

LE BUDGET

DE L'AUTOMOBILISTE®



📍 www.automobile-club.org/budget



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 avec un véhicule essence, diesel, low cost et hybride.

L'année 2018 a été marquée par un taux d'inflation de 1,8 % et une hausse des dépenses automobiles qui, généralement, se situent au-dessus de ce taux à l'exception du péage et du garage de la voiture.

Les prix catalogue des véhicules de référence sont restés stables. 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, impactant en premier plan leur poste achat-reprise.

L'on notera qu'une meilleure reprise de sa voiture de 4 ans permet à l'hybride de faire diminuer légèrement son budget total. Les dépenses d'entretien et les primes d'assurance sont à la hausse également.

C'est du côté de ce qui nourrit la voiture au quotidien 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.

Le percepteur de son côté n'a pas manqué d'attention à l'égard de l'automobiliste avec une hausse des taxes pétrolières de 6 % pour le super et le 12,9 % pour le gazole, soit respectivement 3 et 7 fois l'inflation !

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 par exemple (cf *Budget de l'Automobiliste[®] 2018*), 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 supplante celle d'en être propriétaire.

C'est dans ce contexte que nous avons également consacré un chapitre dédié à la location longue durée, pratique en devenir qui devrait permettre aux Français d'accéder à des véhicules neufs, mieux équipés et plus performants.

Enfin, les préoccupations relatives à la pollution de l'air ont mis en avant la voiture électrique. Mais le marché des particuliers se montre encore hésitant.

Nous avons ainsi tenté une première approche du budget moyen annuel d'une voiture électrique représentative, la Renault Zoé.

Pour contourner la délicate évaluation des postes « entretien » et « reprise », nous avons choisi de retenir l'offre du constructeur dans un format de location longue durée (LLD).

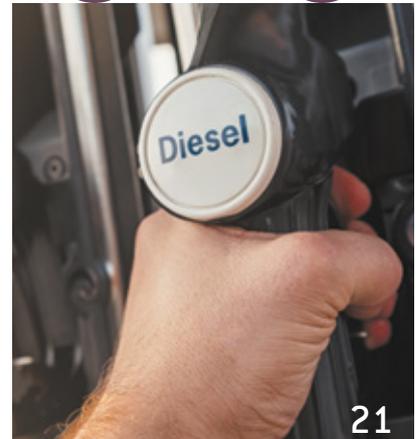


Didier Bollecker

Didier BOLLECKER
Président



◎ 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
- 21. Histoire d'un plein de gazole
- 22. La Location Longue Durée
- 24. Le budget de la voiture électrique : une première approche
- 28. Les régions françaises : une page se tourne
- 30. À propos de l'Automobile Club Association
- 31. Avertissement et méthodologie

SYNTHÈSE

L'année 2018 a connu un taux d'inflation général de 1,8 %. Mais les dépenses automobiles l'ont généralement dépassé...

- Les prix catalogue de nos voitures de référence sont restés stables (0 ou + 1,1 % à finition identique à l'année précédente), ou ont augmenté de 11 à 16 % pour celles que nous avons positionnées à la finition immédiatement supérieure en raison de l'évolution de l'offre des constructeurs et de la demande des clients.
- Leurs bonus sont tous neutres en rapport avec leurs émissions de CO₂.
- 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.
- Les carburants en valeur hors taxes ont augmenté de 15,4 % (super SP95) et de 22,5 % (gazole).
- Les taxes pétrolières ont de leur côté grimpé de 6 % pour le super (plus de trois fois l'inflation) et de 12,9 % pour le gazole (plus de sept fois l'inflation).
- À la pompe, le litre de super vendu à 1,505 € (+ 9,3 %) subit une taxation de 167 % (plus de huit fois la TVA) et le litre de gazole à 1,437 € (+ 16,6 %) une taxation de 144 % (plus de sept fois la TVA).
- Les dépenses d'entretien ont augmenté de 3,4 % à 3,8 % suivant les marques.
- Les primes d'assurance progressent en moyenne de 2,5 % à modèle égal.
- Le péage (+ 1,36 %) et le garage de la voiture (+ 1,57 %) restent au-dessous de l'inflation (+ 1,8 %).

Au total, les budgets 2018 de nos voitures de référence ont évolué de -1,1 % à + 12,7 % selon les véhicules.



LA RENAULT CLIO, notre voiture essence de référence, qui a parcouru 8 935 km en 2018, a vu son budget annuel total, en passant à la finition supérieure, atteindre 6 833 €, en hausse justifiée de 12,7 %. Elle reste plus rentable que la Clio diesel jusqu'à 11 200 km annuels. Au-delà, le gazole l'emporte.



LA PEUGEOT 308, notre voiture diesel de référence, qui a parcouru 15 910 km, a coûté 9 476 € (+ 10,3 %) en passant à la finition supérieure, tout en supportant un entretien soutenu et un gazole qui s'envole.



LA DACIA LOGAN DIESEL, notre voiture low cost, clone décalé dans le temps de la Clio, affiche cette fois encore un prix neuf quasi inchangé. La reprise de 4 ans maintient une solide cote qui compense la hausse du gazole. Le budget global, à 8 935 km, reste stable (+ 0,3 %), à 4 927 €.



LA TOYOTA PRIUS a perdu son généreux bonus depuis 2017. Son prix catalogue reste inchangé, et une bonne valeur de reprise de la Prius de 4 ans lui permettent d'afficher, sur 15 910 km, une baisse de son budget de 1,1 %, à 9 794 €.



LA LOCATION LONGUE DURÉE, marché naissant pour le particulier, n'en n'est pas moins en progression (près de 35 000 contrats LLD en 2018, + 21,5 %). Cela traduit un attachement moindre à la propriété supplanté par la possibilité de pouvoir conduire un véhicule neuf, bien équipé et performant (sécurité, émissions polluantes...). Un marché prometteur qui cherche encore ses indicateurs pour mieux guider le consommateur.



LA RENAULT ZOÉ. Les préoccupations relatives à la qualité de l'air ont mis en avant le véhicule électrique. Le marché des particuliers est encore hésitant. Nous avons tenté une première approche chiffrée du budget annuel d'un véhicule électrique représentatif, sur la base d'un contrat de location longue durée du constructeur.

LE BUDGET DE L'AUTOMOBILISTE ESSENCE 2018



Renault Clio
essence
Budget
2018 TTC
6 833 €



LA RENAULT CLIO ESSENCE

Le modèle retenu en 2018 est équipé de la finition Intens, mieux équipée, plus promue, plus demandée que la finition Zen de 2017, et d'un coût supérieur. De ce fait, le budget de l'automobiliste utilisant une voiture fonctionnant au Super sans plomb 95 s'élève à 6 833 €, en augmentation faciale de 12,7 %.

Cet automobiliste possède une Clio Tce 90 Energy Intens 5 portes 5 CV fiscaux, 90 chevaux réels, émettant 113 g de CO₂, bonus neutre.

Il a acquis cette voiture au prix catalogue de 19 250 € (+ 13,2 % par rapport au modèle choisi en 2017). Il a cédé en échange une Clio de 4 ans de 35 000 km à la cote Argus de 7 380 €.

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

Il a parcouru dans l'année 8 935 km avec une consommation moyenne de 7,6 litres aux 100 km. Chaque kilomètre lui a coûté 0,764 €.

Budget de la Clio essence en 2018	€ HT		€ TAXES		€ TTC	
	2017	2018	2017	2018	2017	2018
Achat moins reprise	2 139	2 471	483	549	2 622	3 020
Frais financiers	256	347	0	0	256	347
Assurance	522	616	136	160	658	776
Carburant	320	382	583	640	903	1 022
Entretien	700	727	140	145	840	872
Garage du véhicule	487	495	97	98	584	593
Péage			200	203	200	203
Total HT	4 424	5 038				
Total Taxes			1 639	1 795		
Total TTC					6 063	6 833
2018/2017	+ 13,88 %		+ 9,52 %		+ 12,70 %	
Prix au km	0,512	0,563	0,190	0,201	0,702	0,764
2018/2017 au km	+ 9,96 %		+ 5,79 %		+ 8,80 %	



L'ASSURANCE TOUJOURS AU-DESSUS DE L'INFLATION

Après une augmentation de 0,8 % en 2016, puis 1,6 % en 2017, l'assurance progresse encore de 2,5 % en 2018 (inflation générale 1,8 %). Les raisons restent les mêmes: accidentalité en hausse en 2017, accroissement des coûts médicaux et des indemnités aux victimes, véhicules plus complexes à réparer, équipements en plus grand nombre.

Notons que, côté atelier, les tarifs des pièces de rechange Renault augmentent de 4,09 %.

La Clio essence s'assure cette année pour 776 €.

SUPER SANS PLOMB 95 : + 22 % EN 2 ANS

En 2018, le prix du baril a continué de monter.

