

# LE BUDGET

ACA de l'Automobiliste®

Juin 2013

**Synthèse p. 4**

**Le Budget de l'Automobiliste Essence p. 6**

**Le Budget de l'Automobiliste Diesel p. 10**

**Comparaison des budgets  
de quatre automobilistes français p. 13**

**Le gazole malade de la taxe p. 17**

**Des nouvelles bonnes et moins bonnes autour  
du Budget de l'Automobiliste p. 21**

**L'Automobiliste français face aux taxes p. 23**

**Le budget « véhicule essence »  
des 22 régions françaises p. 26**



**Didier BOLLECKER**  
Président de  
l'Automobile Club Association

« *Le Budget de l'Automobiliste* » de l'ACA est une photographie annuelle des dépenses moyennes que l'automobiliste français consacre à son mode de transport favori, utilisé notamment par sept Français sur dix tous les jours pour se rendre au travail. Selon l'Insee, l'automobile reste le moyen de locomotion préféré des travailleurs, loin devant les transports en commun, le vélo ou la marche, et ce, malgré les politiques menées depuis plus de 20 ans en faveur des transports en commun - au demeurant très fortement subventionnés par la collectivité - et du vélo.

La voiture constitue ainsi toujours l'instrument essentiel d'accès à l'emploi, l'outil de notre vie sociale et de nos loisirs, un facteur clé du développement économique, de même que le garant de l'autonomie et du maintien à domicile de nos concitoyens les plus âgés.

Cette nouvelle édition du « *Budget de l'Automobiliste* » de l'ACA, outre les données désormais classiques des dépenses de l'automobiliste, mettra l'accent sur les conséquences économiques du projet d'alignement de la fiscalité du diesel sur celle de l'essence. L'absence du recul nécessaire ne permettra que l'an prochain d'évaluer le budget de la voiture électrique.

Une hausse de taxation du diesel rapporterait certes plus de 8 milliards d'euros supplémentaires à l'Etat, mais l'impact pour les automobilistes se traduirait concrètement par une augmentation de l'ordre de 20 cts de plus à la pompe.

Une telle mesure impacterait directement le budget des automobilistes qui se retrouveraient surtaxés, alors qu'ils avaient été incités à acquérir des véhicules diesel présentés comme économes et faiblement contributeurs aux émissions de gaz à effet de serre.

Dans le contexte de crise actuel, où le pouvoir d'achat des français est déjà en berne, il serait irresponsable d'ajouter de nouvelles difficultés par de nouvelles taxes, qui seraient à la fois antisociales et néfastes à l'activité économique.

S'agissant de l'angle environnemental évoqué, et de facto des préoccupations de santé publique, il serait plus cohérent de mettre en œuvre une politique d'aides au remplacement des véhicules diesel anciens (6 millions de véhicules anciens contribuent à environ 30 % des émissions de particules des véhicules particuliers) plutôt que de taxer injustement tous les possesseurs de véhicules diesel y compris les plus récents et, notamment, ceux équipés de filtres à particules.

Et pourquoi ne pas oser examiner l'hypothèse inverse, d'un alignement des taxes pesant sur le SP 95 sur celles pesant sur le gazole ?

Au lieu de prélever 9 milliards sur l'ensemble des ménages français, l'Etat redistribuerait 2 milliards de pouvoir d'achat aux propriétaires de véhicules à essence, ce qui serait une solution à moindre coût à la fois pour l'Etat (relance de la consommation génératrice de contribution fiscale), pour l'automobiliste diesel (qui ne serait pas surimposé), pour l'automobiliste essence (qui verrait se restaurer son patrimoine), pour les constructeurs (dont les gammes essence seraient relancées sans perturbation du marché diesel), pour le plein emploi dans les raffineries qui nous restent, et le rééquilibrage de nos importations de gazole et de nos exportations de SP 95.

L'Automobile Club Association, qui réunit désormais plus de 740 000 adhérents, poursuivra son action militante pour conserver à la mobilité individuelle un coût acceptable pour tous, en évitant que la vache à lait ne soit encore plus abusivement ponctionnée.

# SYNTHÈSE

## La Clio Essence en 2012

Notre automobiliste qui roule à l'essence a parcouru 8 751 km en 2012, soit 3 % de moins (271 km) que l'année précédente.

Il roule dans une Clio de 6 CV achetée neuve, émettant 125 g de CO<sub>2</sub>, à bonus neutre. Il a dépensé plus de 6 000 € (6 049 €), budget en progression de 1,2 % par rapport à 2011, à plus de deux fois l'inflation.

Son choix de l'essence est encore justifié, puisque c'est à partir de 9 433 km que la Clio diesel comparable prend l'avantage financièrement.

## La 308 Diesel en 2012

En achetant sa 308 de 5 CV, notre automobiliste diesel a perdu son bonus de 400 € de l'année précédente, malgré ses 110 g de CO<sub>2</sub>.

Il a parcouru 15 368 km, soit seulement 108 km de moins qu'en 2011 (- 0,7 %). Il a dépensé près de 8 000 € (7 991 €), en augmentation de 4,4 %.

## Un low cost à l'achat

Pour la seconde année consécutive, nous suivons l'évolution de la Logan diesel.

Comparée à la Clio diesel dont elle est issue, son prix catalogue est inférieur de 30 %. Mais, comme le prix de reprise du même modèle de 4 ans, qui nous sert à estimer la vraie valeur de la variable « Achat moins reprise », s'est dégradé rapidement deux années de suite, l'avantage se réduit à 20 % pour l'acquisition.

Le bénéfice face à la Clio diesel est même tombé cette année à 12 % pour le budget total.



## Surtaxer le gazole ?

Le choix d'une politique nucléaire, dans les années 1960, a jeté sur le marché un volume important de gazole utilisé dans les centrales thermiques soudain déclassées. L'idée de le détaxer pour pousser à son usage dans les transports a fait le bonheur du moteur diesel.

Un demi-siècle plus tard, la différence de taxation avec le supercarburant fait débat. C'est un manque à gagner insupportable aux yeux des pouvoirs publics. On a beau avoir grignoté l'écart au fil des décades, ce sont encore 21 centimes d'euro qui séparent les deux carburants.

Si on égalise les taxes du gazole sur celles du super, on déclenche une augmentation brutale de plus de 15 % du poste carburant pour 80 % de la consommation en France. Avec les effets secondaires, on évalue à plus de 9 milliards d'euros la charge supplémentaire sur le pouvoir d'achat des Français qui, en impôts, contribuent déjà pour 63 milliards en tant qu'automobiliste.

L'inverse est possible, et doit être étudié. Pendant un demi-siècle, les taxes extrêmes du super ont comblé les trous de la détaxation du gazole. Aligner (à la baisse) les taxes du super sur celles du gazole redistribuerait 2 milliards de pouvoir d'achat, sans fermer les usines des constructeurs, ni dégrader la valeur patrimoniale du parc automobile.

## Nouvelles autour du Budget

Le « *Le Budget de l'Automobiliste* » est chaque année l'occasion d'évoquer des thèmes particuliers qui influencent également le Budget. Cette année, les bonnes nouvelles nous viennent des perfectionnements technologiques.

Le pneumatique pèse moins de 3 % dans le budget de l'automobiliste. C'est peu pour la sécurité et le confort qu'il nous apporte.

Un récent arrivant parvient à augmenter sa durabilité, tout en réduisant la distance de freinage et la consommation de carburant.

Son coût au kilomètre parcouru s'en ressent favorablement (pour nous).

Dans les mauvaises nouvelles, il faut classer le prix des embouteillages, calculé par un institut indépendant. Chaque année, ils coûteraient plus de 5 milliards à l'automobiliste français, et donc à la collectivité.

Il serait grand temps (et rentable) de travailler à l'amélioration de la fluidité du trafic.

## Les Budgets des Régions

Suivant les Régions, nos propriétaires de voiture essence roulent entre 6 400 km et 10 100 km, pour des budgets annuels qui s'étagent de 5 600 € à 6 300 €, avec un prix au kilomètre parcouru entre 0,56 € et 0,944 €.

# LE BUDGET DE L'AUTOMOBILISTE ESSENCE

## La Clio 2012

Le Budget de l'automobiliste utilisant une voiture fonctionnant à l'essence s'élève à 6 049 €. Cet automobiliste possède une Clio TCe, 1,2 l, 6 CV, 5 portes, d'une puissance de 103 chevaux, finition Express Clim, 125 g de CO<sub>2</sub> au km, bonus neutre. Il a acquis sa voiture au prix catalogue de 16 800 €. Il a cédé en échange une Clio de 4 ans, à la côte Argus de 5 900 €.

