



Institut des comptes nationaux

ANALYSE DES PRIX  
DEUXIEME RAPPORT TRIMESTRIEL 2017  
DE L'INSTITUT DES COMPTES NATIONAUX

OBSERVATOIRE DES PRIX

Pour de plus amples informations :

SPF Économie, P.M.E., Classes moyennes et Energie

Peter Van Herreweghe

City Atrium

Rue du Progrès 50

1210 Bruxelles

Tél.: +32 2 277 83 96

Courriel : [Peter.Vanherreweghe@economie.fgov.be](mailto:Peter.Vanherreweghe@economie.fgov.be)

---

### Focus : Analyse de l'évolution du coût total d'une voiture

Le dernier rapport annuel de l'Observatoire des Prix sur l'évolution des prix à la consommation a montré qu'en 2016, l'achat de voitures avait fortement contribué à l'inflation des produits industriels non-énergétiques, notamment à cause du relèvement de la taxe de mise en circulation en Flandre le 1<sup>er</sup> juillet 2016 et du renforcement des normes environnementales le 1<sup>er</sup> septembre 2015.

Cependant, outre l'achat initial d'une voiture, l'automobiliste doit faire face également à d'autres frais liés à l'utilisation d'une voiture comme le carburant, l'entretien et les réparations, l'assurance, les pièces détachées, le contrôle technique, le stationnement,...

Suite à ces différentes constatations, l'Observatoire des Prix a décidé de se focaliser sur le coût total d'une voiture.

Sur base de toutes les composantes relatives à l'achat et à l'utilisation d'une voiture, l'Observatoire des Prix a calculé un indice pondéré du coût total d'une voiture<sup>1</sup>. Ce focus analyse aussi l'évolution des prix à la consommation de chacune de ces catégories (entre 2008 et juin 2017) tant en Belgique que dans ses principaux pays voisins.

Cet indice composite du coût total d'une voiture, qui représentait 10,7 % de l'IPCH en 2017, comprend :

1. l'achat de véhicule (y compris la taxe de mise en circulation) (CP07.1.1), avec un poids de 3,4 % dans l'IPCH et donc de 31,9 % dans l'indice composite ;
2. les carburants pour véhicules particuliers (essence, diesel, lubrifiants) (CP07.2.2), avec un poids de 3,1 % dans l'IPCH et donc de 28,8 % dans l'indice composite ;
3. l'entretien et la réparation de véhicules particuliers (tarif horaire des garagistes ; abonnement de dépannage, vidange d'huile et remplacement des plaquettes de frein) (CP07.2.3), avec un poids de 2,7 % dans l'IPCH et donc de 25,4 % dans l'indice composite ;
4. l'assurance de véhicule à moteur (responsabilité civile obligatoire) (CP12.5.4.1), avec un poids de 0,7 % dans l'IPCH et donc de 6,6 % dans l'indice composite ;
5. les pièces de rechange et accessoires pour véhicules particuliers (pneu, batterie, GPS) (CP07.2.1), avec un poids de 0,5 % dans l'IPCH et donc de 4,4 % dans l'indice composite ;
6. les services divers liés aux véhicules particuliers (location de garage, contrôle technique, parcmètres et certains frais non récurrents comme la leçon de conduite, l'examen de permis de conduire et le permis de conduire) (CP07.2.4), avec un poids de 0,3 % dans l'IPCH et donc de 2,6 % dans l'indice composite.

En ce qui concerne les poids des différentes composantes de l'indice du coût total d'une voiture dans l'IPCH en Belgique, ils ont été soumis à des modifications au cours de la dernière décennie. Tant l'achat de voiture (y compris la taxe de mise en circulation) que les carburants ont absorbé en moyenne 30 % de ce budget automobile tout au long de la période d'analyse (2008-juin 2017). Les frais d'entretien et les réparations y ont pris une part de plus en plus prépondérante au fil des années (de 20 % à 25 %). Les services divers liés aux véhicules particuliers<sup>2</sup>, l'assurance automobile et les pièces de rechange et accessoires n'ont jamais dépassé le seuil des 10,0 %.