Le prix hors taxes du litre de SP95 est passé de 0,488 € à 0,563 € (+ 15,4 %). Les taxes sont passées de 0,889 € à 0,942 € (+ 6 %).

À la pompe, le litre est vendu 1,505 €.

Notre Clio essence a consommé 679 litres de super pour 8935 km, qui lui ont coûté 1022 € contre 903 € en 2017 et 840 € en 2016 (+ 22 % en 2 ans).

L'ENTRETIEN

Le poste Entretien atteint cette année 872 € en progression de 3,8 %.

On est toujours étonné du poids de ce poste, surtout pour une voiture neuve qui ne nous demande même plus une vidange avant la fin de la première année.

En fait, le budget entretien est calculé sur le total des dépenses des opérations recommandées par le constructeur pendant les 120 000 premiers kilomètres, 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 du poste Entretien vient en particulier des pièces détachées Renault dont les prix ont progressé de 4,09 %.

Il ne s'agit là que des pièces qui font partie du « panier SRA - Sécurité et Réparations Automobiles » (50 à 60 pièces particulièrement surveillées dont 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.

2018 est une quatrième année sage consécutive: l'augmentation de 1,54 % sous l'inflation maintient le montant du poste sous les 600 €.

UN PÉAGE SOUS L'INFLATION

En 2018, les tarifs autoroutiers ont augmenté en moyenne de 1,36 % (sous l'inflation générale de 1,8 %).

Notre Clio s'acquitte de 203 € aux barrières de péage, soit 3 € de plus que l'année précédente.

PRÈS DE 1 800 € DE TAXES DANS L'ANNÉE

Plus d'un quart du Budget de la Clio est consacré aux taxes (26 %): 640 € à la pompe, 549 € lors de l'achat de la voiture, 203 € aux péages, 160 € chez l'assureur, 145 € à l'atelier et 98 € pour le garage de la voiture.

Le propriétaire d'une Clio n'est pas seulement un conducteur, c'est aussi un contribuable. Ses 5038 € de dépenses hors taxes sont imposées à 35,6 %, soit pour près de 1800 € de taxes dans l'année (1795 €), soit 9,5 % de plus qu'en 2017, pour un modèle de finition et d'équipement supérieur, mais de même moteur.

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 1540 € sur l'achat de la Clio neuve, mais perd 590 € sur la reprise de l'occasion. Ses 950 € ainsi gagnés s'amortissent sur 4 ans à raison de 237 € par an, auxquels s'ajoutent 23 € économisés sur les frais financiers.

L'avantage acquis de 260 € abaisse le Budget annuel de 6833 € à 6573 €: soit 3,8 % d'économie.

S'il parvient à revendre sa Clio d'occasion sans accorder sa remise de 8 %, il garde ses 590 € amortis sur 4 ans à 147 € par an.

Cet avantage de 147 € abaisse le Budget à 6426 €: soit 6 % d'économie au total.



Renault Clio
diesel
Budget
2018 TTC
6 933 €



UN DIESEL POUR LE MÊME USAGE

Pour un automobiliste parcourant, comme la Clio Essence, 8 935 km par an, la Clio Diesel comparable est-elle plus avantageuse ?

Calculons le budget d'un automobiliste propriétaire d'une Clio dCi 90 Energy Intens 1.5 litre, 104 g de CO₂, 5 portes, 4 CV, 90 chevaux.

Le prix est de 21 750 € et la consommation de 4,9 litres de gazole à 1,437 € (carburant 4,5 % moins cher que le super SP95 à 1,505 €).

Sa Clio diesel de 4 ans et 34 000 km qu'il donne en reprise, cote 8 350 € 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 (6 933 € - 630 € = 6 303 €) est supérieur de 492 € à celui de la Clio essence (6 833 € - 1 022 € = 5 811 €).

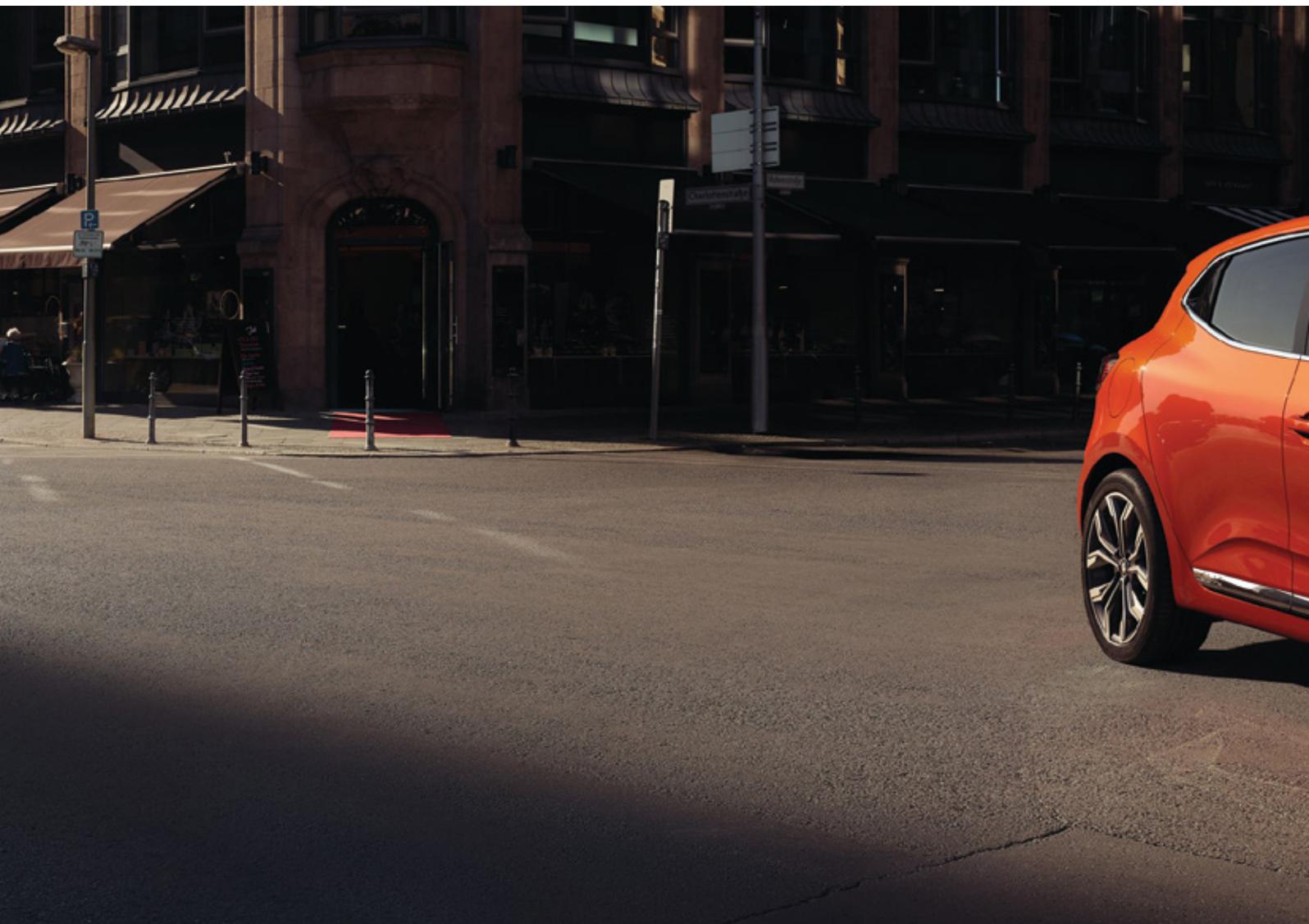
Mais, tous les 100 km, la Clio diesel dépense 7,04 € de gazole (4,9 litres à 1,437 €) contre 11,44 € de super pour la Clio essence (7,6 litres à 1,505 €).

La Clio diesel économise ainsi 4,40 € (11,44 € - 7,04 €) de carburant tous les 100 km par rapport à son homologue essence.

Il lui faudra donc parcourir 100 km x (492 : 4,40 = 112), soit 11 200 km, pour obtenir le même budget global que la Clio essence.

Jusqu'à 11 200 km dans l'année, en 2018, la Clio essence est plus économique que la Clio diesel.

Au-delà de 11 200 km dans l'année, en 2018, la Clio diesel est plus économique que la Clio essence.





