

# LE BUDGET

de l'Automobiliste de l'ACA®



JUIN 2015



AUTOMOBILE CLUB  
ASSOCIATION

PRIORITÉ À LA MOBILITÉ

# 2 SOMMAIRE

- 3** ÉDITO
- 4** AVERTISSEMENT
- 5** SYNTHÈSE
- 6** LE BUDGET DE LA RENAULT CLIO
- 9** LE BUDGET DE LA PEUGEOT 308 DIESEL
- 11** LE BUDGET DE LA DACIA LOGAN DIESEL
- 13** LE BUDGET DE LA TOYOTA PRIUS
- 15** COMPARAISON DES BUDGETS
- 18** L'AUTOMOBILISTE FRANÇAIS FACE AUX TAXES
- 21** LE BUDGET VÉHICULE ESSENCE DES 22 REGIONS FRANÇAISES
- 24** LA VOITURE MOYENNE D'OCCASION 2014 - ÉTUDE DE L'ARGUS
- 27** L'ÉTAT DES ROUTES, SOURCE D'ACCIDENTS
- 30** À PROPOS DE LA MÉTHODOLOGIE DU BUDGET DE L'AUTOMOBILISTE
- 31** À PROPOS DE L'AUTOMOBILE CLUB ASSOCIATION



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



**Didier BOLLECKER**

Président de  
l'Automobile Club Association

Cette nouvelle édition du *Budget de l'Automobiliste de l'ACA®* présente les budgets classiques des automobilistes roulant dans un véhicule essence, diesel et low-cost, et renouvelle l'approche budgétaire, déjà initiée l'année dernière, d'un véhicule hybride. La baisse des prix du pétrole, et dans une moindre mesure celle des carburants, n'a pas entraîné de hausse du kilométrage moyen parcouru par les français, et la baisse des taux d'intérêts a surtout conduit les constructeurs à proposer des offres de location dont il n'est pas certain qu'elles soient, à terme, intéressantes pour l'automobiliste.

Par ailleurs, avec l'aide de l'Argus, nous avons tenté de mieux cerner le portrait-robot de l'acheteur d'un véhicule d'occasion. Enfin, nous avons chiffré les faibles montants alloués à nos infrastructures au regard des taxes colossales payées par les automobilistes, alors qu'il s'agit d'un enjeu majeur de sécurité routière.

L'examen des chiffres de la Sécurité Routière montre une décroissance considérable des accidents de la route entre 1970 et 2010. On est passé de 16 387 tués à 3 998 par an en 40 ans, soit quatre fois moins, alors que dans le même temps, le parc automobile a été multiplié par 2,75 et le trafic par 2,77.

Cette baisse de l'accidentalité depuis 4 décennies est due à l'amélioration considérable des véhicules en matière de sécurité, à l'amélioration du réseau, aux législations successives sur les vitesses, le permis à points, les contrôles d'alcoolémie... Sans oublier ceux qui tiennent le volant, les deux générations d'automobilistes qui, en quarante ans, ont joué le jeu en perfectionnant leur conduite.

Reste la question des infrastructures : pourquoi, à conducteur identique, à parcours égal et à vitesse moindre, se tue-t-on plus sur les nationales que sur les autoroutes, sur les départementales que sur les nationales ? Le parent pauvre de la sécurité, dans cette dernière décennie, est le réseau routier dans les domaines de l'entretien et de la modernisation.

Les moyens financiers existent pourtant. Les 0,340 milliard du budget accordé à l'entretien et la modernisation des routes pour l'année représentent 1 % des 34 milliards ponctionnés par la TVA, la TICPE et la TVA sur la TICPE dans la poche des usagers de la route la même année.

Privé de ses ressources, le réseau routier reste de loin le plus accidentogène des trois acteurs de la sécurité automobile et le plus gros obstacle à une baisse plus rapide du nombre des accidents.

# 4 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.

## Les nouveaux venus

Pour savoir à quel kilométrage il est intéressant de passer de l'essence au diesel, nous avons introduit la Clio diesel en comparaison avec la Clio essence.

Puis 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'utilisateurs. 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 utilisons était inférieure de 21 % aux chiffres relevés en situation réelle (ville, route, autoroute).

Nous avons adopté les consommations « réelles » pour les chapitres carburant de nos Budgets 2014.

Les budgets totaux (ensemble des dépenses de chaque voiture) en seront donc affectés par rapport à l'année précédente, d'un surplus en euros de 2,7 % en moyenne, mais nous serons plus près de la réalité.



# SYNTHÈSE

## LA CLIO ESSENCE EN 2014

- Notre automobiliste roule 8 225 km dans une Clio de 5 CV émettant 105 g de CO<sub>2</sub>, acquise à un prix catalogue de 16 400 €.
- Son budget 2014 atteint 5 881 €. Son choix de l'essence est encore justifié, puisque c'est à partir de 9 500 km annuels que la Clio diesel comparable prendra l'avantage financièrement.

## LA 308 DIESEL EN 2014

- Avec sa 308 de 4 CV émettant 95 g de CO<sub>2</sub>, achetée au prix de 21 600 €, notre automobiliste diesel a parcouru 15 477 km.
- Son budget dépasse légèrement les 8 000 € (8 126 €).

## LA LOGAN DIESEL EN 2014

- Cousine low cost de la Clio diesel, la Logan sans bonus affiche un prix neuf 36 % inférieur. La reprise de 4 ans cote aussi 33 % au-dessous de la Clio de 4 ans.
- La Logan roule avec l'ancien moteur de la Clio, qui consomme 6 % de plus que celui de la Clio moderne.
- La Logan finit avec un budget de 4 732 €, inférieur de 20 % à celui de sa cousine, et avec le décalage d'une génération (de voiture) dans les prestations. Du neuf au prix de l'occasion.

## LA PRIUS HYBRIDE EN 2014

- La Toyota, hybride et subventionnée, bénéficie d'un bonus de 2 384 € qui fait baisser son prix catalogue de 8,25 % à 26 516 €. Dans le même temps, la valeur de la reprise au bout de 4 ans est parmi les meilleures (41 % contre 37 % pour la 308 diesel).
- Consommant peu pour une essence, elle totalise un budget de 8 575 €, soit 5,5 % au-dessus de celui de la Peugeot 308.
- Sans le bonus hybride, le budget de la Toyota aurait été de 16 % supérieur à celui de la 308.

## LA ROUTE, SOURCE D'ACCIDENTS

- Depuis 1972, la mortalité sur nos routes ne cesse de diminuer, et de façon spectaculaire.
- Le trafic a été multiplié par quatre, la mortalité a été divisée par cinq. On sait que pour cela, il a fallu travailler sur la sécurité des véhicules, l'amélioration du réseau routier et le changement du comportement des conducteurs.
- Les constructeurs et les conducteurs ont fait leur révolution. Mais, depuis quelques années, l'énorme cagnotte (34 milliards d'euros annuels) générée par les taxes sur le carburant (TVA + TICPE + TVA sur la TICPE) est de moins en moins consacrée à l'état du réseau routier.

# 6 LE BUDGET DE LA RENAULT CLIO

## LA CLIO ESSENCE EN 2014

Le Budget de l'automobiliste utilisant une voiture fonctionnant à l'essence s'élève à 5 881 €. Cet automobiliste possède une Renault Clio TCe 90 Energy Zen éco<sup>2</sup> 5 portes 5 CV fiscaux 90 chevaux réels 105 g CO<sub>2</sub> bonus neutre.

Il a acquis cette voiture au prix catalogue de 16 400 €. Il a cédé en échange une Clio de 4 ans de 36 000 km à la cote Argus de 6 500 €.

Pour financer son achat, il a pris un crédit de 4 ans auprès du constructeur pour la valeur résiduelle qu'il avait à financer (9 900 €).

Il a parcouru dans l'année 8 225 km avec une consommation moyenne de 7,6 litres aux 100 km. Chaque kilomètre lui a coûté 0,715 €.

## LE BUDGET DE LA CLIO ESSENCE EN 2014

En Euros	HT		TAXES		TTC	
	2013	2014	2013	2014	2013	2014
Achat moins reprise	2 083	2 063	457	452	2 540	2 515
Frais financiers	256	254	50	0	306	254
Assurance	492	501	130	132	622	633
Carburant	311	390	400	538	711	928
Entretien	631	647	126	130	757	777
Garage du véhicule	479	482	96	96	575	578
<b>Total HT</b>	<b>4 252</b>	<b>4 337</b>				
Péage			194	196	194	196
<b>Total Taxes</b>			<b>1 463</b>	<b>1 544</b>		
<b>Total TTC</b>					<b>5 705</b>	<b>5 881</b>
Prix au km	0,478	0,527	0,163	0,188	0,641	0,715

## L'ASSURANCE CONTINUE D'AUGMENTER

Les primes d'assurance pour 2014 tiennent, en principe, compte de l'accidentologie de 2013. C'est l'année des records de la sécurité, puisqu'il n'y a jamais eu aussi peu de morts et d'accidents depuis qu'on dispose de mesures. Pourtant ces primes augmentent de 1,7 %.

L'inflation, peut-être ? On fait difficilement plus bas : 0,51 % en 2014...

C'est l'atelier qui amorce une explication : les pièces de rechange Renault augmentent de 1,9 %, la main-d'œuvre de 3,2 %, les frais de peinture de 3,8 %.

La Clio va s'assurer en 2014 pour 633 €.



## UN CARBURANT MOINS CHER AU LITRE

Dans le courant de l'année 2014, le prix du baril de brut s'est effondré. En conséquence, en moyenne annuelle, le prix hors taxe du litre de super 95 est passé de 0,6726 € en 2013 à 0,6339 € en 2014, soit une baisse de 7,2 %.

Et les taxes pendant ce temps ? Supérieures en valeur au carburant lui-même, elles frémissent à peine, consentant à glisser discrètement de 0,8641 € à 0,8607 € (- 0,4 %) car elles sont faites (en dehors de la TVA sur le carburant lui-même qui peut jouer à la baisse) d'une TICPE gonflée de sa propre TVA qui reste inébranlable. Le Golfe Persique brade, mais Bercy reste indifférent et vous devez vous contenter à la pompe d'un super n'affichant que - 3,4 %.

En roulant 8 225 km à raison de 7,6 litres (réels) aux 100 km, notre Clio Essence a consommé 625 litres pour un total de 928 €. Elle a économisé 33 €.

## ENTRETIEN À LA HAUSSE

Tout au long de sa vie, la Clio doit être entretenue et on constate toujours une évolution du prix des pièces (+ 1,9 %), de la main-d'œuvre (+ 3,2 %) ou des travaux de peinture (+ 3,8 %).