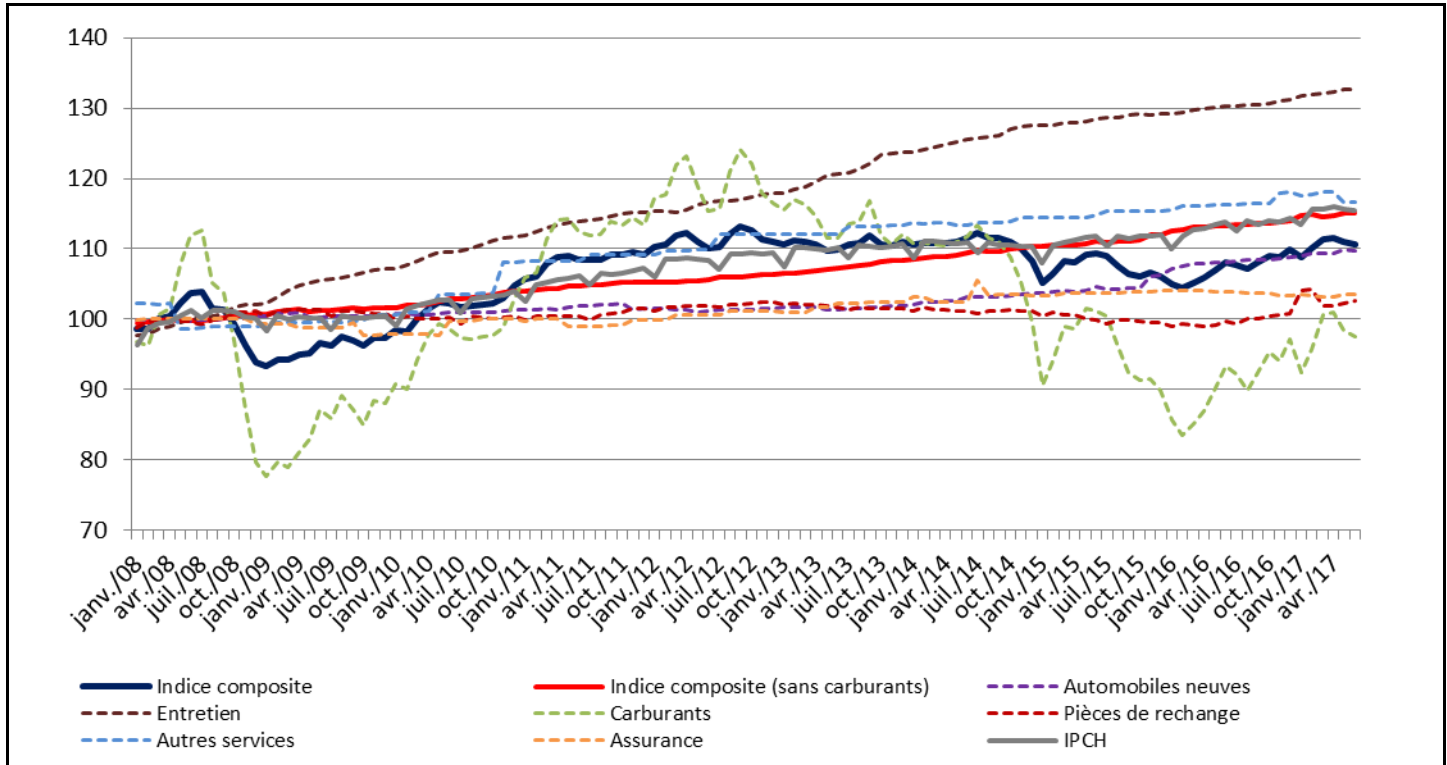
---

<sup>1</sup> Cet indice se calcule comme la moyenne pondérée des différents indices des biens et services liées à l'utilisation d'une voiture.

<sup>2</sup> Cette catégorie a vu son poids dans le panier à la consommation diminuer en 2016 suite entre autres au retrait de la taxe de circulation dans l'indice des prix à la consommation harmonisé.

Graphique 15. Evolution de l'indice composite du coût total d'une voiture et de ses composantes entre janvier 2008 et juin 2017

(Indice 2008 =100)



Sources : CE, SPF Economie (Statistics Belgium), calculs propres.

Le coût total d'une voiture a augmenté de 10,7 % entre 2008 et juin 2017 (contre 15,5 % pour l'indice des prix à la consommation global). Son évolution est fortement corrélée à l'évolution des prix des carburants. Après que le prix du carburant et l'indice composite aient atteint un pic en juillet 2008, le coût total d'une voiture s'est atténué suite à la chute de la même composante survenue lors du deuxième semestre 2008. L'indice du coût total d'une voiture a alors été orienté à la hausse entre février 2009 et septembre 2012 avant de se stabiliser entre octobre 2012 et juillet 2014. Il a ensuite diminué entre août 2014 et février 2016. A partir de mars 2016, il a de nouveau connu une trajectoire ascendante. Depuis mai 2017, il est néanmoins en recul.

En Belgique, les frais d'entretien et de réparation, qui se sont renchérissés de manière continue (32,6 % entre 2008 et mi-2017, contre 20,8 % pour l'ensemble des services), ont contribué le plus à l'inflation cumulée de l'indice composite. Hormis en 2016, l'achat de voitures a contribué de manière modérée à l'inflation de l'indice composite.

Dans les pays voisins, l'indice du coût réel d'une voiture a suivi une trajectoire semblable à celle observée en Belgique. Les carburants ont fortement influencé l'indice composite de chaque pays. C'est aux Pays-Bas, que l'on peut observer la plus forte augmentation de l'indice composite durant la dernière décennie (11,9 %<sup>3</sup>) tandis que l'évolution de l'indice composite a été plus modeste en Allemagne (5,3 %) et en France (10,0 %).<sup>4</sup> L'écart d'inflation cumulée entre la Belgique et ses principaux pays voisins peut s'expliquer principalement par les carburants (avec une inflation moins élevée en Belgique par rapport aux Pays-Bas et plus élevée en Belgique par rapport à l'Allemagne et à la France). En excluant les carburants de

<sup>3</sup> Aux-Pays-Bas, l'augmentation de la TVA de 19,0 % à 21,0 % en octobre 2012 a eu un impact significatif sur les prix à la consommation des biens et services liés à l'achat et à l'utilisation d'une voiture.