Pour financer son achat, il a pris un crédit de 4 ans, pour 80 % de la valeur neuve de sa Clio.

Selon le SOeS-CCTN (Bilan de la Circulation), le parcours moyen de l'automobiliste circulant dans une voiture particulière fonctionnant à l'essence a baissé de 3 % par rapport à l'année précédente.

Ainsi, le kilométrage de l'automobiliste-essence du Budget de l'ACA est passé de 9 022 km en 2011 à 8 751 km en 2012, soit 271 km en moins.

Avec une consommation de 5,8 l aux 100 km, chaque kilomètre parcouru lui a coûté 0,691 € toutes dépenses confondues, soit une augmentation de 4,4 % par rapport à 2011, dans une économie nationale sujette à une inflation de 2,0 %.

Son budget total a atteint pour l'année la somme de 6 049 €, en augmentation de 1,2 % par rapport à l'année précédente.

## Le budget de l'automobiliste essence 2012

En Euros	HT		TAXES		TTC	
	2011	2012	2011	2012	2011	2012
Achat moins reprise	2 274	2 279	502	505	2 776	2 784
Frais financiers	286	288	56	56	342	344
Assurance	469	483	123	127	592	610
Carburant	337	358	449	437	786	795
Entretien	616	632	121	124	737	756
Garage du véhicule	466	477	92	93	558	570
<b>Total HT</b>	<b>4 448</b>	<b>4 517</b>				
Péage			185	190	185	190
<b>Total Taxes</b>			<b>1 528</b>	<b>1 532</b>		
<b>Total TTC</b>					<b>5 976</b>	<b>6 049</b>
<b>2012/2011</b>		<b>1,60%</b>		<b>0,30%</b>		<b>1,20%</b>
Prix au km	0,493	0,516	0,169	0,175	0,662	0,691
<b>2012/2011 au km</b>		<b>4,70%</b>		<b>3,60%</b>		<b>4,40%</b>

## L'acquisition dans la tendance

Le prix-catalogue de cette Clio essence (16 800 € en 2012) avait augmenté régulièrement depuis 2007, mais sous le niveau de l'inflation. Cette fois, nous sommes au-dessus (2,75 % contre 2 %). Dans le calcul du coût de l'acquisition, nous prenons en compte ce que notre automobiliste obtient de la revente du même modèle acheté neuf il y a 4 ans, affecté du kilométrage réellement parcouru chaque année, tel que mesuré dans notre étude annuelle.

## L'assurance : ça repart...

Cette année, il en retire 5 900 €, c'est-à-dire qu'il doit remettre 10 900 € pour pouvoir acheter le modèle de l'année, sensiblement au même niveau que l'année dernière (10 880 €).

Enfin, l'acquisition d'un véhicule suppose le paiement d'une taxe sur le Certificat d'Immatriculation. En 2012, elle se monte à 235 € pour une 6 CV en moyenne nationale (+ 4,8 %). En 5 ans, l'augmentation totale atteint 20,6 %, soit deux fois et demi l'inflation cumulée (8 %).

La valeur moyenne de la prime d'assurance de notre Clio essence s'est établie à 610 € en augmentation de 3 %, une fois et demi l'inflation.

A l'inverse, le nombre des accidents de la route a baissé de 6,6 %, celui des blessés de 6,7 % et celui des tués de 8,2 %.

Et pourtant, il y a une logique. Le prix des réparations a grimpé de 2,8 % en moyenne pour les pièces de rechange toutes marques confondues, et de 3,7 % pour la main-d'œuvre.

Est-ce à dire qu'une meilleure conduite de la part des automobilistes vide les ateliers de réparation, qui compensent leur manque à gagner par une augmentation des tarifs, malgré la vigilance circonspecte des Sociétés d'Assurance ?

## Rouler moins pour le même prix

En 2012, le prix du litre de SP95 a augmenté de 4,40 % (de 1,50 € à 1,57 €) soit plus de 2 fois l'inflation. Notre automobiliste a parcouru 271 km de moins qu'en 2011. Ce faisant, il a consommé 508 litres de super, soit 16 litres de moins que l'année précédente, mais qu'il a payés 795 € soit 9 € de plus que sa facture de 2011 (786 €). Comme s'il avait baissé volontairement son kilométrage pour maintenir son budget carburant à niveau...

## La main-d'œuvre à l'œuvre

L'entretien reste un point sensible du budget. Cette année, face à une inflation de 2 %, le coût de la main-d'œuvre s'accroît de 3,7 %.

Toutefois, les pièces de rechange restent sages une deuxième année consécutive avec une poussée limitée de 1,7 % (alors que la moyenne des hausses de la profession est de 2,8 %).

Le budget entretien de la Clio monte quand même de 2,6 % en 2012.

## 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 570 € en 2012 (+ 2,15 %).

## L'excès de péage

Le tarif des péages autoroutiers a augmenté de 2,5 % en 2012, toujours à un niveau supérieur à l'inflation.

L'utilisateur de la Clio a dépensé cette année 190 € de frais d'accès aux autoroutes.

## Mille cinq cents euros de taxes

Les taxes représentent le quart du budget de la Clio (25,3 %).

Cette année, tous les postes (sauf un) ont très légèrement progressé (16 € en tout). C'est sur le carburant que notre automobiliste a économisé 12 € par rapport à 2011. Tout simplement parce qu'il a baissé son kilométrage de 3 % et ses achats de 16 litres.

Il a quand même accumulé 1 532 € de taxes pour ses 8 751 km.



## A quoi sert l'argent du budget ?

Sur 100 € dépensés, l'automobiliste essence consacre :

- 46 € à l'amortissement de l'achat de la voiture
- 13 € au carburant
- 13 € à l'entretien
- 10 € à l'assurance
- 9 € au garage de la voiture
- 6 € aux frais financiers
- 3 € aux péages

L'acquisition (46 €) coûte moins que l'usage (le reste).

Cette année, le carburant dépasse l'entretien, dans les centimes.

## Qui reçoit cet argent ?

Quand le propriétaire d'une Clio dépense 100 €, à qui va l'argent ?

- 25 € de taxes vont au percepteur
- 38 € HT vont au constructeur
- 10 € HT vont au garagiste
- 8 € HT à l'assureur
- 8 € HT au loueur de garage
- 6 € HT au pompiste
- 5 € HT au financier

Le pompiste, éternel dernier dans ce classement depuis les origines, réussit à garder son avant-dernière place pour la seconde année consécutive.

Mais il n'encaisse qu'un euro sur seize...

## Où se cachent les taxes ?

Sur 100 € de taxes :

- 33 € concernent l'amortissement de la voiture
- 29 € le carburant
- 12 € le péage
- 8 € l'assurance
- 8 € l'entretien
- 6 € le garage du véhicule
- 4 € les frais financiers

Avant-dernier hors taxes, deuxième en taxes, notre carburant courtise les extrêmes.

## 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 1 344 € sur l'achat de la Clio neuve, mais perd 472 € sur la reprise de l'occasion. Ses 872 € ainsi gagnés s'amortissent sur 4 ans à raison de 218 € par an, auxquels s'ajoutent 27 € économisés sur les frais financiers.

L'avantage acquis de 245 € ramène le budget annuel de 6 409 € à 5 804 € (4,1 % d'économie).

S'il parvient à revendre sa Clio d'occasion sans accorder de remise de 8 %, il garde ses 1 344 €, soit 336 € par an, plus les 27 € de frais financiers économisés.

Cet avantage de 363 € ramène le budget à 5 686 €, soit 9,4 % d'économie.

## Un diesel pour le même usage

Pour un automobiliste parcourant, comme la Clio essence, 8 751 km par an, le diesel est-il plus avantageux ?

Calculons le budget pour une Clio 5CV, 5 portes, 1,5 l dCi, finition Expression Clim, nouveau moteur 88 chevaux, 89 g de CO<sub>2</sub> au km, 4 litres aux 100 km. Elle coûte 19 200 € moins 400 € de bonus, soit 18 800 € à la commande et consomme 4 litres de gazole à 1,396 € (10,9 % moins cher que l'essence à 1,566 €).

La voiture est à un prix catalogue supérieur de + 3,5 % par rapport à l'an dernier, et le bonus a diminué de moitié (400 € au lieu de 800 €). Le chèque à signer a augmenté de + 5,9 %, soit + 1 050 € !

Sa Clio diesel de 4 ans et 38 000 km, qu'il cède en reprise, est cotée à 7 200 €. 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 : + 9 %
- l'assurance : + 5,7 %
- l'amortissement de l'acquisition est désormais 5,9 % plus cher,
- ...mais la dépense en carburant est de 38,5 % moins élevée que celle de la Clio essence, générant un budget final de 6 165 €, qui, lui, est supérieur de 1,9 % à celui de sa concurrente à essence.