Cette année, c'est ce poste Entretien qui connaît la plus forte progression (+ 2,6 % soit 5 fois l'inflation) dans ce Budget où il atteint la somme de 777 €.

## 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.

Ce coût est porté à 578 € en 2014 (+ 0,47 %).

## LE PÉAGE DISPUTÉ

La question du péage a été au centre du débat politique. Elle est restée en suspens en 2014, mais pas le tarif, qui a progressé de 1,14 %, portant l'écot de la Clio à 196 €.

## 1 500 € DE TAXES

Plus d'un quart du Budget de la Clio est consacré aux taxes (26,3 %) : 538 € à la pompe, 452 € lors de l'achat, 196 € aux péages, 132 € à l'assureur, 130 € au mécanicien et 96 € pour le garage de la voiture.

Le propriétaire d'une Clio n'est pas seulement un conducteur, c'est aussi un contribuable généreux. Ses 4 337 € de dépenses hors taxes sont imposées à 35,6 % (1 544 € de taxes).

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

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 1 312 € sur l'achat de la Clio neuve, mais perd 520 € sur la reprise de l'occasion. Ses 792 € ainsi gagnés s'amortissent sur 4 ans à raison de 198 € par an, auxquels s'ajoutent 20 € économisés sur les frais financiers.

L'avantage acquis de 218 € ramène le budget annuel de 5 881 € à 5 663 € (3,7 % d'économie).

S'il parvient à revendre sa Clio d'occasion sans accorder de remise de 8 %, il garde ses 1 312 € soit 328 € par an, plus les 20 € de frais financiers économisés. Cet avantage de 348 € ramène le budget à 5 533 €, soit 5,9 % d'économie.

## UN DIESEL POUR LE MÊME USAGE

Pour un automobiliste parcourant, comme la Clio essence, 8 225 km par an, le diesel est-il plus avantageux ?

Calculons le budget pour une Clio dCi Energy Zen éco<sup>2</sup> 83 g CO<sub>2</sub> 5 portes 4 CV 90 chevaux. Elle coûte 18 700 € moins 150 € de bonus, soit 18 500 €, et consomme 4,9 litres de gazole à 1,2856 € (13,4 % moins cher que l'essence à 1,4846 €).

Sa Clio diesel de 4 ans et 33 000 km, qu'il donne en reprise, cote 7 650 € 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 + 10 %, l'amortissement de l'achat + 10 %, l'assurance + 6 %.

Cependant, la dépense en carburant est de 44 % moins élevée que celle du modèle essence, générant un budget final de 5 946 €, seulement 1,1 % plus élevé que le budget total de la Clio essence à 5 881 €.

Hors carburant, le budget de la Clio diesel (5 946 € - 518 € = 5 428 €) est supérieur de 475 € à celui de la Clio essence (5 881 € - 928 € = 4 953 €).

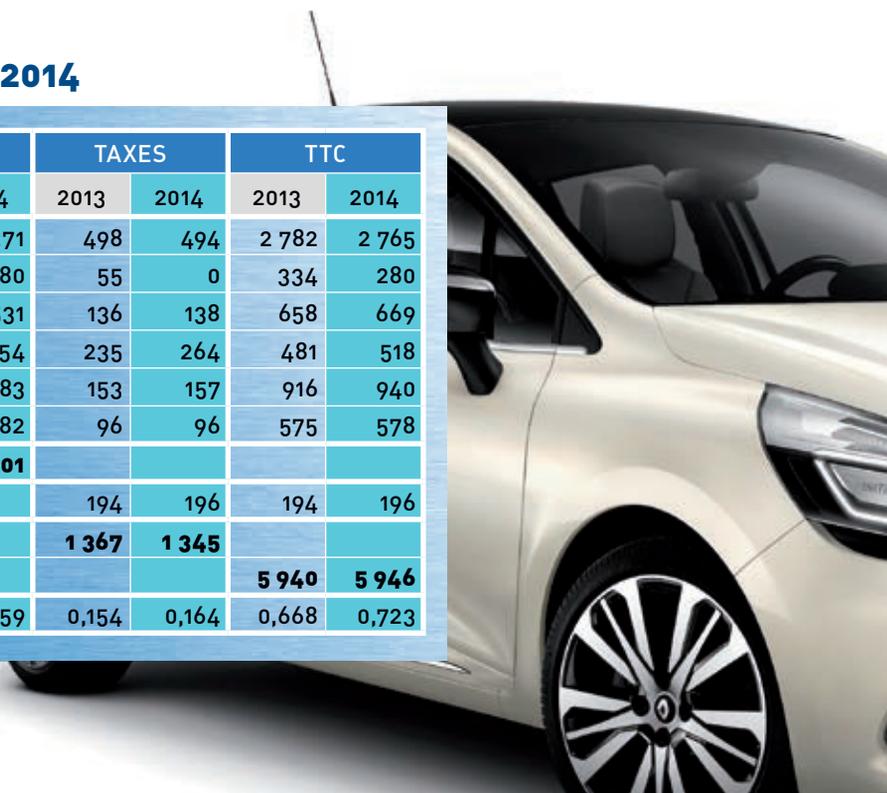
Mais, tous les 100 km, la Clio diesel consomme 6,30 € de gazole (4,9 litres à 1,29 €) contre 11,30 € de super pour la Clio essence (7,6 litres à 1,48 €).

La Clio diesel économise ainsi 5 € (11,30 € - 6,30 €) de carburant tous les 100 km par rapport à son homologue essence. Il lui faudra donc parcourir 100 km x (475 € : 5 €) = 9 500 km pour obtenir le même budget global que la Clio essence.

Au-delà de 9 500 km dans l'année, en 2014, la Clio diesel est plus économique que la Clio essence.

## LE BUDGET DE LA CLIO DIESEL 2014

En Euros	HT		TAXES		TTC	
	2013	2014	2013	2014	2013	2014
Achat moins reprise	2 284	2 271	498	494	2 782	2 765
Frais financiers	279	280	55	0	334	280
Assurance	522	531	136	138	658	669
Carburant	246	254	235	264	481	518
Entretien	763	783	153	157	916	940
Garage du véhicule	479	482	96	96	575	578
<b>Total HT</b>	<b>4 573</b>	<b>4 601</b>				
Péage			194	196	194	196
<b>Total Taxes</b>			<b>1 367</b>	<b>1 345</b>		
<b>Total TTC</b>					<b>5 940</b>	<b>5 946</b>
Prix au km	0,514	0,559	0,154	0,164	0,668	0,723



# 9 LE BUDGET DE LA PEUGEOT 308 DIESEL

## LA 308 DIESEL EN 2014

Notre automobiliste diesel de référence possède une Peugeot 308 1,6 litre HDi fap 92 chevaux Access 5 portes 4 CV 95 g CO<sub>2</sub> qu'il a acquis pour un prix catalogue de 21 600 € bonus neutre.

Il a cédé en reprise une 308 de 4 ans ayant parcouru 62 000 km cotée à l'Argus pour 8 000 €. Son poste Achat-Reprise lui revient à 3 440 € pour l'année.

Pour financer son achat, il a pris un crédit de 4 ans pour le solde restant à payer (13 600 €), ce qui lui coûte 417 € par an.

Sa prime d'assurance lui revient cette année à 774 €, en progression de 1,7 %.

Il dépense 578 € pour le garage de la voiture.

Gros rouleur qui parcourt 15 477 km en 2014, il emprunte les autoroutes concédées pour des péages à hauteur de 328 €.

## LE GAZOLE

La consommation « réelle » de la 308 s'établit à 5,2 litres aux 100 km, alors que le prix moyen du gazole en 2014 est à 1,2856 €. Pour ses 15 477 km, il consomme 805 litres pour lesquels il débourse 1 035 €, dont 527 € pour les taxes et 503 € pour le carburant lui-même.

La baisse de 4,8 % du gazole par rapport à l'année précédente lui a fait gagner 52 €, c'est-à-dire un plein de 40 litres.

## L'ENTRETIEN

Poste plus lourd pour les voitures diesel, l'entretien de la 308 connaît encore des frais de peinture et la main-d'œuvre qui s'élèvent au-dessus des 3 % de hausse mais, phénomène rare, les pièces de rechange Peugeot ne progressent que de 0,21 %, soit moins que l'inflation (0,51 %). Le poste entretien dépasse quand même les 1 500 € (à 1 554 €).

## 2 000 € DE TAXES

Le propriétaire de la 308 acquitte près de 2 000 € de taxes (1 977 € exactement) dont 607 € pour de l'achat, 527 € pour le carburant, 328 € aux péages, 259 € à l'entretien, 160 € pour l'assurance et 96 € pour le garage du véhicule.

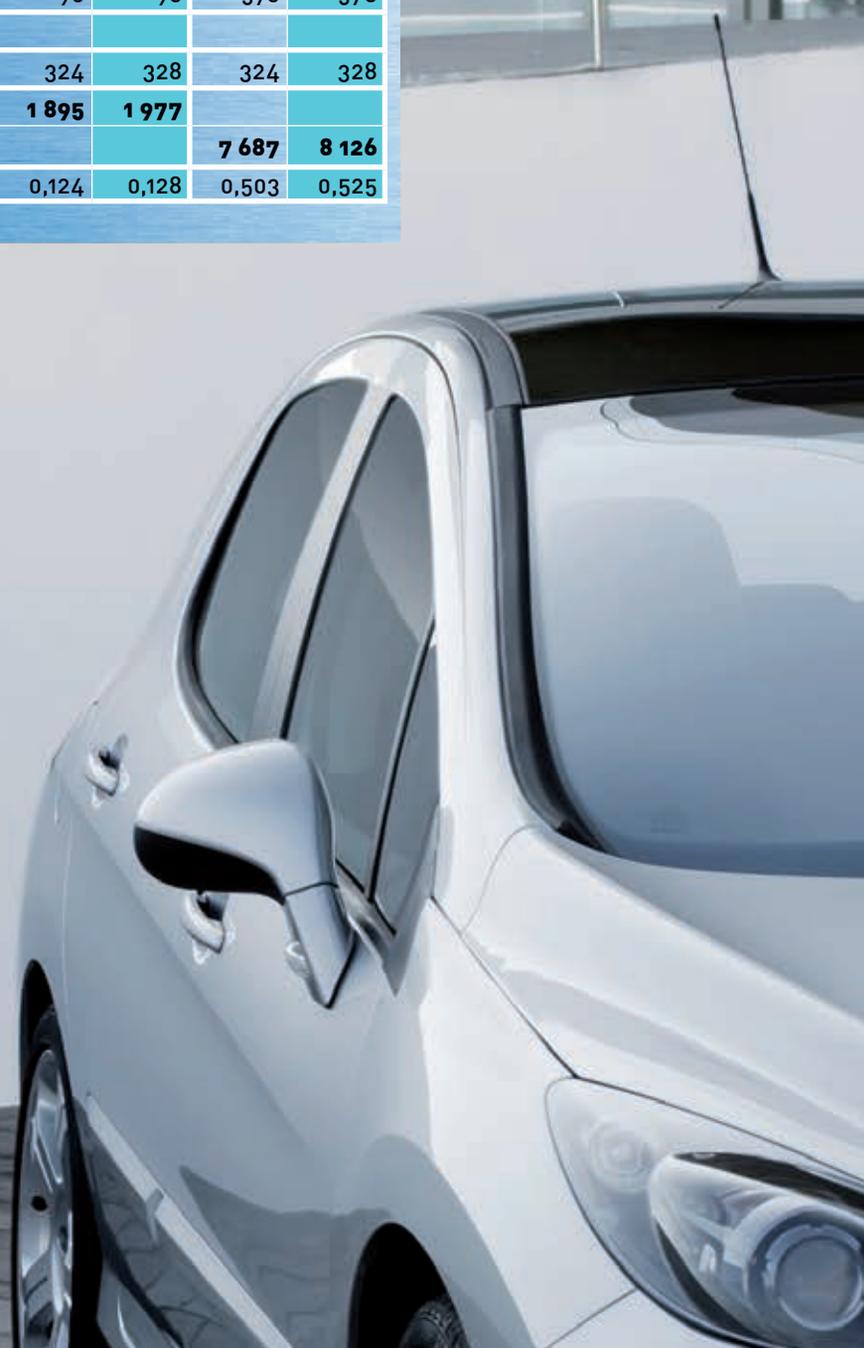
2 000 € de taxes pour faire 15 000 km... 1 € de taxe tous les 7 à 8 km.

