



## Le Budget de l'Automobiliste © en 2016

### Synthèse

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

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

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

L'année 2016 a été marquée par un taux d'inflation général de 0,2 %.  
Mais les dépenses automobiles ont encore une fois surperformé.

Le prix catalogue de nos voitures de référence a progressé alors que la valeur de reprise de nos véhicules de 4 ans, elle, a baissé (à l'exception de notre modèle low cost resté stable), le bonus de notre voiture hybride a significativement chuté et les dépenses d'entretien, de péages et les primes d'assurance (dans une plus sage mesure) de nos véhicules se sont envolées.

Côté carburants, on poursuit le délire fiscal, avec des produits qui ont certes baissé en valeur hors taxes mais des taxes qui ont continué de grimper jusqu'à 5 fois l'inflation pour le super et 17 fois l'inflation pour le gazole !

Cette année 2016 a vu se multiplier les décisions « anti-voiture » empreintes d'un certain dogmatisme reposant toujours sur le même concept clivant et erroné opposant les « bons » et les « mauvais » modes de déplacement.

C'est dans ce contexte, que nous avons décidé de nous interroger sur la voiture électrique en 2016.

Enfin notre observation de l'année écoulée, où la voiture est doucement mais sûrement poussée hors de nos villes, nous a amenés à nous pencher sur le « dernier kilomètre ».

### **VEHICULE ESSENCE : RENAULT CLIO**

**(TCe 90 Energie E6 Zen, 90ch, 5CV, 5 portes, 105 g de CO<sub>2</sub>, bonus neutre)**

En 2016, le budget total de la Clio essence atteint **5 883 € (+1,5 %)** pour 8 469 km parcourus.

Chaque kilomètre a coûté 0,695 € à notre automobiliste essence, soit le même montant que l'année dernière.

Après une augmentation de 1,4 % en 2015, l'assurance automobile a progressé plus sagement de 0,8 % en 2016, ce qui représente quand même 4 fois le niveau de l'inflation.

Plusieurs explications : accidentalité en progression, accroissement des coûts médicaux et des indemnités aux victimes, complexification des véhicules à réparer et côté atelier, des pièces de rechange Renault qui augmentent de 2,5 %.

Avec 7,6 litres (réels) aux 100 km, la Clio essence a consommé pour 840 € de super, économisant 6 € sur l'année par rapport à 2015.

Une baisse du super HT de 11,7 % ne donne qu'une économie de...50 centimes par mois à la pompe. Le poids des taxes a complètement escamoté la baisse du prix du pétrole.

Plus d'un quart du budget de la Clio est consacré aux taxes (1 590 € soit 27 % du budget)... soit 1 € de taxes tous les 5 km.

Elle reste plus rentable que la Clio Diesel comparable jusqu'à 15 300 km.

### **VEHICULE DIESEL : PEUGEOT 308**

**(1,6l Blue HDI, 100ch Access S&S, 5 CV, 5 portes, 99g de CO<sub>2</sub>, bonus neutre)**

En 2016, le budget total de la 308 diesel dépasse les 8 000 € (**8 335 € exactement, + 4,8 %**) pour 15 739 km parcourus.

Chaque kilomètre a coûté 0,530 € à notre automobiliste diesel (+ 2,9 %).

Le prix catalogue du véhicule (+ 3,7 %) et une reprise moins favorable (- 4,7 %) ont alourdi la note avec un entretien en progression (+ 3,6 %) du fait de l'augmentation des pièces de rechange Peugeot de 4,66 %, des frais de peinture de 3,4 % et de la main d'œuvre de 2,5 %.

Avec 5,2 litres (réels) aux 100 km, notre Peugeot 308 a consommé pour un total de 904 € à la pompe. Notre automobiliste diesel de référence aura économisé 18 €, soit 1,50 € à chaque plein mensuel, alors que le gazole HT a baissé de près de 14 %.

Le propriétaire de la 308 acquitte plus de 2 000 € de taxes (2 085 € soit 25 % du budget)...soit 1 € de taxes tous les 7,5 km.