<sup>4</sup> En annexe 4, l'inflation cumulée de l'indice composite du coût total d'une voiture et de ses composantes en Belgique et dans ses principaux pays voisins (2008-juin 2017) a été ajoutée.

l'indice composite, l'inflation de l'indice composite aurait été de 15,0 % en Belgique et ce sont les voitures qui sont à l'origine de l'écart d'inflation cumulée plus élevé en Belgique par rapport à la France et l'Allemagne et moins élevé en Belgique par rapport aux Pays-Bas.

**Tableau 15. Contribution à l'inflation cumulée de l'indice composite du coût total d'une voiture entre 2008 et juin 2017**

(En points de pourcentage)

	Belgique <sup>5</sup>	Allemagne	France	Pays-Bas
Automobiles	0,026	0,009	0,017	0,028
Pièces de rechange	0,001	0,005	-0,001	0,004
Carburants	0,021	-0,003	0,011	0,034
Entretien	0,049	0,029	0,056	0,037
Autres services	0,007	0,005	0,011	0,006
Assurance	0,003	0,008	0,006	0,010
Indice composite	0,107	0,053	0,100	0,119

Sources : CE, SPF Economie (Statistics Belgium), calculs propres.

L'automobiliste belge a consacré en 2017 une part légèrement plus élevée à l'achat de sa voiture (32 % de l'indice composite) que le néerlandais (30 %). Aux Pays-Bas, le poids des carburants (37 %) pèse davantage sur les dépenses liées à la voiture que dans les autres pays (comme en Allemagne par exemple où ce poste représente 31 %). Les frais d'entretien et de réparation représentent un quart du budget automobile en France comme en Belgique, cette part est beaucoup moins élevée aux Pays-Bas et en Allemagne.

Les différentes composantes de l'indice du coût total d'une voiture sont exposées selon leur contribution à l'inflation cumulée en Belgique entre 2008 et mi-2017. Vu la forte hétérogénéité de sa composition, la catégorie des autres services ne fait pas l'objet d'une analyse détaillée dans ce focus.

### **Entretiens et Réparations**

Sur toute la période d'analyse (2008 - mi-2017), les frais d'entretien et de réparations se sont renchéri de 32,6 % en Belgique contre 21,9 % aux Pays-Bas, 25,5 % en Allemagne et 24,5 % en France.<sup>6</sup>

En Belgique, l'inflation de la catégorie entretiens et réparations est restée très élevée entre 2008 et 2015 (progressant à un taux annuel de croissance moyen de 3,6 %). A partir de 2016, elle a évolué à un rythme plus modéré en retombant sous le seuil des 2,0 % (1,4 % en 2016 et 1,9 % durant le premier semestre 2017).

Parmi les entretiens et réparations, la vidange d'huile a le plus fortement augmenté durant la période sous revue (44,4 %). Selon Traxio (Confédération belge du Commerce et de la Réparation automobile et des Secteurs connexes), le marché des producteurs de lubrifiants est fortement concentré et est dominé par une grande firme internationale. Le prix d'une vidange varie selon le taux horaire du garage et le cours des huiles utilisées, mais aussi la qualité et la quantité d'huile utilisée, spécifique à chaque véhicule et type de conduite. Cependant, la fréquence des entretiens aurait diminué au fil des années, ce qui réduirait les frais liés à la vidange d'huile sur toute la période d'utilisation de la voiture.

<sup>5</sup> En annexe 3, la contribution à l'inflation de l'indice composite en Belgique a été ajoutée pour chaque année séparée.

<sup>6</sup> En France, la catégorie entretien de véhicules particuliers comprend le montage de pièces et accessoires, l'équilibrage des roues, visite de contrôle, services de dépannage, vidange, graissage et lavage ainsi que le coût de la main d'œuvre et des fournitures. Le tarif horaire des garagistes (30,4 % pour la mécanique et 32,5 % pour la carrosserie entre 2008 et juin 2017) a néanmoins progressé à plus vive allure en France qu'en Belgique. Le détail des autres témoins n'est pas publié par l'INSEE.

Quant au tarif horaire d'un garagiste, il a progressé tout au long de la dernière décennie à un rythme plus soutenu (28,3 %) que l'indice santé (15,3 %) sur lequel est indexé le salaire horaire minimum de la Commission Paritaire des garages (CP12). En effet, le tarif horaire a augmenté plus vite entre autres à cause des coûts liés à la formation des ouvriers à une technologie de plus en plus complexe.

Le prix du remplacement des plaquettes de freins (28,4 % entre 2008 et juin 2017) a suivi une progression similaire à celle du tarif horaire. L'augmentation des prix des abonnements de dépannage a été de 25,1 % entre 2008 et juin 2017.

Cependant, malgré la forte progression des frais d'entretien et de réparation, une étude de la société Lease Plan<sup>7</sup> indiquerait qu'en Belgique, ces frais seraient toujours parmi les moins élevés d'Europe.

### **Achat de voitures**

Par rapport à 2008, le consommateur belge a dû payer en juin 2017 9,8 % en plus pour l'achat d'une voiture. C'est aux Pays-Bas que le prix des voitures a connu la plus forte évolution (13,6 %). L'inflation à long terme des voitures neuves s'est avérée moins prononcée en France<sup>8</sup> et surtout en Allemagne où elle ne s'élevait respectivement qu'à 8,4 % et 4,3 %.