## LE BUDGET TOTAL

Le budget total de la 308 diesel dépasse les 8 000 € (8 126 € exactement) pour 15 477 km parcourus dans l'année 2014. Le prix au kilomètre s'établit à 0,525 € (1 € TTC tous les 2 km).

## LE BUDGET DE LA 308 DIESEL EN 2014

En Euros	HT		TAXES		TTC	
	2013	2014	2013	2014	2013	2014
Achat moins reprise	2 594	2 833	559	607	3 153	3 440
Frais financiers	402	417	80	0	482	417
Assurance	603	614	158	160	761	774
Carburant	442	508	424	527	866	1 035
Entretien	1 271	1 295	254	259	1 525	1 554
Garage du véhicule	480	482	96	96	576	578
<b>Total HT</b>	<b>5 792</b>	<b>6 149</b>				
Péage			324	328	324	328
<b>Total Taxes</b>			<b>1 895</b>	<b>1 977</b>		
<b>Total TTC</b>					<b>7 687</b>	<b>8 126</b>
Prix au km	0,379	0,397	0,124	0,128	0,503	0,525





# LE BUDGET DE LA DACIA LOGAN DIESEL

## LA LOGAN DIESEL EN 2014

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.

Notre Dacia est une Logan Diesel 1,5 l dCi 75 Lauréate éco<sup>2</sup> 4 CV 75 chevaux 99 g de CO<sub>2</sub> au prix catalogue de 11 950 € avec bonus neutre (notre Clio diesel 2014 correspondante est affichée à 18 700 € moins un bonus de 150 € soit 18 550 €, 55 % plus chère).

L'acheteur cède en reprise une Logan 2010 ayant parcouru 33 000 km et dont la valeur Argus est de 5 150 € (reprise Clio 2010 7 650 € + 49 %).

Son poste achat-reprise avec le certificat d'immatriculation lui revient à 1 740 € pour l'année (Clio 2 765 € + 59 %).

Pour financer son achat, il a pris un crédit de 4 ans pour le solde restant à payer soit 175 € pour l'année (Clio 280 € + 60 %).

Sa prime d'assurance lui revient cette année à 612 €. Il dépense 578 € pour le garage de la voiture et 196 € pour le péage.

## LE CARBURANT

La consommation « réelle » de la Logan s'établit à 5,2 litres aux 100 km, alors que le prix moyen du gazole en 2014 est à 1,2856 €. Pour ses 8 225 km, il consomme 428 litres, pour lesquels il débourse 550 €.

La Clio diesel 2014 dispose d'un moteur plus récent, moins polluant (83 g de CO<sub>2</sub> au lieu de 99 g) pour lequel elle a obtenu un bonus 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 2014, qui fait la principale différence (après le prix de la voiture) ne consomme, pour le même kilométrage, que 403 litres pour 518 €.

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 32 €, pour une voiture de la génération précédente affichée 6 600 € moins chère au catalogue...

## 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, et les prix des pièces de rechange ont encore, cette année, leur propre courbe d'évolution. Leur prix a progressé de 2,77 % pendant que celles de Renault s'en tenaient à 1,91 % (- 31 %). L'écart se resserre : le budget entretien de la Logan atteint 881 € en 2014 se rapprochant de celui de la Clio diesel à 940 € (+ 6,7 %).

## MOINS DE 1 200 € DE TAXES

Avec ses petits prix, notre franco-roumaine (roumaine pour la fabrication, française pour l'usage) participe moins à l'effort fiscal, puisqu'elle atteint 1 168 € contre 1 345 € pour la Clio diesel (+ 15 %).

Ses contributions vont dans l'ordre au poste achat-reprise pour 323 € (Clio 494 € + 53 %), le carburant pour 280 € (Clio 264 € - 6 %), le péage 196 € (=), l'entretien 147 € (Clio 157 € + 7 %), l'assurance 126 € (Clio 138 € + 10 %), le garage 96 € (=).

## LE BUDGET TOTAL

Le budget total annuel de la Dacia Logan diesel n'atteint pas les 5 000 € (4 732 € exactement) pour 8 225 km parcourus en 2014 (Clio diesel 5 946 € + 26 % pour le même kilométrage). Le prix au kilomètre s'établit à 0,575 € (Clio 0,723 €).

## LE BUDGET DE LA LOGAN DIESEL 2014

En Euros	HT		TAXES		TTC	
	2013	2014	2013	2014	2013	2014
Achat moins reprise	1 583	1 417	357	323	1 940	1 740
Frais financiers	235	175	47	0	282	175
Assurance	476	486	126	126	602	612
Carburant	276	270	265	280	541	550
Entretien	712	734	142	147	854	881
Garage du véhicule	479	482	96	96	575	578
<b>Total HT</b>	<b>3 761</b>	<b>3 564</b>				
Péage			194	196	194	196
<b>Total Taxes</b>			<b>1 227</b>	<b>1 168</b>		
<b>Total TTC</b>					<b>4 988</b>	<b>4 732</b>
Prix au km	0,423	0,433	0,138	0,142	0,561	0,575





# LE BUDGET DE LA TOYOTA PRIUS

## LA PRIUS EN 2014

Le principe d'un véhicule hybride est d'associer un moteur thermique et un moteur électrique permettant de diminuer la consommation de carburant.

Notre véhicule hybride est une Toyota Prius 136h Dynamic 17' moteur thermique 5 CV 99 chevaux 92 g de CO<sub>2</sub> accouplé à un moteur électrique de 82 chevaux, 136 chevaux en système combiné, au prix catalogue de 28 900 €, ramené, avec un bonus de 2 384 € à la valeur facturée de 26 516 €.

Notre acheteur cède en reprise une Toyota hybride de 2010 qui a parcouru 62 000 km, cotée à l'Argus pour 11 880 €. Son poste achat-reprise lui revient à 3 709 € pour l'année.

Pour financer son achat, il a pris un crédit qui lui coûte 317 € par an.

Sa prime d'assurance lui revient cette année à 895 €.

Il dépense 578 € pour le garage de la voiture.

Gros rouleur, il parcourt 15 477 km par an et dépense 328 € 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 2014 est à 1,4846 €. Pour ses 15 477 km, il consomme 774 litres qui lui coûtent 1 149 €, dont 666 € pour les taxes et 483 € pour le carburant lui-même.

La baisse de 3,4 % par rapport à l'année précédente lui a fait gagner 40 €, soit un demi-plein de 27 litres.

## L'ENTRETIEN

L'entretien et les changements de pièces tout au long de la vie d'une voiture techniquement complexe, qui coûte près 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 1 heure de main-d'œuvre 15 % plus élevée que la 308, son poste entretien, avec des pièces en augmentation de 1,23 %, se limite à 1 599 €.

## 2 200 € DE TAXES

Le propriétaire d'une Prius hybride s'acquitte dans l'année de 2 203 € de taxes dont 666 € à la pompe, 660 € dans le cadre de l'achat-reprise, 328 € aux péages, 267 € pour l'entretien, 186 € par l'assurance et 96 € pour le garage du véhicule. 1 € de taxes tous les 7 km.

## LE BUDGET TOTAL

Le budget total de la Toyota Prius Hybride atteint la somme de 8 575 € pour l'année 2014.

Pour ses 15 477 km, le prix de revient kilométrique TTC revient à 0,554 €.

## LE BUDGET DE LA PRIUS HYBRIDE 2014

En Euros	HT		TAXES		TTC	
	2013	2014	2013	2014	2013	2014
Achat moins reprise	3 196	3 049	689	660	3 885	3 709
Frais financiers	510	317	102	0	612	317
Assurance	697	709	183	186	880	895
Carburant	411	483	528	666	939	1149
Entretien	1 385	1 332	261	267	1 566	1 599
Garage du véhicule	480	482	96	96	576	578
<b>Total HT</b>	<b>6 599</b>	<b>6 372</b>				
Péage			324	328	324	328
<b>Total Taxes</b>			<b>2 183</b>	<b>2 203</b>		
<b>Total TTC</b>					<b>8 782</b>	<b>8 575</b>
Prix au km	0,432	0,412	0,143	0,142	0,575	0,554





# 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.

Trois budgets concernent des automobilistes qui parcourent autour de 8 000 km (la Logan et les deux Clio), et deux autres qui dépassent les 15 000 km (308 et Prius).