Budget de la Clio diesel en 2018	€ HT		€ TAXES		€ TTC		CLIO ESSENCE € TTC	CLIO DIESEL/ CLIO ESSENCE
	2017	2018	2017	2018	2017	2018	2018	2018
Achat moins reprise	2 479	2 746	540	604	3 019	3 350	3 020	+ 10,90 %
Frais financiers	282	313	0	0	282	313	347	-9,80 %
Assurance	551	627	143	162	694	789	776	+ 1,70 %
Carburant	203	258	318	372	521	630	1 022	-38,40 %
Entretien	847	879	169	176	1 016	1 055	872	+ 21 %
Garage du véhicule	487	495	97	98	584	593	593	=
Péage			200	203	200	203	203	=
Total HT	4 849	5 318						
Total Taxes			1 467	1 615				
Total TTC					6 316	6 933	6 833	+ 1,50 %
2018/2017	+ 9,67 %		+ 10,10 %		+ 9,77 %			
Prix au km	0,561	0,595	0,170	0,181	0,731	0,776	0,764	+ 1,60 %
2018/2017 au km	+ 6,06 %		+ 6,47 %		+ 6,16 %			



LE BUDGET DE L'AUTOMOBILISTE DIESEL 2018



Peugeot 308
diesel
Budget
2018 TTC
9 476 €



LA PEUGEOT 308 DIESEL

Comme pour la Clio, la 308 Diesel de référence passe du 1.6 litre Blue HD 100 chevaux Access 5 portes 5 CV 95 g de CO₂ de 2017 au 1.5 litre Blue HDI 130 chevaux S&S Active 92 g de CO₂.

Le prix catalogue pour ce nouveau modèle passe de 22 800 € en 2017 à 26 500 € en 2018, bonus neutre (+ 16,2 %).

Notre automobiliste a cédé en reprise une 308 de 4 ans ayant parcouru 64 000 km, cotée à l'Argus pour 10 200 € (+ 22,9 %).

Son poste achat-reprise lui revient à 4 140 €. Pour financer son achat, il a pris un crédit de 4 ans qui lui coûte 486 €. Sa prime d'assurance lui revient cette année à 958 €. Il dépense 593 € pour le garage de la voiture.

Gros rouleur qui parcourt 15 910 km dans l'année, il emprunte les autoroutes concédées pour des péages à hauteur de 340 €.

LE GAZOLE

La consommation de la 308 s'établit à 5,2 litres aux 100 km. Le prix du litre de carburant est de 1,437 € (+ 16,6 %).

Pour ses 15 910 km, il consomme 827 litres pour lesquels il débourse 1 189 € (+ 15 %) dont 703 € pour les taxes et 486 € pour le carburant lui-même.

L'ENTRETIEN

Poste plus lourd pour les voitures diesel, l'entretien de la 308 connaît des frais de peinture (+ 3,2 %) et de main-d'œuvre (+ 2,5 %) en progression dans toute la profession, alors que les pièces de rechange Peugeot, après un + 4,68 % l'année dernière, renouvellent cette année avec une augmentation de + 4,6 %.

Le poste Entretien connaît une hausse de 3,4 % à 1 770 €.

PRÈS DE 2 400 € DE TAXES DANS L'ANNÉE

Le propriétaire de la 308 acquitte 2 378 € de taxes (+ 9,1 %), dont 744 € à propos de l'achat, 703 € pour le carburant, 340 € aux péages, 295 € pour l'entretien, 198 € pour l'assurance et 98 € pour le garage du véhicule. 2 400 € pour 16 000 km : 3 € tous les 20 km.

LE BUDGET TOTAL DE LA 308 DIESEL

Le budget total de notre voiture diesel de référence nouvelle finition (mieux équipée, plus promue, plus demandée et avec un moteur plus moderne, mais toujours dans la même carrosserie) approche les 9 500 € (9 476 €) en progression de 10,3 %, pour un parcours annuel à 15 910 km.

Le prix au kilomètre est passé à 0,595 € (+ 11,8 %).

Budget de la 308 diesel en 2018	€ HT		€ TAXES		€ TTC	
	2017	2018	2017	2018	2017	2018
Achat moins reprise	3 020	3 396	665	744	3 685	4 140
Frais financiers	433	486	0	0	433	486
Assurance	638	760	166	198	804	958
Carburant	403	486	631	703	1 034	1 189
Entretien	1 427	1 475	285	295	1 712	1 770
Garage du véhicule	487	495	97	98	584	593
Péage			335	340	335	340
Total HT	6 408	7 098				
Total Taxes			2 179	2 378		
Total TTC					8 587	9 476
2018/2017	+ 10,77 %		+ 9,13 %		+ 10,35 %	
Prix au km	0,397	0,446	0,135	0,149	0,532	0,595
2018/2017 au km	+ 12,34 %		+ 10,37 %		+ 11,84 %	



TX-080-WH

LE BUDGET DE L'AUTOMOBILISTE

LOW COST 2018



Dacia Logan
diesel
Budget
2018 TTC
4 927 €



LA DACIA LOGAN DIESEL

Un nouveau type de véhicule est apparu ces dernières années sur le marché et s'y est implanté solidement. Il s'agissait, pour un constructeur, de commercialiser un de ses anciens modèles, monté à bas coûts à l'étranger sous les couleurs d'une autre marque et vendu à un prix avantageux. Ainsi est apparue la Dacia Logan Diesel, réplique aménagée d'une Renault Clio Diesel de ces dernières années.

Son succès indéniable a même amené au développement d'une gamme spécifique (Sandero, Lodgy, Duster...) qui a trouvé une identité propre, distincte de celle de la Renault, tout en bénéficiant de l'effet miroir. Elle génère même avec le temps un marché de l'occasion Dacia dont les cotes de reprise sont bien soutenues.

Notre Dacia est une Logan Diesel 1.5 litre dCi 75 Lauréate 4 CV 75 chevaux 90 g de CO₂ au prix catalogue de 12 350 € bonus neutre.

L'acheteur cède en reprise une Logan 2014 ayant parcouru 34 000 km et dont la valeur Argus est de 5 950 €. Son poste achat-reprise lui revient à 1 644 €.

Pour financer son achat, il a pris un crédit de 4 ans qui lui coûte 174 €.

Sa prime d'assurance lui revient à 652 €. Il dépense 593 € pour le garage de la voiture et 203 € 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 1,437 € et un parcours de 8 935 km, elle consomme 465 litres qui lui coûtent 668 €.

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 2,74 % (panier SRA).

Le poste Entretien atteint 993 €, en hausse de 3,4 %.

PLUS DE 1 300 € DE TAXES DANS L'ANNÉE

Avec ses petits prix, notre franco-roumaine (roumaine pour la fabrication, française pour l'usage) participe moins à l'effort fiscal puisqu'elle ne génère que 1 306 € de taxes.

Ses contributions vont dans l'ordre au poste carburant pour 395 €, à l'achat-reprise pour 311 €, puis le péage 203 €, l'entretien 165 €, l'assurance 134 € et le garage de la voiture 98 €.

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.

LE BUDGET TOTAL DE LA LOGAN DIESEL

Le budget total de la Dacia Logan diesel frise les 5 000 € (4 927 € exactement) pour 8 935 km parcourus, en augmentation très faible de 0,3 % par rapport à l'année précédente.

La valeur de reprise (en augmentation) de la voiture de 4 ans a effacé l'augmentation du prix du gazole.

Le prix au kilomètre s'établit à 0,551 €.

Budget de la Logan diesel en 2018	€ HT		€ TAXES		€ TTC		CLIO DIESEL € TTC	LOGAN DIESEL/ CLIO DIESEL
	2017	2018	2017	2018	2017	2018	2018	2018
Achat moins reprise	1 465	1 333	341	311	1 806	1 644	3 350	-50,93 %
Frais financiers	173	174	0	0	173	174	313	-44,4 %
Assurance	505	518	131	134	636	652	789	-17,36 %
Carburant	216	273	337	395	553	668	630	+ 6,03 %
Entretien	800	828	160	165	960	993	1 055	-5,88 %
Garage du véhicule	487	495	97	98	584	593	593	=
Péage			200	203	200	203	203	=
Total HT	3 646	3 621						
Total Taxes			1 266	1 306				
Total TTC					4 912	4 927	6 933	-28,93 %
2018/2017	-0,69 %		+ 3,16 %		+ 0,31 %			
Prix au km	0,422	0,405	0,147	0,146	0,569	0,551	0,776	-29 %
2018/2017 au km	-4,03 %		-0,68 %		-3,16 %			



LE BUDGET DE L'AUTOMOBILISTE

HYBRIDE 2018



Toyota Prius hybride
Budget 2018 TTC
9 794 €



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 4 CV 98 chevaux 79 g de CO₂ accouplé à un moteur électrique 72 chevaux, 122 chevaux en système combiné, au prix catalogue inchangé de 30 800 €, bonus neutre.

Notre acheteur cède en reprise une Toyota hybride de 2014 qui a parcouru 63 000 km, cotée à l'Argus pour 13 080 € (+ 9 % par rapport à l'année dernière).