En Belgique, les prix des automobiles neuves sont restés assez stables entre 2008 et 2013 (à un taux de croissance annuel moyen de 0,3 %). Selon Traxio (Confédération belge du Commerce et de la Réparation automobile et des Secteurs connexes), la forte concurrence entre les concessionnaires a exercé une certaine pression à la baisse sur les prix des voitures. Le dernier screening de fonctionnement de marché de l'Observatoire des Prix a montré en plus qu'en 2014 et les années précédentes le secteur de la distribution automobile a généré de relativement faibles marges par rapport à d'autres secteurs de services<sup>9</sup>.

A partir de 2014, cette tendance s'est renversée sous l'impact des modifications de calcul de la taxe de mise en circulation et de l'introduction de normes environnementales plus strictes. Depuis janvier 2011, la taxe de mise en circulation est régionalisée en Belgique. En 2012, la taxe de mise en circulation avait déjà été modifiée en Flandres. Elle est depuis lors calculée sur la base des émissions CO<sub>2</sub>, de la norme Euro et de la nature du carburant dans le but d'inciter les automobilistes à opter pour des véhicules moins polluants. Cette réforme n'avait cependant généré quasi aucun effet sur le nombre d'immatriculations neuves<sup>10</sup>. Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2014, la taxe de mise en circulation est calculée en Flandres

---

<sup>7</sup> <https://www.leaseplan.be/fr/insight/notre-etude-europeenne-leaseplan-carcost-index-rouler-en-voiture-coute-le-plus-cher-aux-pays>

Le 'Car Cost Index' fournit un aperçu du coût de toutes les composantes d'une voiture de segment C (20.000 km par an, sur la base de trois ans). L'analyse se base sur le prix d'achat, la dépréciation, l'assurance, les frais d'entretien et de réparation, les taxes et les carburants.

<sup>8</sup> Selon le Comité des Constructeurs Français d'Automobiles, en France tout comme en Belgique, la concurrence entre distributeurs automobiles a tempéré l'inflation des voitures. Les mesures de soutien au marché (comme par exemple, les primes à la casse, les bonus écologiques) ont également permis de maîtriser l'inflation des voitures entre 2008 et 2014. Néanmoins, le durcissement du système de bonus/malus (<https://www.economie.gouv.fr/cedef/bonus-malus-vehicule-neuf>) à partir de 2014 a impliqué une croissance des prix des voitures en janvier 2014 (2,5 % par rapport à décembre 2013) et janvier 2015 (2,4 % par rapport à décembre 2014). Le système de bonus/malus écologique accorde une prime en cas d'achat d'un véhicule peu polluant et sanctionne d'une taxe l'acquisition d'une voiture émettant une forte quantité de CO<sub>2</sub>.

<sup>9</sup> Observatoire des Prix, Screening horizontal de fonctionnement de marché 2016, [http://economie.fgov.be/fr/modules/publications/statistiques/economie/marche\\_en\\_belgique\\_screening\\_2016.jsp](http://economie.fgov.be/fr/modules/publications/statistiques/economie/marche_en_belgique_screening_2016.jsp)

<sup>10</sup> Selon le RAI Vereniging, la Fédération de l'Industrie automobile aux Pays-Bas, ce changement dans le calcul de la taxe de mise en circulation a eu un réel impact sur le comportement des consommateurs néerlandais qui ont davantage opté pour des voitures hybrides. En 2015, les voitures hybrides représentaient respectivement 12,5 % des nouvelles immatriculations aux Pays-Bas contre seulement 2,1 % en Belgique.

uniquement sur base des émissions de CO<sub>2</sub>. En Wallonie, la taxe de mise en circulation est basée sur la puissance du moteur exprimée en kilowatts ou en chevaux fiscaux.

En 2016, l'inflation des voitures a grimpé de manière significative (3,5 %) sous l'impulsion de l'augmentation de la taxe de mise en circulation en Flandre et de l'entrée en vigueur de la nouvelle norme environnementale Euro 6<sup>11</sup>. A taxes indirectes constantes, l'inflation des voitures se serait élevée à 2,8 % en 2016.

Durant le second trimestre 2017, l'inflation des voitures a subi un net ralentissement (1,5 %). A taxes indirectes constantes, l'inflation des voitures se serait élevée à 1,4 % au cours du second trimestre 2017.

Selon les données détaillées de l'indice des prix à la consommation, ce sont les mono-volumes qui ont connu la plus forte augmentation de prix dans une perspective de long terme (16,5 % entre 2010 et mai 2017). Dans le même temps, les petites voitures ont connu quant à elles la plus faible progression (5,4 %).

Comme en Belgique, le prix des voitures neuves aux Pays-Bas intègre le montant de la taxe de mise en circulation, ce qui n'est pas le cas en France ni en Allemagne. La plus forte augmentation des prix à la consommation des voitures aux Pays-Bas dans la période sous revue pourrait être expliquée en partie par les changements des taxes de mise en circulation dans ce pays. En effet, à partir de 2008, la taxe de mise en circulation a été progressivement calculée en fonction des émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules et à partir du 1<sup>er</sup> juillet 2012<sup>12</sup>, le service d'imposition automobile néerlandais a découragé encore plus l'achat des véhicules les plus polluants. En 2013, la taxe de mise en circulation n'est plus calculée que sur base des émissions CO<sub>2</sub>. Les Pays-Bas ont adopté des normes environnementales plus strictes que celles fixées par l'Union européenne. En 2014 et 2015, le gouvernement néerlandais a rabaisé les seuils d'émission de CO<sub>2</sub> en dessous desquels le véhicule est soumis à une taxe de mise en circulation limitée.

