



PRIORITÉ À LA MOBILITÉ

LE BUDGET DE L'AUTOMOBILISTE[©] mars 2017

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



Didier BOLLECKER

Président



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

L'année 2016 a été marquée par une hausse des dépenses automobiles au-delà du taux d'inflation général de 0,2 %.

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), elles se sont envolées.

Sur le plan des 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. Pleine de promesses bien qu'encore imparfaite, ce sont surtout les contours de son budget qui restent aujourd'hui encore très incertains.

Si l'automobiliste rejette toute mesure pénalisante, il est demandeur de technologies innovantes qui doivent être soutenues notamment en matière de véhicules électriques mais, pour franchir le pas, il doit savoir où il s'engage, tant sur le plan de l'usage, du budget évidemment et aussi sur le plan fiscal.

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" cauchemar du livreur mais aussi du voyageur.

Les politiques de "report modal" systématiquement hostiles à la mobilité automobile affichent aujourd'hui leurs limites. Les enquêtes déplacement menées dans plusieurs grandes villes ces dernières années ont déjà démontré l'absence de tout report modal de grande ampleur de l'automobile vers les autres modes.

La voiture est et reste donc un outil de mobilité individuelle incontournable notamment pour ce dernier kilomètre où les transports publics ont montré leurs limites naturelles.

Là encore, plutôt qu'une approche restrictive de sa mobilité, l'automobiliste est prêt à soutenir des mesures pragmatiques, visant à circuler de manière plus responsable et à opter par exemple pour du covoiturage ou de l'auto-partage.

Le vrai défi est de créer des solutions de mobilité qui soient en mesure de fournir aux personnes un choix, de la flexibilité et une inter-connectivité sans faille.

Accélérons le pas pour faire de nos métropoles des "smart city", programme auquel l'Automobile Club et la FIA apportent déjà leur contribution.

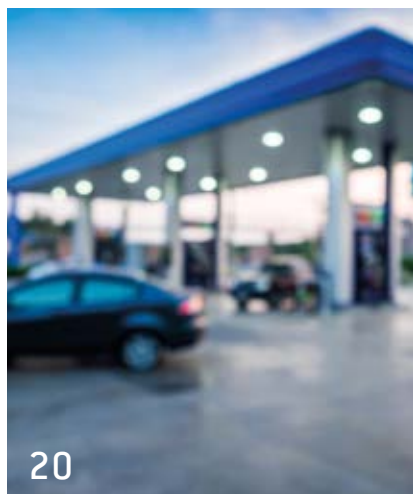




06



16



20



26

SOMMAIRE

03	<u>ÉDITO</u>
05	<u>SYNTHÈSE</u>
06	<u>LE BUDGET DE LA RENAULT CLIO ESSENCE</u>
10	<u>LE BUDGET DE LA PEUGEOT 308 DIESEL</u>
12	<u>LE BUDGET DE LA DACIA LOGAN DIESEL</u>
14	<u>LE BUDGET DE LA TOYOTA PRIUS HYBRIDE</u>
16	<u>COMPARAISON DES BUDGETS</u>
20	<u>L'AUTOMOBILISTE FRANÇAIS FACE AUX TAXES</u>
23	<u>LE BUDGET VÉHICULE ESSENCE DES 22 RÉGIONS FRANÇAISES</u>
26	<u>LA VOITURE ÉLECTRIQUE</u>
28	<u>LE DERNIER KILOMÈTRE</u>
30	<u>AVERTISSEMENT ET MÉTHODOLOGIE</u>
32	<u>À PROPOS DE L'AUTOMOBILE CLUB ASSOCIATION</u>

SYNTHÈSE

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 de 1,2 % à 3,7 % (sauf celui de notre voiture low cost resté stable) ;
- notre voiture hybride a vu son bonus baisser de 48 % et son prix catalogue augmenter de 5,2 % ;
- la valeur de reprise de nos véhicules à 4 ans a baissé de 1,0 % à 4,7 % (sauf celle de notre low cost restée stable) ;
- les carburants en valeur hors taxes ont baissé de 11,7 % (super SP 95) et 13,9 % (gazole) ;
- mais les taxes ont grimpé de 1 % (super, cinq fois l'inflation) et 3,4 % (gazole, dix-sept fois l'inflation) ;
- les dépenses d'entretien ont progressé de 2,5 % à 3,6 % suivant les voitures ;
- les péages ont repris leur hausse (1,12 % plus de cinq fois l'inflation) après une année blanche ;
- ce sont les primes d'assurance qui ont été les plus sages (0,8 %, quatre fois l'inflation).

LA CLIO ESSENCE EN 2016



Notre voiture essence de référence, la Renault Clio, qui a parcouru 8 469 km, a vu son budget total approcher les 6 000 € (soit 5 883 € exactement, en hausse de 1,5 % par rapport à 2015).

Elle reste plus rentable que la Clio diesel comparable jusqu' à 15 300 km par an.

LA 308 DIESEL EN 2016



Notre voiture diesel de référence, la Peugeot 308, qui a parcouru 15 739 km, a dépensé plus de 8 000 € (8 335 €, en hausse de 4,8 %).

Le prix du véhicule et une reprise moins favorable ont alourdi la note avec un entretien en progression.

LA LOGAN DIESEL EN 2016



Notre voiture low cost, est une Dacia Logan diesel, clone décalé dans le temps de la Clio, affichée à un prix neuf inférieur de 37 %. La reprise de 4 ans se

positionne aussi 30 % au-dessous de celle de la Clio du même âge.

Elle maintient son budget de l'année dernière à 0,5 % près, à 4 756 € et 23 % au-dessous de celui de la Clio diesel, avec toutefois le décalage d'une génération dans les prestations.

LA PRIUS HYBRIDE EN 2016



Notre voiture hybride est la Toyota Prius qui a vu son bonus se réduire progressivement : 2 384 € en 2014, 1 445 € en 2015, 750 € en 2016.

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

Le budget total grimpe à 9 471 €, en hausse de 8,6 %, alors que la voiture garde tous ses atouts écologiques et technologiques.

LA VOITURE ÉLECTRIQUE EN 2016



La voiture électrique, pleine de promesses, est encore trop jeune pour afficher un budget valide.

Attirante et assurée d'un avenir, c'est toutefois son obsolescence

à 4 ans qui préoccupe les propriétaires actuels et les utilisateurs éventuels, sur le plan de son intérêt économique.

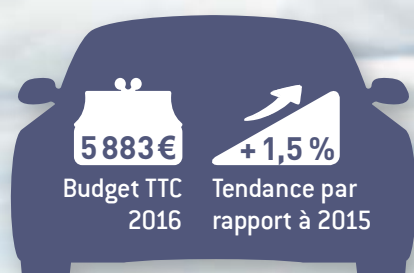
LE DERNIER KILOMÈTRE



Le dernier kilomètre, cauchemar et ruine du livreur de colis, légitime, à lui seul, l'usage du véhicule individuel par l'automobiliste, quand les

transports publics ont largement montré leurs limites naturelles.

LE BUDGET DE LA RENAULT CLIO ESSENCE



Le budget de la Clio essence en 2016

En Euros	HT		TAXES		TTC	
	2015	2016	2015	2016	2015	2016
Achat moins reprise	2 031	2 087	458	468	2 489	2 555
Frais financiers	250	250	0	0	250	250
Assurance	508	512	134	135	642	647
Carburant	311	283	535	557	846	840
Entretien	662	678	132	136	794	814
Garage du véhicule	483	483	96	96	579	579
Péage			196	198	196	198
Total HT	4 245	4 293				
Total Taxes			1 551	1 590		
Total TTC					5 796	5 883
2016/2015	+ 1,13 %		+ 2,51 %		+ 1,50 %	
Prix au km	0,509	0,507	0,186	0,188	0,695	0,695
2016/2015 au km	- 0,39 %		+ 1,08 %		0 %	

► LA CLIO ESSENCE EN 2016

Le Budget de l'automobiliste utilisant une voiture fonctionnant au Super Sans Plomb 95 s'élève à 5 883 €, en augmentation de 1,5 % par rapport à l'année précédente, pendant que l'inflation, en 2016, n'est que de 0,2 %.

Cet automobiliste possède une Clio TCe 90 Energie E6 Zen 5 portes 5 CV fiscaux, 90 chevaux réels, émettant 105 g de CO₂, bonus neutre.

Il a acquis cette voiture au prix catalogue de 16 800 € (+ 1,2 % sur 2015).

Il a cédé en échange une Clio de 4 ans de 36 000 km à la cote Argus de 6 780 € (- 1 % sur 2015).

Pour financer son achat, il a pris un crédit de 4 ans auprès du constructeur pour la valeur résiduelle qu'il avait à financer (10 200 €).

Il a parcouru dans l'année 8 469 km avec une consommation moyenne de 7,6 litres aux 100 km.

Chaque kilomètre lui a coûté 0,695 €, soit le même montant que l'année précédente.

► L'ASSURANCE TOUJOURS AU-DESSUS DE L'INFLATION

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.

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 %. La Clio essence s'assure en 2016 pour 647 €.

► CARBURANT : LA BAISSE DE PRÈS DE 12 % DU BARIL ENTIÈREMENT ÉPONGÉE PAR LES TAXES

Dans le courant de l'année 2016, le prix du baril de brut (Brent) a continué de décroître.

En conséquence, en moyenne annuelle, le prix hors taxe du litre de super 95 est passé de 0,4971 € en 2015 à 0,4390 € en 2016, soit une baisse très significative de 11,7 %.

Pendant ce temps, les taxes, dont la valeur est presque du double, en passant de 0,8560 € à 0,8649 €, ont augmenté de 1,0 %.

