Article écrit par Service Presse le 3 avril 2019

L'ACA publie les résultats du Budget de l'Automobiliste © 2018

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

La nécessité de pouvoir se servir d'une voiture commence à supplanter celle d'en être propriétaire. C'est dans ce contexte que nous avons également consacré un chapitre dédié à la location longue durée, pratique naissante mais en devenir pour le particulier.

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

Toute l'étude sur www.automobile-club.org/budget

Synthèse

VÉHICULE ESSENCE : RENAULT CLIO

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



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

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

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

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

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

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

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

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

Au-delà, le gazole l'emporte.

VÉHICULE DIESEL : PEUGEOT 308

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

VÉHICULE LOW COST : DACIA LOGAN DIESEL

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



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

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

Clone décalé dans le temps de la Clio, elle affiche un prix neuf quasi inchangé. La valeur de reprise de la voiture de 4 ans a maintenu une solide cote, en hausse, qui a permis de compenser l'augmentation du prix du gazole.

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

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

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

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

VÉHICULE HYBRIDE : TOYOTA PRIUS (électrique et essence)

(122 h Dynamic, moteur thermique 98 ch, 4 CV, 79 g CO2, bonus neutre)



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

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

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

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

Avec 5 litres (réels) de SP95 aux 100 km, la Prius a consommé pour 1 198 € (+ 7,8 %), dont

750 € pour les taxes et 448 € pour le carburant hors taxes.

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

COMPARAISON DES CINQ BUDGETS 2018

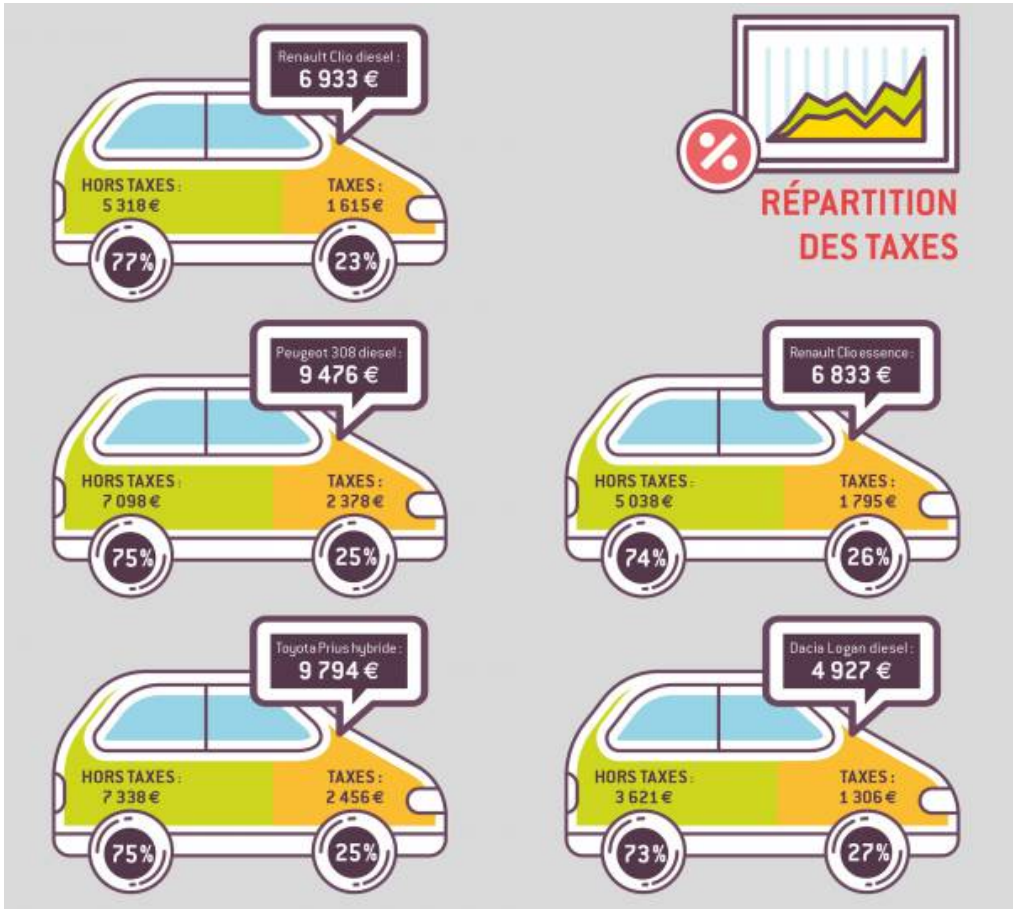
La Logan dépense au total moins de 5 000 €, les deux Clio (essence et diesel) près de 7 000 €. Les gros rouleurs (308 et Prius) consacrent entre 9 500 € et 9 800 € à leurs déplacements.