La chute du bonus et l'appétit du constructeur ont changé la donne. A 8 751 km, la Renault essence est cette année plus économique à hauteur de 116 €.

En 2012, la Clio Essence est plus intéressante jusqu'à 9 433 km (116 € : (1,5658 - 1,3958) = 682 + 8 751 km).

## Budget 2012 de la clio diesel

	HT	TAXES	TTC	RAPPEL ESSENCE	DIESEL/ ESSENCE
	En Euros				%
Achat moins reprise	2 425	524	2 949	2 784	5,90
Frais financiers	340	67	407	344	9,00
Assurance	512	133	645	610	5,70
Carburant	258	231	489	795	- 38,50
Entretien	765	150	915	756	21,00
Garage du véhicule	477	93	570	570	0
<b>Total HT</b>	<b>4 777</b>				
Péage		190	190	190	0
<b>Total Taxes</b>		<b>1 388</b>			
<b>Total TTC</b>			<b>6 165</b>	<b>6 049</b>	<b>1,90</b>
Prix au km	0,546	0,159	0,705	0,691	1,90

# LE BUDGET DE L'AUTOMOBILISTE DIESEL

## L'usager du diesel

Le budget de l'automobiliste utilisant une voiture fonctionnant au gazole s'est élevé en 2012 à 7 991 €, en hausse de 4,4 % par rapport à 2011.

Cet automobiliste possède une Peugeot 308 HDI Access FAP de 92 chevaux, 110 g de CO<sub>2</sub> au km, 1,6 l de cylindrée, 5CV, 5 portes, sans bonus cette année (400 € l'année dernière). Le prix catalogue est de 21 450 €. Il a cédé en reprise une 308 de 4 ans ayant parcouru 62 000 km, coté à l'Argus pour 8 150 € (modèle HDI de 1,6 l, Confort Pack FAP de 90 chevaux). Pour financer son achat, il a pris un crédit de 4 ans pour 80 % de la valeur neuve de la 308.

Selon le SOeS-CCTN (Bilan de la Circulation), le parcours moyen pour 2012 de l'automobiliste circulant dans une voiture particulière fonctionnant au gazole a baissé de 0,7 % par rapport à l'année précédente.

Ainsi l'automobiliste-gazole du Budget ACA est passé de 15 476 km en 2011 à 15 368 km en 2012.

Sa consommation moyenne est de 4,5 litres aux 100 km. Chaque kilomètre parcouru lui a coûté au total 0,520 €, soit une hausse de 5,1 % par rapport à 2011.

## Le budget de l'automobiliste diesel 2012

En Euros	HT		TAXES		TTC	
	2011	2012	2011	2012	2011	2012
Achat moins reprise	2 608	2 780	557	594	3 165	3 374
Frais financiers	424	437	83	85	507	522
Assurance	574	591	150	155	724	746
Carburant	473	510	457	456	930	966
Entretien	1 222	1 251	239	245	1 461	1 496
Garage du véhicule	466	477	92	93	558	570
<b>Total HT</b>	<b>5 767</b>	<b>6 046</b>				
Péage			309	317	309	317
<b>Total Taxes</b>			<b>1 887</b>	<b>1 945</b>		
<b>Total TTC</b>					<b>7 654</b>	<b>7 991</b>
<b>2012/2011</b>		<b>4,80%</b>		<b>3,10%</b>		<b>4,40%</b>
Prix au km	0,373	0,393	0,122	0,127	0,495	0,520
<b>2012/2011 au km</b>		<b>5,40%</b>		<b>4,10%</b>		<b>5,10%</b>

## Les frais d'acquisition

La 308 affiche un prix catalogue de 21 450 €, en hausse apparente de 0,9 %, mais son bonus 2011 de 400 € est supprimé, ce qui représente finalement une hausse réelle de 2,9 %.

La 308 de 2008 cédée en reprise cote 8 150 € à l'Argus, en baisse de 2,7 % sur la reprise 2011.

Le Certificat d'Immatriculation se renchérit de 4,8 % à 195 €.

Au total, le poste Achat moins Reprise atteint 3 374 € augmentant de + 6,6 % en raison de la perte du bonus et de la baisse du modèle de reprise.

## L'assurance ignore l'accident

Malgré la baisse de 6 % du nombre des accidents, c'est la hausse du coût des réparations qui a entraîné l'inflation des primes.

Notre 308 doit s'acquitter de 746 € en 2012, en hausse de 3 %.

## Le gazole continue

En 2012, le litre de gazole a augmenté de 4,5 % en passant, d'une année sur l'autre, de 1,34 € à 1,40 €, soit plus de deux fois l'inflation.

En parcourant 15 368 km (0,7 % de moins qu'en 2011), notre 308 a consommé 692 litres de gazole pour 966 €, soit une dépense en progression de 3,9 %.

## L'entretien dans la norme

Après plusieurs années consécutives de hausse soutenue, le prix unitaire des pièces de rechange a fait une pause chez Peugeot : + 1,42 % seulement cette année, soit la moitié de la moyenne des hausses de la profession (+ 2,8 %).

Saluons le retour à la modération.

## La location du garage

L'évolution du coût du garage du véhicule suit les variations de l'indice de référence des loyers (IRL) et amène sa valeur à 570 € en 2012 (+ 2,15 %).

## Le coût du péage

Plus gros rouleur que l'automobiliste essence, l'utilisateur d'une voiture diesel fréquente aussi beaucoup plus les autoroutes.

Sa contribution aux péages atteint cette année 317 € (+ 2,5 %).

## Deux mille euros de taxes

L'utilisateur de la 308 acquitte près de 2 000 € de taxes (1 945 exactement) en 2012, en progression de 3,1 %.

Tous les postes progressent en taxes... sauf le carburant : 456 € au lieu de 457 € l'an dernier.

La baisse du kilométrage a effacé la hausse des taxes du gazole.

Deux mille euros de taxes pour faire quinze mille kilomètres, c'est quand même beaucoup !

## A quoi sert l'argent du budget ?

Sur 100 € dépensés, la 308 a consacré (entre parenthèses, le chiffre correspondant à la voiture essence) :

- 42 € à l'amortissement (46)
- 19 € à l'entretien (13)
- 12 € au carburant (13)
- 9 € à l'assurance (10)
- 7 € au garage de la voiture (9)
- 7 € aux frais financiers (6)
- 4 € au péage (3)

A l'achat, la voiture diesel est plus chère que la voiture essence, mais le véhicule de 4 ans qu'elle donne en reprise reste d'un meilleur rendement, même s'il baisse cette année. Ainsi l'amortissement pèse moins lourd.

L'entretien diesel, toujours plus cher, maintient son écart.

En carburant, on voit le gazole se rapprocher régulièrement de l'essence.



## Qui reçoit cet argent ?

Quand le propriétaire d'une 308 diesel dépense 100 €, à qui va l'argent ?

- 24 € au percepteur (25)
- 35 € HT au constructeur (38)
- 16 € HT au garagiste (10)
- 7 € HT à l'assureur (8)
- 6 € HT au pompiste (6)
- 6 € HT au loueur de garage (8)
- 6 € au financier (5)

Le garagiste est beaucoup plus gourmand que pour la Clio.  
Le pompiste en prend quatre fois moins que le percepteur.

## Un réservoir de taxes

Sur 100 € de taxes :

- 31 € concernant l'amortissement de la voiture (33)
- 23 € le carburant (29)
- 16 € le péage (12)
- 13 € l'entretien (8)
- 8 € l'assurance (8)
- 5 € le garage du véhicule (6)
- 4 € les frais financiers (4)

Un véhicule de reprise de plus forte valeur et un carburant privilégié par le percepteur, allègent le poids des taxes par rapport à la Clio.  
Mais un entretien plus conséquent entraîne des taxes spécifiques plus lourdes.

## Un prix négocié

Si l'acquéreur d'une 308 diesel obtient 8 % de remise sur l'achat de sa voiture, il économisera 425 € chaque année sur le poste Achat moins Reprise et 42 € sur les frais financiers.

Son gain de 467 € représente une baisse de ses dépenses annuelles de 5,8 %.

S'il doit, par contre, céder en même temps 8 % sur la reprise de sa 308 d'occasion, le gain n'est plus alors que de 262 € (3,4 % de son budget annuel).



# COMPARAISON DES BUDGETS DE QUATRE AUTOMOBILISTES FRANÇAIS

13

Quel profil pour  
quel modèle ?