C'est pourquoi, à la pompe, le litre de super, toutes taxes comprises, ne baissera que de 3,8 %, en passant de 1,35 € à 1,30 €.

Notre Clio Essence qui consomme 644 litres de super en 2016, dépense 840 € à la pompe, économisant 6 € sur l'année par rapport à 2015.

Une baisse du hors taxes 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.

► L'ENTRETIEN

Le poste Entretien atteint cette année 814 €, en progression de 2,5 %.

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, etc...

Pour cette année, le renchérissement vient en particulier des pièces détachées Renault dont les prix ont progressé de 2,5 %.

► LE GARAGE DE LA VOITURE

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. 2016 est une seconde année sage : l'augmentation de 0,06 % maintient le montant du poste à 579 €.

► LE PÉAGE REPREND

Après une année 2015 sabbatique, pendant laquelle les tarifs avaient été gelés, les Sociétés d'autoroute ont négocié l'augmentation de leurs tarifs à hauteur de 1,12 % en moyenne sur l'ensemble de leurs réseaux, soit plus de 5 fois l'inflation (0,2 %).

La Clio dépense donc 198 €, soit 2 € de plus que l'année précédente, aux péages censitaires de ces itinéraires, champions toutefois de la sécurité routière.

► 1 600 € DE TAXES

Plus d'un quart du Budget annuel de la Clio est consacré aux taxes (27 % contre 26,8 % en 2015) : 557 € à la pompe (contre 535 en 2015), 468 € (458) lors de l'achat de la voiture, 198 € (196) aux péages, 135 € (134) chez l'assureur, 136 € (135) à l'atelier, et 96 € comme l'année d'avant pour le garage de la voiture.

Le propriétaire d'une Clio n'est pas seulement un conducteur, c'est aussi un contribuable généreux. Ses 4 293 € de dépenses hors taxes sont imposées à 37 % soit pour près de 1 600 € de taxes (1 590 € exactement, 2,5 % d'augmentation par rapport à 2015).

Heureusement, mais de façon dérisoire, comme nous l'avons constaté plus haut, l'effondrement du coût du pétrole hors taxes (- 11,7 %) lui permet de récupérer 50 centimes d'euro à la pompe sur son budget carburant mensuel. La différence a été épongée par l'augmentation des taxes.

► 8 % DE REMISE SUR L'ACHAT DE LA VOITURE

Pour le calcul de nos budgets, nous prenons 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 subséquentement 8 % de perte sur la valeur Argus de sa Clio de reprise ?

Il gagne 1 344 € sur l'achat de la Clio neuve, mais perd 542 € sur la reprise de l'occasion.

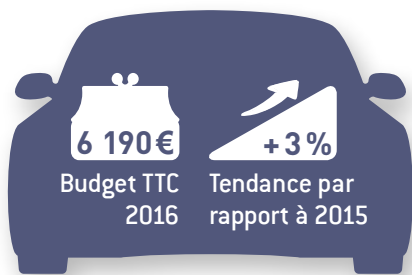
Ses 802 € ainsi gagnés s'amortissent sur 4 ans à raison de 200 € par an, auxquels s'ajoutent 20 € économisés sur les frais financiers.

L'avantage acquis de 220 € abaisse le Budget annuel de 5 883 € à 5 663 € : soit 3,7 % d'économies.

S'il parvient à revendre sa Clio d'occasion sans accorder sa remise de 8 %, il garde ses 542 €, amortis sur 4 ans à 135 € par an.

Cet avantage de 135 € abaisse le Budget à 5 528 € : soit 6 % d'économie au total.

► UN DIESEL POUR LE MÊME USAGE



Pour un automobiliste parcourant, comme la Clio Essence, 8 469 km par an, la Clio Diesel comparable est-elle plus avantageuse ?

Calculons le budget d'un automobiliste propriétaire d'une Clio dCi 90 Energy E6 Zen, 82 g de CO₂, 5 portes 4 CV 90 chevaux, bonus neutre.

Le prix est de 19 400 € et la consommation de 4,9 litres de gazole à 1,1055 € (carburant 18,3 % moins cher que le super SP 95 à 1,3039 €).

Sa Clio diesel de 4 ans et 34 000 km qu'il donne en reprise cote 7 540 € à l'Argus. Hormis le garage et le péage identiques, les coûts des autres postes sont plus élevés que pour la Clio Essence : l'entretien + 21 %, les frais financiers + 12 %, l'amortissement de l'achat + 8 %, l'assurance + 6 %.

Mais la dépense en carburant est 45 % moins onéreuse que celle du modèle essence, générant un budget final de 6 190 €, 5,2 % plus élevé que le budget total de la Clio essence à 5 883 €.

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 (6 190 € - 459 € = 5 731 €) est supérieur de 688 € à celui de la Clio essence (5 883 € - 840 € = 5 043 €).

Mais, tous les 100 km, la Clio diesel consomme 5,42 € de gazole (4,9 litres à 1,1055 €) contre 9,91 € de super pour la Clio essence (7,6 litres à 1,3035 €).

La Clio diesel économise ainsi 4,49 € (9,91 € - 5,42 €) de carburant tous les 100 km par rapport à son homologue essence.

Il lui faudra donc parcourir 100 km x (688 : 449 = 153) soit 15 300 km pour obtenir le même budget global que la Clio Essence.

Jusqu'à 15 300 km dans l'année, en 2016, la Clio essence est plus économique que la Clio diesel.

Au-delà de 15 300 km dans l'année, en 2016, la Clio diesel est plus économique que la Clio essence.

Le seuil d'équivalence entre les deux Clio passe de 9 500 km en 2014 à 12 800 km en 2015 puis à 15 300 km en 2016. L'essence reprend de l'intérêt.

Le retournement brutal de tendance gazole versus super continue.

Plusieurs facteurs ont contribué à cette évolution rapide :

- en 2 ans, pendant que le prix de la Clio Essence neuve augmentait de 2,4 %, celui de la Clio Diesel neuve s'alourdissait de 4,6 % (dont perte de bonus),
- en 2 ans, la valeur de reprise de la Diesel de 4 ans baissait de 1,8 %, pendant que celle de la Clio Essence se valorisait de 4,4 % (désintérêt partiel progressif du marché diesel de l'occasion avec transfert sur l'essence),
- enfin, dans la même période, (mais c'est peut-être la cause originelle) l'écart entre la TICPE gazole et la TICPE essence s'est réduit de 31 %, passant de 0,1785 € à 0,1231 € au litre. Une sortie par le haut...

La taxe la plus basse rejoint progressivement la plus haute. La lutte contre la pollution et la TICPE se sont trouvés des intérêts communs.

Le budget de la Clio diesel en 2016

En Euros	HT		TAXES		TTC		Rappel Clio essence TTC	DIESEL / ESSENCE
	2015	2016	2015	2016	2015	2016		
Achat moins reprise	2 338	2 471	509	535	2 847	3 006	2 555	+ 17,65 %
Frais financiers	280	280	0	0	280	280	250	+ 12 %
Assurance	538	540	140	141	678	683	647	+ 5,56 %
Carburant	195	171	275	288	470	459	840	- 45,36 %
Entretien	800	821	161	164	961	985	814	+ 21 %
Garage du véhicule	483	483	96	96	579	579	579	=
Péage			196	198	196	198	198	=
Total HT	4 634	4 768						
Total Taxes			1 377	1 422				
Total TTC					6 011	6 190	5 883	+ 5,22 %
2016/2015	+ 2,89 %		+ 3,27 %		+ 2,98 %			
Prix au km	0,555	0,563	0,165	0,168	0,720	0,731	0,695	+ 5,18 %
2016/2015 au km	+ 1,44 %		+ 1,82 %		+ 1,53 %			

En bref

Évolution des postes de dépenses pour la Renault clio essence

Achat moins reprise	+ 2,7 %	↗
Entretien	+ 2,5 %	
Péage	+ 1,12 %	
Assurance	+ 0,8 %	
Carburant	- 0,7 %	↘
Frais financiers	+ 0,06 %	=
Garage du véhicule	+ 0,06 %	



Côté taxes

1 590 € 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	

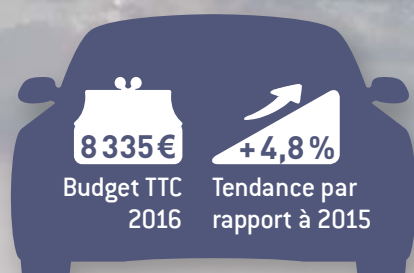


Avantage financier

à la Renault Clio diesel
à partir de 15 300 km/an



LE BUDGET DE LA PEUGEOT 308 DIESEL



Le budget de la 308 diesel en 2016

En Euros	HT		TAXES		TTC	
	2015	2016	2015	2016	2015	2016
Achat moins reprise	2 750	3 000	601	651	3 351	3 651
Frais financiers	398	429	0	0	398	429
Assurance	623	628	162	163	785	791
Carburant	383	336	539	568	922	904
Entretien	1 326	1 374	265	275	1 591	1 649
Garage du véhicule	483	483	96	96	579	579
Péage			328	332	328	332
Total HT	5 963	6 250				
Total Taxes			1 991	2 085		
Total TTC					7 954	8 335
2016/2015	+ 4,81 %		+ 4,72 %		+ 4,79 %	
Prix au km	0,386	0,397	0,129	0,133	0,515	0,530
2016/2015 au km	+ 2,85 %		+ 3,10 %		+ 2,91 %	

► LA 308 DIESEL EN 2016

Notre automobiliste diesel de référence possède, non pas une Clio (utilisée précédemment uniquement pour la confrontation consommation essence versus gazole) mais bien une Peugeot 308 1,6 litre Blue HDi 100 chevaux Access S&S 5 portes 5 CV 99g CO₂, bonus neutre, qu'il a acquise pour un prix catalogue de 22 600 € (+ 3,7 % par rapport à l'année précédente).