## COMPARATIF DES BUDGETS 2014 DES 5 AUTOMOBILISTES

	MODÈLES				
	Clio essence	Clio diesel	Logan diesel	308 diesel	Prius hybride
Kilométrage annuel	8 225	8 225	8 225	15 477	15 477
<b>En Euros</b>					
Achat moins reprise	2 515	2 765	1 740	3 440	3 709
Frais financiers	254	280	175	417	317
Assurance	633	669	612	774	895
Carburant	928	518	550	1 035	1 149
Entretien	777	940	881	1 554	1 599
Garage du véhicule	578	578	578	578	578
Péage	196	196	196	328	328
<b>Total TTC</b>	<b>5 881</b>	<b>5 946</b>	<b>4 732</b>	<b>8 126</b>	<b>8 575</b>
Coût au km	0,715	0,723	0,575	0,525	0,554
<b>Total HT</b>	<b>4 337</b>	<b>4 601</b>	<b>3 564</b>	<b>6 149</b>	<b>6 372</b>
Taxes payées	1 544	1 345	1 168	1 977	2 203
<b>Part des taxes</b>	<b>26,25%</b>	<b>22,60%</b>	<b>24,70%</b>	<b>24,30%</b>	<b>25,70%</b>
Taux de taxation	35,60%	29,20%	32,80%	32,20%	34,60%

## BUDGET ANNUEL

La Logan dépense au total moins de 5 000 €, les deux Clio (essence et diesel) près de 6 000 €, et les gros rouleurs (308 et Prius) consacrent entre 8 000 € et 9 000 € à leurs déplacements.

On va presque du simple au double.

## ACHAT MOINS REPRISE

C'est le poste le plus lourd chez les cinq automobilistes, celui qui absorbe 37 % du budget de la Logan (1 740 €), et 42 % à 46 % des quatre autres budgets (2 500 € à 4 000 €).

Il nous arrive parfois de l'oublier, une fois l'achat réalisé. Soit les mensualités de 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 pour qui c'est le poste carburant qui vient en deuxième.

De 800 € à 900 € chez les petits rouleurs, le poste entretien s'approche des 1 600 € annuels chez les autres.

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. Il s'agit d'entretien purement préventif.

C'est un poste que nous tendons à sous-estimer, mais qui dévore de 13 % (Clio essence) à 19 % (308) de notre budget.

## 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 16 % (Clio essence) de notre budget automobile. Rouler plus coûte plus cher qu'un simple passage à la pompe, mais notre préoccupation quant au carburant tient au fait que c'est à la pompe que l'on se rend le plus souvent pour payer et que les taxes doublent le prix du carburant.

Nos 5 automobilistes dépensent entre 518 € (Clio gazole pour 8 000 km) et 1 149 € (Prius hybride essence pour 15 000 km).

## LE COÛT AU KILOMÈTRE

Ce coût au kilomètre est mathématiquement moins élevé chez les gros rouleurs (52 à 57 centimes) que chez les petits rouleurs (72 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 (57 centimes). Née en Roumanie, mais élevée en France, elle parvient à tirer profit de ses origines modestes.

## TAUX DE TAXATION

Par rapport au 20 % de la TVA normale, l'automobiliste subit entre 29 % d'imposition (Clio gazole) et 36 % d'imposition (Clio super sans plomb 95). L'un des meilleurs contribuables de France...



## QUE FAIT-ON AVEC 100 € EN 2014 ?

MODÈLES				
Clio essence	Clio diesel	Logan diesel	308 diesel	Prius hybride

### SUR 100 € DÉPENSÉS EN 2014, L'AUTOMOBILISTE CONSACRE :

à l'achat moins reprise	43 €	46 €	37 €	42 €	45 €
aux frais financiers	4 €	5 €	4 €	5 €	4 €
à l'assurance	11 €	11 €	13 €	10 €	10 €
au carburant	16 €	9 €	12 €	13 €	13 €
à l'entretien	13 €	16 €	18 €	19 €	18 €
au garage du véhicule	10 €	10 €	12 €	7 €	6 €
aux péages	3 €	3 €	4 €	4 €	4 €

### QUAND L'AUTOMOBILISTE DÉPENSE 100 € EN 2014, À QUI VA L'ARGENT ?

taxes au percepteur	26 €	23 €	25 €	24 €	25 €
hors taxe au constructeur	35 €	38 €	30 €	35 €	37 €
hors taxe au financier	4 €	5 €	4 €	5 €	4 €
hors taxe à l'assureur	9 €	9 €	10 €	8 €	8 €
hors taxe au pompiste	7 €	4 €	6 €	6 €	5 €
hors taxe au garagiste	11 €	13 €	15 €	16 €	15 €
hors taxe au parking	8 €	8 €	10 €	6 €	6 €

### SUR 100 € DE TAXES EN 2014, COMBIEN CONCERNENT :

l'achat moins reprise	29 €	37 €	28 €	31 €	31 €
l'assurance	9 €	10 €	11 €	8 €	8 €
le carburant	35 €	20 €	24 €	26 €	30 €
l'entretien	8 €	12 €	12 €	13 €	12 €
le garage du véhicule	6 €	7 €	8 €	5 €	4 €
le péage	13 €	14 €	17 €	17 €	15 €





# L'AUTOMOBILISTE FRANÇAIS FACE AUX TAXES

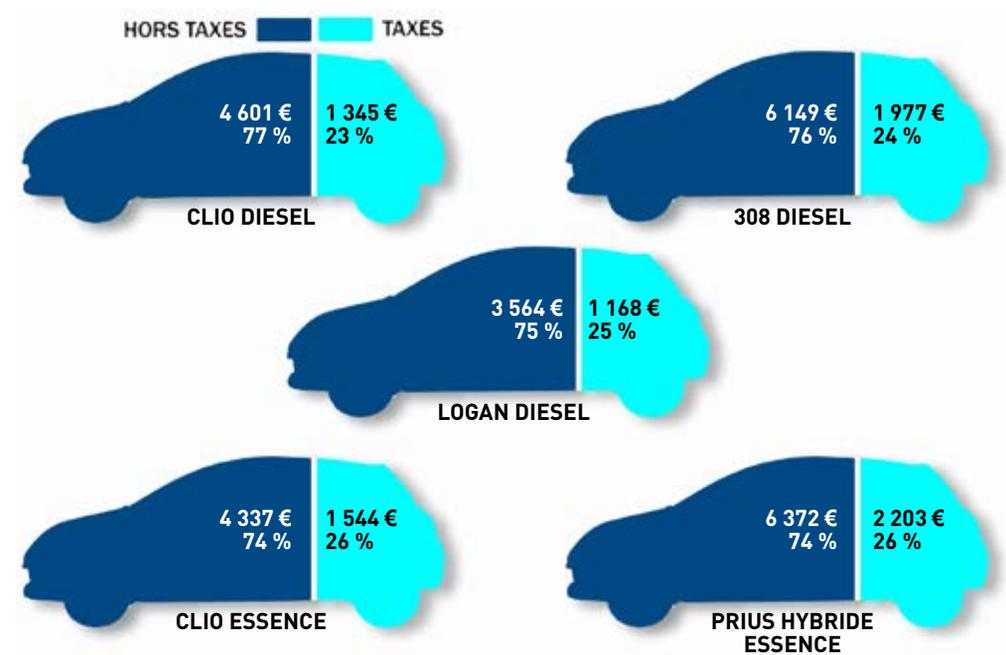
## 5 BUDGETS, 5 TAXES

Pour la grande majorité des produits et services, dans 100 € d'achats, il y a 20 € 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,
- 24 € de taxes pour une 308 diesel,
- 25 € de taxes pour une Logan diesel,
- 26 € de taxes pour une Prius hybride essence,
- 26 € de taxes pour une Clio essence.

## RÉPARTITION DES TAXES



## L'USAGE EST LOURDEMENT 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 20 et 25 % selon le certificat d'immatriculation de la voiture.

Mais si l'on ne prend en compte que l'usage du véhicule (ensemble des autres postes), celui-ci est beaucoup plus fortement imposé :

- 48 % pour la Clio diesel,
- 50 % pour la Logan diesel,
- 53 % pour la 308 diesel,
- 57 % pour la Prius hybride essence,
- 65 % pour la Clio essence.



## LE CONSOMMATEUR LE PLUS TAXÉ

L'ensemble des taxes acquittées par les utilisateurs de véhicule telles que l'on peut les estimer ci-dessous, atteignent les 63 milliards d'euros, soit un montant supérieur à l'impôt sur le revenu ou à l'impôt sur les sociétés :

- Taxes sur les carburants : 34
- Péages : 9
- TVA sur les voitures neuves : 6
- TVA sur l'entretien : 5
- Taxes sur l'assurance : 4
- Cartes grises : 2
- Amendes forfaitaires : 1,5
- Autres : 1,5

## LA TAXE À LA VALEUR SURAJOUTÉE

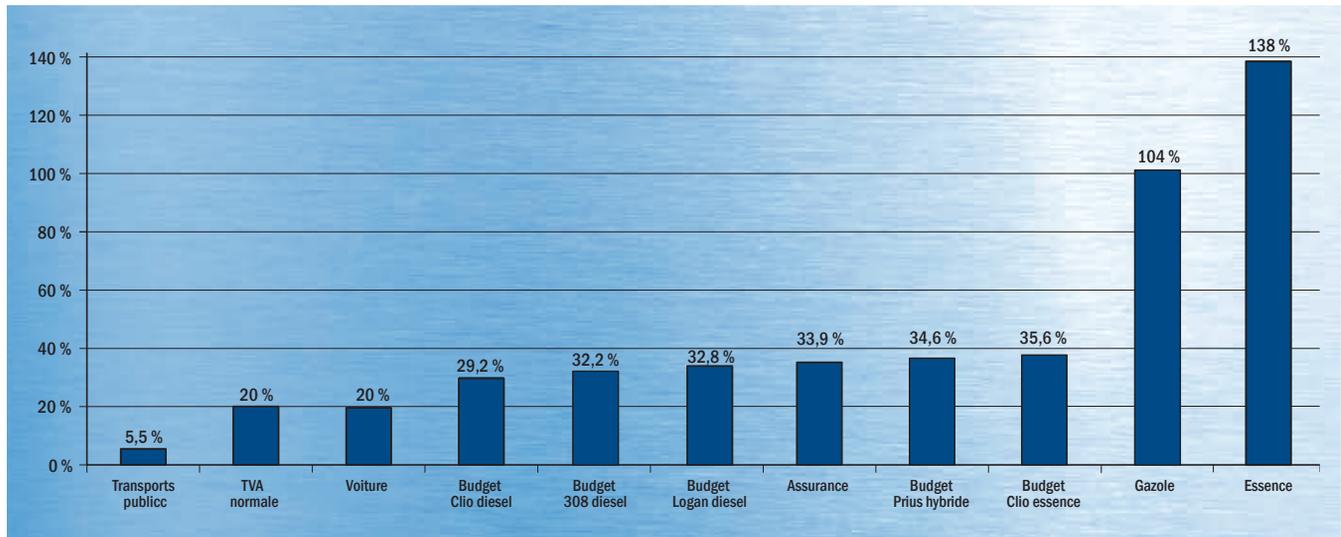
La taxe à la valeur ajoutée de 20 % est, en principe, la référence en matière d'imposition en ce qui concerne la consommation.