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

L'AUTOMOBILISTE FACE AUX TAXES

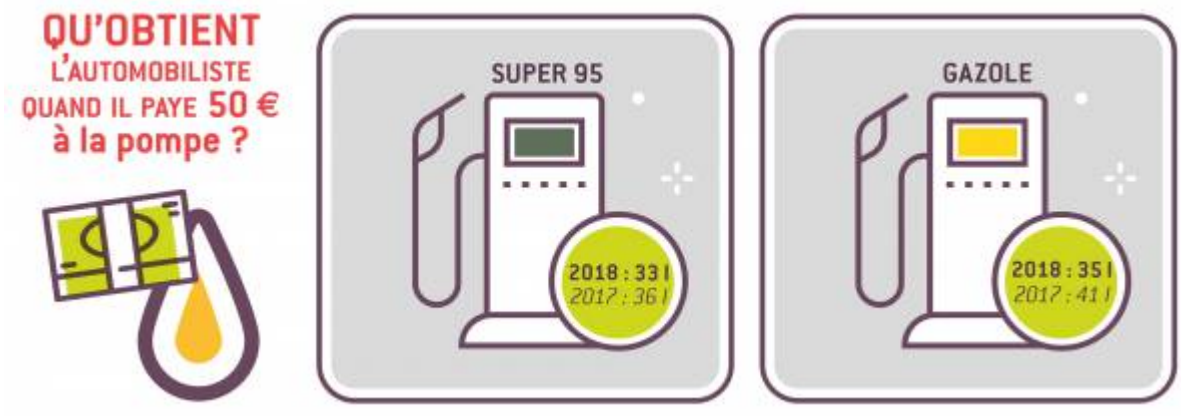
L'automobiliste est un contribuable très généreux et le consommateur le plus taxé. **Un quart de son budget** en moyenne est consacré au **paiement des taxes**.



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

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

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



LA LOCATION LONGUE DURÉE (LLD)

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

563 000 l'ont été en LLD soit 22,2 % des immatriculations du marché total. 432 000 immatriculations ont concerné des entreprises et **près de 35 000 des particuliers**, chiffre en progression de 21,5 % par rapport à 2017 pour ces derniers (*). Le besoin de pouvoir « se servir » d'une voiture (récente et sûre) a commencé à supplanter celui de la « posséder ».

Les intérêts sont nombreux : voiture neuve (sûre et performante), entretien pris en charge par le loueur, dépenses budgétisées, pas besoin de revendre sa voiture comme lorsqu'on est propriétaire, etc.

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

Le consommateur doit avoir un œil et une attention particulièrement affûtés pour comparer cette formule à l'achat et pour faire son choix entre les offres. Un marché prometteur qui cherche encore ses indicateurs pour mieux guider le consommateur.

(*) Syndicat des Entreprises des Services Automobiles en LLD et des Mobilités (Sesamlld)

LE BUDGET DE LA VOITURE ÉLECTRIQUE 2018 : UNE PREMIÈRE APPROCHE

Les préoccupations relatives à la pollution de l'air et aux émissions de CO2 ont mis en avant la voiture électrique.

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

Nous avons tenté d'établir une première approche du budget moyen annuel d'une voiture électrique en **comparant la Renault Zoé City** et la **Clio Trend Essence**, toutes deux **en LLD Constructeur** proposée respectivement sur une durée de 37 et 49 mois. Le format LLD permet de contourner la difficulté d'évaluer plusieurs éléments du budget à savoir l'entretien et la valeur de reprise.

L'électrique aura parcouru 22 500 km en 3 ans pour 12 648 € (soit 4 216 €/an) et la thermique 40 000 km en 4 ans pour 17 836 € (soit 4 459 €/an).

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

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

Notre approche du budget est encore à parfaire mais traduit la situation complexe dans laquelle se trouve aujourd'hui le consommateur intéressé par la voiture électrique pour faire un choix éclairé.

D'autant que ce dernier devra composer avec d'autres paramètres qui impacteront probablement son possible budget électrique : le prix réel du véhicule électrique sans le biais des aides décidées année par année, l'extension du réseau des bornes de recharges qui devra être financé et la menace d'une TICPE tentée de s'intéresser aussi à l'électrique.

LE BUDGET VÉHICULE ESSENCE DES RÉGIONS FRANÇAISES : UNE PAGE SE TOURNE

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

Les différences les plus discriminantes (valeur de reprise, assurance, entretien et garage) se font désormais plus entre les grandes métropoles et les territoires. Nous tournons cette page du budget des régions.

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