## PETIT ROULEUR

Véhicule essence Renault Clio III 1,2l  
TCE Expression Clim 6CV  
Etat: neuve  
Revente au bout de 4 ans  
Kilométrage annuel 2012 : 8 751 km

## MOYEN ROULEUR

Véhicule diesel Peugeot 308 1,6l HDI  
92 Access FAP 5 CV  
Etat: neuve  
Revente: au bout de 4 ans  
Kilométrage annuel 2012 : 15 368 km

## PETIT BUDGET

Véhicule essence Renault Clio III 1,4l  
Dynamique 6CV  
Etat: occasion de 4 ans: 38 000 km  
Revente à 8 ans  
Kilométrage annuel 2012 : 8 751 km

## LOW COST

Véhicule diesel Dacia Logan 1,5 dCi  
75 Silver Line 4CV  
Etat: neuve  
Revente: au bout de 4 ans  
Kilométrage annuel 2012 : 8 751 km

Un petit budget  
et un acheteur  
low cost

Face à nos deux véhicules de référence (Clio essence et 308 diesel neuves), nous examinons le budget d'un automobiliste recherchant l'économie avec une Clio d'occasion de 4 ans parcourant 8 751 km dans l'année, et celui d'un acquéreur de voiture low cost Dacia Logan avec le même kilométrage annuel.

Avec 2 787 € de budget annuel, la voiture d'occasion dépense cette année 54 % de moins que la Clio neuve (6 049 €). Le propriétaire de la voiture d'occasion fait des économies sur tous les postes (sauf le carburant). Mais le taux de taxation de son budget atteint 52 % contre 31 à 34 % pour les trois voitures neuves

Notre propriétaire de voiture low cost dépense 5 449 €, soit 88 % du budget de la voiture française comparable dont il est dérivé, la Clio diesel neuve (6 187 €).

Chaque voiture a son usage et son budget particulier.

Rouler en  
véhicule d'occasion

Priorité est donné à l'économie ; le propriétaire revend son ancien véhicule, une Renault de 8 ans (1.2 l Authentique 4 CV de 2004) et finance son différentiel d'achat par un retrait sur son épargne. Il est assuré au tiers auprès d'un opérateur de type direct, avec une couverture minimale de risque. Sa consommation est de 6,6 litres aux 100 km.

L'entretien et les réparations sont réalisés en partie par ses soins, selon ses compétences. Il se procure les pièces aux meilleures conditions du marché. Il gare son véhicule sur le domaine public. Sa fréquentation des autoroutes concédées est de 30 % inférieure à la moyenne des autres automobilistes. Il parcourt une distance de 8 751 km en 2012.

## Budget 2012 pour un véhicule d'occasion

### La recherche des économies

### Peu d'économies sur les taxes



	HT	TAXES	TTC
En Euros			
Achat moins reprise	774	200	974
Frais financiers	56	0	56
Assurance	157	43	200
Carburant	402	489	891
Entretien	445	87	532
Garage du véhicule	0	0	0
<b>Total HT</b>	<b>1 834</b>		
Péage		134	134
<b>Total Taxes</b>		<b>953</b>	
<b>Total TTC</b>			<b>2 787</b>
Prix au km	0,210	0,108	0,318

Notre propriétaire d'occasion dépense 2 787 € dans l'année, contre 6 049 € pour la Clio essence neuve, soit moins de la moitié (46,1 %) pour le même kilométrage.

En recherchant les solutions les moins coûteuses, il parvient à faire les économies suivantes par rapport à la Clio neuve :

- 65 % sur le poste Achat-Reprise
- 87 % sur les frais financiers
- 67 % sur l'assurance
- 30 % sur l'entretien
- 100 % sur le garage du véhicule
- 30 % sur le péage

Mais sa voiture plus ancienne consomme davantage, et il dépense 12 % de carburant en plus.

Pour un kilométrage équivalent à celui de la Clio neuve, il réalise 54 % d'économie sur l'ensemble du budget.

Chaque kilomètre parcouru lui revient à 0,318 €, soit 54 % de moins que celui de la Clio essence neuve ( 0,691 €).

Notre voiture divise par plus de deux son budget, mais il faut rappeler que son propriétaire :

- roule dans une voiture plus ancienne, moins sûre par conception, par construction, par usure et par un moindre entretien préventif,
- a mobilisé son épargne,
- dispose d'une couverture d'assurance minimale,
- subit les aléas et les risques d'une voiture stationnant dehors,
- fréquente moins les autoroutes et augmente ainsi ses risques d'accident,
- est plus sensible aux variations du carburant, proportionnellement plus lourd dans son budget.

L'économie qu'il a faite pour accéder à un véhicule a été obtenue en partie aux dépens de la qualité du produit et de la sécurité, sans pouvoir échapper dans les mêmes proportions à la pression fiscale.

## Notre automobiliste low cost

## Budget 2012 pour un véhicule low cost diesel

## La Logan face à la Clio diesel

En effet, comparé au budget de la Clio neuve, notre petit budget a fait une économie de :

- 59 % sur le budget hors taxes (1 834 € contre 4 517 €),
- mais seulement 38 % sur les taxes qu'il acquitte (953 € contre 1 532 €).

Il paie des produits et des services hors taxes à 41 % de la valeur neuve, mais acquitte 62 % des taxes appliquées au budget de la Clio neuve.

L'acquisition d'un véhicule d'occasion permet un accès à un moindre coût à la mobilité, mais les automobilistes plus modestes paient proportionnellement plus d'impôts que les acheteurs de voitures neuves (34 % contre 25% à 29 % de leur budget TTC) et sont plus exposés aux pannes et aux accidents.

Il a fait l'acquisition d'une Dacia Logan diesel, véhicule fabriqué à l'étranger sur les bases techniques d'un ancien modèle de marque française (Renault Clio diesel).

Les prestations et la destination sont comparables. Nous avons fait la comparaison sur la base d'un même kilométrage (8 751 km).

C'est la recherche de l'économie, au prix d'une technique d'il y a quelques années mais néanmoins appréciable, et avec une carrosserie spécifique.

	HT	TAXES	TTC	Rappel TTC CLIO diesel	LOGAN/ CLIO diesel
	En Euros				%
Achat moins reprise	1 936	418	2 354	2 949	- 20,20
Frais financiers	285	56	341	407	- 16,20
Assurance	466	124	590	645	- 8,50
Carburant	303	271	574	489	17,40
Entretien	694	136	830	915	- 9,30
Garage du véhicule	477	93	570	570	0
<b>Total HT</b>	<b>4 161</b>				
Péage		190	190	190	0
<b>Total Taxes</b>		<b>1 288</b>			
<b>Total TTC</b>			<b>5 449</b>	<b>6 165</b>	<b>- 11,60</b>
Prix au km	0,475	0,147	0,622	0,705	- 11,60

Pour évaluer le niveau de dépenses de notre voiture low cost, comparons le budget de la Logan diesel avec celui de la Clio diesel, fabriquées toutes deux par le même Groupe sous des marques différentes.

Le Groupe Renault fabrique à l'étranger (main-d'œuvre moins chère, montage traditionnel, pièces déjà amorties) un véhicule de finition plus sommaire (Dacia Logan). La Clio diesel, quant à elle, bénéficie des derniers équipements et de la dernière technologie, en particulier en matière de moteurs.

La Logan, produite aux coûts roumains, est, une fois importée en France, entretenue avec des pièces françaises au tarif horaire français. L'assurance, les frais financiers, le garage du véhicule, les péages et le carburant sont de tarification française. Quant au taux de reprise à 4 ans, cette année à 30,9 %, il est au-dessous de ceux de la Clio essence (35,1 %), de la Clio diesel (37,5 %), ou de la 308 (38 %).

## Quatre profils, quatre budgets

## Comparatif des budgets 2012 des quatre automobilistes

C'est la surprise de 2012, puisque, l'année dernière, le taux de reprise de cette Dacia était encore à 40 %. Quant au budget carburant, celui de la Logan est 17 % supérieur à celui de la Clio diesel plus moderne et consommant moins.

Par rapport à la Clio diesel, la Dacia offre un prix catalogue inférieur de 30 %, mais son budget 2012 ne fait faire que 12 % d'économie. Miroir aux alouettes ?

Pour entrer dans le monde de l'automobile (si l'on s'en tient au poste Achat-Reprise annuel), c'est la Clio occasion qui est la plus accessible avec 974 € pour 8 751 km. Il faut mettre plus de deux fois plus pour la Logan (2 354 €), près de trois fois pour la Clio neuve (2 784 €) et trois fois et demie pour la 308 (3 374 €), cette dernière pour 15 368 km.

