 8 998 km, 585 litres de super SP95 qui lui ont coûté 881 euros.

L'ENTRETIEN

Le poste entretien atteint cette année 939 € en progression de 7,7 % par rapport à l'année précédente.

Les facturations de main-d'œuvre ont augmenté encore au niveau de 2,5 %, celles de travaux de peinture de 3,3 %, toutes deux au-dessus de l'inflation.

Mais ce sont les pièces détachées qui ont vu leur tarif exploser en atteignant une hausse de 12,59 %, après déjà + 4,09 % l'année dernière.

Et encore, il ne s'agit là que des pièces qui font partie du « panier SRA », 50 à 60 pièces particulièrement surveillées dont en carrosserie, les augmentations des prix des autres pièces n'étant pas connues.

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.

Depuis cinq ans, la valeur de cet indice est proche de l'inflation annuelle, et son taux de + 1,2 % amène le montant du poste au niveau de 600 €.

LE PÉAGE

En 2019, les tarifs autoroutiers ont augmenté en moyenne de 1,86 %.

Notre Clio s'acquitte de 207 € aux barrières de péage, soit 4 € de plus que l'année précédente.

PRÈS DE 1 800 € DE TAXES DANS L'ANNÉE

Un quart du Budget de la Clio est consacré aux taxes (25 %) :

- 580 € lors de l'achat de la voiture,
- 551 € à la pompe,
- 207 € aux péages,
- 169 € chez l'assureur,
- 157 € à l'atelier,
- 100 € pour le garage de la voiture.

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

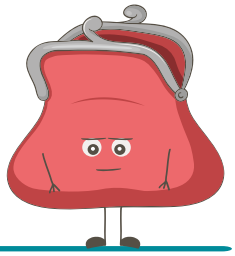
Ses 5 265 € de dépenses hors taxes sont imposées à 33,5 %, soit 1 764 € de taxes dans l'année.

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 1 608 € sur l'achat de la Clio neuve, mais perd 595 € sur la reprise de l'occasion.



Renault Clio diesel
Budget 2019 TTC
7 208 €

Ses 1 013 € ainsi gagnés s'amortissent sur 4 ans à raison de 253 € par an, plus 25 € de frais financiers.

L'avantage acquis de 278 € abaisse le budget annuel de 7 029 € à 6 751 €, soit 4 % d'économie.

S'il parvient à revendre sa Clio d'occasion sans sa remise de 8 %, il garde ses 595 € amortis sur 4 ans à 149 € par an.

Le Budget s'abaisse à 6 602 €, soit 6,1 % d'économie au total.

UN DIESEL POUR LE MÊME USAGE

Pour un automobiliste parcourant, comme la Clio essence, 8 998 km par an, la Clio diesel comparable est-elle plus avantageuse ?

Calculons le budget d'un automobiliste propriétaire d'une Clio dCi 115 Intens 1.5 litre, 95 g de CO_2, 5 portes, 4 CV, 115 chevaux.

Le prix est de 22 900 € et la consommation de 5,1 litres de gazole aux 100 km à 1,441 € le litre (carburant 4,4 % moins cher que le super SP95 à 1,507 €).

Sa Clio diesel de 4 ans et 34 000 km qu'il donne en reprise côte 9 164 € 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.

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 (7 208 € - 661 € = 6 547 €) est supérieur de 399 € à celui de la Clio essence (7029 € - 881 € = 6148 €).

Mais tous les 100 km, la Clio diesel dépense 7,35 € de gazole (5,1 litres à 1,441 €) contre 9,79 € de super pour la Clio essence (6,5 litres à 1,507 €).

La Clio diesel économise ainsi 2,44 € (9,79 € - 7,35 €) de carburant tous les 100 km par rapport à son homologue essence.

Il lui faudra donc parcourir 100 km x (399 : 2,44) = 163, soit 16 300 km pour obtenir le même budget global que la Clio essence.

Jusqu'à 16 300 km dans l'année, en 2019, la Clio essence est plus économique que la Clio diesel.

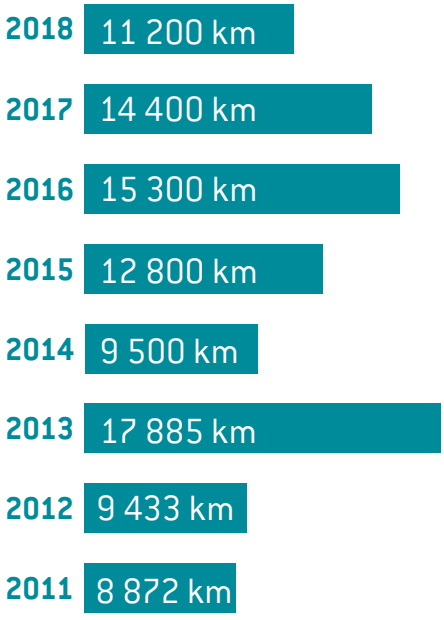
Au-delà de 16 300 km dans l'année, en 2019, la Clio diesel est plus économique que la Clio essence.

La frontière économique entre les deux voitures ne dépend pas seulement du prix des carburants.

Elle tient compte des variations du prix de la voiture neuve, des variations du montant de la reprise de la voiture de 4 ans, des variations de la consommation unitaire d'une année sur l'autre en carburant dans chacun des deux modèles, des variations du kilométrage annuel de l'automobiliste essence, et des modifications éventuelles du coût du poste entretien.