## **Carburants**

L'évolution des carburants est déjà traitée dans le chapitre « Energie » de ce rapport. Davantage d'informations sur la composition des prix des carburants sont précisées dans le rapport annuel 2015 de l'Observatoire des Prix.<sup>13</sup>

En Belgique comme dans ses pays voisins, l'inflation des carburants a fortement fluctué durant la période sous revue. Cependant, en juin 2017, les carburants coûtaient moins cher qu'il y a 10 ans en Allemagne (-7,0 %), en France (-3,5 %) et en Belgique (-2,5 %). Aux Pays-Bas, par contre, les carburants ont vu leur prix augmenter de 1,9 % durant la dernière décennie.

Les prix des carburants réagissent très rapidement aux évolutions des cours internationaux du pétrole. Vu leur poids important, les carburants ont contribué à l'évolution de l'indice composite tant à la baisse qu'à la hausse.<sup>14</sup> La flambée des prix du pétrole est survenue dès le début de l'année 2009. Elle était stimulée par la croissance de la demande mondiale et par la réduction de l'offre de pétrole occasionnée par les tensions politiques au Moyen Orient. L'Union européenne avait pris la décision en 2012 d'imposer un embargo pétrolier contre l'Iran et la Syrie. La chute du prix du pétrole s'est déclenchée au cours de l'année 2012 et s'est poursuivie jusqu'en 2016. Cette diminution s'explique entre autres par une augmentation de l'offre de pétrole de la Russie et des pays non membres de l'OPEP (grâce entre autres à la hausse de la production américaine issue des huiles de schiste). Par ailleurs, la demande pétrolière globale a été affectée par la crise économique

---

<sup>11</sup> Depuis le 1<sup>er</sup> septembre 2014, tous les nouveaux modèles homologués sont soumis à la norme Euro 6, ce qui est le cas pour l'ensemble des véhicules neufs à compter de septembre 2015.

<sup>12</sup> <https://www.automotiveimport.nl/bpm-berekenen-2/bpm-tarieven-2012>

<sup>13</sup> Voir [http://economie.fgov.be/fr/modules/publications/statistiques/economie/analyse\\_des\\_prix\\_2015\\_icn\\_rapport\\_annuel.jsp](http://economie.fgov.be/fr/modules/publications/statistiques/economie/analyse_des_prix_2015_icn_rapport_annuel.jsp)

<sup>14</sup> Aidan Meyler, Energy Economics, The pass through of oil prices into euro area consumer liquid fuel prices in an environment of high and volatile oil prices.

en Europe et par un ralentissement de la croissance économique en Chine. En outre, les perspectives du retour du pétrole iranien sur le marché mondial en 2016, suite à la levée de l'embargo avec l'Occident, exercent également une pression à la baisse sur les prix pétroliers. Ceci dit, le cours du pétrole a fortement fluctué au cours de l'année 2016. Tout d'abord, la baisse de production américaine de pétrole de schiste a exercé une pression haussière sur les cours du pétrole mi-2016. Ensuite, fin 2016, des pays producteurs de pétrole (membres de l'OPEP et hors OPEP) ont réduit leur production. Ce contexte a permis de soutenir les prix du pétrole.

Lors du deuxième trimestre 2017<sup>15</sup>, le litre d'essence 95 (taxes comprises) affichait un niveau similaire en Belgique (1,36 EUR), en Allemagne (1,38 EUR) et en France (1,37 EUR). Par contre, aux Pays-Bas, l'automobiliste devait déboursier 1,55 euro par litre d'essence 95 (taxes comprises).<sup>16</sup> Comme lors du premier trimestre 2008, l'essence coûtait donc le plus cher aux Pays-Bas. Dans le même temps, un litre de diesel (taxes comprises) était le moins cher en Allemagne (1,15 euro) contre 1,25 euro en Belgique, 1,21 euro en France, et 1,20 euro aux Pays-Bas. Lors du premier trimestre 2008, le litre de diesel était encore le meilleur marché en Belgique (avec 1,13 euro par litre).

Selon les dernières données disponibles<sup>17</sup>, les accises sur l'essence 95 sont les plus élevées aux Pays-Bas (77 cents le litre). En Belgique (62 cents le litre), elles étaient à un niveau légèrement inférieur à celui en vigueur en Allemagne (65 cents le litre) et en France (65 cents le litre). Le niveau des accises sur le diesel converge vers les 50 cents le litre en Belgique et dans ses principaux pays voisins.

Sur le long terme, le budget 'carburant' dépend davantage de la consommation réelle des voitures immatriculées dans chaque pays que du niveau de prix de l'essence et du diesel.

### **Assurance 'Responsabilité civile'**

En Belgique, les primes d'assurance ont augmenté à une allure très modérée tout au long de la période analysée (3,6 % entre 2008 et mi-2017). Néanmoins, sur base annuelle, les primes d'assurance étaient envolées en 2007 (6,3 % par rapport à 2006) suite notamment au mauvais rendement des produits financiers des compagnies d'assurance durant l'année précédente.<sup>18</sup> Aux Pays-Bas, les primes d'assurance ont été réajustées régulièrement au cours des dix dernières années. L'augmentation de la TVA (de 19,0 % à 21,0 % en octobre 2012) a eu entre autres un impact significatif sur la prime de l'assurance automobile aux Pays-Bas. Le consommateur néerlandais a dû déboursier 35,8 % supplémentaire entre 2008 et mi-2017 pour son assurance. En France, les primes d'assurance automobile ont surtout progressé après la crise financière (avec une hausse des prix de 16,7 % entre 2008 et juin 2017), tandis qu'en Allemagne, ces primes ont connu une évolution très volatile tout au cours de la période sous revue (et une hausse des prix de 14,6 % entre 2008 et juin 2017).