Pour y vivre toute une année, le classement est le même, puisque le budget total de la 308 (7 991 €) est trois fois celui de la Clio occasion (2 787 €), mais pour parcourir 76 % de kilomètres en plus. Pourtant ces deux voitures aux extrêmes ont des budgets carburant proches, autour de 900 €, un moteur essence de technologie ancienne étant plus gourmand qu'un diesel moderne.

L'entretien de la voiture diesel reste plus onéreux depuis l'origine, et ici celui de la 308 (1 496 €) pèse deux fois celui de la Clio neuve (756 €), mais pour 15 000 km au lieu de 9 000 km.

Pour parcourir 1 000 km, la Clio neuve dépensera 691 €, tandis que le propriétaire de la Logan (petit rouleur) restera à 622 €, et celui de la 308 (gros rouleur) ne dépassera pas 520 €. On va plus loin en diesel.

Quant à la Clio occasion, ayant économisé sur tous les postes, sauf le carburant, elle s'en tiendra à 318 €. Et sur ces 318 €, il y aura un bon tiers de taxes, tandis que les trois autres véhicules ne s'en laisseront imposer qu'un quart.

A chacun selon sa bourse et ses besoins de mobilité. Rouler moderne est moins aléatoire et, pour l'instant, moins taxé.

	MODELES			
	Clio occasion	Clio neuve	Logan Diesel	308 Diesel
Kilométrage annuel	8 751	8 751	8 751	15 368
	En Euros			
Achat moins reprise	974	2 784	2 354	3 374
Frais financiers	56	344	341	522
Assurance	200	610	590	746
Carburant	891	795	574	966
Entretien	532	756	830	1 496
Garage du véhicule	0	570	570	570
Péage	134	190	190	317
<b>Total TTC</b>	<b>2 787</b>	<b>6 049</b>	<b>5 449</b>	<b>7991</b>
Coût au km	0,318	0,691	0,622	0,520
<b>Total HT</b>	<b>1 834</b>	<b>4 517</b>	<b>4 161</b>	<b>6 046</b>
Taxes payées	953	1 532	1 288	1 945
Part des taxes	34,20 %	25,30 %	28,80 %	24,30 %
<b>Taux de taxation</b>	<b>51,90 %</b>	<b>33,90 %</b>	<b>30,90 %</b>	<b>32,20 %</b>

## DE LA TAXE

### L'idée qui va tout déclencher

La France n'a pas de pétrole, mais elle a des idées... Le slogan des années 70 est l'enfant naturel du premier choc pétrolier. Mais c'est le Général de Gaulle qui, dix ans plus tôt, a la première idée, qui va sceller le destin de la taxation du Gazole. Préoccupé par la dépendance énergétique de la France vis-à-vis des pays producteurs, il décide, avant que la crise n'éclate, de faire du nucléaire la source principale de la production d'électricité nationale.

La conséquence directe en est la fermeture progressive des centrales thermiques. Que fait-on alors des centaines de milliers de litres de fuel qui sortent des raffineries françaises ?

### Le moteur qui sauve les Centrales

Il existe, depuis la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, un moteur inventé par Monsieur Diesel, qui fait le bonheur des transports maritimes (militaires puis civils), avant d'être adapté aux véhicules terrestres, dans les années 1920, par Daimler et Benz.

Il fonctionne au gazole. Il peut être puissant en consommant peu, mais il est lourd, bruyant et poussié. Il équipe petit à petit de plus en plus de camions, tracteurs, engins de chantier et bateaux de pêche.

Pour assurer des débouchés aux raffineries concurrencées par le nucléaire, et pour aider au développement des entreprises pendant les Trente Glorieuses, le principe d'une taxation du gazole inférieure à celle de l'essence va être retenu et entretenu jusqu'à nos jours.

### La détaxe dévoyée

Comme d'habitude, la technologie va s'en mêler. La pompe à injection avait été introduite dès 1924, sur le moteur diesel. Mais la suralimentation puis le turbocompresseur, vont permettre d'obtenir des moteurs intéressants pour la voiture particulière.

Le premier moteur diesel à injection directe apparaît en 1988 sur la Fiat Croma TDId. Les évolutions de la « rampe commune » dans les années 1990 vont faire de ce type de moteur un concurrent très convenable face au moteur à essence. Un véhicule aux performances acceptables, un peu plus cher à l'achat et à l'entretien, mais beaucoup moins dispendieux à la pompe (faible consommation et taxe privilégiée) va attirer de plus en plus d'automobilistes, surtout parmi les gros rouleurs.

Les constructeurs français sauront saisir cette opportunité. Quand Jacques Calvet prendra les rênes de PSA dans les années 1980, il sortira l'entreprise d'une passe difficile en s'appuyant sur l'essor du moteur diesel dans le marché national.

Pendant cette période, l'infatigable technologie, toujours à l'ouvrage, faisait de la voiture diesel une remarquable dévoreuse de kilomètres, performante et économique. Un challenge incessant entre la créativité des motoristes et les « édicateurs de normes » (Euro 5, Euro 6) fait faire des bonds en avant dans l'amélioration des prestations et la réduction progressive des nuisances originelles. La rampe commune (Common Rail) a permis l'apparition du filtre à particules additivé (brevet PSA). Ce FAP, en favorisant la combustion des suies fines, participe activement à la lutte contre les émissions à réduire. Il continue de se perfectionner, avec l'optimisation du pot catalytique, pour répondre déjà aux sévères normes californiennes.

## Le gazole se répand

Le parc automobile des voitures particulières comprend 8 % de véhicules diesel en 1985. Il atteindra 60 % en 2012.

L'intérêt pour une consommation plus basse et un carburant moins taxé, le dynamisme de l'offre des constructeurs, le perfectionnement continu du moteur, les incitations gouvernementales vont amener aujourd'hui plus de 7 acheteurs de voitures neuves sur 10 à choisir le diesel.

Avec le temps, la croissance d'un parc occasion regorgeant de véhicules diesel âgés mais vieillissant bien, encore fiables et consommant peu, amène, petit à petit, de nouvelles couches de population, dont le budget est modeste, au monde automobile. Plus de 8 foyers sur 10 sont désormais motorisés en France, même si les plus récents sont aux limites de leurs possibilités financières.

Un simple vol de papillon au-dessus du prix à la pompe peut en plonger un certain nombre dans l'immobilisme.

## La Taxe grignote

L'avantage fiscal du gazole ressemble à une peau de chagrin.

	Part du parc en diesel	Retard taxe gazole sur taxe super
1985	8 %	- 43 %
1990	14 %	- 40 %
1995	25 %	- 38 %
2000	34 %	- 31 %
2005	45 %	- 25 %
2010	56 %	- 25 %
2012	60 %	- 23 %

En 1985, le parc comprend 8 % de voitures diesel et le montant des taxes sur le gazole est 43 % inférieur à celui des taxes sur l'essence. Regardons avec quel sens de la progressivité, l'impôt va épouser la part grandissante du parc équipée de diesel.

Pour le super, en plus d'un quart de siècle, les taxes n'ont cessé de grimper en valeur. Et pourtant, les taxes sur le gazole sont parvenues à rattraper, pour moitié, leur retard : - 23 % en 2012 contre - 43 % en 1985.

En 2012, il ne reste plus que 21,35 centimes d'euro d'écart entre le TICPE + TVA sur le litre de gazole et celui sur le litre de super.

## Un dernier coup de rein ?

Une décision prise il y a 50 ans sur le nucléaire a entraîné un demi-siècle de décalage de taxes et un biais gênant dans la structure du parc, la stratégie des constructeurs, l'équipement des ménages et la ponction fiscale. Les trois partenaires sont insatisfaits de la situation actuelle.

Les pouvoirs publics laissent courir le bruit qu'il serait raisonnable de franchir le pas : tout le monde a 20 centimes dans sa poche !

On laisse gonfler l'évocation des pollutions (bien réelles par ailleurs) liées à ce carburant (auquel on a précédemment octroyé pastille verte et gras bonus), comme si une pièce de 20 centimes allait escamoter d'un seul coup les particules fines. L'éternelle tentation de régler les problèmes par une taxe...

Dans le cadre du Budget de l'automobiliste, nous laisserons de côté les non-négligeables questions environnementales et sanitaires pour nous intéresser à ces deux chiffres :

- vingt et un centimes de taxes supplémentaires par litre représentent une augmentation de 15,3 % du prix du gazole, dans une période de pouvoir d'achat stagnant, menacé de baisse ;
- vingt et un centimes de taxes supplémentaires par litre représentent une ponction fiscale brute de 8,5 milliards d'euros supplémentaires sur les usagers de la route qui contribuent déjà pour 60 milliards dont 34 milliards pour le seul carburant.