Son poste achat-remise lui revient à 4 448 €. Pour financer son achat, il a pris un crédit qui lui coûte 392 €. Sa prime d'assurance lui revient à 1 022 €. Il dépense 593 € pour le garage de la voiture. Il parcourt 15 910 km dans l'année et laisse 340 € 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 2018 est de 1,505 le litre. Pour ses 15 910 km, il consomme 796 litres qui lui coûtent 1 198 € (+ 7,8 %) dont 750 € pour les taxes et 448 € pour le carburant hors taxes.

L'ENTRETIEN

Les coûts de l'entretien et des changements de pièces tout au long de la vie d'une voiture techniquement complexe qui coûte 30 000 € à construire, pourraient s'envoler.

Mais la Prius s'est toujours trouvée 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 1,68 % se limite à 1 801 € (+ 3,3 %).

PRÈS DE 2 500 € DE TAXES DANS L'ANNÉE

Le propriétaire d'une Prius hybride s'acquitte dans l'année de 2 456 € de taxes (-0,7 %) dont 757 € dans le cadre de l'achat-reprise, 750 € à la pompe, 340 €

aux péages, 300 € pour l'entretien, 211 € pour l'assurance et 98 € pour le garage du véhicule.

Près de 16 000 km, plus de 2 400 € de taxes : 3 € de taxes tous les 20 km.

LE BUDGET TOTAL DE LA PRIUS

Le budget total de la Toyota Prius hybride atteint 9 794 € en 2018 (-1,1 % par rapport à l'année précédente, en raison d'une meilleure reprise de la voiture de 4 ans qui a compensé et même un peu plus l'augmentation du prix du carburant).

Le prix de revient du kilomètre s'établit à 0,615 €.

Budget de la Prius hybride en 2018	€ HT		€ TAXES		€ TTC	
	2017	2018	2017	2018	2017	2018
Achat moins reprise	3 917	3 691	827	757	4 744	4 448
Frais financiers	392	392	0	0	392	392
Assurance	791	811	206	211	997	1 022
Carburant	394	448	717	750	1 111	1 198
Entretien	1 452	1 501	291	300	1 743	1 801
Garage du véhicule	487	495	97	98	584	593
Péage			335	340	335	340
Total HT	7 433	7 338				
Total Taxes			2 473	2 456		
Total TTC					9 906	9 794
2018/2017	-1,28 %		-0,69 %		-1,13 %	
Prix au km	0,461	0,461	0,153	0,154	0,614	0,615
2018/2017 au km	=		+ 0,65 %		+ 0,16 %	





CINQ BUDGETS DIFFÉRENTS

De nombreux modèles de voiture sont disponibles sur le marché français et chaque automobiliste doit pouvoir trouver le véhicule qui lui convient.

Si l'on s'en tient à nos cinq budgets, de nombreuses variations apparaissent.

Rappelons-nous que trois budgets concernent des automobilistes qui parcourent autour de 9 000 kilomètres annuels (la Logan et les deux Clio) et deux autres qui approchent les 16 000 kilomètres (308 et Prius).

Renault Clio essence



8 935 km/an 0,764 €/km
6 833 € TTC 26,3 % de taxes

Renault Clio diesel



8 935 km/an 0,776 €/km
6 933 € TTC 23,3 % de taxes

Dacia Logan diesel



8 935 km/an 0,551 €/km
4 927 € TTC 26,5 % de taxes

COMPARATIF DES BUDGETS 2018 DES 5 AUTOMOBILISTES

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

Peugeot 308 diesel



15 910 km/an 0,595 €/km
9 476 € TTC 25,1 % de taxes

Toyota Prius hybride



15 910 km/an 0,615 €/km
9 794 € TTC 25,1 % de taxes

	MODÈLES				
	Clio essence	Clio diesel	Logan diesel	308 diesel	Prius hybride
Kilométrage annuel	8 935	8 935	8 935	15 910	15 910
<i>En € TTC</i>					
Achat moins repris	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 %

BUDGET ANNUEL

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

ACHAT MOINS REPRISE

C'est le poste le plus lourd chez les cinq automobilistes, qui absorbe 33 % du budget de la Logan (1 644 €) et de 44 % à 48 % des quatre autres budgets (de 3 020 € à 4 448 €).

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 (sauf pour la Clio essence qui doit penser en premier à passer à la pompe, le super étant cher et très taxé).

De 872 € à 1 055 € chez les petits rouleurs (les deux Clio et la Logan), le poste Entretien approche 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.

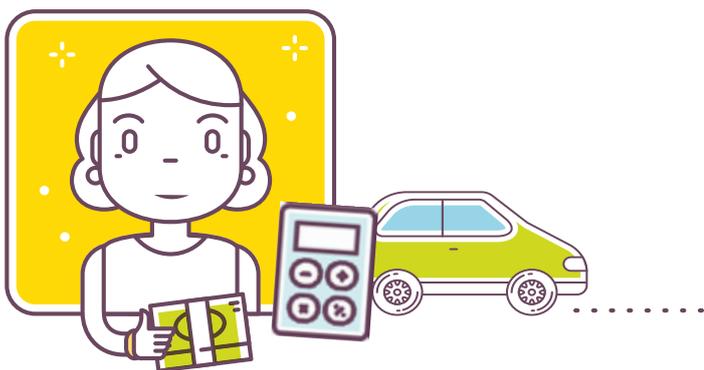
CARBURANT

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 15 % (Clio essence) de notre Budget automobile.

Quand on dépense 9 € ou 15 € de carburant, on doit contribuer pour 91 € ou 85 € au reste du budget. Rouler coûte plus cher qu'un simple passage à la pompe.

Nos cinq automobilistes dépensent, en carburant, en 2018, entre 630 € (Clio diesel pour 8 935 km) et 1 198 € (Prius hybride essence pour 15 910 km).

Quasiment du simple au double...



LE COÛT AU KILOMÈTRE

Ce coût au kilomètre s'échelonne entre 55 centimes (Logan diesel) à 78 centimes (Clio diesel) : 42 % en plus.

L'accroissement du prix du gazole rend le coût au kilomètre trop élevé pour une Clio diesel qui fait moins de 9 000 km. Il faut une voiture low cost pour aboutir à un kilomètre diesel acceptable sous 9 000 km.

Rappelons que la Clio diesel est plus rentable que la Clio essence à partir de 11 200 km.

TAUX DE TAXATION

Au pays de la TVA généralisée à 20 %, l'usager des transports collectifs est taxé à 5,5 % quand l'usager des transports individuels (l'automobiliste) doit subir une imposition entre 30 % (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 52 % et 67 % en 2018.

Quant au litre de gazole, il est taxé à 144 % et le super SP95 à 167 % en 2018 en France.

MODÈLES				
Clio essence	Clio diesel	Logan diesel	308 diesel	Prius hybride

Sur 100 € dépensés en 2018, l'automobiliste consacre :

à l'achat moins reprise	44 €	48 €	33 €	44 €	46 €
aux frais financiers	5 €	5 €	4 €	5 €	4 €
à l'assurance	11 €	11 €	13 €	10 €	10 €
au carburant	15 €	9 €	14 €	13 €	12 €
à l'entretien	13 €	15 €	20 €	18 €	18 €
au garage du véhicule	9 €	9 €	12 €	6 €	6 €
au péage	3 €	3 €	4 €	4 €	4 €

Quand l'automobiliste dépense 100 € en 2018, à qui va l'argent ?

Taxes au percepteur	26 €	23 €	27 €	25 €	25 €
HT au constructeur	36 €	39 €	27 €	36 €	38 €
HT au financier	5 €	5 €	4 €	5 €	4 €
HT à l'assureur	9 €	9 €	10 €	8 €	8 €
HT au pompiste	6 €	4 €	5 €	5 €	5 €
HT au garagiste	11 €	13 €	17 €	16 €	15 €
HT au parking	7 €	7 €	10 €	5 €	5 €

Sur 100 € de taxes en 2018, combien concernent :

l'achat moins reprise ?	30 €	38 €	24 €	32 €	31 €
l'assurance ?	9 €	10 €	10 €	8 €	8 €
le carburant ?	36 €	23 €	30 €	30 €	31 €
l'entretien ?	8 €	11 €	13 €	12 €	12 €
le garage du véhicule ?	6 €	6 €	7 €	4 €	4 €
le péage ?	11 €	12 €	16 €	14 €	14 €