### **Pièces détachées**

En Belgique, la progression des prix des pièces détachées est restée fort limitée tout au long de la période d'analyse (2,6 %). En France, l'indice des prix à la consommation des pièces détachées a même diminué au cours de la dernière décennie de 6,4 %. En Allemagne, le prix des pièces détachées a grimpé en moyenne de 11,1 % entre 2008 et 2012 puis s'est stabilisé entre 2013 et mi-2017 (0,6 %). Aux Pays-Bas, hormis l'impact de l'augmentation de la TVA en octobre 2012 (de 19 % à 21 %), le prix des pièces détachées a affiché une certaine stabilité tout au long de la période d'analyse.

---

<sup>15</sup> The European Market Observatory for Energy.

<sup>16</sup> Sur toute la période d'analyse, le prix de l'essence 95 (à cause des accises) a été plus élevé aux Pays-Bas que dans les autres pays analysés.

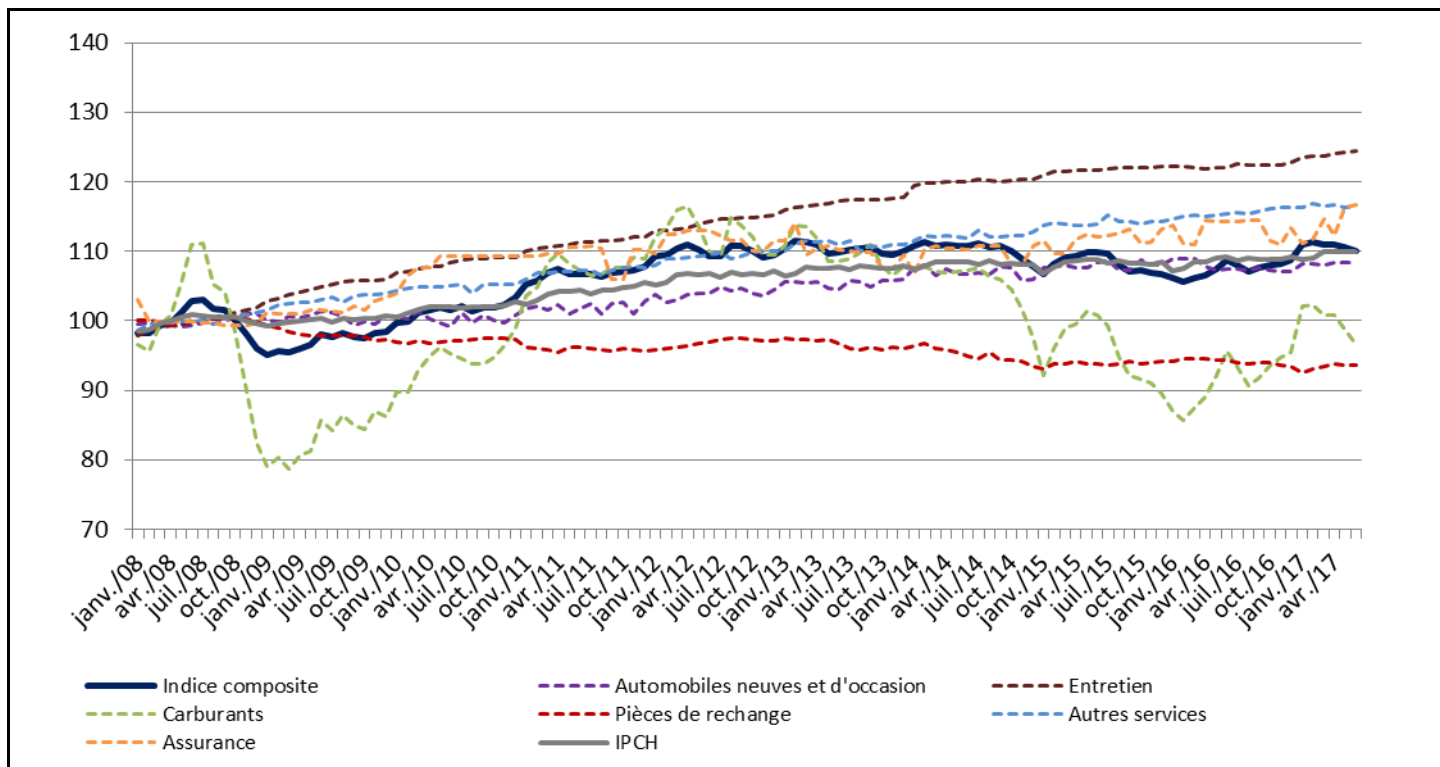
<sup>17</sup> The European Market Observatory for Energy.