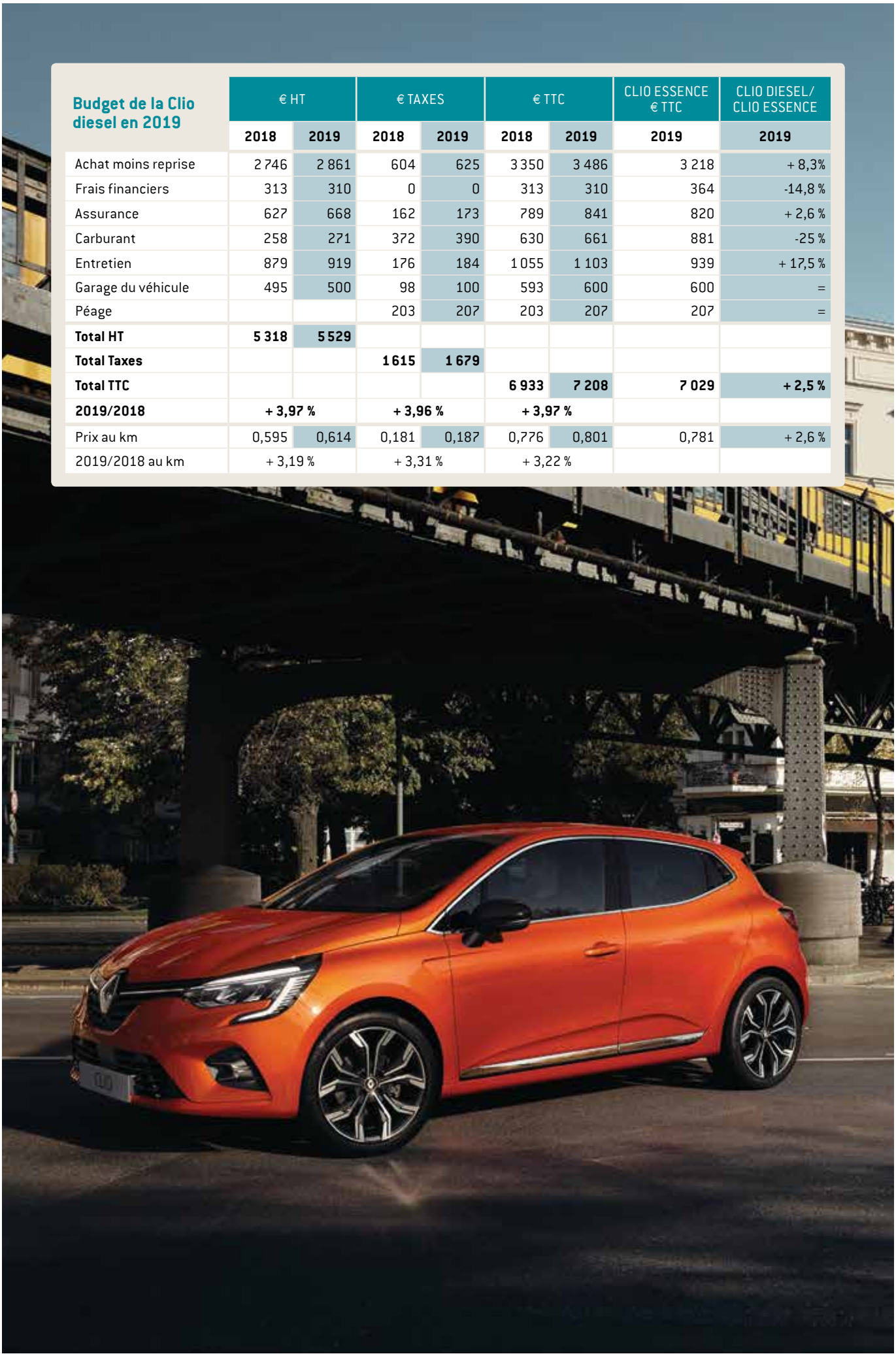
En 2018, ces variables étaient en faveur de la Clio diesel et la frontière économique se situait à 11 200 km. Cette année, les variables sont propices au modèle essence, et c'est pourquoi on note une telle différence en sa faveur.

Rappelons les frontières économiques de ces dernières années :



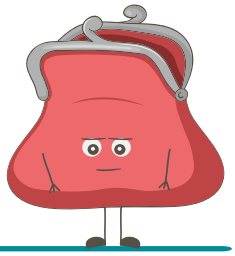
Budget de la Clio diesel en 2019

	€ HT		€ TAXES		€ TTC		CLIO ESSENCE € TTC	CLIO DIESEL/ CLIO ESSENCE
	2018	2019	2018	2019	2018	2019	2019	2019
Achat moins reprise	2 746	2 861	604	625	3 350	3 486	3 218	+ 8,3%
Frais financiers	313	310	0	0	313	310	364	-14,8 %
Assurance	627	668	162	173	789	841	820	+ 2,6 %
Carburant	258	271	372	390	630	661	881	-25 %
Entretien	879	919	176	184	1 055	1 103	939	+ 17,5 %
Garage du véhicule	495	500	98	100	593	600	600	=
Péage			203	207	203	207	207	=
Total HT	**5 318**	**5 529**						
Total Taxes			**1 615**	**1 679**				
Total TTC					**6 933**	**7 208**	**7 029**	**+ 2,5 %**
2019/2018	**+ 3,97 %**		**+ 3,96 %**		**+ 3,97 %**			
Prix au km	0,595	0,614	0,181	0,187	0,776	0,801	0,781	+ 2,6 %
2019/2018 au km	+ 3,19 %		+ 3,31 %		+ 3,22 %			



LE BUDGET DE L'AUTOMOBILISTE

DIESEL 2019



Peugeot 308 diesel
Budget 2019 TTC
9 832 €

LA PEUGEOT 308 DIESEL

La 308 Diesel de référence garde le modèle 1.5 litre Blue HDI 130 chevaux S&S Active 92 g de CO_2.

Le prix catalogue passe de 26 500 € en 2018 à 26 800 € en 2019 (+ 1,1 %), bonus neutre.

Notre automobiliste a cédé en reprise une 308 de 4 ans ayant parcouru 64 000 km, cotée à l'Argus pour 9 700 € (- 4,9 %).

Son poste achat-reprise lui revient à 4 338 € (+ 4,8 %).

Pour financer son achat, il a pris un crédit de 4 ans qui lui coûte 479 € (- 1,4 %).

Sa prime d'assurance lui revient cette année à 981 € (+ 2,4 %).

Il dépense 600 € pour le garage de la voiture (+ 1,2 %).

Gros rouleur qui parcourt 15 895 km dans l'année, il emprunte les autoroutes concédées pour des péages à la hauteur de 346 € (+ 1,8 %).

LE GAZOLE

La consommation de la 308 s'établit à 5,2 litres aux 100 kilomètres. Le prix du litre de carburant est de 1,441 € (+ 0,3 %). Pour ses 15 895 km, il consomme 827 litres comme l'an dernier pour lesquels il débourse 1 192 € (3 € de plus), dont 703 € pour les taxes et 489 € pour le carburant lui-même.

L'ENTRETIEN

Poste plus lourd pour les voitures diesel, l'entretien de la 308 connaît des frais de peinture (+ 3,3 %) et de main-d'œuvre (+ 2,5 %) en progression dans toute la profession, alors que les pièces de rechange Peugeot, après un + 4,6 % l'année dernière (deux fois et demie l'inflation de 2018) explosent cette année : augmentation de 10,59 %, soit près de dix fois l'inflation de l'année...

Le poste entretien de la 308 connaît une hausse de 7,1 % en 2019 à 1 896 €.

PLUS DE 2 400 € DE TAXES

Le propriétaire de la 308 acquitte 2 444 € de taxes (+ 2,8 %), dont 776 € à propos de l'achat, 703 € pour le carburant, 346 € aux péages, 316 € pour l'entretien, 203 € pour l'assurance et 100 € pour le garage du véhicule.

2 400 euros pour 16 000 kilomètres : 3 euros tous les 20 kilomètres.