L'AUTOMOBILISTE FACE AUX TAXES

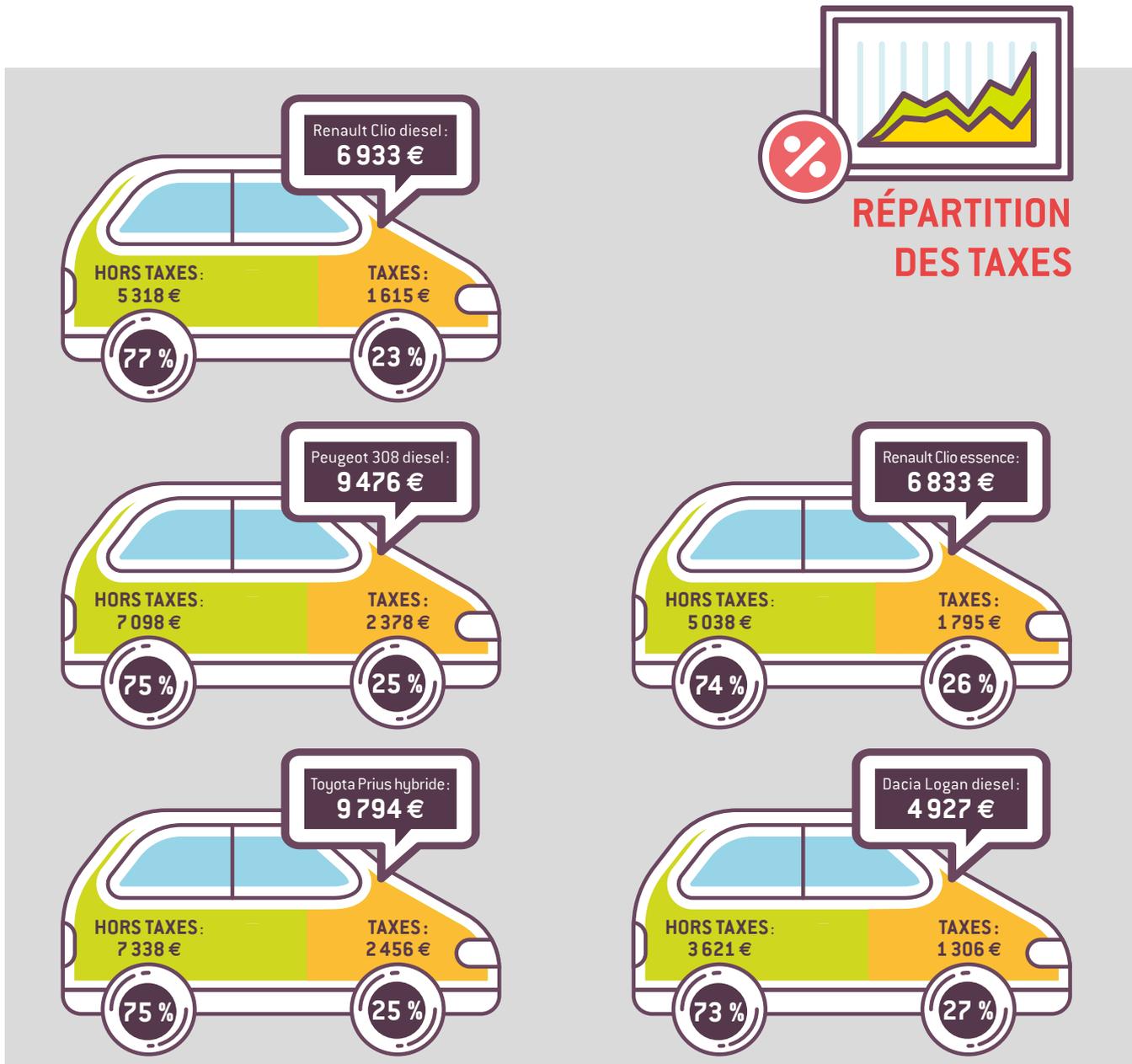


CINQ BUDGETS, CINQ TAXES

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 :

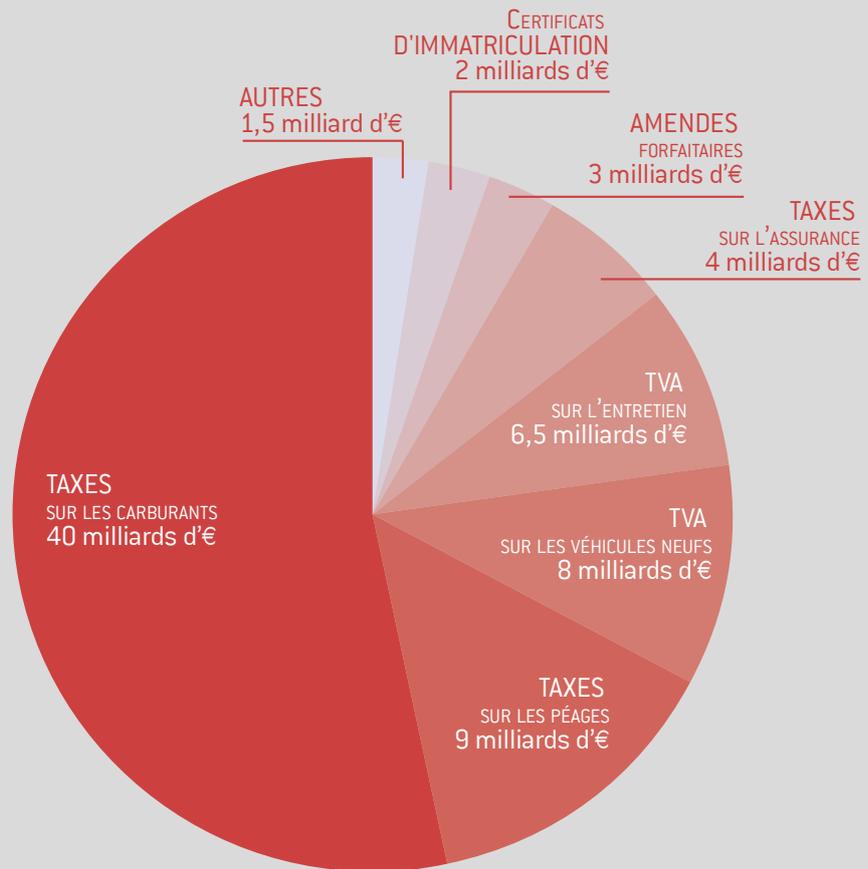
- 23 € de taxes pour une Clio diesel ;
- 25 € de taxes pour une 308 diesel ;
- 25 € de taxes pour une Prius hybride essence ;
- 26 € de taxes pour une Clio essence ;
- 27 € de taxes pour une Logan diesel.



LE CONSOMMATEUR LE PLUS TAXÉ



ENSEMBLE DES TAXES 
ACQUITTÉES PAR LES USAGERS DE LA ROUTE
74 milliards d'€



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 :

- 52 % pour la Clio diesel ;
- 55 % pour la Logan diesel ;
- 56 % pour la 308 diesel ;
- 58 % pour la Prius hybride essence ;
- 67 % 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 74 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, 6,5 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, 1,5 milliard d'euros.

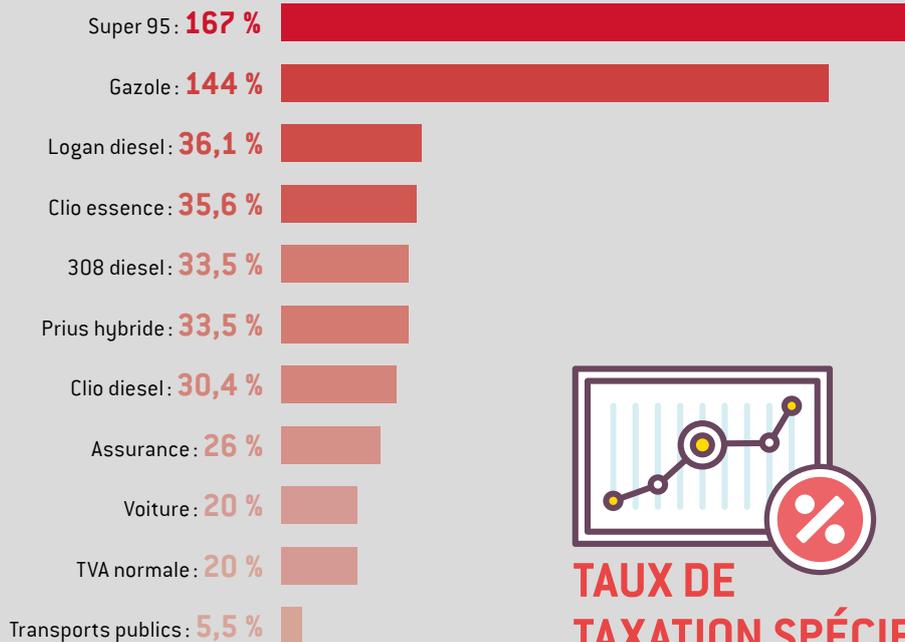
L'endettement de la SNCF Réseau devrait dépasser les 60 milliards d'euros en 2025. Même à ce niveau, il reste encore inférieur à la contribution fiscale annuelle des usagers de la route.

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 on dépasse le déraisonnable quand on constate que :

- le gazole 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).