Il a cédé en reprise une 308 de 4 ans ayant parcouru 63 000 km, cotée à l'Argus pour 8 200 € (- 4,7 % par rapport à l'année précédente).

Son poste Achat-Reprise lui revient à 3 651 € (+ 9 %).

Pour financer son achat, il a pris un crédit de 4 ans pour le solde restant à payer (14 400 €), ce qui lui coûte 429 € (+ 7,8 %) par an.

Sa prime d'assurance lui revient cette année à 791 €, en progression de 0,8 %.

Il dépense 579 € pour le garage de la voiture, comme en 2015.

Gros rouleur qui parcourt 15 739 km dans l'année, il emprunte les autoroutes concédées pour des péages à hauteur de 332 € (+ 1,12 %).

► LE GAZOLE

La consommation réelle de la 308 s'établit à 5,2 litres aux 100 km, alors que le prix annuel moyen du gazole en 2016 est à 1,1055 €.

Pour ses 15 739 km, il consomme 818 litres pour lesquels il débourse 904 €, dont 568 € pour les taxes et 336 € pour le carburant lui-même.

À la fin de l'année, il aura payé 904 € à la pompe, au lieu de 922 € en 2015.

Il aura économisé 18 €, soit 1,50 € à chaque plein mensuel, alors que le gazole hors taxes a baissé de près de 14 % (13,9 exactement).



► L'ENTRETIEN

Poste plus lourd pour les voitures diesel, l'entretien de la 308 connaît des frais de peinture (+ 3,4 %) et de main d'œuvre (+ 2,5 %) en progression, alors que les pièces de rechange Peugeot, après des progressions de 0,21 % en 2014 et 1,93 % en 2015 grimpent de 4,66 % en 2016 (année d'inflation générale à 0,2 %).

Le redressement des comptes de l'entreprise ne va pas sans un redressement des tarifs, notre 308 ayant également grimpé de 3,7 % à l'achat.

► 2 000 € DE TAXES

Le propriétaire de la 308 acquitte plus de 2 000 € de taxes (2 085 €, en progression de 4,7 %) dont 651 € (+ 8,3 %) à propos de l'achat, 568 € (+ 5,4 %) pour le carburant, 332 € (+ 1,12 %) aux péages, 275 € (+ 3,8 %) à l'entretien, 163 € (+ 0,8 %) pour l'assurance et 96 € pour le garage du véhicule.

2 000 € pour 15 700 km : 2 € tous les 15 km...

► LE BUDGET TOTAL

Le budget total de la 308 diesel dépasse les 8 000 € (8 335 € exactement), en progression de 4,8 % pour 15 739 km parcourus. Le prix au kilomètre s'établit à 0,530 € (+ 2,9 %).

En bref

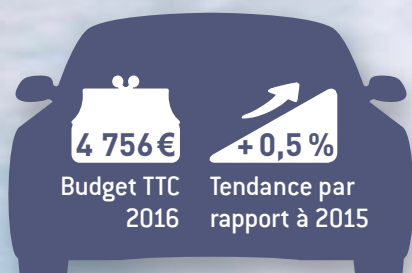
Évolution des postes de dépenses pour la Peugeot 308 diesel

Achat moins reprise	+ 9 %	↗
Frais financiers	+ 7,8 %	
Entretien	+ 3,6 %	
Péage	+ 1,12 %	
Assurance	+ 0,8 %	
Carburant	- 2 %	↘
Garage du véhicule	+ 0,06 %	↔



Côté taxes
2 085 € de taxes acquittées
1 € de taxes tous les 7,5 km

LE BUDGET DE LA DACIA LOGAN DIESEL



Le budget de la Logan diesel en 2016

En Euros	HT		TAXES		TTC		Rappel Clio diesel TTC	Logan/Clio diesel
	2015	2016	2015	2016	2015	2016	2016	2016/2015
Achat moins reprise	1 437	1 437	329	329	1 766	1 766	3 006	- 41,25 %
Frais financiers	172	169	0	0	172	169	280	- 39,64 %
Assurance	493	497	128	129	621	626	683	- 8,35 %
Carburant	207	181	292	305	499	486	459	+ 5,88 %
Entretien	750	777	150	155	900	932	985	- 5,38 %
Garage du véhicule	483	483	96	96	579	579	579	=
Péage			196	198	196	198	198	=
Total HT	3 542	3 544						
Total Taxes			1 191	1 212				
Total TTC					4 733	4 756	6 190	- 23,17 %
2016/2015	+ 0,06 %		+ 1,70 %		+ 0,49 %			
Prix au km	0,424	0,419	0,143	0,143	0,567	0,562	0,731	- 23,12 %
2016/2015 au km	- 1,18 %		0 %		- 0,88 %			



► LA LOGAN DIESEL EN 2016

Un nouveau type de véhicule est apparu ces dernières années sur le marché et s'y est implanté solidement.

Il s'agit pour un constructeur de commercialiser un de ses anciens modèles, monté à bas coût 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, etc) qui a trouvé une identité propre, distincte de celle de Renault, tout en bénéficiant de l'effet miroir.

Notre Dacia est une Logan Diesel 1,5 litre dCi 75 Lauréate E6 4 CV 75 chevaux 90 g de CO₂ au prix catalogue de 12 150 € bonus neutre (notre Clio diesel correspondante est affichée à 19 400 €, 60 % plus chère).

L'acheteur cède en reprise une Logan 2012 ayant parcouru 34 000 km et dont la valeur Argus est de 5 250 € (reprise Clio 2012 à 7 640 €, 44 % plus chère).

Son poste Achat-Reprise avec la carte grise lui revient à 1 766 € (Clio 3 006 € soit + 70 %).

Pour financer son achat, il a pris un crédit de 4 ans pour le solde restant à payer soit 169 € pour l'année (Clio 280 € + 66 %).

Sa prime d'assurance lui revient à 626 €. Il dépense 579 € pour le garage de la voiture et 198 € 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 1,1055 € pour 8 469 km, elle consomme 440 litres qui lui coûtent 486 €.

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

Ce moteur de la Clio 2016, qui fait la principale différence (après le prix de la voiture) ne consomme, pour le même kilométrage, que 415 litres pour 459 €.

Avec la Logan, on pollue un peu plus, on roule un peu moins vite, on consomme 25 litres de gazole en plus au prix de 27,6 € pour une voiture de la génération précédente affichée 7 250 € 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 4,53 % (Renault 2,5 %).

Le budget entretien de la Logan diesel atteint 932 € cette année, contre 985 € pour la Clio diesel.

La Logan est 37,4 % moins chère à l'achat (12 150 € contre 19 400 €) mais seulement 5,4 % moins chère à l'entretien.

► 1 200 € DE TAXES

Avec ses petits prix, notre franco-roumaine (roumaine pour la fabrication, française pour l'usage) participe chichement à l'effort fiscal, puisqu'elle atteint péniblement 1 212 € de taxes contre 1 422 € pour la Clio diesel.

Ses contributions vont, dans l'ordre, au poste Achat-Reprise pour 329 € (Clio 535 €), le carburant pour 305 € (Clio 288 €), le péage 198 € comme la Clio, l'entretien 155 € (Clio 164 €), l'assurance 129 € (Clio 141 €), le garage 96 € comme la Clio.

► LE BUDGET TOTAL

Le budget total de la Dacia Logan diesel n'atteint pas les 5 000 € (4 756 € exactement) pour 8 469 km parcourus dans l'année (Clio 6 190 € soit + 30 % pour le même kilométrage).

Le prix au kilomètre s'établit à 0,562 € (Clio 0,731 € + 30 %).

En bref

Évolution des postes de dépenses pour la Dacia Logan diesel

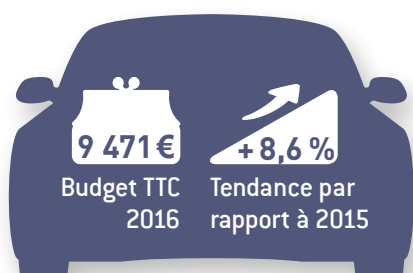
Entretien	+ 3,6 %	↗
Péage	+ 1,12 %	
Assurance	+ 0,8 %	
Carburant	- 2,6 %	↘
Frais financiers	- 1,7 %	
Achat moins reprise	0 %	=
Garage du véhicule	+ 0,06 %	



Côté taxes

1 212 € de taxes acquittées
1 € de taxes tous les 7 km

LE BUDGET DE LA TOYOTA PRIUS



Le budget de la Prius hybride en 2016

En Euros	HT		TAXES		TTC	
	2015	2016	2015	2016	2015	2016
Achat moins reprise	3 209	3 718	693	785	3 902	4 503
Frais financiers	329	372	0	0	329	372
Assurance	721	779	187	202	908	981
Carburant	384	345	661	681	1 045	1 026
Entretien	1 360	1 398	272	280	1 632	1 678
Garage du véhicule	483	483	96	96	579	579
Péage			328	332	328	332
Total HT	6 486	7 095				
Total Taxes			2 237	2 376		
Total TTC					8 723	9 471
2016/2015	+ 9,39 %		+ 6,21 %		+ 8,58 %	
Prix au km	0,420	0,451	0,145	0,151	0,565	0,602
2016/2015 au km	+ 7,38 %		+ 4,14 %		+ 6,55 %	



► LA PRIUS EN 2016

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, 76g de CO₂ accouplé à un moteur électrique 72 chevaux, 122 chevaux en système combiné, au prix catalogue de 30 400 € (+ 5,2 % par rapport à 2015), ramené, avec un bonus de 750 € (- 48 % par rapport à 2015) à la valeur facturée de 29 650 € (+ 8 % par rapport à 2015) :

- entre 2014 et 2015, le bonus accordé à la Prius est passé de 2 384 € à 1 445 € ;
- entre 2015 et 2016, le bonus est passé de 1 445 € à 750 € ;
- il a perdu en deux ans 68,5 % de sa valeur, soit 1 634 €.