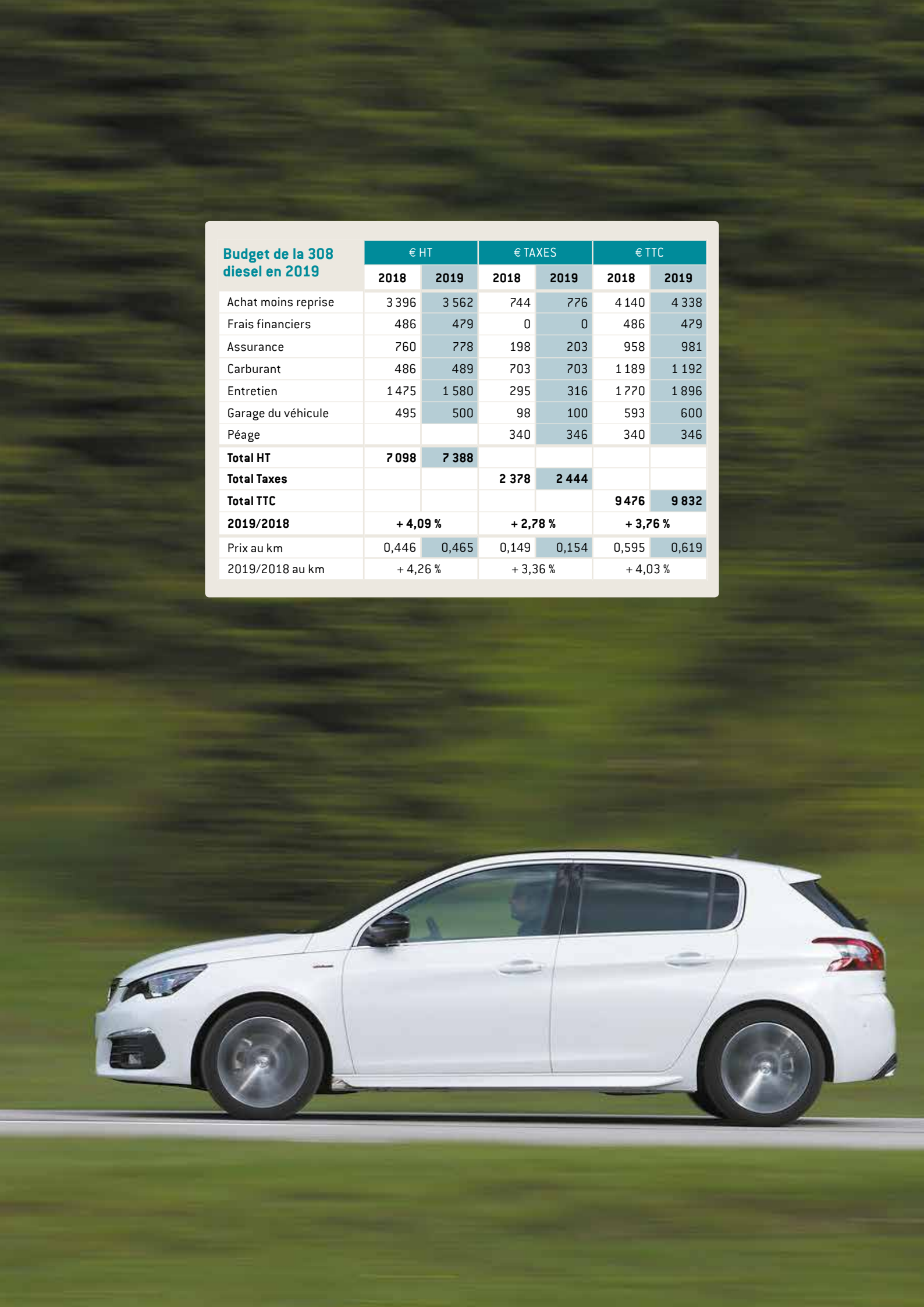
LE BUDGET TOTAL DE LA 308 DIESEL

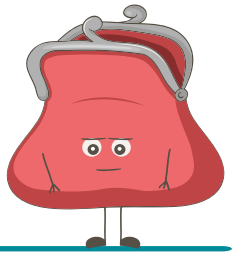
Le budget total de notre voiture diesel de référence approche les dix mille euros (9 832 €) en progression de 3,8 % pour un parcours annuel de 15 895 km.

Le prix au kilomètre passe à 0,619 €.

Budget de la 308 diesel en 2019

	€ HT		€ TAXES		€ TTC	
	2018	**2019**	**2018**	**2019**	**2018**	**2019**
Achat moins reprise	3 396	3 562	744	776	4 140	4 338
Frais financiers	486	479	0	0	486	479
Assurance	760	778	198	203	958	981
Carburant	486	489	703	703	1 189	1 192
Entretien	1 475	1 580	295	316	1 770	1 896
Garage du véhicule	495	500	98	100	593	600
Péage			340	346	340	346
Total HT	**7 098**	**7 388**				
Total Taxes			**2 378**	**2 444**		
Total TTC					**9 476**	**9 832**
2019/2018	**+ 4,09 %**		**+ 2,78 %**		**+ 3,76 %**	
Prix au km	0,446	0,465	0,149	0,154	0,595	0,619
2019/2018 au km	+ 4,26 %		+ 3,36 %		+ 4,03 %	





Dacia Logan diesel
Budget 2019 TTC
5 195 €

LA DACIA LOGAN DIESEL

Notre Dacia est une Logan diesel 1.5 litre Blue dCi 75 Confort 4CV 75 chevaux, 90 g de CO_2 au prix catalogue de 12 960 € bonus neutre (+ 4,9 % par rapport à 2018).

L'acheteur cède en reprise une Logan 2015 ayant parcouru 34 000 km et dont la valeur Argus est de 5 950 € comme l'année précédente.

Son poste achat moins reprise lui revient à 1 794 €.

Pour financer son achat, il a pris un crédit de 4 ans, qui lui coûte 168 €.

Sa prime d'assurance lui revient à 692 €. Il dépense 600 € pour le garage de la voiture et 207 € pour le péage.

LE CARBURANT

La consommation de la Logan s'établit à 5,2 litres aux 100 km.

Avec un prix moyen du gazole à 1,441 € le litre et un parcours de 8 998 km, elle consomme 468 litres qui lui coûtent 674 €.

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, 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.

Le poste Entretien atteint 1 060 €.

PLUS DE 1 300 € DE TAXES DANS L'ANNÉE

Avec ses petits prix, notre franco-roumaine participe moins à l'effort fiscal, puisqu'elle ne génère que 1 357 € de taxes.

Ses contributions vont dans l'ordre au poste carburant pour 397 €, à l'achat-reprise pour 334 €, puis au péage (207 €), à l'entretien (177 €), à l'assurance (142 €) et au garage de la voiture (100 €).

Dans notre panel de voitures, la Logan est la seule, à payer plus de taxes pour le carburant que pour le poste achat-reprise.

LE BUDGET TOTAL DE LA DACIA

Le budget total de la Dacia Logan diesel dépasse les 5 000 € (5 195 exactement) pour 8 998 km parcourus, en augmentation de 5,4 % par rapport à l'année précédente.

L'entretien, dont les pièces de rechange, l'augmentation du prix de la voiture qui impacte aussi le prix de l'assurance ont contribué au renchérissement.