Les taux de taxation de nos cinq voitures vont bien au-delà puisqu'ils s'échelonnent de 29 % à 36 %, de la moitié aux trois quarts en plus.

Mais on dépasse le déraisonnable quand on constate que le gazole est taxé à 104 % (plus de 5 fois la TVA) et le super sans plomb 95 à 138 % (près de 7 fois la TVA).

Comment explique-t-on et légitime-t-on un tel délire fiscal ?

## TAUX DE TAXATION SPÉCIFIQUES



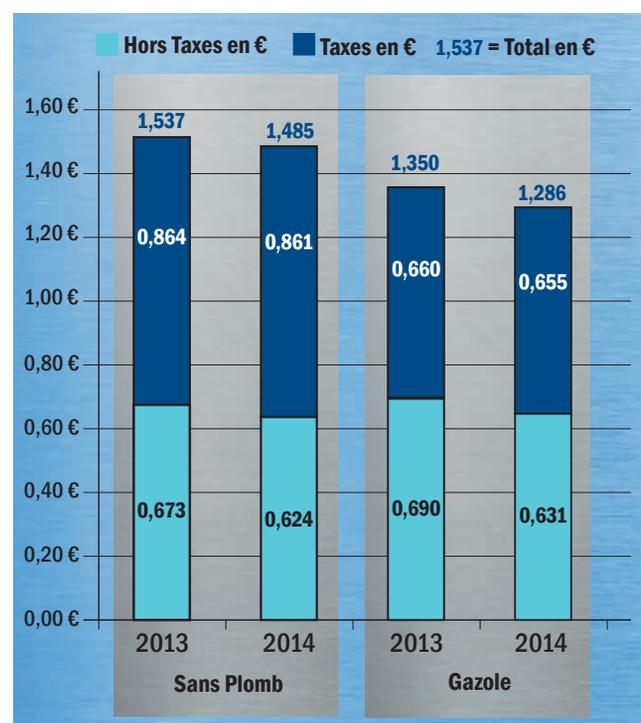
## PRIX DES CARBURANTS

Euros par litre	SUPER			GAZOLE		
	2013	2014	2014/2013	2013	2014	2014/2013
HT	0,673	0,624	-7,03 %	0,690	0,631	-8,60 %
Taxes	0,864	0,861	-0,03 %	0,660	0,655	-0,07 %
TTC	1,537	1,485	-3,4 %	1,350	1,286	-4,70 %
Imposition	128 %	138 %		96 %	104 %	
Rappel TICPE	0,6069	0,6069		0,4284	0,4284	

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

	2013	2014
SUPER	33 litres	34 litres
GAZOLE	37 litres	39 litres

## ÉVOLUTION DU PRIX MOYEN





21

# LE BUDGET VÉHICULE

## ESSENCE DES 22 RÉGIONS FRANÇAISES

**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.**

### LE CERTIFICAT D'IMMATRICULATION

Les Conseils Régionaux ont la charge de décider du montant de la taxation appliquée à la délivrance du certificat d'immatriculation.

Cela va pratiquement du simple au double, de la Corse (135 € pour nos 5 chevaux fiscaux) à la Provence-Côte d'Azur, géographiquement proche, mais fiscalement lointaine (256 €).

Les huit Régions les moins gourmandes se regroupent dans une fourchette de 15 €, allant de la Picardie (165 €) à l'Alsace (180 €).

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.

Diversité fiscale de notre beau pays pour le même véhicule...

### LE CARBURANT

Les Régions peuvent aussi moduler la Taxe Intérieure sur la Consommation des Produits Energétiques (TICPE), avec un plafond de 2,5 centimes d'euro par litre, soit un impôt supplémentaire de 3,7 % sur le prix hors taxes du super sans plomb 95 en 2014.

Comme les années précédentes, la Corse et le Poitou-Charentes n'usent pas de ce pouvoir discrétionnaire et renoncent à prélever ce montant supplémentaire sur les automobilistes qui se sont déjà acquittés de 34 milliards d'euros sur le carburant (TVA + TICPE + TVA sur la TICPE) au niveau national.

Par contre, toutes les autres Régions ont mis le curseur au plafond. Même Rhône-Alpes, qui s'était longtemps contenté de 1,77 centime, a rejoint les partisans du « toujours plus à la pompe », pour compléter les maigres recettes des Régions.

### L'ENTRETIEN

Il y a presque autant de tarifs que d'ateliers de réparation en France, mais des organismes sérieux nous offrent des chiffres sur les particularités régionales.

Cette année, c'est le Nord-Pas de Calais qui a vu son coût de main d'œuvre augmenter le plus (+ 5,7 %) pendant que, pour une fois, c'est l'Île-de-France qui a connu la plus faible progression (+ 1,7 %), tout en facturant 15 % au-dessus de la moyenne nationale.

Au niveau du budget global du poste Entretien (main d'œuvre, pièces de rechange, peinture), Picardie, Champagne-Ardennes et Bourgogne restent les plus modérés avec la Bretagne, les Pays-de-Loire et le Poitou-Charentes.

## EN PASSANT PAR LA LORRAINE...

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, à moins de 7 000 km et 5 415 € (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 9 500 km dans l'année, n'atteint pas les 5 600 €, à la 6<sup>e</sup> place : bien qu'en recul au classement, son carburant est un peu moins taxé et ses prix sont contenus dans les postes où le kilométrage n'est pas en cause. Il sera en tête du coût au kilomètre le plus économique.

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

L'Ile-de-France, avec ses transports collectifs diversifiés et des automobilistes gros rouleurs fortement diésélisés, rassemble des automobilistes-essence qui limitent leurs déplacements en voiture pour le quotidien. Comme les prestations y sont onéreuses, le coût au kilomètre y est le plus élevé : près de 1 €, soit deux tiers plus cher qu'en Poitou-Charentes.

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

Ainsi, la Franche-Comté (4<sup>e</sup>) en gagnant une place, et la Bretagne (5<sup>e</sup>), en en gagnant deux, ont fait reculer le Poitou-Charentes (6<sup>e</sup>) de deux crans et le Limousin (7<sup>e</sup>) d'un autre.

La Haute-Normandie (8<sup>e</sup>), en avançant de trois places, a dépassé la Bourgogne (9<sup>e</sup>), l'Auvergne (10<sup>e</sup>) et les Pays de Loire (11<sup>e</sup>).

La Corse (14<sup>e</sup>) et l'Aquitaine (15<sup>e</sup>) sont passées devant la Basse-Normandie (16<sup>e</sup>). Enfin, le Centre (18<sup>e</sup>) a cédé sa place au Midi-Pyrénées (17<sup>e</sup>).

Les trois premiers du classement (Lorraine, Picardie, Champagne Ardennes) sont restés les mêmes qu'en 2013, ainsi que les quatre derniers (Ile-de-France, Languedoc-Roussillon, Rhône-Alpes, Provence-Côte d'Azur).

Le plus gros budget (Provence-Côte d'Azur) est 14 % plus élevé que le plus petit (Lorraine).

Le plus fort kilométrage annuel (Poitou-Charentes) est 58 % supérieur au plus faible (Ile-de-France).

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

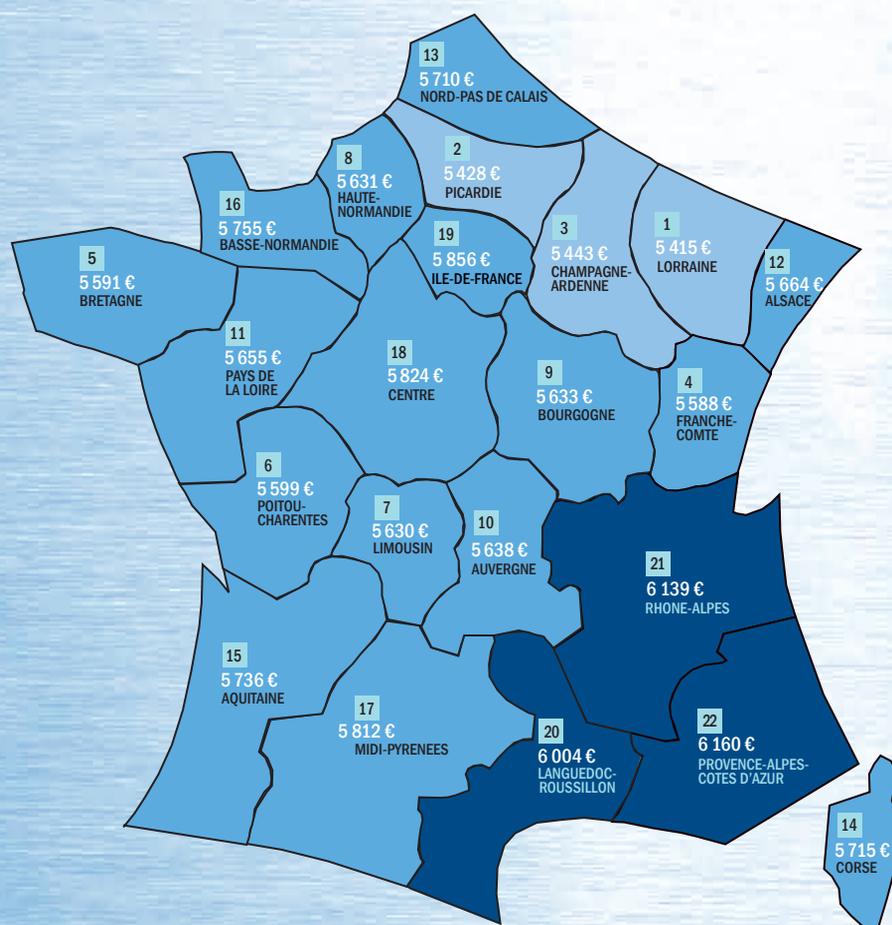
La prochaine redéfinition des Régions nous donnera une autre image de cette diversité.