Notre acheteur cède en reprise une Toyota hybride de 2012 qui a parcouru 63 000km, cotée à l'Argus pour 11 800 € (- 2,1 % par rapport à 2015).

Son poste Achat-Reprise lui revient à 4 503 € (+ 15,4 %).

Pour financer son achat, il a pris un crédit qui lui coûte 372 € (+ 13,1 %). Sa prime d'assurance lui revient à 981 € (+ 8 %). Il dépense 579 € pour le garage de la voiture, comme l'an dernier.

Gros rouleur, il parcourt 15 739 km dans l'année et laisse 332 € (+ 1,12 %) aux péages des autoroutes.

► LE CARBURANT

La consommation réelle de la Prius s'établit à 5 litres de super 95 aux 100 km, dont le prix moyen en 2016 est à 1,3039 € le litre.

Pour ses 15 739 km, il consomme 787 litres qui lui coûtent 1 026 € (- 1,8 %), dont 681 € pour les taxes et 345 € 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 plus de 30 000 € à construire, pourrait 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 2,42 %, se limite à 1 678 € (+ 2,8 %).

► PRÈS DE 2 400 € DE TAXES

Le propriétaire d'une Prius hybride s'acquitte dans l'année de 2 376 € de taxes (+ 6,2 %), dont 785 € dans le cadre de l'achat-reprise (baisse de 48 % du bonus qui peut être considérée comme un remboursement d'impôt), 681 € à la pompe (+ 3 % malgré la baisse du prix du pétrole), 332 € aux péages (+ 1,12 %), 280 € pour l'entretien (+ 2,9 %), 202 € pour l'assurance (+ 8 %) et 96 € pour le garage du véhicule.

3 € de taxes tous les 20 km...

► LE BUDGET TOTAL

Le budget total de la Toyota Prius hybride approche les 9 500 € en 2016 (9 471 € exactement soit + 8,6 % qu'en 2015).

Le prix de revient kilométrique s'établit à 0,602 € (+ 6,5 %). La diminution du bonus alourdit le budget.

En bref

Évolution des postes de dépenses pour la Toyota Prius hybride

Achat moins reprise	+ 15,4 %	↑
Frais financiers	+ 13 %	
Assurance	+ 8 %	
Entretien	+ 2,8 %	
Péage	+ 1,12 %	
Carburant	- 1,8 %	↓
Garage du véhicule	+ 0,06 %	↔



Côté taxes

2 376 € de taxes acquittées
1 € de taxes tous les 7 km environ

COMPARAISON DES BUDGETS



► 5 BUDGETS DIFFÉRENTS

De nombreux modèles de voitures 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 8 500 kilomètres (la Logan et les 2 Clio), et deux autres qui approchent les 16 000 kilomètres (308 et Prius).

► BUDGET ANNUEL

La Logan dépense au total moins de 4 800 €, les deux Clio (essence et diesel) autour de 6 000 €, et les gros rouleurs (308 et Prius) consacrent entre 8 000 € et 9 500 € à leurs déplacements.

On va du simple au double.

► ACHAT MOINS REPRISE

C'est le poste le plus lourd chez les cinq automobilistes, qui absorbe 37 % du budget de la Logan (1 766 €) et 44 à 48 % des quatre autres budgets (de 2 500 € à 4 500 €). 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 aussi penser à passer à la pompe, le super étant très taxé.

De 800 € à 980 € chez les petits rouleurs (Logan et Clio), le poste Entretien atteint 1 600 € à 1 700 € chez les autres (308 et Prius) qui roulent deux fois plus.

Rappelons que nous sommes toujours étonnés 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 (pour les kilométrages que nous avons choisis).

En fait, le budget Entretien est calculé sur le total des dépenses recommandées par le constructeur pendant les 120 000 premiers kilomètres (opérations et changements de pièces d'usure) puis ramenées au kilométrage parcouru dans l'année étudiée.

Et encore, il ne s'agit là que de l'entretien strictement préventif, excluant l'entretien curatif (les réparations) comme les pannes inattendues immobilisant le véhicule, les accidents responsables hors garantie, les franchises non remboursées par l'assureur, etc.

C'est un poste que nous tendons à sous-estimer et à prévoir, mais qui 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 8 % (Clio diesel) à 14 % (Clio essence) de notre Budget automobile.

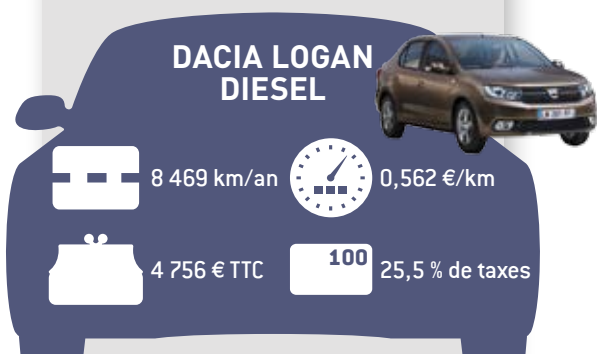
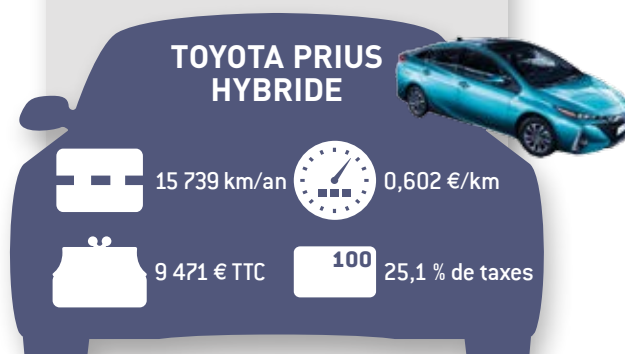
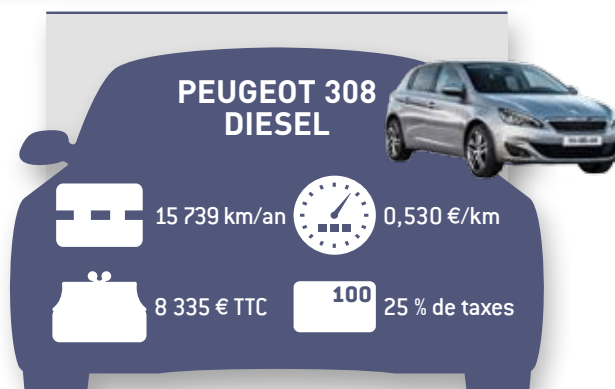
Quand on dépense 8 € ou 14 € de carburant, on doit contribuer pour 92 € ou 86 € au reste du budget. Rouler plus coûte plus cher qu'un simple passage à la pompe.

Alors pourquoi tant d'automobilistes surveillent-ils, parfois frénétiquement, les prix affichés des carburants et sont-ils capables de faire un fameux détour pour trouver la pompe la moins chère à la ronde, alors qu'il ne s'agit que d'une variation sur 8 à 14 % du coût de nos kilomètres ?

Tout au plus, allons-nous une fois tous les quatre ans

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
Total TTC	5 883	6 190	4 756	8 335	9 471
Coût au km	0,695	0,731	0,562	0,53	0,602
Total HT	4 293	4 768	3 544	6 250	7 095
Taxes payées	1 590	1 422	1 212	2 085	2 376
Part des taxes	27 %	23 %	25,5 %	25 %	25,1 %
Taux de taxation	37 %	29,8 %	34,2 %	33,4 %	33,5 %



chez le concessionnaire pour acheter une voiture, tous les trois ans chez le marchand de pneus, tous les deux ans chez le garagiste pour une révision, une vidange ou pour changer une ampoule et les essuie-glaces...

Mais c'est une ou deux fois par mois qu'on se retrouve devant la pompe, en se demandant si on est sûr d'avoir trouvé la moins chère. D'où cette sensibilité sélective...

La seule chose dont on peut être sûr, c'est qu'on va payer plus de taxe que de produit...

En carburant, achat le plus fréquent, nos cinq automobilistes dépensent, en 2016, entre 459 € (Clio Diesel pour 8 469 km) et 1 026 € (Prius hybride essence pour 15 739 km). Plus du simple au double...

► LE COÛT AU KILOMÈTRE

Ce coût au kilomètre est mathématiquement moins élevé chez les gros rouleurs (53 à 60 centimes) que chez les petits rouleurs (69 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 des frais fixes moins élevés et voit sa dépense au kilomètre descendre au niveau de celle des gros rouleurs (56 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'utilisateur des transports collectifs est taxé à 5,5 % quand l'utilisateur 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 p.20), posséder une voiture est taxé entre 20 % et 25 %. Mais l'utiliser est imposé entre 52 % et 70 % en 2016.

Quant au litre de gazole, il est taxé à 169 % et le super SP95 à 197 % en 2016 en France.

Que fait-on avec 100 € en 2016 ?