## Un gazole taxé comme le Super

Un dernier coup de rein pour aligner par le haut les taxes sur le carburant serait fatal pour les professionnels de la route et les automobilistes les plus exposés financièrement et déséquilibrerait durablement le marché automobile national.

En 2012, le gazole vaut 0,7358 € hors taxes et 1,3958 € TTC. Il est taxé à + 89,4 %. La Taxe Intérieure de Consommation sur les Produits Energétiques (TICPE) qui lui est appliquée est de 0,4284 €.

Si elle était alignée sur la TICPE du super, elle passerait à 0,6069 €, soit un supplément de 0,1785 €, auquel il faudrait ajouter 19,6 % de TVA, soit 0,2135 € au total (21,35 centimes par litre).

Le litre de gazole vaudrait alors 0,7358 € hors taxes et 1,6093 € TTC, soit un taux de taxation de + 118,7 % au lieu de + 89,4 % actuellement.

Le nouveau prix de 1,6093 € serait supérieur au prix 2012 réel (1,3958 €) de + 15,3 %.

Comment pourrait-on imposer une augmentation brutale (ou même étalée) de 15 % à un produit de grande consommation, dont le niveau de taxation atteindrait alors plus de 118 % ? La taxation maximale des produits et des services est de 19,6 %. Le gazole serait ainsi taxé 6 fois plus. Est-ce un produit de luxe ? L'automobiliste peut-il s'en passer ? Peut-il même réduire sa consommation ?

## Une dépense contrainte

Le développement d'une économie est directement relié à la mobilité des biens et des personnes. C'est vrai autant au niveau professionnel qu'au niveau personnel :

- sur les trois quarts du territoire français, il faut utiliser une voiture pour se déplacer ;
- la Grande Distribution est installée très majoritairement en dehors des villes. Les foyers non motorisés sont contraints au commerce de proximité, dont les prix sont 12 à 15 % plus élevés, même pour les produits de première nécessité ;
- les Pouvoirs publics ont encouragé les Français à acquérir leur propre logement. L'inconvénient est le manque de mobilité en cas de changement d'emploi de l'un ou l'autre conjoint ;
- selon l'Insee, 25 millions de personnes se déplacent pour aller travailler chaque jour, dont 73 % en voiture (15 % en transport en commun, 8 % à pied, 4 % en deux-roues) ;
- près de 8 millions d'actifs ne travaillent pas dans leur agglomération ou leur canton, et plus de 1 million changent de région pour se rendre au travail ;
- 88 % des déplacements se font par la route.

L'usage de la voiture est désormais une nécessité, et ce depuis plusieurs décades, au même titre que de se loger, se nourrir, se vêtir, se soigner, se cultiver, prendre soin de sa famille, avoir une activité professionnelle, etc. Dans l'ensemble de ces obligations, elle joue même un rôle central. Surtaxer et contrarier son usage va à l'encontre de la satisfaction des besoins fondamentaux des membres de la communauté.

L'automobile est une dépense contrainte. La pression fiscale de 118 % sur le gazole est un non-sens économique et social.

## Plus de 9 milliards au total

En 2012, on a livré 34 millions de tonnes de gazole, soit 40 milliards de litres. Une augmentation de 0,2135 € de taxe au litre engendrerait une ponction fiscale supplémentaire de 8,5 milliards d'euros.

Les 430 milliards de kilomètres parcourus par les véhicules diesel en 2012 ont entraîné une consommation de gazole qu'on peut attribuer pour moitié aux véhicules de particuliers, et pour l'autre moitié aux véhicules utilitaires et aux voitures de sociétés.

## Restaurer le super



On peut estimer qu'en cas d'alignement du gazole sur le super, les particuliers participeraient dans un premier temps pour 4,5 milliards d'euros et les professionnels pour 4 milliards.

Les entreprises, grandes et petites, les artisans, commerçants, transporteurs, agriculteurs, pêcheurs, taxis, ambulanciers, etc, seraient contraints de répercuter ces 4 milliards d'euros dans leur prix de vente.

Les consommateurs devraient donc faire face à une augmentation générale des prix de 4 milliards hors taxes, soit 4,8 milliards d'euros après application de la TVA.

L'automobiliste-consommateur se retrouverait avec une double facture de 4,5 milliards sur son carburant et de 4,8 milliards sur ses dépenses courantes. Peut-on raisonnablement faire peser plus de 9 milliards d'euros supplémentaires sur la quasi-totalité des Français, puisque 83 % des ménages sont motorisés, alors même que les plus modestes possèdent les voitures âgées qui consomment le plus ?

Par ailleurs, troisième conséquence, la désorganisation du marché qui s'en suivrait, ferait encore baisser la valeur patrimoniale de reprise de chaque véhicule comme lors des campagnes de bonus, mais en plus destructeur.

Si cette grave erreur de taxation aveugle était commise, c'est une triple peine qui pèserait lourd pendant de nombreuses années à venir.

Dans toute cette agitation, on en oublierait presque la bonne nouvelle : les pouvoirs publics ont promis qu'il n'y aurait pas de nouveaux impôts dans l'année qui vient. Doit-on craindre que l'alignement du gazole soit pour l'année suivante ? Ou qu'il n'aura pas lieu ? Il y a pourtant une façon élégante de faire avancer le problème.

Nous venons de traverser 50 années de sur-taxation du super. Les sommes considérables déversées par les propriétaires de ce type de véhicule dans les caisses de l'Etat pendant ce demi-siècle devraient donner le droit à une sorte de crédit d'impôt. Les taxes extrêmes du super ont comblé les trous de la détaxation du gazole.

Il est temps et il est légitime d'inverser la procédure : pour complaire à Bruxelles qui le réclame, nous pouvons aligner les deux taxations... au niveau de celle du gazole. Au lieu de prélever 9 milliards à l'ensemble des ménages français, l'Etat redistribuerait 2 milliards (c'est le manque à gagner de l'alignement du super) de pouvoir d'achat aux heureux propriétaires de moteurs à explosion qui ont tant contribué dans le passé.

C'est la solution à moindre coût à la fois pour l'Etat (qui relancerait la consommation génératrice de contribution fiscale), pour l'automobiliste diesel (qui ne serait pas surimposé), pour l'automobiliste super (qui verrait se restaurer son patrimoine automobile), pour les constructeurs (dont les gammes essence seraient relancées sans perturbation du marché diesel non surtaxé), pour le plein emploi dans les raffineries et le rééquilibrage de nos importations de gazole et de nos exportations de super raffiné.

Il doit bien y avoir quelque inconvénient caché dans ce dispositif, mais il est clair que la démarche mérite d'être étudiée sans préjugé.

Ne serait-ce que parce qu'on est sûr que l'alternative (alignement sur le diesel) est la garantie de la destruction à terme du marché.

## BONNES ET MOINS BONNES AUTOUR DU BUDGET DE L'AUTOMOBILISTE

Chaque année, l'étude du « *Budget de l'Automobiliste* » nous permet d'évoquer des thématiques particulières et leur impact potentiel sur le Budget.

Quand de bonnes nouvelles parviennent à l'automobiliste, elles sont dues généralement aux avancées technologiques.

Les moins bonnes nous sont fournies préférentiellement par les restrictions d'usage (ou les taxes).

Comment se fait-il qu'« il » roule de mieux en mieux (grâce aux pneumatiques), et que « cela » roule de moins en moins bien (dans les bouchons) ?

### Le pneu

Le pneumatique est né pratiquement en même temps que la voiture.

A peine âgé de quatre ans, il s'habillait d'une chambre à air en Auvergne, et à dix ans atteignait 100 km à l'heure sur une voiture, avant même que ne débute le XX<sup>e</sup> siècle. L'automobiliste n'allait plus pouvoir s'en passer.

Le pneu a l'air d'un gros boudin joufflu, et pourtant sa conception et sa fabrication sont d'une rare complexité.

Il nous met à l'abri des vibrations, des cahots et des chocs, il nous empêche d'aller tout droit dans les virages, avale les flaques d'eau, patauge dans la boue sans déraper, s'accroche sur le verglas, se roule dans la neige en nous laissant les pieds au sec.

Au fur et à mesure de ses progrès, il a largement participé à la diminution des accidents.

Et les perfectionnements successifs ont été nombreux : pneu démontable, pneu à clous, carcasse radiale (sur la Traction Avant), pneu sans chambre, pneu pluie, pneu hiver, etc.

Le pneumatique remplit toutes ses fonctions de sécurité et de confort pour moins de 3 % de la valeur totale du Budget d'un automobiliste, essence ou diesel, petit ou gros rouleur.

Peut-il faire encore mieux ?