<sup>18</sup> Assuralia, Chiffres clés et principaux résultats de l'assurance belge en 2007, [https://www.assuralia.be/images/docs/stats/FR/01\\_etudes-Assuralia/01\\_12\\_FR-principauxresultats-2007.pdf](https://www.assuralia.be/images/docs/stats/FR/01_etudes-Assuralia/01_12_FR-principauxresultats-2007.pdf)



Les pièces détachées en Belgique sont composées entre autres des pneus, des batteries et des GPS. Les prix des pneus sont impactés par le cours du pétrole et du caoutchouc. Après avoir connu un creux lors du premier trimestre 2016, les cours du caoutchouc sont en train de remonter en 2017 et renouer avec leur niveau de septembre 2011.<sup>19</sup> Les fabricants de pneus se voient obligés de répercuter la hausse des matières premières. L'inflation des pneus s'élevait à 4,2 % en juin 2017. L'augmentation du prix des batteries de démarrage pour véhicule (18,3 % entre 2008 et juin 2017) peut s'expliquer entre autres par le renforcement des exigences environnementales qui obligent les fabricants à reporter une partie de ces coûts sur le marché. Les prix des accessoires automobiles comme par exemple le GPS (au même titre que d'autres produits informatiques) se sont effondrés durant les dix dernières années (-32,3 % entre 2008 et mi-2017).

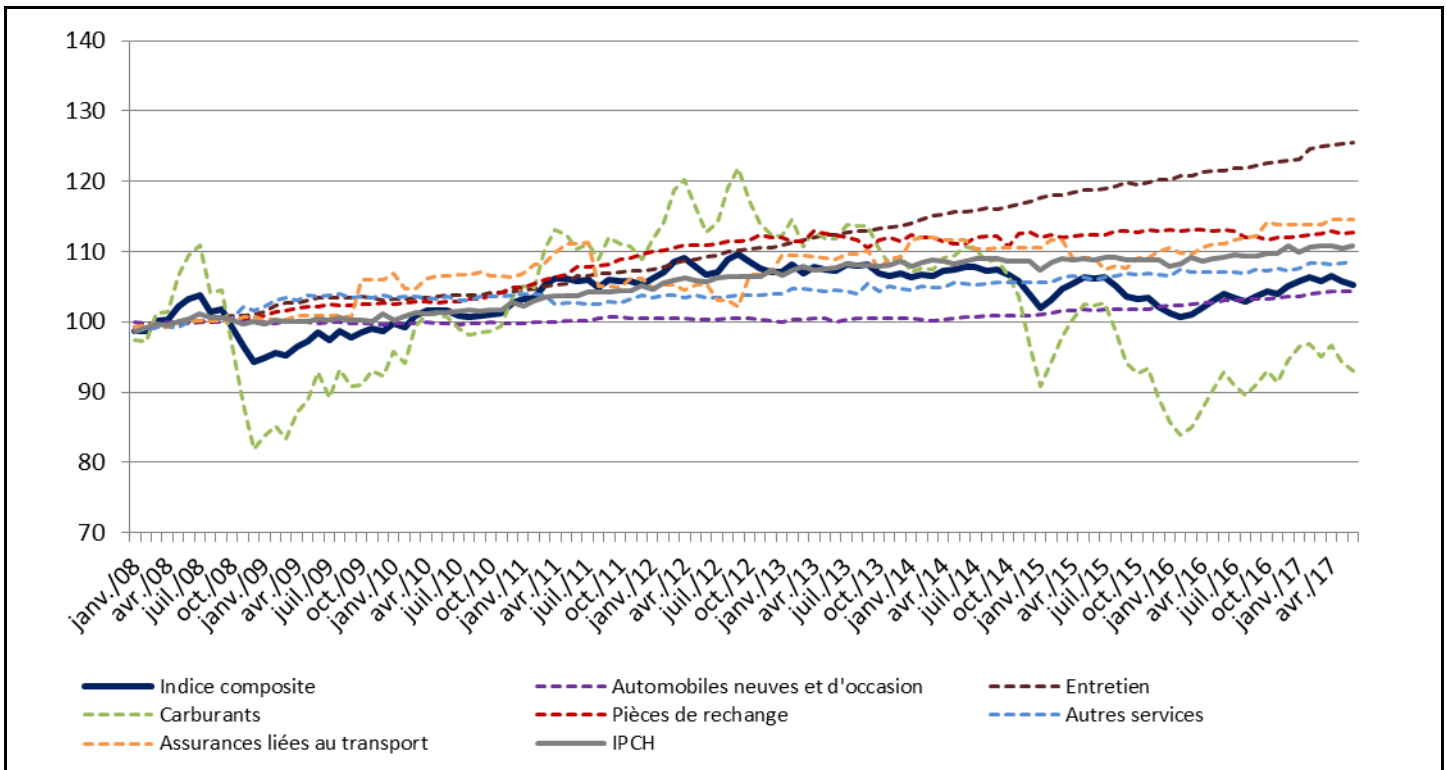
**Graphique 16. Evolution de l'indice composite du coût total d'une voiture et de ses composantes en France**



Sources : CE, calculs propres.