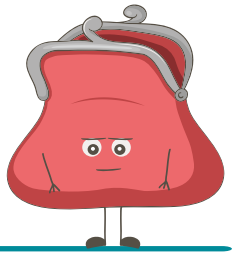
Le prix au kilomètre s'établit à 0,577 €, en hausse de 4,7 % : plus de quatre fois l'inflation.

Même le low cost peut devenir plus cher.

Budget de la Logan diesel en 2019	€ HT		€ TAXES		€ TTC		CLIO DIESEL € TTC	LOGAN DIESEL/ CLIO DIESEL
	2018	2019	2018	2019	2018	2019	2019	2019
Achat moins reprise	1 333	1 460	311	334	1 644	1 794	3 486	-48,54 %
Frais financiers	174	168	0	0	174	168	310	-45,81 %
Assurance	518	550	134	142	652	692	841	-17,72 %
Carburant	273	277	395	397	668	674	661	+ 1,97 %
Entretien	828	883	165	177	993	1 060	1 103	-3,90 %
Garage du véhicule	495	500	98	100	593	600	600	=
Péage			203	207	203	207	207	=
Total HT	**3 621**	**3 838**						
Total Taxes			**1 306**	**1 357**				
Total TTC					**4 927**	**5 195**	**7 208**	**-27,93 %**
2019/2018	**+ 5,99 %**		**+ 3,91 %**		**+ 5,44 %**			
Prix au km	0,405	0,426	0,146	0,151	0,551	0,577	0,801	-27,97 %
2019/2018 au km	+ 5,19 %		+ 3,42 %		+ 4,72 %			

LE BUDGET DE L'AUTOMOBILISTE

HYBRIDE 2019



Toyota Prius hybride
Budget 2019 TTC
9 885 €

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 75 g de CO_2 accouplé à un moteur électrique 72 chevaux, 122 chevaux en système combiné, au prix catalogue abaissé de 30 300 € (- 500 €).

Notre acheteur cède en reprise une Toyota hybride de 2015 qui a parcouru 63 000 km, cotée à l'Argus pour 12 650 € (- 3,3 % par rapport à l'année précédente).

Son poste Achat moins reprise lui revient à 4 455 € (+ 0,2 %).

Pour financer son achat, il a pris un crédit sur 4 ans qui lui coûte 378 € (- 3,6 %). Sa prime d'assurance lui revient à 1 036 € (+ 1,4 %).

Il dépense 600 € pour le garage de la voiture (+ 1,2 %).

Il parcourt 15 895 km dans l'année et laisse 346 € aux péages des autoroutes.

LE CARBURANT

La consommation de la Prius s'établit à 5 litres de super aux 100 km, dont le prix moyen en 2019 est de 1,507 € le litre. Pour ses 15 895 km, il consomme 795 litres qui lui coûtent 1 198 € comme l'année dernière, dont 749 € pour les taxes et 449 € pour le carburant hors taxes.

L'ENTRETIEN

Les coûts de l'entretien tout au long de la vie d'une voiture techniquement complexe qui coûte 30 000 € à construire sont normalement conséquents, même sur un modèle passant à juste titre comme l'un des plus fiables.

Cette année, le prix des pièces a toutefois augmenté de 5,35 % et le poste entretien atteint 1 872 € (+ 3,9 %).

2 500 € DE TAXES

Le propriétaire d'une Prius hybride s'acquitte dans l'année de 2 500 € de taxes (+ 1,71 %) dont 777 € dans le cadre de l'achat-reprise, 749 € à la pompe, 346 € aux péages, 312 € pour l'entretien, 214 € pour l'assurance et 100 € pour le garage du véhicule.

LE BUDGET TOTAL DE LA PRIUS

Le budget du propriétaire d'une Prius hybride atteint 9 885 € en 2019 (+ 0,9 % sur l'année dernière). Le prix de revient du kilomètre s'établit à 0,622 €.

La Prius se maintient au niveau de l'inflation.

Budget de la Prius hybride en 2019

	€ HT		€ TAXES		€ TTC	
	2018	**2019**	**2018**	**2019**	**2018**	**2019**
Achat moins reprise	3 691	3 678	757	777	4 448	4 455
Frais financiers	392	378	0	0	392	378
Assurance	811	822	211	214	1 022	1 036
Carburant	448	449	750	749	1 198	1 198
Entretien	1 501	1 560	300	312	1 801	1 872
Garage du véhicule	495	500	98	100	593	600
Péage			340	346	340	346
Total HT	**7 338**	**7 387**				
Total Taxes			**2 456**	**2 498**		
Total TTC					**9 794**	**9 885**
2019/2018	**+ 0,67 %**		**+ 1,71 %**		**+ 0,93 %**	
Prix au km	0,461	0,465	0,154	0,157	0,615	0,622
2019/2018 au km	+ 0,87 %		+ 1,95 %		+ 1,14 %	

COMPARAISON DES BUDGETS 2019

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 approchent les 9 000 kilomètres annuels (les deux Clio et la Logan) et deux autres qui approchent les 16 000 kilomètres (308 et Prius).

COMPARATIF DES BUDGETS 2019
DES 5 AUTOMOBILISTES

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

Renault Clio essence

8 998 km/an — 0,781 €/km
7 029 € TTC — 25,1 % de taxes

Renault Clio diesel

8 998 km/an — 0,801 €/km
7 208 € TTC — 23,3 % de taxes

Dacia Logan diesel

8 998 km/an — 0,577 €/km
5 195 € TTC — 26,1 % de taxes

Peugeot 308 diesel

15 895 km/an — 0,619 €/km
9 832 € TTC — 24,9 % de taxes

Toyota Prius hybride

15 895 km/an — 0,622 €/km
9 885 € TTC — 25,3 % de taxes

	MODÈLES				
	Clio essence	Clio diesel	308 diesel	Logan diesel	Prius hybride
Kilométrage annuel	**8 998**	**8 998**	**15 895**	**8 998**	**15 895**
En € TTC					
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 %

BUDGET ANNUEL

La Logan dépense désormais 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.

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 €).

Il nous arrive parfois d'oublier son poids dans nos dépenses annuelles, une fois l'achat réalisé.

Soit les mensualités du crédit nous le rappellent avec ponctualité, soit nous devons commencer à épargner immédiatement en vue de la prochaine acquisition.

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) de notre 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. Le prix du gazole rend le coût au kilomètre trop élevé pour une Clio diesel qui fait moins de 9 000 km. Rappelons que la Clio diesel n'est rentable par rapport à la Clio essence qu'à partir de 16 300 kilomètres annuels.

TAUX DE TAXATION

Au pays de la TVA généralisée à 20 %, l'usager de transports collectifs est taxé à 5,5 %, quand l'usager de transport individuel (l'automobiliste) doit subir une imposition entre 30 % (Clio diesel) et 36 % (Logan diesel) sur l'ensemble de son budget.

Si on entre dans le détail (voir plus loin), posséder une voiture est taxé entre 19 % et 20 %.