Il y a deux ans déjà, nous avons signalé des tests pratiqués par Dekra, mettant en évidence que le choix d'un pneumatique moderne permettait de rouler plus sûr, et d'effectuer plus de kilomètres, ce qui influence le budget à y consacrer.



Plus loin,  
moins cher

## Le goût du bouchon

## Le coût du bouchon

Deux ans après, les tests ont été renouvelés. Les pneumatiques progressent toujours en qualité, et le gagnant des tests (en l'occurrence le Michelin Energie Saver) permet de faire des économies dans le budget, tout en étant plus sûr :

- il roule jusqu'à 41 700 km avant usure, engendrant une économie de 78 € sur le poste achat ramené au kilomètre parcouru,
- par une moindre résistance au roulement, il permet un gain de carburant de 21 litres sur sa durée, comptabilisés pour 30 €.

Nous ne pouvons qu'espérer que les pneumatiques continuent de nous offrir de nouvelles surprises pour plus de sécurité et de confort.

A quand la généralisation du pneu increvable ?

L'existence des embouteillages n'est pas une nouvelle en soi. Ce qui est nouveau, c'est qu'un nombre croissant d'instituts s'attaquent au problème du coût réel des bouchons pour l'automobiliste.

Et la nouvelle n'est pas très bonne. Deux experts en la matière, Ian Thomson et Alberto Bull, définissent l'embouteillage comme « la situation qui advient lorsque l'entrée d'un nouveau véhicule dans le trafic augmente le temps de trajet des autres ».

Il faut bien constater que cette situation « advient » de plus en plus fréquemment dans notre pays. L'embouteillage est à la croisée de la capacité d'écoulement du réseau routier, du volume du parc roulant, et des distributions horaires des déplacements des automobilistes. On a fait beaucoup pour l'amélioration du réseau et pour l'étalement des horaires. Mais la tendance actuelle de certaines municipalités est de restreindre les voies utilisables et de diminuer la fluidité du trafic. Le développement économique est directement lié à la capacité de déplacement des biens et des personnes.

Les embouteillages coûtent cher à la société en temps perdu, en stress, en pollution et en argent.

L'Institut CEBR qui s'est attaché, entre autres, au cas de la France a calculé que les embouteillages ont coûté à la France en 2012 un total de 5,53 milliards d'euros (cinq milliards cinq cent trente millions d'euros).

Dans cette masse de milliards, il faut distinguer coûts directs et coûts indirects :

- les coûts directs comprennent 3,3 milliards d'euros correspondant à la valeur de travail du temps perdu des automobilistes, plus 530 millions d'euros de carburant consommés en plus par rapport à un trafic normal, soit un total des coûts directs de 3,83 milliards ;
- les coûts indirects correspondent à la hausse des prix des produits et services des entreprises prises dans leurs trajets « embouteillés », et qui seront répercutés dans la vente au consommateur final, soit 1,7 milliard d'euros (le résumé de l'étude ne précise pas si la TVA normale sur la vente des produits et services a été prise en compte, ce qui nécessiterait d'ajouter 300 millions d'euros).

Ce total non négligeable de 5,53 milliards à minima, réparti entre les 31,5 millions de voitures particulières circulant en France, ajouterait 176 € à leur budget annuel individuel. Ceci est une moyenne, bien sûr, puisque nous ne sommes pas tous égaux devant (ou plutôt derrière) les bouchons.

Enfin, permettons-nous une comparaison avec le sujet précédent : 2 ans de bouchons (352 €) coûtent autant qu'un train complet de pneumatiques (336 €).

La différence entre une dépense et un investissement...

## FRANÇAIS FACE AUX TAXES

Quatre budgets,  
quatre taxations

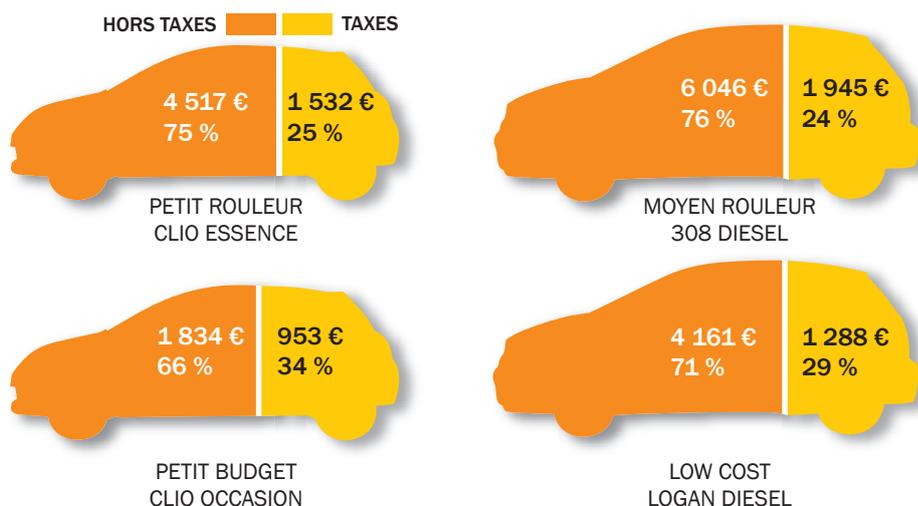
Répartitions  
des taxes

L'usage est  
lourdement taxé

Pour la très grande majorité des produits et services, dans 100 € d'achat, il y a 16 € de taxes.

Mais, avec le budget de l'automobiliste, la charge fiscale augmente. Dans 100 € de budget automobile, il y a :

- 24 € de taxes pour une 308 diesel,
- 25 € pour une Clio essence neuve,
- 29 € pour une Logan diesel,
- et jusqu'à 34 € pour une Clio occasion.



La possession (achat - moins reprise + frais financiers + garage) 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 l'usage du véhicule (ensemble des autres postes) est beaucoup plus fortement imposé :

- 49 % pour la Logan
- 50 % pour la 308
- 60 % pour la Clio neuve
- 75 % pour la Clio d'occasion.



## Le consommateur le plus taxé

L'ensemble des taxes acquittées par les utilisateurs de véhicule, telles qu'on peut les estimer ci-dessous, dépassent 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 : 9,8
- TVA sur les voitures neuves : 5,9
- TVA sur l'entretien : 5
- Taxes sur l'assurance : 4
- Cartes grises : 1,9
- Amendes forfaitaires : 1,6
- Autres : 1,5

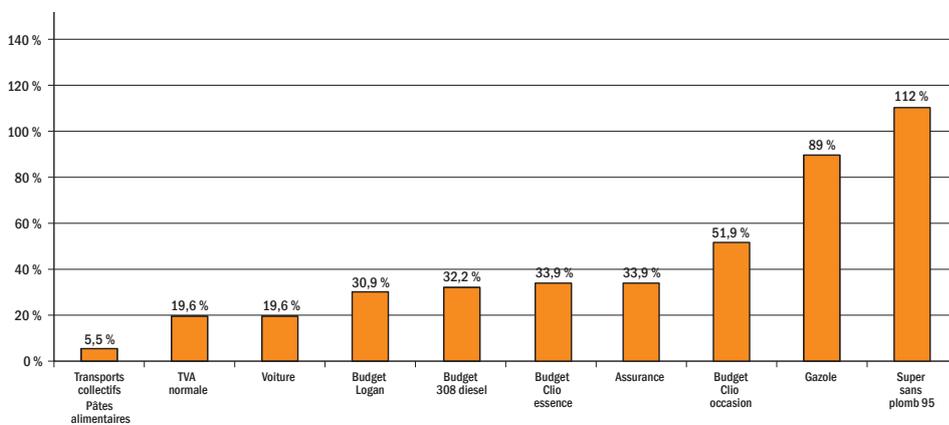
## La taxe à la valeur surajoutée

La taxe à la valeur ajoutée d'un montant de 19,6 % (TVA normale) est, en principe, la référence en matière d'imposition en ce qui concerne la consommation. Mais le taux de taxation des budgets de nos trois voitures neuves (Logan, 308 et Clio) se situe entre 31 et 34 %, soit près du double de la TVA de référence.

Et il faut compter deux fois et demie pour la Clio d'occasion (52 %), plus de 4 fois pour le gazole (89 %), plus de 6 fois pour le super sans plomb (112 %).

Tous ces surcoûts rendent compte du poids réel des taxes dans l'économie du déplacement individuel.