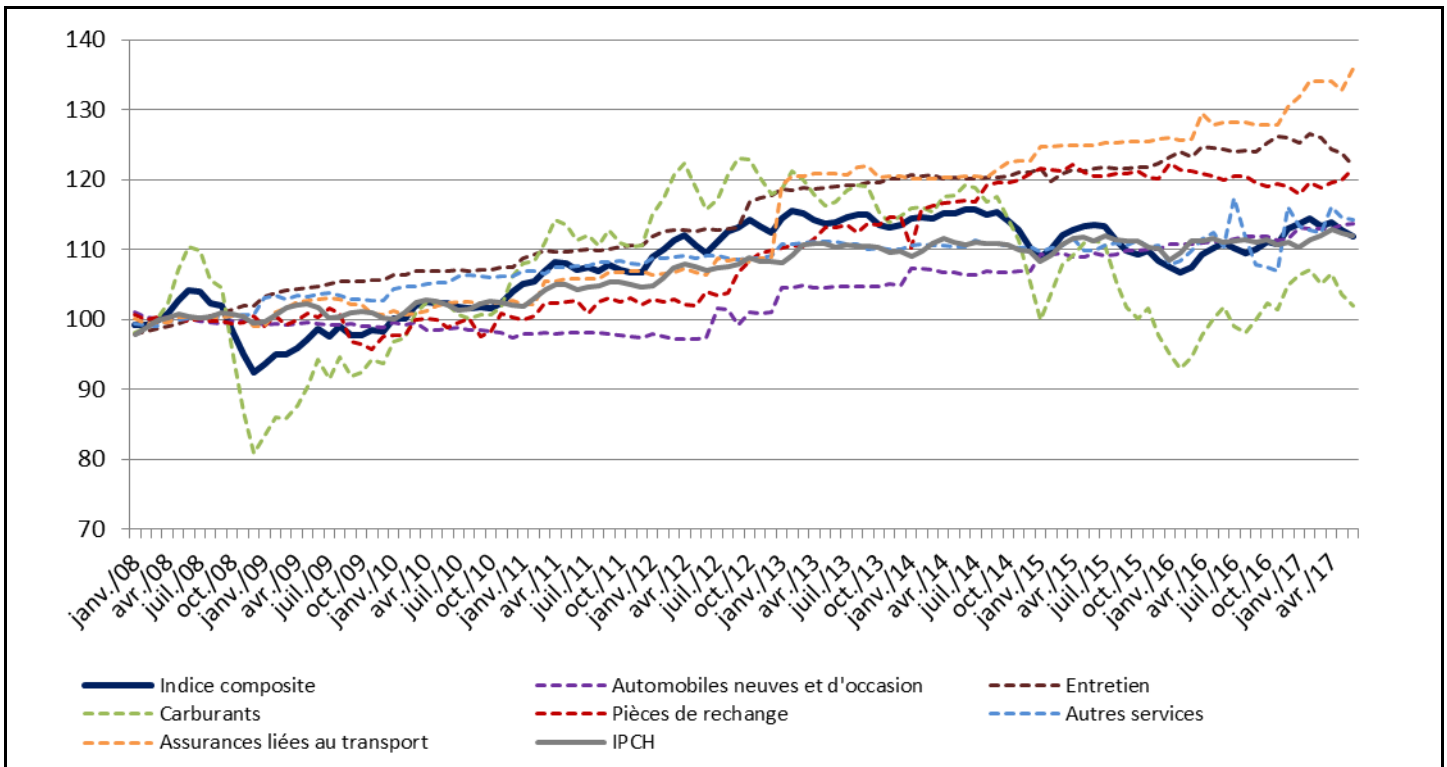
<sup>19</sup> <http://www.indexmundi.com/fr/matieres-premieres/?marchandise=caoutchouc&mois=360>

**Graphique 17. Evolution de l'indice composite du coût total d'une voiture et de ses composantes en Allemagne**



Sources : CE, calculs propres.

**Graphique 18. Evolution de l'indice composite du coût total d'une voiture et de ses composantes aux Pays-Bas**



Sources : CE, calculs propres.

## Annexe 3 : Contribution à l'inflation de l'indice composite du coût total d'une voiture en Belgique

(en points de pourcentage)

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Automobiles	0,2	0,1	0,2	-0,1	0,1	0,3	0,4	1,1	0,5
Pièces de rechange	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2
Carburants	-5,0	5,0	5,5	2,2	-1,6	-1,2	-4,1	-1,6	3,2
Entretien	0,7	0,7	0,8	0,5	0,7	0,8	0,5	0,3	0,5
Autres services	0,0	0,1	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0
Assurance	-0,1	0,0	0,0	0,1	0,1	0,1	0,0	0,0	0,0
Indice composite	-4,1	6,0	6,7	2,8	-0,6	0,1	-3,1	-0,1	4,4

Sources : CE, SPF Économie, DG Statistique-Statistics Belgium.

## Annexe 4 : Inflation cumulée de l'indice composite du coût total d'une voiture et de ses composantes en Belgique et dans ses principaux pays voisins (2008-juin 2017)

(en %)

	Belgique	France	Allemagne	Pays-Bas
Automobiles	9,8	8,4	4,3	13,6
Pièces de rechange	2,6	-6,4	12,7	21,5
Carburants	-2,5	-3,5	-7,0	1,9
Entretien	32,6	24,5	25,5	21,9
Autres services	16,7	16,5	8,6	14,2
Assurance	3,6	16,7	14,6	35,8
Indice composite	<b>10,7</b>	<b>10,0</b>	<b>5,3</b>	<b>11,9</b>

Sources : CE, SPF Économie, DG Statistique-Statistics Belgium.