Mais l'utiliser est imposé entre 51 % et 61 % en 2019.

Quant au litre de gazole, il est taxé à 144 % et le super SP95 à 167 % en 2019 en France.

Le carburant automobile est l'un des rares produits d'usage courant dont le montant de la taxe est supérieur au prix du produit.

	MODÈLES				
	Clio essence	Clio diesel	Logan diesel	308 diesel	Prius hybride
Sur 100 € dépensés en 2019, l'automobiliste consacre :					
à l'achat moins reprise	46 €	48 €	35 €	44 €	45 €
aux frais financiers	5 €	4 €	3 €	5 €	4 €
à l'assurance	12 €	12 €	13 €	10 €	10 €
au carburant	13 €	10 €	13 €	12 €	12 €
à l'entretien	13 €	15 €	20 €	19 €	19 €
au garage du véhicule	8 €	8 €	12 €	6 €	6 €
au péage	3 €	3 €	4 €	4 €	4 €
Quand l'automobiliste dépense 100 € en 2019, à qui va l'argent ?					
Taxes au percepteur	25 €	23 €	26 €	25 €	25 €
HT au constructeur	38 €	40 €	28 €	36 €	37 €
HT au financier	5 €	4 €	3 €	5 €	4 €
HT à l'assureur	9 €	9 €	11 €	8 €	8 €
HT au pompiste	5 €	4 €	5 €	5 €	5 €
HT au garagiste	11 €	13 €	17 €	16 €	16 €
HT au parking	7 €	7 €	10 €	5 €	5 €
Sur 100 € de taxes en 2019, combien concernent :					
l'achat moins reprise ?	33 €	37 €	25 €	32 €	31 €
l'assurance ?	9 €	10 €	11 €	8 €	9 €
le carburant ?	31 €	24 €	29 €	29 €	30 €
l'entretien ?	9 €	11 €	13 €	13 €	12 €
le garage du véhicule ?	6 €	6 €	7 €	4 €	4 €
le péage ?	12 €	12 €	15 €	14 €	14 €

L'AUTOMOBILISTE FACE AUX TAXES

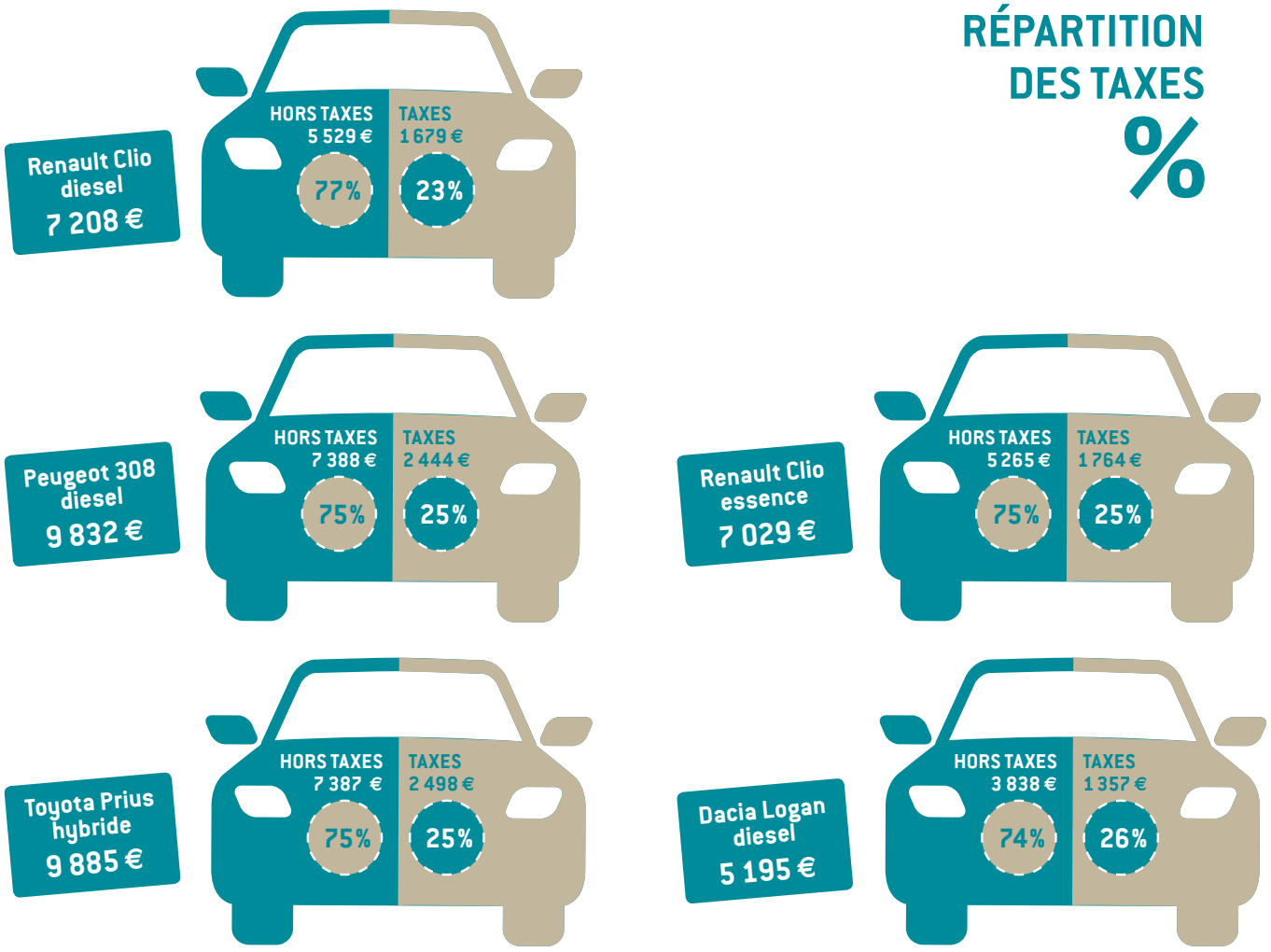
CINQ BUDGETS, CINQ TAXES

Pour la grande majorité des produits et services, dans 100 € d'achats, avec une TVA à 20 %, il y a 16,70 € 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 Clio essence ;**
- **25 € de taxes pour une Prius hybride essence ;**
- **26 € de taxes pour une Logan diesel.**

RÉPARTITION DES TAXES %



L'USAGE EST FORTEMENT TAXÉ

La possession (achat-reprise + frais financiers + garage de la voiture) représente ce que l'on doit dépenser avant le premier kilomètre. Cette prise de possession est taxée entre 19 % et 20 % parmi nos véhicules.

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

- 51 % pour la Clio diesel ;
- 54 % pour la Logan diesel ;
- 55 % pour la 308 diesel ;
- 57 % pour la Prius hybride essence ;
- 61 % 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 75 milliards d'euros :

- Taxes sur les carburants, 40 milliards d'euros ;
- Taxes sur les péages, 9 milliards d'euros ;
- TVA sur les véhicules neufs, 8 milliards d'euros ;
- TVA sur l'entretien, 7 milliards d'euros ;
- Taxes sur l'assurance, 4 milliards d'euros ;
- Amendes forfaitaires, 3 milliards d'euros ;
- Certificats d'immatriculation, 2 milliards d'euros ;
- Autres, 2 milliards d'euros.