	MODÈLES				
	Clio essence	Clio diesel	Logan diesel	308 diesel	Prius hybride
SUR 100 € DÉPENSÉS EN 2016, L'AUTOMOBILISTE CONSACRE :					
à l'achat moins reprise	44 €	48 €	37 €	44 €	48 €
aux frais financiers	4 €	5 €	4 €	5 €	4 €
à l'assurance	11 €	11 €	13 €	9 €	10 €
au carburant	14 €	8 €	10 €	11 €	11 €
à l'entretien	14 €	16 €	20 €	20 €	18 €
au garage du véhicule	10 €	9 €	12 €	7 €	6 €
aux péages	3 €	3 €	4 €	4 €	3 €
QUAND L'AUTOMOBILISTE DÉPENSE 100 € EN 2016, À QUI VA L'ARGENT ?					
taxes au percepteur	27 €	23 €	26 €	25 €	25 €
hors taxe au constructeur	35 €	40 €	30 €	36 €	39 €
hors taxe au financier	4 €	4 €	4 €	5 €	4 €
hors taxe à l'assureur	9 €	9 €	10 €	8 €	8 €
hors taxe au pompiste	5 €	3 €	4 €	4 €	4 €
hors taxe au garagiste	12 €	13 €	16 €	16 €	15 €
hors taxe au parking	8 €	8 €	10 €	6 €	5 €
SUR 100 € DE TAXES EN 2016, COMBIEN CONCERNENT :					
l'achat moins reprise	30 €	37 €	27 €	31 €	33 €
l'assurance	8 €	10 €	11 €	8 €	8 €
le carburant	35 €	20 €	25 €	27 €	29 €
l'entretien	9 €	12 €	13 €	13 €	12 €
le garage du véhicule	6 €	7 €	8 €	5 €	4 €
le péage	12 €	14 €	16 €	16 €	14 €



L'AUTOMOBILISTE FRANÇAIS FACE AUX TAXES

► 5 BUDGETS, 5 TAXES

Pour la grande majorité des produits et services, pour 100 € d'achats, il y a 20 € de taxes.

Mais avec le budget de l'automobiliste, la charge fiscale augmente. Pour 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.

► 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 20 % et 25 % selon le certificat d'immatriculation de la voiture (carte grise). 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,
- 70 % 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 65 milliards d'euros, soit un montant supérieur à l'impôt sur les sociétés.

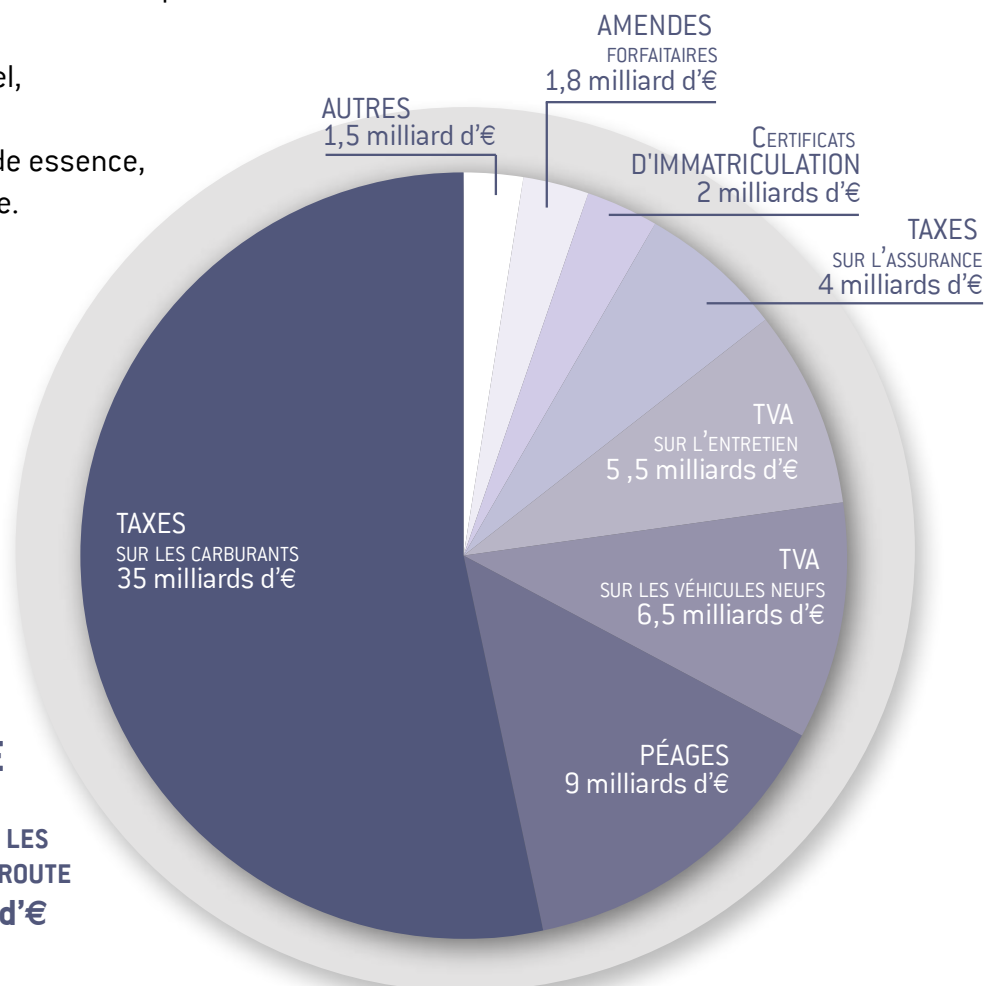
► LA TAXE À LA VALEUR SURAJOUTÉE

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 169 % (huit fois et demi la TVA) alors qu'il était à 141 % l'année précédente,
- le Super Sans Plomb 95 est taxé à 197 % (dix fois la TVA) alors qu'il était à 172 % en 2015.

ENSEMBLE DES TAXES

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



Répartition des taxes

RENAULT CLIO DIESEL 6 190 €



HORS TAXES	TAXES
4 768 €	1 422 €
77 %	23 %

DACIA LOGAN DIESEL 4 756 €



HORS TAXES	TAXES
3 544 €	1 212 €
74,5 %	25,5 %

PEUGEOT 308 DIESEL 8 335 €



HORS TAXES	TAXES
6 250 €	2 085 €
75 %	25 %

RENAULT CLIO ESSENCE 5 883 €



HORS TAXES	TAXES
4 293 €	1 590 €
73 %	27 %

TOYOTA PRIUS HYBRIDE 9 471 €

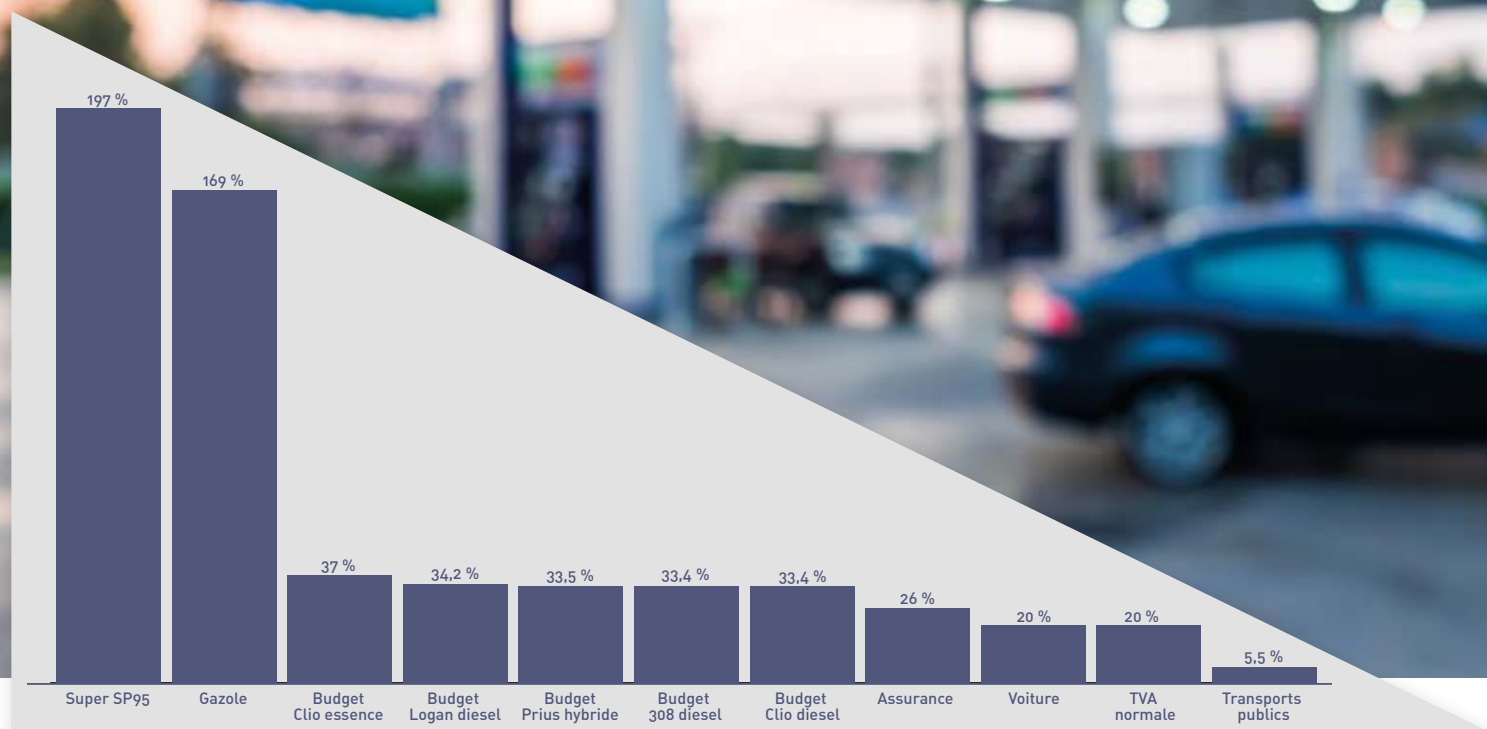


HORS TAXES	TAXES
7 095 €	2 376 €
74,9 %	25,1 %



Qu'obtient l'automobiliste quand il paye 50 € à la pompe ?