TAUX DE TAXATION SPÉCIFIQUES

PRIX DES CARBURANTS

SUPER 95	2017	2018	2018/2017
HT	0,488 €/l	0,563 €/l	+ 15,4 %
Taxes	0,889 €/l	0,942 €/l	+ 6 %
TTC	1,377 €/l	1,505 €/l	+ 9,3 %
Imposition	182 %	167 %	- 8,2 %

GAZOLE	2017	2018	2018/2017
HT	0,480 €/l	0,588 €/l	+ 22,5 %
Taxes	0,752 €/l	0,849 €/l	+ 12,9 %
TTC	1,232 €/l	1,437 €/l	+ 16,6 %
Imposition	157 %	144 %	- 8,3 %

ÉVOLUTION DU PRIX MOYEN

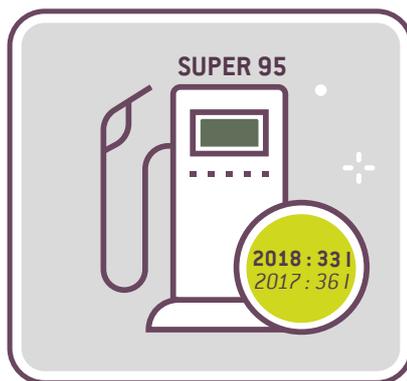
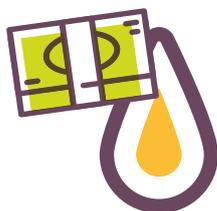
Super 95

	HT	Taxes	TTC
2017	0,488 €	0,889 €	1,377 €
2018	0,563 €	0,942 €	1,505 €

Gazole

	HT	Taxes	TTC
2017	0,480 €	0,752 €	1,232 €
2018	0,588 €	0,849 €	1,437 €

QU'OBTIENT L'AUTOMOBILISTE QUAND IL PAYE 50 € à la pompe ?





L'histoire de notre pays a favorisé le diesel et a incité les automobilistes à faire le choix de ce carburant.

Une décision prise il y a plusieurs décennies en faveur du nucléaire a entraîné un demi-siècle de taxation favorable au diesel, qui a amené les constructeurs à adapter leur offre et leur stratégie industrielle. Les primes à la casse ou autres sont venues compléter l'incitation des ménages à acquérir des véhicules diesel.

Le système du bonus instauré suite au Grenelle de l'environnement de 2007 a continué de favoriser le diesel.

Aujourd'hui le cap consiste à mettre fin au « traitement fiscal favorable » du gazole et à la « diésélisation massive » du parc automobile français notamment par un haut niveau de taxation.

L'automobiliste est prêt à repenser sa mobilité. Mais sur le terrain de l'acceptabilité, l'accompagnement et l'incitation auraient plus d'écho que la taxation.

PEAU DE CHAGRIN

Quelle quantité de gazole pour un plein de 50 euros dans la dernière décennie ?

- En 2009, notre automobiliste en obtient 50 litres ;
- En 2017, il doit se contenter de 40,6 litres ;
- En janvier 2018, il n'en tire que 35,8 litres ;
- En octobre 2018, 32,8 litres.

Le déclin du «pouvoir se déplacer » fond comme neige au soleil dans ces deux dernières années.

Va-t-on tomber au-dessous des 30 litres pour ce décevant billet de 50 € ?

LA MOBILITÉ NÉCESSAIRE

Les automobilistes modestes qui avaient cru faire des économies en roulant au gazole en sont

réduits à diminuer leurs déplacements (le fameux « signal prix »), en premier lieu ces déplacements qui faisaient partie du plaisir de vivre.

Mais ceux qui n'ont aucune élasticité dans leurs besoins de mobilité ne regardent plus, hélas, leur billet de 50 €, mais le prix auquel ils vont payer leurs 50 litres de gazole.

L'histoire du plein de gazole se décline ainsi :

- 50 € en 2009 ;
- 61,60 € en 2017 ;
- 69,80 € en janvier 2018 ;
- 76,10 € en octobre 2018.





LA MAISON ET L'AUTO

Des hommes politiques bien intentionnés ont voulu faire des Français un peuple de propriétaires, tant ils sentaient le locataire comme fragile et en situation précaire face à un loueur trop puissant.

Avec le vingt et unième siècle, on peut dire que cet objectif est atteint en grande partie.

Les Français dorment enfin chez eux. L'inconvénient est que, désormais, ils manquent de mobilité quand ils doivent changer de lieu de travail.

D'où la nécessité de disposer d'un moyen de locomotion. Et jusqu'ici on devenait automobiliste en acquérant la propriété d'un véhicule.

Mais accéder à la voiture nécessitait de disposer d'une somme d'argent non négligeable. Le crédit bancaire a apporté une solution parfois chère mais pratique et plus rapide que l'épargne personnelle. La voiture low cost a ouvert à la voiture neuve une tranche supplémentaire de ménages cantonnés dans la voiture d'occasion. On a atteint ainsi en France un taux de motorisation proche des 90 %.

NAISSANCE D'UN MARCHÉ

La Location Longue Durée (LLD) s'est développée dans les entreprises depuis plusieurs dizaines d'années, et commence à pénétrer le marché des particuliers.

Selon le Syndicat des Entreprises des Services Automobiles en LLD et des Mobilités (SesamIld), le taux de pénétration de la LLD est de 59 % dans les entreprises. Il est de 3 % parmi les particuliers. C'est donc un marché naissant pour eux mais en progression.

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.

PAYEZ, NOUS FERONS LE RESTE

On comprend bien l'intérêt de la LLD aussi bien pour l'entreprise que pour le particulier.

On dispose d'une voiture neuve, éventuellement sans apport au départ, avec une somme régulière à verser chaque mois, l'entretien préventif et

curatif pris en charge par le loueur, un prêt gratuit de véhicule en cas d'immobilisation prolongée, l'assurance éventuelle et plus selon les offres. Pas besoin de revendre sa voiture comme lorsqu'on est propriétaire. Un bémol cependant : en rendant la voiture en fin de période, des frais de remise en état (carrosserie en particulier) peuvent être sujets à des différends. Vous êtes libérés de ce problème si vous avez pris une Location avec Option d'Achat (LOA), mais il faut alors racheter le véhicule que vous venez de louer.

Mais quel est l'intérêt du loueur qui doit prendre en charge le véhicule, l'assurer, l'entretenir, le réparer, fournir le dépannage et l'assistance, reprendre la voiture, la remettre en état et la revendre ?

LE BLUES DU CONCESSIONNAIRE

La concession comprend au moins cinq fonds de commerce : la vente de voitures neuves, l'atelier de réparation, l'atelier de carrosserie, le bureau de crédit et la vente de voitures d'occasion. La concession peut être menacée sur ces cinq fonds.

La vente de voitures neuves est concurrencée par les mandataires qui achètent à très bon prix des voitures neuves à l'étranger et les revendent avec remises. Ou le personnel du constructeur, qui bénéficie d'une ou deux voitures par an à très fort

rabais et qui revend sans délai de livraison.

L'atelier de réparation est concurrencé par les nombreux réseaux de réparation rapide, dont les interventions sont désormais valides même pendant la période de garantie et qui pratiquent des tarifs intéressants sur les pièces détachées (dont les pneus) et sur l'heure de main-d'œuvre.

L'atelier carrosserie se défend mieux parce qu'il est protégé (pour le moment) par les pièces constructeurs (tôlerie) et la proximité des experts des assurances.

Mais les ateliers doivent quand même se regrouper entre concessions de la même marque pour survivre.

Le bureau chargé de l'offre de crédit a été longtemps supplanté par la banque de dépôt de l'automobiliste emprunteur, même si les concessionnaires se sont emparés du sujet ces dernières années par un développement important du crédit affecté sur le lieu de vente.

Enfin l'automobiliste est déçu par le prix dérisoire que la concession lui offre pour la reprise du véhicule qu'il vient de remplacer et s'en va le revendre par lui-même.

Cinq fronts à tenir.

ACHETER SA VOITURE À LA BANQUE

L'offre de location longue durée rend le pouvoir au concessionnaire en même temps sur la vente du véhicule neuf, sur l'entretien dans son atelier et sa carrosserie, sur le contrat financier et sur la revente de la voiture en occasion.

Ses différents concurrents (mandataires, réseaux de réparation rapide...) évoqués précédemment ne peuvent pas (pour l'instant) faire une telle offre groupée.

Mais tout ceci ne peut se faire que si la concession est adossée à un (puissant) groupe financier.

Les constructeurs s'y sont mis joyeusement, à partir de leur filière crédit déjà en place : Diac Renault, Crédipar PSA, Alphabet BMW, Volkswagen Group Fleet Solutions, FCA Capital Fiat, Athlon Car Lease Daimler.

D'autres organismes étrangers au monde de l'automobile font des offres multimarques en sous-traitant les tâches non financières : Arval BNP Paribas, ALD Automotive Société générale, LeasePlan et sa filiale Carnext, Natixis Car Lease Groupe BPCE, Fraikin Stricher, Qarson, Autosphère, etc.