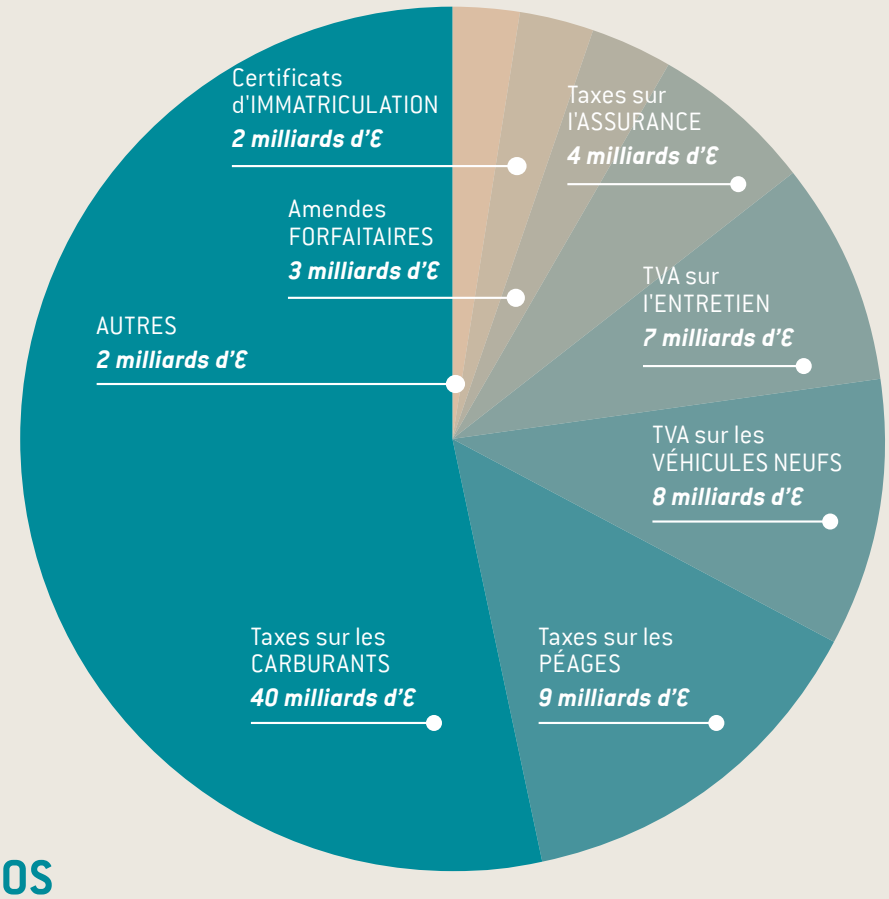
LA TAXE À LA VALEUR SURAJOUTÉE

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.

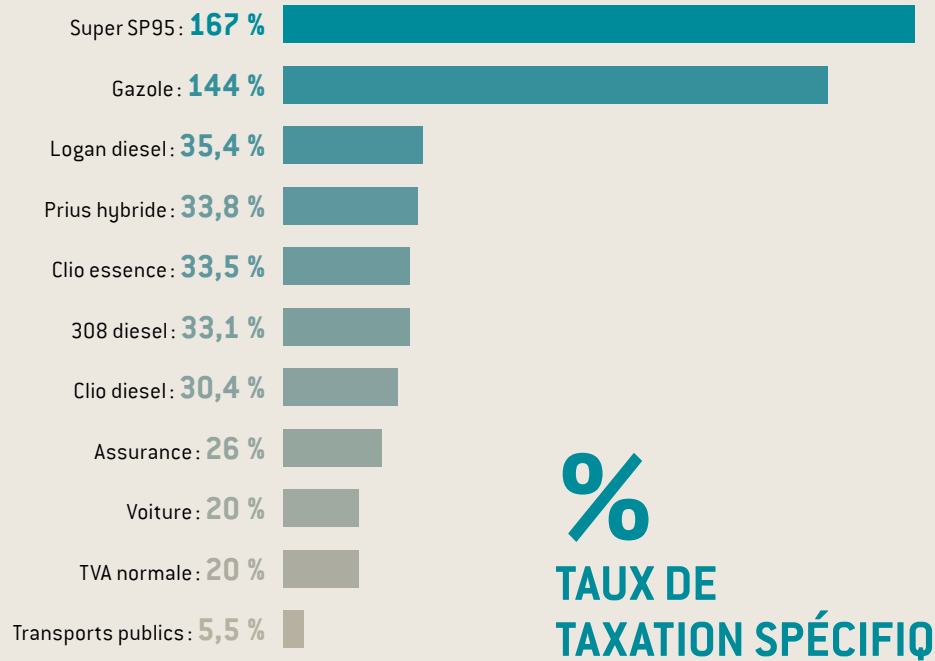
Les taux de taxation de nos cinq voitures vont bien au-delà, puisqu'ils s'échelonnent de 30 % à 36 %. Mais l'invraisemblable est dépassé par les carburants :

- le gazole en 2019 est taxé à 144 % (plus de sept fois la TVA) ;
- le super sans plomb 95 est taxé à 167 % (plus de huit fois la TVA).

LE CONSOMMATEUR LE PLUS TAXÉ



Ensemble des taxes
ACQUITTÉES PAR LES USAGERS DE LA ROUTE
75 MILLIARDS D'EUROS



% TAUX DE TAXATION SPÉCIFIQUES

PRIX DES CARBURANTS

SUPER SP95	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 %	=

€ ÉVOLUTION DU PRIX MOYEN

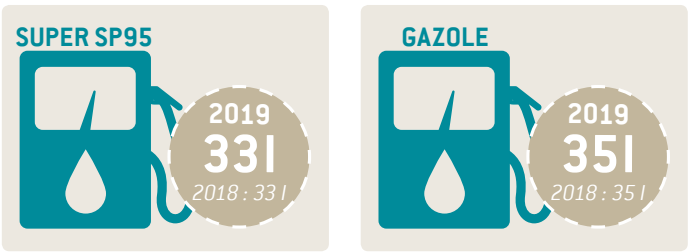
Super SP95

	HT	TTC
2018	0,563 €	1,505 €
2019	0,565 €	1,507 €

Gazole

	HT	TTC
2018	0,588 €	1,437 €
2019	0,591 €	1,441 €

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



COVID-19 ET CARBURANT

CARBURANT ET COVID19 : BAISSE DES PRIX À LA POMPE, OUI MAIS…

L'urgence sanitaire et les mesures de confinement 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 en centimes d'€ par litre + 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.