	2015	2016
SUPER SP95	37 litres	38 litres
GAZOLE	43,5 litres	45 litres



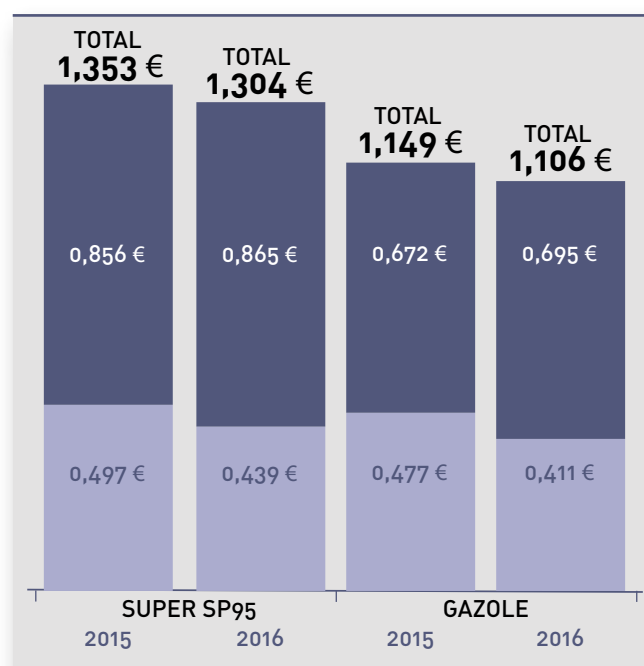
Taux de taxation spécifiques

Prix des carburants

Euros par litre	SUPER SP95		
	2015	2016	2016/2015
HT	0,497	0,439	- 11,7 %
Taxes	0,856	0,865	+ 1 %
TTC	1,353	1,304	- 3,6 %
Imposition	172 %	197 %	+ 14,5 %
Rappel TICPE	0,6305	0,6476	+ 2,7 %

Euros par litre	GAZOLE		
	2015	2016	2016/2015
HT	0,477	0,411	- 13,9 %
Taxes	0,672	0,695	+ 3,4 %
TTC	1,149	1,106	- 3,8 %
Imposition	141 %	169 %	+ 19,9 %
Rappel TICPE	0,481	0,511	+ 6,2 %

Évolution du prix moyen



Hors Taxes Taxes

LE BUDGET VÉHICULE ESSENCE DES 22 RÉGIONS FRANÇAISES EN 2016

Dans ce chapitre, nous nous intéressons à l'automobiliste régional conduisant un véhicule roulant au Supercarburant SP 95.

De nombreux facteurs interviennent, réglementaires ou économiques, qui donnent un visage particulier à chaque Budget régional.

Dès 2015, les Pouvoirs Publics se sont donnés pour tâche de redéfinir le nombre, la configuration et le nom des régions, dans le sens d'une plus forte concentration. Mais les débats et discussions ont été longs.

Comme les choix définitifs n'étaient pas arrêtés au premier janvier 2016, les données statistiques réglementaires de l'année ont continué d'être établies selon le système alors en cours.

► LE CERTIFICAT D'IMMATRICULATION

Les 22 Conseils Régionaux avaient encore en 2016 la charge de décider du montant de la taxation appliquée à la délivrance du certificat d'immatriculation.

Selon les régions, cette valeur va pratiquement du simple au double, de la Corse (135 € pour les 5 chevaux fiscaux de notre Clio) à la Provence-Côte d'Azur, géographiquement proche, mais fiscalement lointaine (256 €).

Les huit régions les moins gourmandes se regroupent dans une fourchette d'une quinzaine d'euros, allant de la Picardie (165 €) à l'Alsace (maintenant à 182,50 €).

Puis, franchissant la moyenne, on trouve le Poitou-Charentes (209 €) à la tête d'un groupe de dix régions qui grimpent progressivement jusqu'aux 231 € de l'Île-de-France.

Enfin, les Pays de Loire (240 €), la Bourgogne (255 €) et la Provence-Côte d'Azur (256 €) occupent les sommets du barème.

Sur l'ensemble du territoire, les « tarifs » sont pratiquement identiques à l'année précédente.

► LE CARBURANT

Les régions peuvent aussi moduler la Taxe intérieure sur la Consommation des Produits Énergétiques (TICPE), avec un plafond de 2,5 centimes d'euro par litre. Comme les années précédentes, et jusqu'au 30 juin 2016, la Corse et le Poitou-Charentes n'ont pas usé de ce pouvoir.

Puis les Poitevins, à la suite d'un changement de pouvoir politique local, ont décidé de rejoindre le concert des autres régions dans la perception totale de ces 2,5 centimes supplémentaires à la pompe.

La Corse, quant à elle, a continué d'offrir à ses automobilistes insulaires, cette gratification de 2,5 centimes, en plus du centime de réfaction spécifique à l'Île de Beauté.

► L'ENTRETIEN

Il y a peut-être autant de tarifs que d'ateliers de réparation en France, mais des organismes sérieux nous donnent accès à des chiffres sur les particularités régionales.

Cette année, c'est l'Auvergne et le Rhône-Alpes qui ont vu leur coût de main d'œuvre augmenter le plus (+ 3,8 %), suivis du Nord Pas de Calais (+ 3,1%). À l'opposé, l'Alsace, la Lorraine et Champagne-Ardenne se sont contentés de 1,6 %, juste devant le Midi-Pyrénées et le Languedoc, dans une année, toutefois, où l'inflation s'est maintenue à 0,2 %.

Au niveau du Budget global du poste Entretien (main d'œuvre, pièces de rechange, peinture), la Champagne-Ardenne et la Bourgogne restent les plus modérés et l'Île-de-France la plus chère.

► CES RÉGIONS QUI FORMENT LA FRANCE

Les automobilistes de certaines régions ont des budgets moins importants, principalement parce que leur kilométrage annuel est moins élevé.

C'est le cas pour la Lorraine, encore en tête cette année, approchant les 7 000 km pour un montant de 5 441 € (classement opéré en allant du plus petit au plus gros budget en euros, obtenu par l'addition des sept postes spécifiques, cf. tableau).

Cependant, le Poitou-Charentes, qui dépasse les 9 800 km dans l'année (le plus élevé) reste au niveau des 5 600 €, à la sixième place : son carburant est un peu moins taxé et ses prix sont contenus dans les postes dans lesquels le kilométrage n'est pas en cause. Il va finir en tête du coût au kilomètre le plus économique (0,572 €).

À l'opposé, les régions dont les budgets sont les plus conséquents, dans le Sud en particulier, cumulent des tarifs plus onéreux, comme les années précédentes : Languedoc Roussillon, Provence-Côte d'Azur et Rhône-Alpes.

L'Île-de-France, avec ses transports collectifs diversifiés et des automobilistes gros rouleurs fortement diésélisés, rassemble en moindre nombre des automobilistes essence qui, par ailleurs, limitent leurs déplacements en voiture pour le quotidien.

Comme les prestations liées à la voiture y sont onéreuses, le coût au kilomètre y est le plus élevé : près de un euro, soit deux tiers plus cher qu'en Poitou-Charentes.

Les variations, même parfois faibles dans les différents postes du Budget (mais aussi même parfois cumulées) ont amené des glissements dans le classement national des régions, par rapport à l'année précédente.

Ainsi la Bourgogne (5^e), en gagnant trois places, et aussi l'Alsace (9^e) en en gagnant deux, ont fait reculer d'un cran le Poitou, le Limousin, la Bretagne, l'Auvergne et les Pays de Loire. La Basse Normandie (14^e) rejoint la Haute Normandie (13^e) en sautant le Nord-Pas de Calais.

En bas de tableau, le Languedoc (20^e) a laissé son avant dernière place au Rhône-Alpes.

Le podium (Lorraine, Champagne-Ardenne, Picardie) est resté le même que l'année précédente, ainsi que le quatuor en queue de classement (Île-de-France, Languedoc Roussillon, Rhône Alpes, Provence-Alpes-Côte d'Azur), même si, dans les deux cas, l'ordre n'est pas exactement le même.

Le plus gros budget (Provence Côte d'Azur) est 13,7 % plus élevé que le plus petit (Lorraine).

Le plus fort kilométrage annuel essence (Poitou-Charentes) est 57 % supérieur au plus faible (Île-de-France).