MARCHÉ PROMETTEUR CHERCHE INDICATEURS

Le marché est prometteur, les prétendants sont nombreux et les offres aux services associés très variés sont abondantes.

Ce dispositif permet une souplesse de l'offre inconnue jusqu'à maintenant.

Terminée l'époque d'un prix catalogue fixé pour l'année pleine. Le même véhicule peut être proposé à différents prix à des moments différents de l'année, en modifiant l'apport et le loyer, ou l'équipement provisoire.

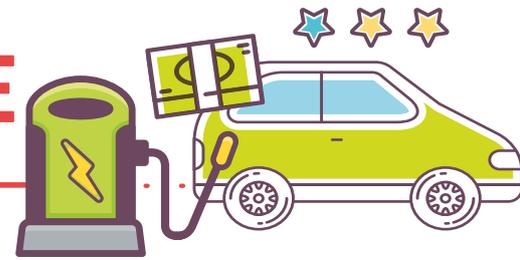
Si la formule locative permet de budgéter ses dépenses et d'accéder à des véhicules neufs, bien équipés et performants (sécurité, émissions polluantes...), elle suppose pour le consommateur un œil et une attention particulièrement affûtés pour tenter de comparer cette formule à l'achat et pour faire son choix entre les offres pléthoriques du marché de la location.

Le besoin de pouvoir « se servir » d'une voiture (récente et sûre) a commencé à supplanter celui de la « posséder ».

Une évolution en route qui a de quoi convaincre de l'intérêt de penser à un futur Budget qui dans nos modèles de référence introduirait aussi la manière de « consommer » la voiture, qu'on en soit propriétaire ou locataire.



LE BUDGET DE LA VOITURE ÉLECTRIQUE



UN MARCHÉ NAISSANT

Les préoccupations relatives à la pollution de l'air et aux émissions de CO₂ ont mis la voiture électrique sur le devant de la scène.

Plusieurs constructeurs ont mis des modèles sur le marché français, qui ont intéressé rapidement les flottes d'entreprises. Mais le marché des particuliers se montre plus hésitant : 21 752 immatriculations en 2016, 24 910 en 2017 et 31 059 en 2018, ce qui représente 1,43 % des immatriculations. Le projet de remplacer l'ensemble des moteurs thermiques en 20 ans est donc ambitieux, d'autant qu'il faudra simultanément déployer un réseau de bornes de recharge sur tout le territoire, dont le coût devrait atteindre ou dépasser environ 70 milliards d'euros.

Notre propos est d'établir le budget moyen annuel d'une voiture électrique représentative. Nous avons choisi la Renault Zoé.

UNE LOCATION LONGUE DURÉE POUR ÉTABLIR LE BUDGET

Le marché de la voiture électrique est tout récent [comparé au marché des voitures thermiques, qui lui, est séculaire] et plusieurs de ses caractéristiques n'ont pas encore atteint leur maturité.

L'entretien, par exemple, est réputé quasi inexistant, mais il y a quand même quelques pièces d'usure dont les pneumatiques. D'autre part, il n'y a pas d'historique des incidents (s'il y en a eu) qui permette d'établir le montant réel d'un budget entretien.

De plus, la valeur de reprise du véhicule au bout de trois ou quatre ans peut être difficile à stabiliser pour un modèle récent qui peut connaître des améliorations sensibles dues à l'évolution rapide des techniques, et ce, sur des quantités restreintes de véhicules.

Pour éviter des erreurs d'appréciation sur ces deux éléments de budget, nous avons choisi de retenir l'offre du constructeur pour une location longue durée (LLD) qui a été proposée pendant sept mois de l'année en 2018.

Le constructeur est censé prendre en charge l'entretien et ses pièces d'usure (hors pneumatiques) et estime lui-même la valeur de reprise à l'issue de la location, qu'il intègre alors dans la valeur du loyer.

LA RENAULT ZOÉ EN EXEMPLE

Notre Renault Zoé City proposée en LLD est basée

sur la finition Life, entrée de gamme du constructeur. Elle est équipée du moteur Renault R90 de 68 kW et d'une batterie de 41 kWh. Elle permet une autonomie de 300 km.

La location mensuelle de 99 € hors batterie porte sur 37 mois et 22 500 km, avec un premier loyer majoré de 8 000 €, ramené à 2 000 €, après déduction du bonus écologique de 6 000 €, puis 36 loyers de 99 €. L'offre est sous condition de reprise d'un véhicule roulant de plus de 12 ans, non éligible à la prime de conversion gouvernementale.

En fin de contrat, paiement des frais de remise en état standard et des kilomètres supplémentaires en concession, bien que votre partenaire principal ne soit pas votre concessionnaire, mais l'organisme de crédit.

La batterie est louée en supplément 69 € le premier mois et 39 € par mois les 36 mois suivants.

La reprise d'un véhicule de plus de 12 ans correspond à une prime de 2 500 €. Si vous ne disposez pas d'une telle voiture à abandonner, la prime est supprimée et votre premier loyer passe de 2 000 € à 4 500 €.

Au comptant, la Zoé City entrée de gamme coûte 31 900 € [par comparaison, la Renault Talisman 1.5dCi Limited diesel est affichée à 31 300 €].

Dans les 31 900 € de la Zoé, la valeur du « châssis » est de 23 000 € et celle de la batterie 8 900 €.

Le bonus voiture propre de 6 000 € ramène le prix de la Zoé à 25 300 €, qui est ce que vous paierez si vous n'apportez pas un véhicule roulant de 12 ans ou plus en reprise.

Si vous apportez ce véhicule en état de marche, la prime à la reprise du véhicule de 12 ans d'une valeur de 2 500 € baissera le prix de vente à 23 400 € (par comparaison, la première Renault Kadjar Essence s'affiche à 24 900 €).

L'ensemble des aides apportées à la Zoé (bonus + reprise de la voiture de 12 ans) fait baisser son prix de 8 500 €, le quasi prix de la batterie (8 900 €).

L'ensemble des subventions apportées aux 31 059 Zoé et consœurs électriques de toutes marques immatriculées en 2018 ont coûté entre 186 millions (bonus seul) et 264 millions (bonus + reprise de la voiture de 12 ans).

LE BUDGET DE L'ÉLECTRIQUE ZOÉ CITY

Mais revenons à notre Renault Zoé entrée de gamme en promotion en location longue durée (LLD).

Pour établir le budget annuel, plusieurs rubriques sont à considérer (valeur TTC) :

• Loyer du châssis

1 805 €

2 000 € pour la première mensualité puis 36 fois 99 € (3 564 €) font 5 564 € pour 37 mois soit 1 805 € pour 12 mois.

• Loyer de la batterie

478 €

69 € le premier mois puis 36 fois 39 € (1 404 €) font 1 473 € pour 37 mois soit 478 € pour 12 mois.

• Installation d'une prise à domicile

150 €

450 € amortis sur 3 ans, soit 150 € par an.

• Assurance

600 €

Assurance châssis + assurance batterie 600 €.

• Consommation électrique

300 €

Le constructeur annonce 2 € aux 100 km, mais les usagers, qui doivent se connecter à des endroits divers parlent de 4 € aux 100 km. La différence entre consommation officielle et consommation constatée est un problème récurrent en automobile. Nous retenons 4 €, soit 300 € pour 7 500 km.

• Entretien

120 €

Censé être pris en charge par le loueur dans le cadre de la LLD, hors un train de pneumatiques : 360 € pour 3 ans soit 120 € pour 1 an.



• Garage du véhicule

593 €

Équivalence Clio, soit 593 €. Certains font valoir qu'un véhicule électrique peut se garer gratuitement dans tout endroit autorisé donc qu'il peut coucher dehors par tous les temps. Toutefois, il faut penser aux hivers difficiles et aux « frais de remise en état », surtout en carrosserie, qui attend le locataire en fin de contrat. Nous avons gardé le garage à 593 €.

• Péage

170 €

La Zoé qui doit se recharger tous les 300 km et n'a droit qu'à 7 500 km par an, semble particulièrement appropriée aux déplacements urbains ou de proximité. Les week-ends sur la Côte, les vacances en Espagne ou le ski dans les Alpes pourraient rester le privilège des véhicules thermiques. Le constructeur fait valoir a contrario que prendre l'autoroute est l'assurance de trouver des bornes, que la recharge prend vingt minutes, équivalent au temps passé par un thermique sur une station d'autoroute (plein + toilettes + café + détente) et que la Sécurité Routière recommande de s'arrêter toutes les deux heures. Nous gardons le péage au prorata des kilomètres-Clio-autoroute, soit 170 € pour 7 500 km parcourus tous réseaux.

• Frais de remise en état standard

Établis en concession unilatéralement par le représentant du loueur, à amortir par l'automobiliste sur 3 ans... (pour mémoire).