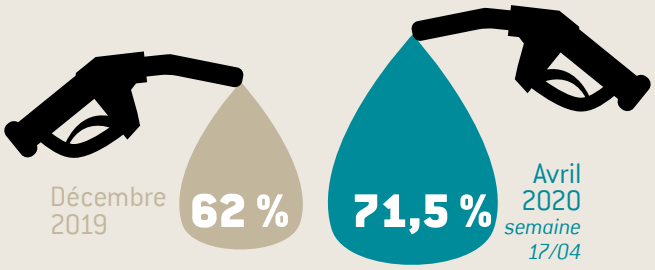
Ainsi, entre décembre 2019 et mi-avril 2020, le taux de taxation du super SP 95 est passé de 163 % à 250 % et de 140 % à 202 % pour le gazole (loin de la TVA à 20 % la plus couramment appliquée sur la consommation des biens et des services).

Et par ricochet, la proportion des taxes dans un litre de carburant augmente.

En avril 2020, en pleine crise sanitaire, 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).

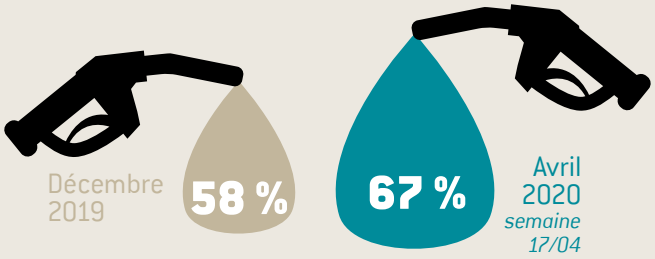
SUPER SP95	DÉCEMBRE 2019	JANVIER 2020	FÉVRIER 2020	MARS 2020	AVRIL 2020		
					Semaine 03/04	Semaine 10/04	Semaine 17/04
HT	0,5781 €	0,5879 €	0,5527 €	0,4550 €	0,3821 €	0,3704 €	0,3605 €
Taxes	0,945 €	0,9471 €	0,9401 €	0,9205 €	0,906 €	0,9036 €	0,9016 €
TTC	1,5231 €	1,5350 €	1,4928 €	1,3755 €	1,2881 €	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 %



UNE MUTATION PROFONDE DANS L'ACCÈS À L'AUTOMOBILE QUI INFLUE SUR SES COÛTS

Le parc automobile roulant atteignait 39 502 000 véhicules en France en 2018. Est-il à saturation ?

- **85 % des foyers français possèdent au moins une voiture ;**
- **38 % en ont deux ;**
- **5 % trois et plus.**

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.

Par ce type d'offre, ils diminuent le ticket d'entrée facial, tout en rencontrant les attentes 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, porte ouverte à toutes les inflations.

Adieu le prix catalogue du véhicule stable pour l'année. La facture variable en toute saison avance masquée…

MOTORISATION SATURÉE ?

En 1990, le parc automobile 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 comme si l'on atteignait l'optimum, sinon le maximum, de l'équipement des ménages. Les petits budgets actifs ou retraités complètent peu à peu, principalement en occasion, les rangs des ménages déjà équipés.

De nouveaux achats viennent s'additionner cependant, en faveur de la multimotorisation.

Si dans un foyer, les conjoints ont des lieux de travail éloignés, différents et pauvres en transport public, la deuxième voiture peut s'avérer inéluctable, récente ou âgée.

Si un ou des enfants adultes cohabitent dans un foyer élargi, la troisième voiture peut apparaître nécessaire. On trouve parfois aussi un véhicule plus ancien stationné en résidence secondaire pour un usage local.

Sur 100 ménages français (au sens statistique du terme, le « ménage » peut ne concerner qu'une personne) 15 n'ont pas de voiture, 47 ont une voiture, 33 ont deux voitures, 5 ont trois voitures ou plus.

Soit un minimum de 128 voitures pour 100 ménages (plus les voitures de société).

Certains pensent que cela paraît suffisant et qu'il serait raisonnable de ne pas aller au-delà.

D'autres, dont les constructeurs et autres professionnels de l'automobile, considèrent que la mobilité individuelle est un droit universel et qu'on peut aider certains des 15 % encore à l'écart de l'autonomie de déplacement, à rejoindre les nantis (qui possèdent une voiture).

Sans compter la bi-motorisation des ménages qui ne va pas manquer de progresser : les nouvelles contraintes de circulation en agglomération vont nécessiter une voiture de route et une voiture de ville (un espoir pour la voiture électrique).

La complexification des règles de la circulation risque d'accroître le parc au lieu de le contenir.

Par ailleurs, les exigences demandées aux nouveaux véhicules quant au niveau de CO_2, et aggravées chaque année, vont rendre obsolètes même des modèles récents, et les repousser pour l'usage vers les arrière-pays des « Territoires ».

Encore de nouvelles immatriculations à générer…

Dans un pays rêvé sans voiture, le parc risque de s'agrandir de nouveaux véhicules, à côté de ceux existant déjà, qui par ailleurs ont une durée de vie de plus en plus longue, parce qu'ils sont de plus en plus solides et plus longtemps fiables.

Les constructeurs ont déjà anticipé de nouvelles stratégies de vente.

RÉDUIRE LES COÛTS

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.

Parc saturé ? Tarifs trop élevés ? Voitures gardées plus longtemps ? Occasions attractives ? Perte de pouvoir d'achat ? Raisons multiples, mais ventes en chute libre. Que faire, coté constructeurs ?

Réduire les coûts : sur les dix voitures les plus achetées par les particuliers en 2019, neuf sont fabriquées très majoritairement à l'étranger. La dixième l'est en France : c'est une Japonaise (Toyota). Les neuf autres sont 3 Renault, 3 Peugeot, 2 Dacia et 1 Citroën. La plus vendue est une Dacia, fabriquée au Maroc, pour un coût inférieur à celui de la Roumanie.

En 2019, les particuliers sont allés au moins cher. Les constructeurs aussi…

Il nous faut regrouper ensemble les achats des particuliers et les achats des sociétés pour retrouver Clio et 208 en tête de classement.

RECONQUÉRIR LES ACTIVITÉS EN PERDITION

Le constructeur a ainsi restauré ses marges et peut avancer un prix de vente compétitif. Ses concurrents aussi.

Et comme ses concurrents, il a perdu des positions sur les activités connexes à la pure vente du véhicule.

Par évolution technologique, les opérations d'entretien, intrinsèquement utiles, mais aussi obligatoires pour le maintien de la garantie, se sont allégées et espacées dans le temps.

La fiabilité a progressé et les pannes se sont raréfiées. Moins de lubrifiant, moins de pièces détachées, moins d'heures d'atelier. Le client se tourne vers des réseaux d'entretien discount : moins de pneumatiques, moins d'amortisseurs. Moins de visites à la concession : perte de contact, ce qui va rendre plus improbable la vente du véhicule suivant et la reprise de celui qui va repartir en occasion.

Recréer l'emprise sur l'entretien devient stratégique.