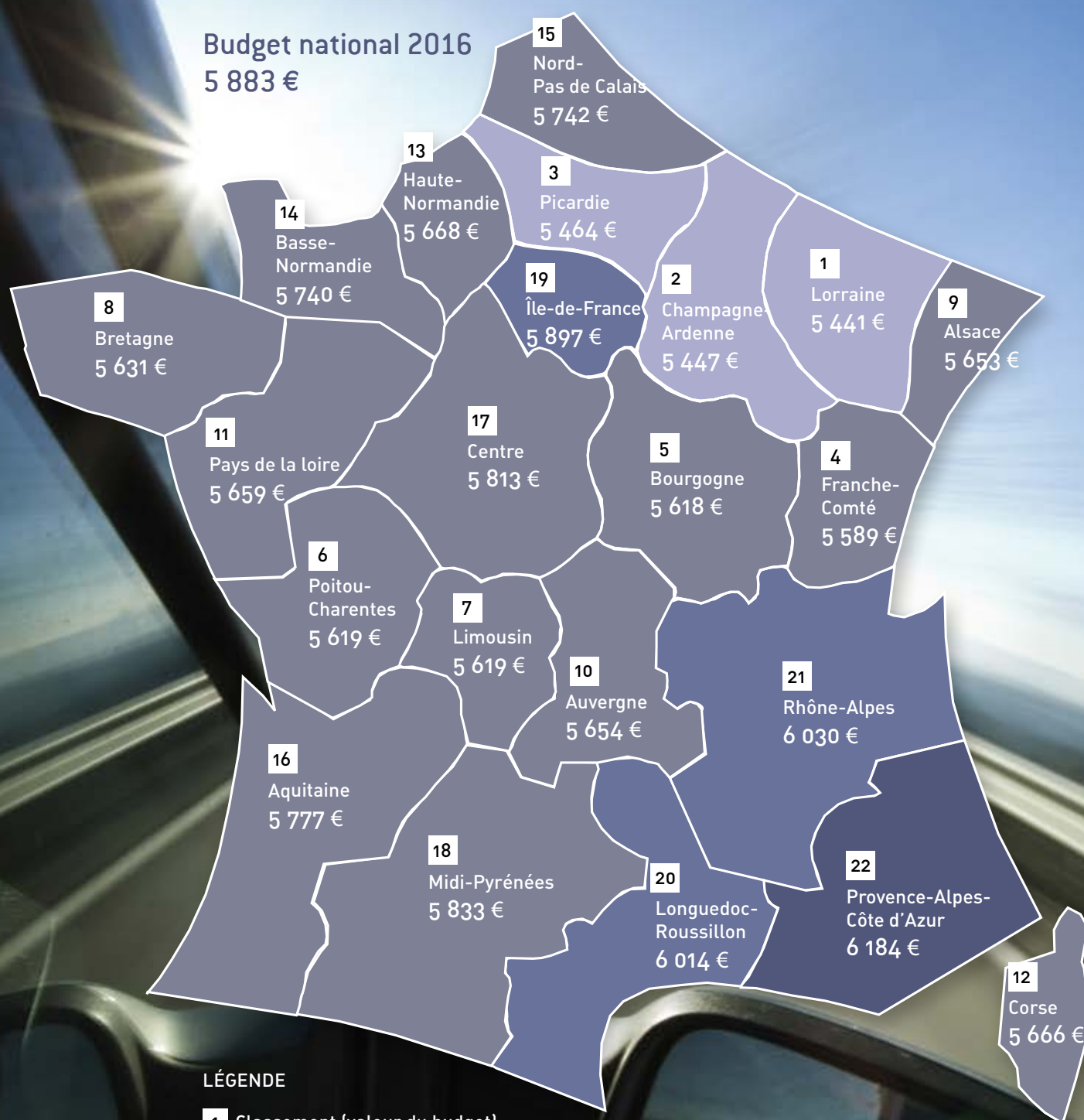
Le prix de revient au kilomètre le plus onéreux (Île-de-France) est 65 % plus élevé que le plus économique (Poitou-Charentes).

La prochaine et tant attendue redéfinition des régions nous donnera une autre image de cette diversité.

Le budget véhicule essence 2016 des 22 régions françaises

En Euros	Mini	Maxi	Budget annuel	Achat reprise	Frais financiers	Assurance	Carburant	Entretien	Garage véhicule	Péage	Kilométrage annuel	Prix au kilomètre
1 Lorraine			5 441	2 560	250	564	703	841	359	164	6 990	0,778
2 Champagne-Ardenne			5 447	2 550	250	572	811	773	302	189	8 066	0,675
3 Picardie			5 464	2 547	250	633	777	786	290	181	7 719	0,706
4 Franche-Comté			5 589	2 551	250	571	888	841	282	206	8 827	0,633
5 Bourgogne			5 618	2 565	250	588	967	773	250	225	9 617	0,584
6 Poitou Charentes			5 619	2 556	250	581	968	784	250	230	9 815	0,572
7 Limousin			5 619	2 556	250	554	871	854	332	202	8 656	0,649
8 Bretagne			5 631	2 561	250	561	840	789	435	195	8 352	0,674
9 Alsace			5 653	2 551	250	582	880	841	345	204	8 743	0,647
10 Auvergne			5 654	2 560	250	573	851	863	359	198	8 454	0,669
11 Pays de Loire			5 659	2 562	250	569	886	789	397	206	8 804	0,643
12 Corse			5 666	2 541	250	659	770	880	384	182	7 796	0,726
13 Haute Normandie			5 668	2 550	250	633	810	817	420	188	8 057	0,703
14 Basse Normandie			5 740	2 550	250	580	969	817	348	226	9 631	0,596
15 Nord-Pas de Calais			5 742	2 560	250	661	878	833	356	204	8 726	0,658
16 Aquitaine			5 777	2 551	250	675	834	854	419	194	8 286	0,697
17 Centre			5 813	2 558	250	578	917	817	480	213	9 119	0,637
18 Midi Pyrénées			5 833	2 548	250	663	860	849	463	200	8 548	0,682
19 Île-de-France			5 897	2 561	250	648	629	889	773	147	6 250	0,944
20 Languedoc Roussillon			6 014	2 558	250	652	898	875	573	208	8 928	0,674
21 Rhône-Alpes			6 030	2 558	250	687	803	863	682	187	7 981	0,756
22 Provence-Alpes-Côte d'Azur			6 184	2 566	250	730	854	880	706	198	8 485	0,729

Budget national 2016 5 883 €



LÉGENDE

1 Classement (valeur du budget)

Écarts/au budget national :

- Régions 1 à 3 = écart < de - 10 % à - 5 %
- Régions 4 à 18 = écart < de - 5 % à 0 %
- Régions 19 à 21 = écart > de 0 % à 5 %
- Régions 22 = écart > à 5 %

LA VOITURE ÉLECTRIQUE EN 2016

Les vicissitudes écologiques et réglementaires grandissantes du moteur diesel rendent, chaque jour, plus fort notre désir de voir émerger bientôt une voiture électrique en état de le remplacer.

Les constructeurs automobiles se sont attelés à la besogne, et de nombreux prototypes sont maintenant opérationnels ou sur le point de l'être.

Quand pourrons-nous calculer enfin un Budget du véhicule électrique comparable à ceux qu'on peut réaliser depuis des décennies concernant les berlines essence, diesel ou hybrides ?

► L'ACQUISITION

Le véhicule à moteur électrique est en constant développement et ses caractéristiques techniques et économiques sont en changement permanent comme pour toute innovation qui cherche cet équilibre qui lui donnera une chance de pérennité.

Pour l'instant, en 2016, nous sommes en face de plusieurs modèles en vente sur le marché à des prix qui varient de 12 000 € à 70 000 € et plus.

Ces prix sont, par ailleurs, susceptibles de varier brutalement en fonction de la politique de bonus pratiquée par les Pouvoirs Publics, et qui peuvent aller actuellement jusqu'à 10 000 €.

Au prix de la voiture, il faut ajouter l'achat ou la

location, suivant les modèles, de la ou des batteries qui fournissent l'énergie.

Enfin, en plus du véhicule, il faut acquérir la station-service, sous la forme d'un Wall box nécessaire à la recharge (entre 500 € et 1 200 €) à raccorder, à ses frais, à un réseau électrique accessible.

► L'USAGE

Le coût de la recharge des batteries est déjà mieux connu : par exemple, 100 km en Nissan Leaf coûteront 1,20 € d'électricité, quand nos Clio de référence demanderont 5,12 € de gazole, ou 9,90 € de super. Le tarif de nuit ou des abonnements spéciaux peuvent encore diminuer la note.

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.

Les primes d'assurance n'ont pas encore trouvé leur point d'équilibre, mais elles ne devraient pas s'écarter significativement de celles d'un véhicule thermique.

► LA REPRISE

Mais l'incertitude qui demandera le plus de temps à être levée concerne la valeur de reprise qui pèse lourd dans le calcul d'un budget.



Quelle en sera la valeur au terme de quatre ans par exemple ?

Un modèle comparable (ou non) présent sur le marché dans quatre ans risque de faire paraître notre modèle d'aujourd'hui totalement obsolète, d'autant plus qu'on prévoit que le progrès technique évoluera vite et changera rapidement à la fois les performances d'usage et le coût d'acquisition et d'utilisation.

► LES INCERTITUDES LIÉES À UN PRODUIT NOUVEAU

Nous sommes face à un produit innovant, très prometteur, que les constructeurs s'acharnent à faire évoluer rapidement. Il y a des places à prendre sur le marché et ils comptent tous y être à temps.

Pour l'instant, 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.

► UNE EXPÉRIMENTATION GRANDEUR NATURE

Certaines flottes d'entreprises ont trouvé intéressant de se lancer dans l'aventure. On dispose donc d'un lieu où l'on peut observer un nombre significatif de

véhicules sur une période qui commence à l'être également.

Un organisme indépendant, l'Observatoire des Véhicules d'Entreprise (OVE) a comparé, sur 48 mois et 60 000 km, le prix de revient kilométrique des Zoé avec celui de ses cousines Clio essence et Clio diesel. Selon ses résultats, le coût électrique est supérieur de 13 % au coût thermique.

Et la principale inquiétude des gestionnaires de flotte est l'obsolescence du produit et sa valeur résiduelle.

► UN VÉHICULE À SUIVRE DE PRÈS

La voiture électrique, en plein essor, mais encore imparfaite ou incomplète, souffre pour l'instant de son autonomie limitée, de ses contraintes de recharge et d'une obsolescence source d'incertitude pour la revente.

Quel que soit le temps que cela prendra, on peut raisonnablement s'attendre à ce que ces problèmes soient résolus dans des conditions matérielles et économiques satisfaisantes, avec un temps qui va probablement s'accélérer.