# LE BUDGET VÉHICULE ESSENCE 2014 DES 22 RÉGIONS FRANÇAISES

	EN EUROS EN 2014									
	Budget annuel	Achat reprise	Frais financiers	Assurance	Carburant	Entretien	Garage véhicule	Péage	Kilométrage annuel	Prix au kilomètre
1 Lorraine	5 415	2 520	254	553	756	809	359	164	6 778	0,799
2 Picardie	5 428	2 508	254	619	838	744	290	175	7 494	0,724
3 Champagne-Ardennes	5 443	2 510	254	560	890	744	302	183	7 838	0,694
4 Franche-Comté	5 588	2 511	254	559	971	809	282	202	8 576	0,652
5 Bretagne	5 591	2 521	254	547	891	750	435	193	8 107	0,689
6 Poitou-Charentes	5 599	2 517	254	568	1 032	750	250	228	9 537	0,587
7 Limousin	5 630	2 517	254	548	964	816	332	199	8 407	0,669
8 Haute-Normandie	5 631	2 510	254	618	866	779	420	184	7 829	0,719
9 Bourgogne	5 633	2 526	254	575	1 066	744	250	218	9 344	0,603
10 Auvergne	5 638	2 520	254	561	937	812	359	195	8 207	0,687
11 Pays de Loire	5 655	2 523	254	557	974	750	397	200	8 553	0,661
12 Alsace	5 664	2 512	254	570	970	809	345	204	8 494	0,667
13 Nord-Pas de Calais	5 710	2 520	254	646	946	788	356	200	8 478	0,674
14 Corse	5 715	2 502	254	643	924	837	384	11	7 572	0,755
15 Aquitaine	5 736	2 511	254	659	889	816	419	188	8 041	0,713
16 Basse-Normandie	5 755	2 510	254	570	1 074	779	348	220	9 361	0,615
17 Midi-Pyrénées	5 812	2 509	254	647	927	816	463	196	8 299	0,699
18 Centre	5 824	2 518	254	567	1 018	779	480	208	8 864	0,657
19 Ile-de-France	5 856	2 521	254	634	690	843	772	142	6 049	0,968
20 Languedoc Roussillon	6 004	2 519	254	637	981	837	572	204	8 677	0,692
21 Rhône-Alpes	6 139	2 518	254	671	1 026	812	681	177	7 754	0,792
22 Provence-Côte d'Azur	6 160	2 527	254	715	929	837	705	193	8 240	0,748

Légende ■ Maxi ■ Mini



**LE BUDGET NATIONAL  
2014 : 5 881 €**

## Légende

1 CLASSEMENT (valeur budget)

ECARTS/AU BUDGET NATIONAL :

■ Régions 1 à 3 : inférieur de - 10 à - 5 %

■ Régions 4 à 19 : inférieur de - 5 à 0 %

■ Régions 20 à 22 : supérieur de 0 à + 5 %



# LA VOITURE MOYENNE D'OCCASION 2014

**Cette année le *Budget de l'Automobiliste* se préoccupe aussi des véhicules d'occasion, en collaboration avec *L'Argus* qui nous présente son portrait de la voiture moyenne d'occasion.**

## PRIX EN HAUSSE, KILOMÉTRAGE EN BAISSÉ

L'étude vise un type de voitures d'occasions : celles vendues par des professionnels à des particuliers. Ce qui représente 37 % des transactions 2014, soit 2 millions sur un total de 5,4 millions. La Voiture moyenne d'occasion 2014 ne reflète donc qu'un gros tiers du marché. En revanche, son évolution depuis 2012 indique en quel sens vont les voitures d'occasion en France. Déjà premier critère, elle suit la même direction que la Voiture moyenne neuve, avec un prix de transaction chaque année en hausse : de 329 € en 2013 (13 985 €, + 2,4 %), de 375 € en 2014 (14 360 €, + 3 %). Certes, la Voiture moyenne d'occasion vieillit d'année en année : 38 mois en 2012, 39 mois en 2013, 41 mois en 2014. Ce qui devrait l'inciter à réduire ses exigences. Mais son kilométrage annuel, facteur clef dans la transaction, ne cesse de diminuer : 16 265 km en 2012, 15 956 km en 2013, 15 868 km en 2014.

## DIESEL : LE RECU ?

La Voiture moyenne d'occasion garde peu ou prou le même gabarit : elle a grandi d'à peine 2 cm (4,25 m) en deux ans, s'est élargie d'autant, mais hauteur de toit (1,53 m) et poids (1 327 kg) n'ont pas bougé. En revanche, alors que sa cylindrée a diminué (1 670 cm<sup>3</sup>), elle a gagné en puissance (1 ch) et en couple (246 Nm, + 9 Nm) depuis 2012. Elle a donc progressé sur l'exercice du 0 à 100 km/h : 10,7 s (0,1 s de mieux). Tout en modérant son appétit : 4,6 l/100 km, soit une économie de 0,2 l. Enfin, la boîte automatique conquiert du terrain. Elle équipait en 2012, 15 % des voitures d'occasion vendues de professionnels à particuliers. Sa part est passée à 17 % en 2013, 18 % en 2014. Et le diesel, qui reste très largement majoritaire (80 % des ventes), a reculé pour la première fois après avoir atteint un sommet en 2013 (81 %). Un frémissement qui annonce, sans doute, un renversement de tendance déjà constaté chez les voitures neuves.

## LA VOGUE DES SUV URBAINS

L'analyse de la Voiture moyenne d'occasion 2014 au sein de chaque segment montre que l'évolution de son prix d'achat varie fortement d'une catégorie à l'autre. Depuis 2012, il a baissé de 141 € chez les citadines (- 2 %), de 291 € chez les petits monospaces (- 3 %), de 621 € chez les ludospaces (- 5 %), de 315 € chez les SUV compacts (- 2 %). Mais a grimpé dans les catégories sujettes aujourd'hui à forte demande, soit parce

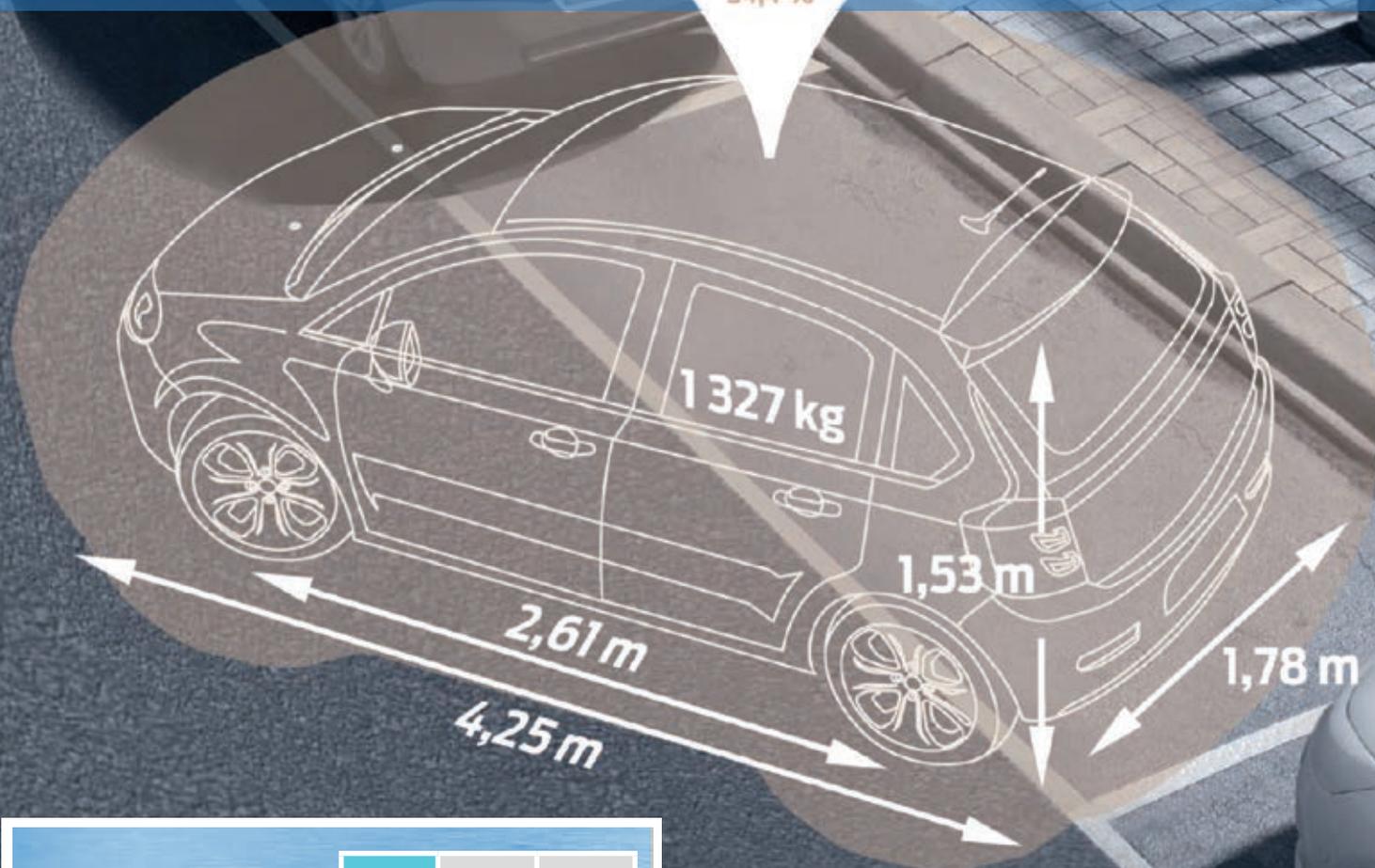
CITADINES	6 984 € • 44 mois • 9 665 km/an • Diesel : 15 %
POLYVALENTES	10 071 € • 38 mois • 14 939 km/an • Diesel : 69 %
COMPACTES	13 697 € • 42 mois • 16 737 km/an • Diesel : 87 %
FAMILIALES	17 456 € • 46 mois • 18 103 km/an • Diesel : 94 %
GRANDES ROUTIÈRES	28 464 € • 49 mois • 18 930 km/an • Diesel : 94 %
PETITS MONOSPACES	10 449 € • 41 mois • 14 526 km/an • Diesel : 81 %
LUDOSPACES	11 263 € • 42 mois • 14 129 km/an • Diesel : 97 %
MONOSPACES COMPACTS	14 072 € • 44 mois • 17 042 km/an • Diesel : 96 %
GRANDS MONOSPACES	18 013 € • 47 mois • 18 511 km/an • Diesel : 98 %
SUV URBAINS	16 573 € • 20 mois • 14 463 km/an • Diesel : 81 %
SUV COMPACTS	18 811 € • 32 mois • 17 195 km/an • Diesel : 95 %
SUV DE LUXE	34 069 € • 43 mois • 19 899 km/an • Diesel : 89 %

qu'elles sont en vogue, soit parce que l'offre est rare : hausse du prix d'achat de 727 € chez les compactes (+ 6 %), de 3 113 € chez les grandes routières (+ 12 %), de 957 € chez les grands monospaces (+ 6 %), de 1 214 € chez les SUV de luxe (+ 4 %). Quant aux SUV urbains, coqueluche du marché français du neuf, ils sont tout aussi prisés en occasion : revente en moyenne après 20 mois, avec une valeur résiduelle de 70 % et hausse du prix d'achat de 1 321 € depuis 2012 (+ 9 %). Qui dit mieux ?