La plupart des automobilistes ont besoin d'un appui financier pour l'achat de leur voiture. S'ils sont plus proches de leur banquier que de leur concessionnaire, le crédit peut échapper à ce dernier. Il faut verrouiller un dispositif qui ne laisse entrer aucun tiers. La location le permettra.

LA LOCATION LONGUE DURÉE

La possession de sa propre voiture a longtemps été considérée comme un acte fondamental et même fondateur du statut d'automobiliste.

En dehors et en plus de toutes les joies que cela pouvait procurer, cette possession pouvait aussi non seulement changer l'image que ce nouveau propriétaire avait de lui-même, mais aussi de l'image qu'il en donnait aux tiers. Même si ce surplus d'estime de soi s'estompait avec le temps, avec la réussite professionnelle et avec le nombre de voitures successivement possédées, il en restait un arrière-plan sur lequel il était parfois réconfortant de s'appuyer pour certains.

Mais maintenant qu'il y a 85 % de ménages qui sont motorisés, est-on vraiment encore quelqu'un de « particulier » et de « différent » quand on possède une automobile ?

Et alors que la bi-motorisation est largement pratiquée, ne peut-on pas par exemple posséder une automobile et en louer une seconde ? Simplement pour essayer ?

L'obstacle semble surmontable.

TRANSPOSER L'OFFRE FAITE AUX SOCIÉTÉS

Les sociétés industrielles ou commerciales ont pour la plupart besoin d'un nombre non négligeable de véhicules. Procéder à leur achat, gérer leur entretien, leur assurance et assurer leur remplacement est une lourde tâche appelée « gestion de flotte ».

Pratiquée depuis des décennies, elle a répondu favorablement aux offres des constructeurs qui proposaient une location au lieu d'une vente, avec prise en charge de toute la gestion associée à l'usage de cette flotte louée.

La société locataire se trouvait soulagée d'une tâche dont elle n'avait pas l'expérience et avait une vision claire des budgets mobilisés.

Restent toujours les discussions serrées avant, pour établir les bons contrats aux bons tarifs et après, au renouvellement des véhicules et au calcul du solde. Mais le dispositif fonctionne et perdure.

L'idée de transférer ce dispositif d'un client en gros à un client individuel devait un jour germer. C'était l'occasion pour un constructeur et son concessionnaire de reprendre la main sur tout le processus technique et financier de l'usage de la voiture, tout en en restant propriétaire et en verrouillant tous les constituants, face à un client individuel, moins expérimenté, moins expert, qu'un gestionnaire de flotte de société.

LA LOCATION LONGUE DURÉE POUR UN PARTICULIER

Au lieu d'acheter le véhicule désiré, l'automobiliste le

loue pour une durée et pour un kilométrage maximal définis par le contrat. Les durées habituelles sont de 36 à 60 mois, et le kilométrage de 10 000 à 15 000 km par an.

Dans la location longue durée (LLD), le locataire rend le véhicule à la fin de la durée prévue, en réglant les frais éventuels de remise en état

Dans la location avec option d'achat (LOA), le locataire a la possibilité de racheter la voiture à sa valeur résiduelle à la fin de la période de location.

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

• Le prix forfaitaire de la location apparaît généralement dans les médias. Sa durée est limitée dans le temps. Le prix peut varier plusieurs fois dans l'année et présenté parfois comme provisoirement promotionnel.

• Il concerne généralement un modèle bas de gamme, rarement disponible ou fortement découragé en concession, alors que l'illustration associée représente un modèle supérieur équipé par ailleurs d'options supplémentaires, ce qui permet d'être informé et de se rendre compte de tout ce que le constructeur peut fournir à propos de ce modèle. Certes, le loyer du haut de gamme illustré est indiqué, mais souvent en petit caractère.

• La négociation est conduite par un vendeur, légitimement commissionné, qui sera motivé à faire valoir l'intérêt de tous les suppléments existants parmi lesquels :

- les frais d'immatriculation et de mise à la route,

- une garantie de perte financière en cas de sinistre total,

- le contrat d'entretien dont il faut vérifier le contenu, et comprendre le supplément qui sera éventuellement proposé,

- le contenu de la garantie et la pertinence de l'éventuelle extension de garantie souvent encouragée,

- les équipements optionnels divers qui sont souvent argumentés comme essentiels, et peuvent même conditionner l'acceptation ou le rejet du dossier de financement s'ils ne sont pas souscrits,

- la montée en gamme pour un modèle supérieur, soutenu par un délai de livraison plus court ou la présence en stock immédiatement disponible.

Pour un même modèle, les contrats peuvent être donc d'un montant très différent d'un automobiliste à l'autre, d'un vendeur à l'autre.

Le coût final est peu prévisible et parfois loin de la somme mise en avant dans la publicité d'origine.

Les inattentions vont se payer trente, quarante huit ou soixante fois, selon la durée de la location. Il faudra y ajouter les frais de restitution qui couvrent la remise en état à la fin de la location, et qui passent pour atteindre habituellement plusieurs centaines d'euros.

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, au meilleur taux de CO_2 ou presque.

Le point délicat est la négociation du contrat de départ, qui demande une certaine vigilance du consommateur. 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.

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 1 600 000 adhérents.

Née en avril 1900, avec l'émergence de la voiture, l'ACA a été 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...), 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'ACA 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'ACA relaie, en France, les actions lancées et développées en commun en Europe par les Automobile et Touring Clubs, telles que : EuroNCAP (crash-tests), Green NCPAP (performances environnementales), 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 1900

+ de 1 600 000 D'ADHÉRENTS

DÉFENSE DE LA MOBILITÉ

+ de 18 000 CONSEILS JURIDIQUES PERSONNALISÉS

3 200 DOSSIERS CONTENTIEUX

ASSISTANCE TECHNIQUE

+ de 2 000 CENTRES DE CONTRÔLES

+ de 2 000 DÉPANNAGES ET REMORQUAGES

SERVICES CLUB

+ de 70 000 INFORMATIONS ET CONSEILS

+ de 2 500 ADHÉRENTS VOYAGEURS

PROTECTION DU PERMIS

+ de 40 000 STAGIAIRES SÉCURITÉ ROUTIÈRE

+ de 70 000 POINTS RÉCUPÉRÉS

Données annuelles moyennes, 2019

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

Depuis l'édition 2015 du Budget de l'Automobiliste, ce sont les consommations réelles des véhicules que nous utilisons pour les chapitres carburant des budgets et non les chiffres « officiels » des constructeurs automobiles qui sont établis « sur banc » sans l'épreuve de la route.

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 Motocycle 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 - Images non contractuelles

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

AUTOMOBILE CLUB ASSOCIATION
PRIORITÉ À LA MOBILITÉ

MEMBRE FIA

SUIVEZ L'ACA - www.automobile-club.org

Facebook
/AutomobileClubAssociation

Twitter
/lautomobileclub

Youtube
/lautomobileclub

Instagram
/automobileclubnational

Linkedin
/Automobile Club Association

Ne pas jeter sur la voie publique. © ACA Avril 2020