**VEHICULE LOW COST : DACIA LOGAN DIESEL  
(1,5l dCi 75 Lauréate E6, 75ch, 4CV, 90g CO<sub>2</sub>, bonus neutre)**

En 2016, le budget total de la Logan diesel n'atteint pas les 5 000 € (**4 756 € exactement, + 0,5 %**) pour 8 469 km parcourus.

Chaque kilomètre a coûté 0,562 € à notre automobiliste « low cost » (- 0,8 %).

Clone décalé dans le temps de la Clio diesel, la Logan affiche un prix neuf à l'achat inférieur de 37 % mais est seulement 5,4 % moins chère à l'entretien.

Construite en Roumanie à des prix de revient roumains, elle est entretenue en France à des prix de revient français et avec des pièces de rechange dont le coût progresse de 4,53 % (Renault 2,5 %) et un poste entretien qui grimpe de 3,6 %.

Avec 5,2 litres (réels) aux 100 km, la Logan a consommé un total de 486 € à la pompe avec 25 litres de gazole en plus que la Clio diesel qui dispose d'un moteur plus récent, moins polluant (82 g de CO<sub>2</sub> au lieu de 90 g), moins gourmand (4,9 l au lieu de 5,2 l) bien que plus puissant (90 ch au lieu de 75).

Ses petits prix font qu'elle participe moins à l'effort fiscal, avec 1 212 € de taxes payées (contre 1 422 € pour la Clio diesel)...soit 1 € de taxes tous les 7 km.

La Logan finit avec un budget inférieur de 23 % à celui de sa cousine la Clio diesel, avec le décalage d'une génération dans les prestations.

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

**VEHICULE HYBRIDE : TOYOTA PRIUS (électrique et essence)  
(122h Dynamic, moteur thermique 98 ch, 4CV, 76g CO<sub>2</sub>, bonus 750 €)**

En 2016, le budget total de la Prius hybride approche les 9 500 € (**9 471 € exactement, + 8,6 %**) pour 15 739 km parcourus.

Chaque kilomètre a coûté 0,602 € à notre automobiliste hybride (+ 6,5 %).

La Toyota hybride a subi une forte baisse de son bonus qui tombe à 750 € (1 445 € en 2015, - 48 %) et a vu son prix catalogue augmenter de 5,2 %.

Le poste Achat-Reprise a fait un bond de plus de 15 %.

Malgré un tarif de main-d'œuvre 15 % plus élevé que pour la 308 et des pièces en augmentation de 2,4 %, la Prius, en tête des véhicules les plus fiables, limite son poste entretien à une progression de + 2,8 % par rapport à 2015.

Avec 5 litres (réels) de SP 95 aux 100 km, la Prius a consommé pour un total de 1 026 € à la pompe...dont 681 € pour les taxes et 345 € pour le carburant hors taxes.

Le propriétaire d'une Prius hybride paye 2 376 € de taxes soit 1 € de taxes tous les 7 km environ.

## COMPARATIF DES BUDGETS 2016 DES 5 AUTOMOBILISTES

### Comparatif des budgets 2016 des 5 automobilistes

	MODÈLES				
	Clio essence	Clio diesel	Logan diesel	308 diesel	Prius hybride
Kilométrage annuel	8 469	8 469	8 469	15 739	15 739
En Euros					
Achat moins reprise	2 555	3 006	1 766	3 651	4 503
Frais financiers	250	280	169	429	372
Assurance	647	683	626	791	981
Carburant	840	459	486	904	1 026
Entretien	814	985	932	1 649	1 678
Garage du véhicule	579	579	579	579	579
Péage	198	198	198	332	332
<b>Total TTC</b>	<b>5 883</b>	<b>6 190</b>	<b>4 756</b>	<b>8 335</b>	<b>9 471</b>
Coût au km	0,695	0,731	0,562	0,53	0,602
<b>Total HT</b>	<b>4 293</b>	<b>4 768</b>	<b>3 544</b>	<b>6 250</b>	<b>7 095</b>
Taxes payées	1 590	1 422	1 212	2 085	2 376
<b>Part des taxes</b>	<b>27 %</b>	<b>23 %</b>	<b>25,5 %</b>	<b>25 %</b>	<b>25,1 %</b>
Taux de taxation	37 %	29,8 %	34,2 %	33,4 %	33,5 %

### L'AUTOMOBILISTE FACE AUX TAXES

L'automobiliste est un contribuable très généreux et le consommateur le plus taxé.