Wait and see....

LE DERNIER KILOMETRE



► LE DERNIER KILOMÈTRE D'UN COLIS

La vente par correspondance (pendant de nombreuses années) puis récemment les commandes par Internet, ont eu à résoudre les difficultés liées à la livraison du colis au domicile du destinataire.

Le rail, l'aérien et le fluvial sont inappropriés pour des livraisons en direct chez le particulier. C'est le transport routier qui, quand il ne fournit pas le travail principal, assure la fin du parcours, en raison de sa souplesse.

Au fur et à mesure que le produit se rapproche de son destinataire, le coût unitaire de transport augmente et arrive donc à son apogée au cours du dernier kilomètre.

On estime que ce fameux dernier kilomètre représente à lui seul 20 % du coût du transport jusqu'au client final.

C'est ce dernier kilomètre qui rend la livraison plus compliquée et plus onéreuse mais qui, en même temps, en assure la réalisation.

► LE DERNIER KILOMÈTRE D'UN VOYAGEUR

Une situation aussi compliquée et aussi onéreuse handicape le non-automobiliste. La personne qui part de chez elle pour se rendre à son travail ou pour aller faire ses courses, pour conduire ses enfants à l'école, pour des déplacements éventuels en week-end, pour les vacances, peut chercher à utiliser les transports publics, pour aller... et pour revenir.

Mais elle ne réside pas toujours à proximité d'une gare, d'un arrêt de bus, éventuellement d'une station de métro. Et son lieu de destination n'est pas forcément mieux placé...

Le dernier kilomètre, et le premier kilomètre aussi,

c'est-à-dire la distance jusqu'au transport en commun le plus proche et aussi le plus adéquat, posent donc problème.

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 les fameux derniers kilomètres.

Moins il y a de transports publics, plus le taux de motorisation est élevé :

- 62 % en agglomération parisienne,
- 80 % dans les villes de plus de 100 000 habitants,
- 85 % entre 20 000 et 100 000 habitants,
- 89 % au-dessous de 20 000 habitants,
- 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.

Et le prix de ce kilomètre-voiture (surtaxé au niveau du carburant) est beaucoup plus pesant dans le porte-monnaie des ménages que le kilomètre-transport-public-subventionné (c'est-à-dire repayé par le contribuable, automobiliste ou non).

Quelqu'un que nous connaissons bien paie donc deux fois chaque kilomètre.

Pourquoi, au lieu d'être aidé (comme le passager du transport public), doit-il subir la double peine ?

Le transport est nécessaire à la vie économique. Il est, la plupart du temps, indispensable pour trouver un travail et pour le conserver.

Le défaut de transport public ne devrait-il pas être compensé au lieu d'être surimposé ?

► LES SOLUTIONS DE SUBSTITUTION

Le covoiturage se développe depuis un certain temps, soutenu par la révolution numérique.

Les deux tiers des trajets répertoriés sont le fait de personnes d'une même entreprise, qui ont déjà en commun leur lieu de destination et leurs horaires.

Elles fleurissent particulièrement dans les sociétés de plus de 300 personnes et les administrations. Elles ont une certaine antériorité.

De leur côté, les parcours générés par Internet semblent majoritaires sur les trajets courts plus que sur les trajets longs, ce qui renforcerait l'hypothèse qu'on cherche dans les trajets courts à résoudre en

particulier un problème de dernier kilomètre.

Le rétablissement des réseaux d'autocars privés semble répondre plus aux difficultés liées à la fermeture de lignes ou de gares SNCF qu'à la recherche d'un dernier kilomètre quoique, dans certains cas, cela puisse y contribuer.

Les véhicules du type Autolib' pourraient jouer le dernier kilomètre (surtout aux heures creuses) mais plutôt dans les banlieues lointaines, où leurs stations ne sont pas, hélas, encore suffisamment implantées.

D'ailleurs, la voiture électrique, telle qu'elle existe actuellement avec son handicap d'autonomie, pourrait être la voiture appropriée pour le dernier kilomètre : dans une commune en périphérie de Caen, la copropriété d'une résidence (privée peut-être de transport public adéquat) vient d'acquérir une Zoé flambant neuve, mise à disposition des résidents pour une contribution très raisonnable.

On pouvait déjà louer la voiture de son voisin. On peut désormais se louer sa voiture à soi-même...

► LA LÉGITIMITÉ DE LA VOITURE

La mobilité, c'est la vie : la vie individuelle, la vie familiale, la vie sociale, la vie économique.

Les transports publics sont indispensables. Un pays sans transports publics ne pourrait pas se développer.

Mais ils ne peuvent assurer que des transports généraux, pas de transports personnalisés.

L'idée de contrecarrer le transport individuel par la surimposition des carburants, les restrictions d'usage, le sous-investissement dans l'entretien et la modernisation du réseau routier, une taxation supplémentaire à l'entrée des seuls tronçons apportant une sécurité convenable n'ont 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.

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

Il faut redéfinir le principe de la libre circulation (économique et fiscale) des biens et des personnes, et reconnaître la légitimité de s'assurer de son droit au dernier kilomètre, c'est-à-dire de la légitimité du transport individuel.

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 amené 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 apportées 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. Etablir 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 utilisions 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,
- Etablissements 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.

Crédits photos :
Peugeot Automobiles, Renault, Dacia, Toyota, Fotolia, Shutterstock.

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).



PRIORITÉ À LA MOBILITÉ

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 940 000 membres.

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...

A 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'auto-évaluation pour les seniors, propose des formations à la sécurité routière aux particuliers et aux entreprises, et réalise des stages de récupération de points.



PRIORITÉ À LA MOBILITÉ

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.

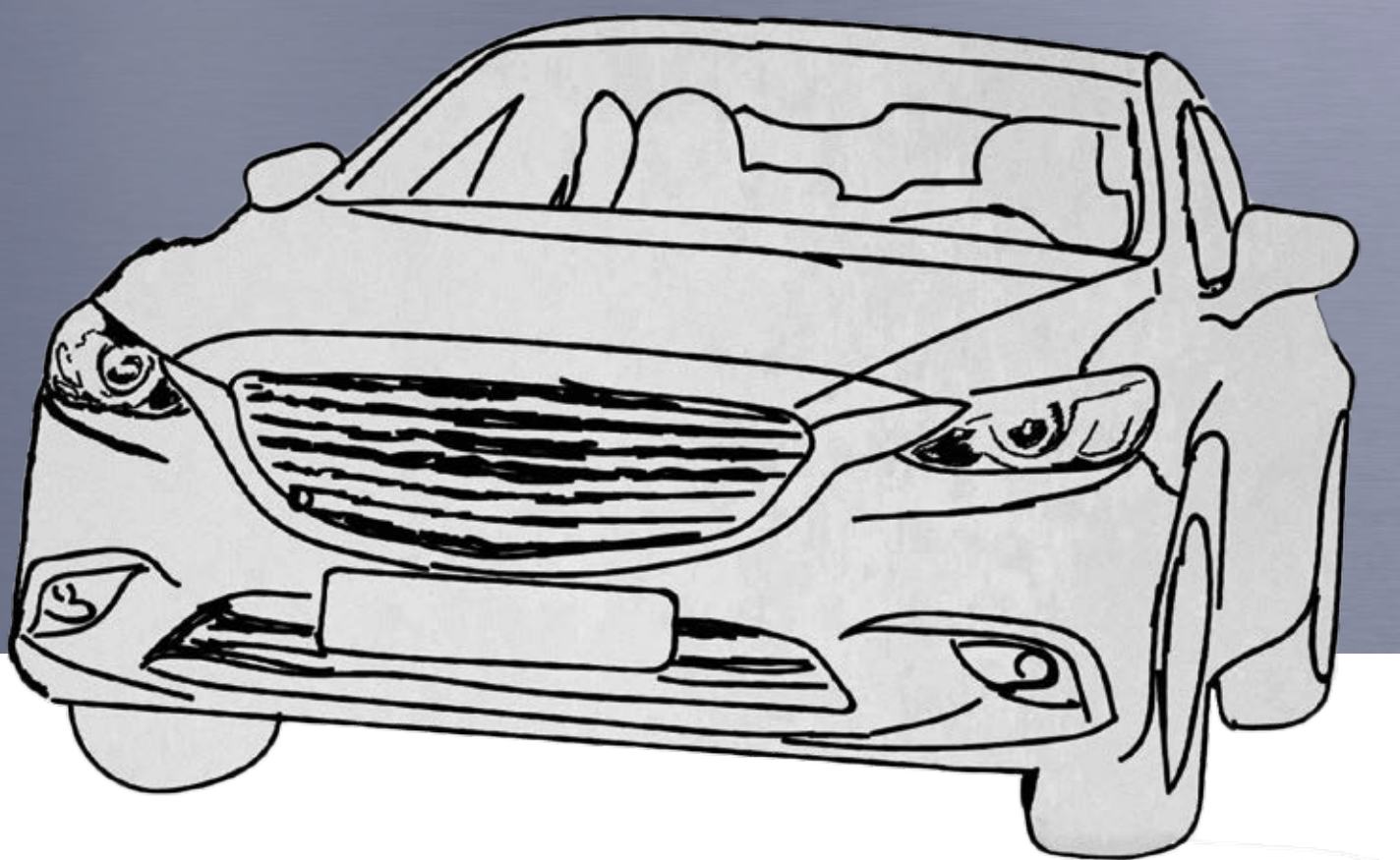
L'Automobile Club Association est ainsi le relais naturel des campagnes mondiales menées par la Fédération Internationale de l'Automobile, telles que :

- "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 (crash-tests), 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





WWW.AUTOMOBILE-CLUB.ORG/BUDGET