**14 360 €**  
**diesel 80 %**

52 581 km - 15 868 km/an  
 115 ch - 4,6 l/100 km

VALEUR  
 RÉSIDUELLE  
 54,4 %



Photomontage : Argus / Y.Rousselot

	2014	2013	2012
Cylindrée (cm <sup>3</sup> )	1 670	1 686	1 679
Puissance (ch)	115	114	111
Couple (Nm)	246	244	237
Longueur (m)	4,25	4,24	4,23
Largeur (m)	1,78	1,78	1,77
Hauteur (m)	1,53	1,53	1,53
Empattement (m)	2,61	2,61	2,60
Poids (kg)	1 327	1 334	1 327
Poids/Puissance (kg/ch)	12,2	12,4	12,6
Vitesse maxi (km/h)	186	186	185
0 à 100 km/h (s)	10,7	10,7	10,8
Consommation (l/100 km)	4,6	4,8	4,9
CO2 (g/km)	129	134	138
Diesel (%)	80	81	80
5 portes (%)	78	76	75
Boîte manuelle (%)	82	83	85
Prix de vente (€)	14 360	13 985	13 656
Âge (mois)	40,5	39,3	37,8
Kilométrage (km)	52 581	51 793	50 634
Kilométrage annuel (km/an)	15 868	15 956	16 265
Valeur résiduelle (%)	54,4	54	55,4
<b>TRANSACTIONS*</b>	<b>549 832</b>	<b>502 623</b>	<b>475 109</b>

\* Moyennes calculées à partir des transactions BtoC PlanetVO + Cardiff de 2014, 2013 et 2012 (hors véhicules électriques et segments = "Dérivé de VU" "Cpé/cab luxe" "Luxueuses"). Il s'agit de transactions rapprochées avec le Référentiel.

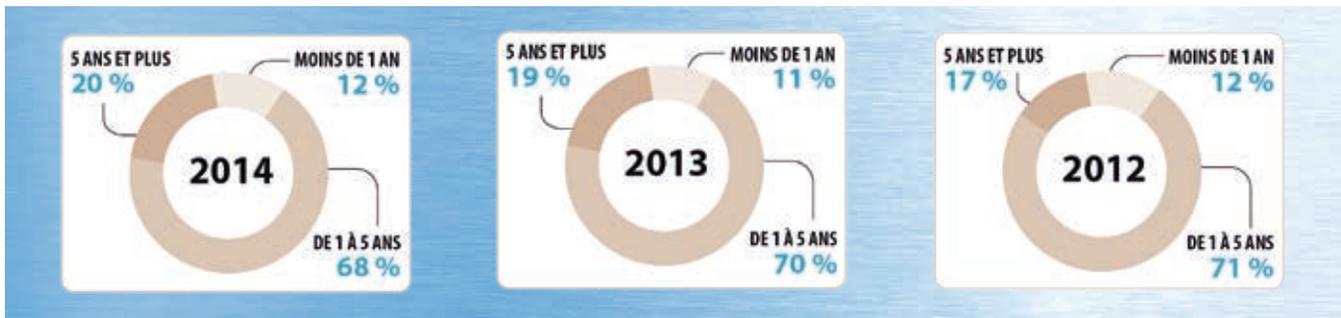
Source : Argus

### Comment l'Argus procède

Le Groupe Argus a mobilisé son écosystème de données et de valeurs exclusives issues de ses logiciels de gestion Planet VO® et Cardiff VO®, croisées avec les informations du Référentiel Argus®, base de données exhaustive de véhicules commercialisés en France depuis 1999.

Interprétées et exploitées par une équipe de statisticiens et d'experts métier, ces données ont permis d'établir, pour un échantillon de véhicules particuliers d'occasion représentant plus de 25 - 30 % du marché des transactions de professionnels à particuliers, une moyenne sur chacun des 21 critères pris en compte : dimensions, caractéristiques techniques, prix de vente ou encore valeur résiduelle.

C'est un historique de ces moyennes depuis 2012 que l'Argus met à disposition, avec une ventilation segment par segment pour une analyse plus fine.



### Répartition des transactions par tranche d'âge

Les ventes de voitures d'occasion de professionnels à particuliers concernent pour l'essentiel des modèles récents.

Les autres, de moindre valeur financière, se négocient souvent directement de particulier à particulier. 68% des véhicules étudiés par l'Argus, pour définir la Voiture moyenne d'occasion 2014,

avaient de 1 à 5 ans d'âge. Parmi eux, bon nombre de voitures de sociétés, généralement remis dans le commerce après 3 ans. Signe d'un intérêt toutefois croissant des professionnels pour le reste du marché, la part des véhicules de plus de 5 ans ne cesse de croître dans leurs ventes : 17 % en 2012, 19 % en 2013, 20 % en 2014.

## SA DIFFÉRENCE ? L'ATOUT DIESEL...

La Voiture moyenne d'occasion se singularise par une forte part de diesels dans ses ventes. Elle en tire profit.

La Voiture moyenne d'occasion 2014 ne ressemble pas à la Voiture moyenne neuve 2014. Elle n'est pas non plus une photographie décalée dans le temps de la Voiture moyenne neuve des années 2010 ou 2011, comme pourrait le laisser penser son âge : 41 mois, soit trois ans et demi. Elle est plus grande que la Voiture moyenne neuve 2011 (4,25 m, + 6 cm). De cylindrée bien supérieure (1 670 cm<sup>3</sup>, + 116 cm<sup>3</sup>), plus puissante (115 ch, + 16 ch). Une vigueur dont elle a besoin car elle est lourde : 1 327 kg (+ 61 kg).

Grâce à ce supplément de punch, la Voiture moyenne d'occasion 2014 parvient à accélérer plus fort (10,7 s de 0 à 100 km/h) que la Voiture moyenne neuve 2011 (12,1 s). Mais elle consomme moins (4,6 l/100 km contre 5,0 l).

Hors le prix, la différence essentielle entre Voiture moyenne d'occasion 2014 (14 360 €) et Voiture moyenne neuve 2011 (21 181 €) tient à la proportion de moteurs diesels : 80 % dans le premier cas, 72 % dans le second. Cette surreprésentation du diesel chez la Voiture moyenne d'occasion est logique : les 549 832 modèles analysés par l'Argus, pour établir son portrait-type, ont été vendus en 2014 lors de transactions opérées entre professionnels et particuliers. Dans le lot, une bonne part de véhicules de sociétés, quasi exclusivement dotés de moteurs diesels pour être assujettis à une TVA récupérable.

Cette forte proportion de diesels influe sur les autres critères de la Voiture moyenne d'occasion 2014 : cylindrée, couple. Elle explique aussi une consommation inférieure à celle de la Voiture moyenne neuve 2011, alors qu'elle est plus grande, plus lourde et plus puissante. Le diesel n'a pas que des défauts...

VOITURE MOYENNE	OCCASION 2014	NEUVE 2014	NEUVE 2011
Cylindrée (cm <sup>3</sup> )	1 670	1 509	1 554
Puissance (ch)	115	109	106
Couple (Nm)	246	225	224
Longueur (m)	4,25	4,21	4,19
Largeur (m)	1,78	1,78	1,76
Hauteur (m)	1,53	1,54	1,54
Empattement (m)	2,61	2,60	2,59
Poids	1 327	1 247	1 266
Vitesse maxi (km/h)	186	183	181
0 à 100 km/h	10,7	11,7	12,1
Consommation (l/100 km)	4,6	4,6	5
Diesel (%)	80	64	72
Prix de vente (€)	14 360	24 012	21 181

Source : Argus



# L'ETAT DES ROUTES, SOURCE D'ACCIDENTS

## 40 ANS DE TRAFIC

L'examen des chiffres de la Sécurité Routière montre une décroissance considérable des accidents de la route entre 1970 et 2010. On est passé de 16 387 tués à 3 998 par an en 40 ans, soit quatre fois moins en première analyse.

Mais, pendant ce temps, le parc automobile a été multiplié par 2,75 (en passant de 13,7 à 37,7 millions de véhicules) et le trafic par 2,77 (de 202 à 561 milliards de km).

Les kilométrages annuels parcourus par les véhicules de chaque parc sont proches (14 733 en 1970, 14 863 en 2010), ce qui veut dire que les besoins unitaires de circulation sont stables en France à travers le temps.

Chaque véhicule ne roule pas plus, mais le nombre de véhicules a augmenté.

## QUI A FAIT PLIER LA COURBE ?

La courbe montante des accidents a basculé en 1972 pour décroître inexorablement pendant les quatre décennies suivantes.

Les vrais facteurs les plus généralement admis qui ont engendré la baisse heureuse de l'accidentalité sont :

- l'amélioration considérable des véhicules en matière de sécurité structurelle et d'équipements de sécurité (dont la ceinture) ;
- l'amélioration du réseau (autoroutes, ronds-points, trois voies supprimées, réfections de chaussée, meilleure signalisation, etc) mais variable selon l'époque ;
- législations successives sur les vitesses autorisées, développement des procédures de contrôle (radars, contrôle technique, permis à points, alcoolémie, etc).