Un quart de son budget est consacré au paiement des taxes.

L'ensemble des taxes acquittées par les usagers de la route atteint 65 milliards d'€, dont 35 milliards rien que pour les taxes sur les carburants.

### LE BUDGET VEHICULE ESSENCE DES 22 REGIONS FRANCAISES

La Lorraine enregistre encore le budget le moins élevé (5 441 €) notamment grâce à un kilométrage annuel inférieur à 7 000 km.

La région PACA reste bonne dernière du classement avec le budget le plus élevé (6 184 €) et notamment des postes Achat-Reprise et Assurance dans le rouge.

L'Île de France affiche le plus faible kilométrage annuel (6 250 km) mais le prix au kilomètre le plus cher (0,944 €) avec des postes Entretien et Garage les plus onéreux du classement.

## **LA VOITURE ELECTRIQUE EN 2016**

Si l'automobiliste rejette toute mesure pénalisante en matière de mobilité, il est demandeur de technologies innovantes qui doivent être soutenues, notamment en matière de véhicule électrique.

Plein de promesses bien qu'encore imparfait, ce sont surtout les contours de son budget qui restent aujourd'hui encore très incertains.

Le prix d'acquisition est susceptible de varier brutalement en fonction des politiques d'aides pratiquées par les pouvoirs publics.

Les dépenses d'entretien seraient moindres que pour un véhicule thermique.  
Mais le remplacement des pièces d'usure doit encore être observé sur le long terme.

Le prix de revient kilométrique est instable, d'autant que ce véhicule électrique, limité dans son déplacement quotidien par une autonomie limitée, doit s'amortir sur un kilométrage beaucoup plus faible que le moteur thermique en période de maturité.

Ce sont sans conteste, la valeur de reprise qui pèse lourd dans le calcul d'un budget et l'obsolescence du véhicule à 4 ans qui préoccupent le plus les propriétaires actuels et les utilisateurs éventuels.

Pour franchir le pas, l'automobiliste doit avoir une vision claire sur un moyen et long terme sur les plans de l'usage, du budget et fiscal.

## **LE DERNIER KILOMETRE**

Le dernier kilomètre, cauchemar du livreur de colis et...de l'usager.

En France, plus de 3 salariés sur 4 quittent leur commune de résidence pour aller travailler et en revenir.

Pour ce faire, les urbains parcourent en moyenne 24 km, les périurbains 30 km, et les « ruraux » 28 km chaque jour ouvré.

Quand les transports publics passent trop loin du domicile ou du lieu de travail, ou des deux, la voiture est alors mobilisée, pour le parcours entier ou pour le fameux dernier kilomètre.

Moins il y a de transports publics, plus le taux de motorisation est élevé (62 % en agglomération parisienne, 93 % en zone rurale).

C'est la nécessité d'assurer le dernier (et le premier) kilomètre qui motive et qui légitime l'utilisation de la voiture.

Le projet de contraindre les automobilistes à pratiquer le transport public subventionné pour les obliger à abandonner le transport individuel onéreux, surtaxé et accidentogène (sauf sur autoroute) a échoué.

Il n'a pas empêché que plus de 80 % des déplacements se font par des transports non publics par la route, et que 84 % des ménages en sont venus à s'équiper d'un véhicule particulier, non seulement pour assurer leur dernier kilomètre, mais aussi l'essentiel de leurs besoins de mobilité.