• Total TTC du budget annuel de la voiture électrique Renault Zoé City

4 216 €

Pour le parcours maximum de 7 500 km annuel autorisé par le contrat, le coût TTC au kilomètre s'établit à 0,562 €.

Ne connaissant pas le contenu exact des produits, services et prestations composant le loyer lui-même, il semble inapproprié de tenter d'établir le montant des taxes que paie au total l'automobiliste locataire dans le cadre de ce contrat.

UNE AUTRE RENAULT EN LOCATION LONGUE DURÉE POUR COMPARER

L'automobiliste qui regarde avec intérêt la location longue durée d'une voiture électrique va être amené à comparer les coûts avec ceux d'une location longue durée d'un véhicule thermique.

Renault présente simultanément en promotion des propositions de LLD pour ses autres modèles (Clio, Captur, Mégane, Scenic, Koleos).

Nous nous mettons dans la situation où un client de la marque se propose de comparer une Zoé en LLD avec une Clio en LLD (modèle le plus proche).

Le constructeur propose une location de 37 mois pour la Zoé, mais de 49 mois pour tous les autres modèles en promotion.

Pense-t-il que la Zoé a une durée de vie plus courte ? Mais il y a un marché de l'occasion Zoé qui cherche à remettre en circulation ces véhicules de trois ans et plus.

Pense-t-il que la voiture électrique évolue plus en 3 ans que la voiture thermique, donc qu'il faut rapprocher le moment du renouvellement ?

Constatons en tout cas que pendant que la Clio entrée de gamme (qui va nous servir pour la comparaison) perd 46 % de sa valeur en 3 ans et 58 % en 4 ans, la Zoé entrée de gamme, dont nous venons d'établir le budget perd 68 % en 3 ans (contre 46 %) et 74 % en 4 ans (contre 58 %).

Électriques et thermiques ont des rythmes de vie techniques et économiques différents.

Nous allons donc mettre côte à côte la Zoé louée sur 37 mois et une Clio louée sur 49 mois.

La comparaison ne sera pas parfaite, mais c'est bien la situation dans laquelle le constructeur met sa clientèle, et dans laquelle se trouve l'automobiliste intéressé par la voiture électrique.

LA THERMIQUE CLIO TREND ESSENCE

Notre Renault thermique d'entrée de gamme proposée en location longue durée est la Clio Trend Tce 75 équipée d'un moteur essence de 75 chevaux, 4 chevaux fiscaux, 0.9 litre de cylindrée.

La location mensuelle de 129 € porte sur 49 mois et 40 000 km, après un premier loyer de 1 500 €.

Pour 1 € de plus, la formule Easy Pack apporte 49 mois de garantie, d'assistance et d'entretien avec pièces d'usure, hors pneumatiques, soit un total de 130 € par mois (129 + 1).

En fin de contrat, paiement des frais de remise en état standard et des kilomètres supplémentaires.

Au comptant, cette Clio Trend coûte 15 300 € bonus neutre. Par comparaison, la Zoé City vaut 31 900 € au catalogue, 25 300 € après bonus, 23 400 € après bonus et reprise du véhicule roulant

de 12 ans, soit + 108 %, + 65 % ou + 53 % par rapport à la Clio thermique.

LE BUDGET DE LA THERMIQUE CLIO TREND

Les valeurs suivantes sont établies toutes taxes comprises :

	Clio	Zoé
<ul style="list-style-type: none"> • Loyer du véhicule Première mensualité de 1 500 € puis 48 mensualités de 130 € font 7 740 € pour 49 mois soit 1 896 € (pas d'installation nécessaire).	1 896 €	2 433 €
<ul style="list-style-type: none"> • Assurance 	720 €	600 €
<ul style="list-style-type: none"> • Carburant 6,2 litres aux 100 pour 10 000 km = 620 litres x 1,505 €	933 €	300 €
<ul style="list-style-type: none"> • Entretien Un train de pneumatiques, 360 € pour 4 ans, soit 90 € par an.	90 €	120 €
<ul style="list-style-type: none"> • Garage du véhicule 	593 €	593 €
<ul style="list-style-type: none"> • Péage Équivalence pour 10 000 km tous réseaux.	227 €	170 €
<ul style="list-style-type: none"> • Frais de remise en état standard <i>(pour mémoire)</i> 	---	---
<ul style="list-style-type: none"> • Total TTC du budget annuel 	4 459 €	4 216 €
<ul style="list-style-type: none"> • Coût TTC au kilomètre 	0,446 €	0,562 €



L'ÂGE D'OR, C'EST MAINTENANT

La Zoé électrique et la Clio thermique ont été comparées avec des locations de durées différentes et des kilométrages distincts.

L'électrique aura parcouru 22 500 km en 3 ans pour 12 648 €, la thermique 40 000 km en 4 ans pour 17 836 €. Ce qui correspond peut-être aux usages actuels.

Dans ces conditions, le kilomètre parcouru en électrique aura été 26 % plus cher qu'en thermique, 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.

Mais nous bénéficions de circonstances artificielles qui donnent une idée fautive du véritable coût de la voiture électrique.

Demain, rouler en véhicule électrique nous coûtera beaucoup plus cher.

LE VRAI PRIX DU LOYER

Le prix réel de la Zoé, en raison des subventions de 8 500 €, est 36 % plus élevé que le prix catalogue.

Le loyer réel du châssis et de la batterie n'est pas de 2 283 € mais devrait être de 3 104 € (+ 822 €).

Le budget total annuel monte alors à $4\,216 + 822 = 5\,038$ €.

Le coût au kilomètre grimpe à 0,672 €.

LE PRIX DU RÉSEAU

Pour étendre le réseau des bornes de recharge, on estime qu'il faut investir autour de 70 milliards d'euros en 20 ans, soit 3,5 milliards chaque année, pour lesquels on demandera de contribuer pour 100 € à chacun des 35 millions d'usagers de la route.

Budget annuel de la Zoé : 5 138 € ; coût au km : 0,685 €.

LA TAXE INTÉRIEURE DE CONSOMMATION SUR LES PRODUITS ÉNERGÉTIQUES

L'électricité est un produit énergétique. Les taxes prélevées sur les carburants routiers collectent autour de 40 milliards d'euros dans l'année, qui vont disparaître en même temps que les moteurs thermiques.

La Clio, la 308 et la Prius paient en moyenne dans l'année 700 € de taxes sur leurs achats de carburant.

La Zoé et ses consœurs devront ajouter 700 € à leurs dépenses annuelles.

Budget de la Zoé : 5 838 € ; coût au km : 0,778 €.

Avec les restrictions grandissantes de circulation, il est possible que l'automobiliste de demain ne

parcoure pas plus que les 7 500 km qui nous ont servis d'exemple, à travers la location de la Zoé.

Avec une voiture électrique d'entrée de gamme, son kilomètre lui coûtera 77,8 centimes, soit 74 % plus cher que pour notre utilisateur de Clio Trend essence d'aujourd'hui (44,6 centimes) quand il fait 10 000 km.

Thermique, électrique, pile à hydrogène, les innovations vont très probablement améliorer notre qualité de vie. Mais la TICPE risque fort de plomber l'avenir de la voiture électrique.





LES RÉGIONS FRANÇAISES :

UNE PAGE SE TOURNE



La France des 22 régions a vécu. Elle n'en comporte maintenant plus que 13. Ces régions sont plus grandes, avec plus d'habitants. Désormais, elles se ressemblent plus qu'elles ne se différencient.

Dans notre Budget, le prix de la voiture et les frais financiers ont des valeurs nationales, sans effet régional.

Le prix du carburant dépend surtout maintenant de l'implantation des hypermarchés alimentaires, qui ont une présence pratiquement comparable d'une région à l'autre, donc avec un prix moyen régional très proche.

Ces grandes régions, de par leur taille, comportent maintenant des proportions comparables de petits et de gros rouleurs, donc un kilométrage proche.

Quatre variables ont toujours été plus discriminantes : la valeur de reprise de la voiture de 4 ans, l'assurance, l'entretien et le garage du véhicule.

Mais leurs différences se font plus entre les grandes métropoles et ce qu'on appelle désormais les Territoires (par exemple les endroits où les transports collectifs sont plus rares). Elles ne peuvent donc plus nous aider à différencier les régions.

Seule l'Ile-de-France par son hyperconcentration urbaine a des caractéristiques particulières.

Nous tournons donc cette page 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 » : des outils pour un possible budget des mobilités ?

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 1 500 000 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 1 500 000
D'ADHÉRENTS

DÉFENSE DE LA MOBILITÉ


+ de 18 000
CONSEILS JURIDIQUES
PERSONNALISÉS


4 000
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

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).



PRIORITÉ À LA MOBILITÉ

www.automobile-club.org/budget