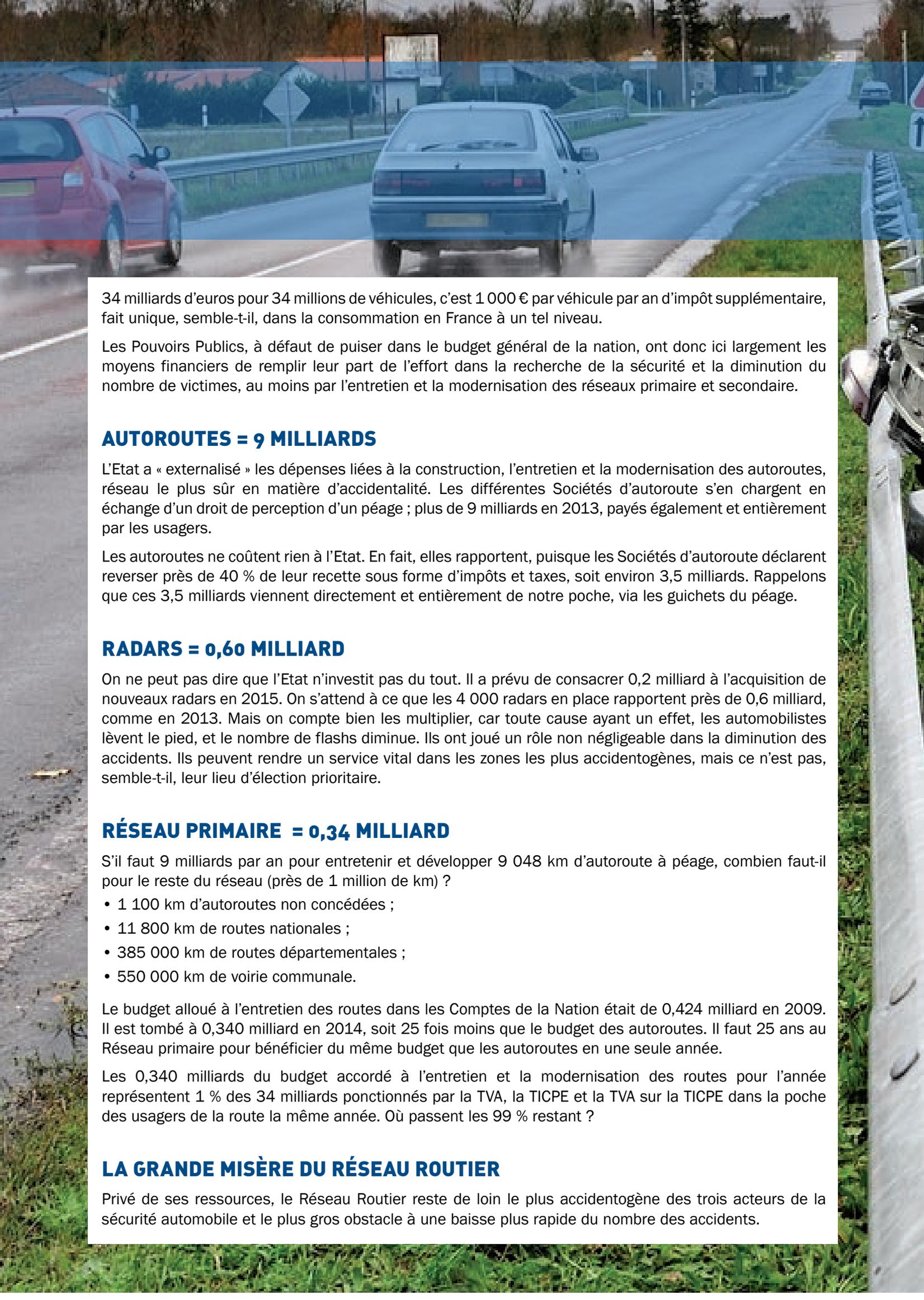
On ne peut oublier le quatrième facteur : la conduite. C'est l'automobiliste qui tient le volant et donc est responsable des évolutions du véhicule sur la route et, malgré des problèmes récurrents d'alcoolémie (qui ne sont pas spécifiques à l'automobile), on peut penser que deux générations d'automobilistes, en quarante ans, ont joué le jeu en améliorant leur conduite, et rempli leur partie de l'enjeu.

## LE RETARDATAIRE

Les constructeurs et les automobilistes ont fourni leur part de l'effort, même s'il reste encore beaucoup à faire. Le parent pauvre de la sécurité, le retardataire, dans cette dernière décennie, est le réseau routier dans les domaines de l'entretien et de la modernisation.

## TVA SUR LE CARBURANT + TICPE + TVA SUR LA TICPE = 34 MILLIARDS

Les usagers de la route paient bon an mal an 60 milliards de taxes à l'Etat, dont 26 milliards correspondent à la taxation habituelle qui est appliquée à toute activité économique et commerciale (dans le cas présent TVA sur les véhicules, les réparations, taxes sur l'assurance, etc.). Le reste, soit 34 milliards, correspond à la TVA sur le carburant, la Taxe Intérieure de Consommation sur les Produits Energétiques appliquée aux carburants routiers, additionnée de sa propre Taxe sur la Valeur Ajoutée (un impôt sur l'impôt, ou plus exactement sur une accise).



34 milliards d'euros pour 34 millions de véhicules, c'est 1 000 € par véhicule par an d'impôt supplémentaire, fait unique, semble-t-il, dans la consommation en France à un tel niveau.

Les Pouvoirs Publics, à défaut de puiser dans le budget général de la nation, ont donc ici largement les moyens financiers de remplir leur part de l'effort dans la recherche de la sécurité et la diminution du nombre de victimes, au moins par l'entretien et la modernisation des réseaux primaire et secondaire.

### **AUTOROUTES = 9 MILLIARDS**

L'Etat a « externalisé » les dépenses liées à la construction, l'entretien et la modernisation des autoroutes, réseau le plus sûr en matière d'accidentalité. Les différentes Sociétés d'autoroute s'en chargent en échange d'un droit de perception d'un péage ; plus de 9 milliards en 2013, payés également et entièrement par les usagers.

Les autoroutes ne coûtent rien à l'Etat. En fait, elles rapportent, puisque les Sociétés d'autoroute déclarent reverser près de 40 % de leur recette sous forme d'impôts et taxes, soit environ 3,5 milliards. Rappelons que ces 3,5 milliards viennent directement et entièrement de notre poche, via les guichets du péage.

### **RADARS = 0,60 MILLIARD**

On ne peut pas dire que l'Etat n'investit pas du tout. Il a prévu de consacrer 0,2 milliard à l'acquisition de nouveaux radars en 2015. On s'attend à ce que les 4 000 radars en place rapportent près de 0,6 milliard, comme en 2013. Mais on compte bien les multiplier, car toute cause ayant un effet, les automobilistes lèvent le pied, et le nombre de flashes diminue. Ils ont joué un rôle non négligeable dans la diminution des accidents. Ils peuvent rendre un service vital dans les zones les plus accidentogènes, mais ce n'est pas, semble-t-il, leur lieu d'élection prioritaire.

### **RÉSEAU PRIMAIRE = 0,34 MILLIARD**

S'il faut 9 milliards par an pour entretenir et développer 9 048 km d'autoroute à péage, combien faut-il pour le reste du réseau (près de 1 million de km) ?

- 1 100 km d'autoroutes non concédées ;
- 11 800 km de routes nationales ;
- 385 000 km de routes départementales ;
- 550 000 km de voirie communale.

Le budget alloué à l'entretien des routes dans les Comptes de la Nation était de 0,424 milliard en 2009. Il est tombé à 0,340 milliard en 2014, soit 25 fois moins que le budget des autoroutes. Il faut 25 ans au Réseau primaire pour bénéficier du même budget que les autoroutes en une seule année.

Les 0,340 milliards du budget accordé à l'entretien et la modernisation des routes pour l'année représentent 1 % des 34 milliards ponctionnés par la TVA, la TICPE et la TVA sur la TICPE dans la poche des usagers de la route la même année. Où passent les 99 % restant ?

### **LA GRANDE MISÈRE DU RÉSEAU ROUTIER**

Privé de ses ressources, le Réseau Routier reste de loin le plus accidentogène des trois acteurs de la sécurité automobile et le plus gros obstacle à une baisse plus rapide du nombre des accidents.



# A PROPOS DE LA MÉTHODOLOGIE DU BUDGET DE L'AUTOMOBILISTE

## 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 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 constructeur du modèle.
- 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).

# 31 A PROPOS DE L'AUTOMOBILE CLUB ASSOCIATION

**L'Automobile Club Association (ACA) défend les droits des automobilistes pour le développement de la mobilité et de la sécurité routière.**

Ses actions collectives concernent tous les sujets liés à la mobilité, aux Plans de Déplacements Urbains, à la Qualité de l'air, à la Sécurité routière, au *Budget de l'Automobiliste*...

**> L'ACA, c'est également un ensemble unique de services proposés à tous les automobilistes et usagers de la route qui en deviennent membres**

• **L'assistance juridique**

Des juristes et experts conseillent et interviennent en toute indépendance pour tous les litiges liés à l'automobile (constructeurs, assureurs...) et en cas d'infraction au Code de la route. La protection juridique permet la prise en charge des frais d'avocat dans les procédures.

• **Les stages de récupération de points**

Un automobiliste qui a perdu des points sur son capital peut suivre un stage lui permettant de récupérer 4 points. Agréé pour le dispenser, l'ACA prend en charge la valeur du stage.

• **L'assistance routière**

Le dépannage intervient en cas d'accident, de panne ou d'incident (batterie, pertes de clés, pneu crevé...), que ce soit au domicile et partout en France 24h/24 et 7j/7. Si nécessaire, un véhicule de remplacement est mis à disposition.

• **L'assistance en Europe ou dans le Monde Entier**

En cas de difficultés techniques ou médicales.

• **Show your Card!**

Un programme unique de réductions auprès de milliers de partenaires dans le Monde, réservé exclusivement aux adhérents de l'ACA.

• **Automobile Club Avantages**

Une partie des achats effectués sur Internet auprès des 600 enseignes partenaires est remboursée (en moyenne 7%).

• **Et aussi...**

Le contrôle technique obligatoire à tarif préférentiel, les vacances et voyages à prix Club ([voyages.automobile-club.org](http://voyages.automobile-club.org)), les assurances auto, moto, santé, habitation ([www.autoclub-assurances.fr](http://www.autoclub-assurances.fr)), etc.

**> L'ACA mène aujourd'hui différents programmes de formation**

Ateliers de la mobilité pour les automobilistes expérimentés, séances de sensibilisation à la sécurité routière pour les particuliers et aux entreprises, stages alternatifs à la sanction et stages de récupération de points dont il est devenu un acteur majeur.

**> Filiale de l'ACA, la société Automobile Club Prévention (ACP)**

Deuxième acteur français dans le domaine de la prévention du risque routier en entreprise, ACP œuvre aujourd'hui au développement des stages de formation permanente du conducteur, aussi bien en entreprise que pour les particuliers, facteur essentiel en matière de sécurité routière.

**> L'ACA, tant par sa dimension associative que par ses structures techniques, contribue, au travers de ses engagements et de ses actions dans le domaine de la formation et de la sécurité routière, à réduire le nombre et la gravité des accidents de la circulation par une modification durable du comportement des conducteurs.**

**L'ACA compte plus de 770 000 adhérents.**



**AUTOMOBILE CLUB  
ASSOCIATION**

PRIORITÉ À LA MOBILITÉ

09 70 40 11 11 (prix d'un appel local)

Siège : 38 avenue du Rhin - 67100 Strasbourg

Bureau parisien : 9 rue d'Artois - 75008 Paris

[www.automobile-club.org/budget](http://www.automobile-club.org/budget)



Devenez Fan !



@automobileclub



L'ACA est le relais en France des actions menées par la Fédération Internationale de l'Automobile.