## Taux de taxation spécifiques



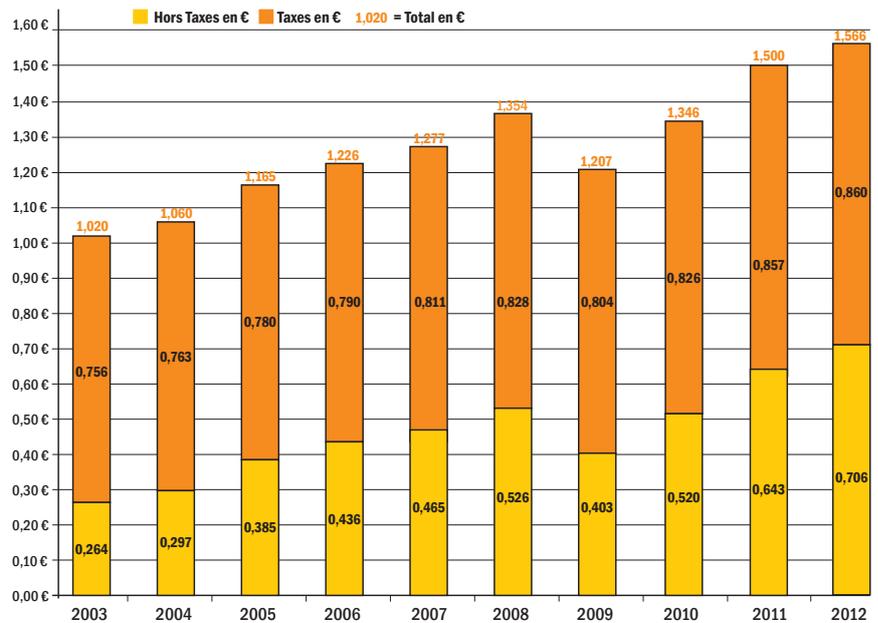
## Prix des carburants

Euros par litre	SUPER			GAZOLE		
	2011	2012	2012/2011	2011	2012	2012/2011
HT	0,643	0,706	9,80 %	0,679	0,737	8,50 %
Taxes	0,857	0,860	0,40 %	0,656	0,659	0,50 %
TTC	1,500	1,566	4,40 %	1,335	1,396	4,60 %
Imposition	133 %	122 %		97 %	89 %	
Rappel TICPE	0,606	0,606		0,428	0,428	

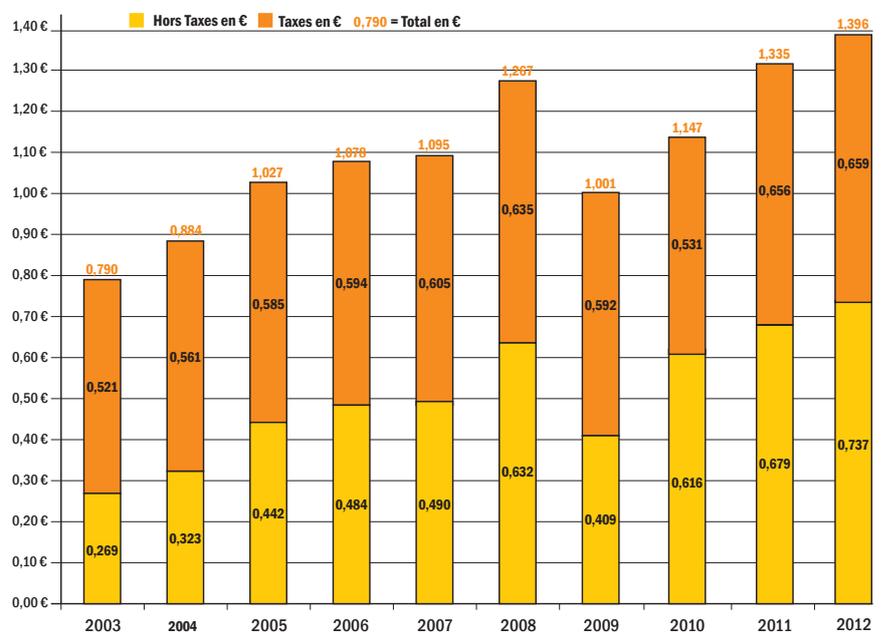
Qu'obtient l'automobiliste quand il paye 50 € à la pompe ?

	En 2009	En 2010	En 2011	En 2012
Super	41 litres	37 litres	33 litres	32 litres
Gazole	50 litres	43 litres	37 litres	36 litres

## Evolution du prix moyen du sans plomb 95



## Evolution du prix moyen du gazole



# LE BUDGET VÉHICULE ESSENCE DES 22 RÉGIONS FRANÇAISES

## Le Certificat d'Immatriculation

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

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

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 entre la Corse (162 € pour notre 6 CV) et la Provence Alpes Côte d'Azur (307 €) pourtant si proches.

La Picardie et le Poitou Charentes restent au-dessous de 200 €, pendant que l'Île de France atteint 277 €.

Les Pays de Loire sont juste au niveau de la moyenne nationale (234 €).

## Le carburant

Les régions peuvent aussi moduler la TICPE, avec un plafond de 2,5 centimes d'euro par litre en 2012.

Comme précédemment, la Corse et le Poitou Charentes renoncent à prélever cette taxe supplémentaire sur les automobilistes, qui ont payé déjà 34 milliards de taxes sur le carburant au niveau national.

Par contre, toutes les autres régions ont mis le curseur au plafond, sauf le Rhône Alpes qui s'est arrêté à 1,77 centimes au litre.

## 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, ce sont le Languedoc Roussillon et la Provence Côte d'Azur qui ont vu leur coût de main-d'œuvre augmenter (+ 5,7 %), au point que ces deux régions facturent à 10 % au-dessus de la moyenne nationale.

L'ensemble Franche Comté / Lorraine / Alsace suit avec + 4,1 %.

Ce sont les Pays de Loire et Poitou Charentes qui ont été les plus modérés (+ 2,7 % quand même).

## De la Lorraine à la Côte d'Azur

Certaines régions ont des budgets moins importants, principalement parce que leur kilométrage annuel est moins élevé. C'est le cas de la Lorraine encore en tête cette année. Cependant le Poitou Charentes garde un bon classement, malgré un fort kilométrage. Dans cette région, il n'y a pas que le carburant qui est moins cher.

A l'opposé, les régions dont les budgets sont les plus conséquents, dans le midi en particulier, cumulent des tarifs plus onéreux : Languedoc Roussillon, Provence Alpes Côte d'Azur et même Rhône Alpes.

Enfin, l'Île de France, avec ses transports collectifs diversifiés, 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 d'un euro).

## Le budget « véhicule essence » 2012 des 22 Régions françaises

En Euros en 2012										
	Budget annuel	Achat reprise	Frais financiers	Assurance	Carburant	Entretien	Garage véhicule	Péage	Kilométrage annuel	Prix au kilomètre
1 Lorraine	5 598	2 789	344	533	647	772	354	159	7 213	0,776
2 Picardie	5 609	2 772	344	596	718	727	286	170	7 974	0,703
3 Champagne Ardenne	5 627	2 779	344	539	763	727	298	177	8 341	0,674
4 Poitou Charentes	5 732	2 774	344	547	885	714	246	222	10 148	0,565
5 Franche Comté	5 740	2 780	344	538	832	772	278	196	9 127	0,629
6 Limousin	5 760	2 786	344	529	826	755	327	193	8 947	0,644
7 Bretagne	5 760	2 795	344	527	764	714	429	187	8 627	0,668
8 Auvergne	5 787	2 786	344	539	803	772	354	189	8 734	0,663
9 Pays de Loire	5 788	2 784	344	537	834	714	391	194	9 102	0,636
10 Haute Normandie	5 791	2 779	344	593	743	740	414	178	8 331	0,695
11 Bourgogne	5 791	2 795	344	553	913	727	247	212	9 944	0,582
12 Alsace	5 816	2 781	344	550	831	772	340	198	9 039	0,643
13 Aquitaine	5 870	2 780	344	635	761	755	413	182	8 557	0,686
14 Nord Pas de Calais	5 880	2 794	344	624	811	762	351	194	9 022	0,652
15 Corse	5 883	2 766	344	620	792	816	379	166	8 058	0,730
16 Basse Normandie	5 890	2 779	344	550	920	740	343	214	9 962	0,591
17 Midi Pyrenées	5 939	2 776	344	623	794	755	457	190	8 832	0,672
18 Centre	5 965	2 787	344	546	872	740	474	202	9 433	0,632
19 Ile de France	6 068	2 796	344	611	590	829	761	137	6 437	0,943
20 Languedoc Roussillon	6 169	2 792	344	614	841	816	564	198	9 234	0,668
21 Rhône Alpes	6 276	2 791	344	646	879	772	672	172	8 252	0,761
22 Provence Côte d'Azur	6 332	2 803	344	690	796	816	696	187	8 769	0,722

Légende ■ Maxi ■ Mini

## Budget national 2012 : 6 049 €

### Légende

BUDGET EN EUROS ■

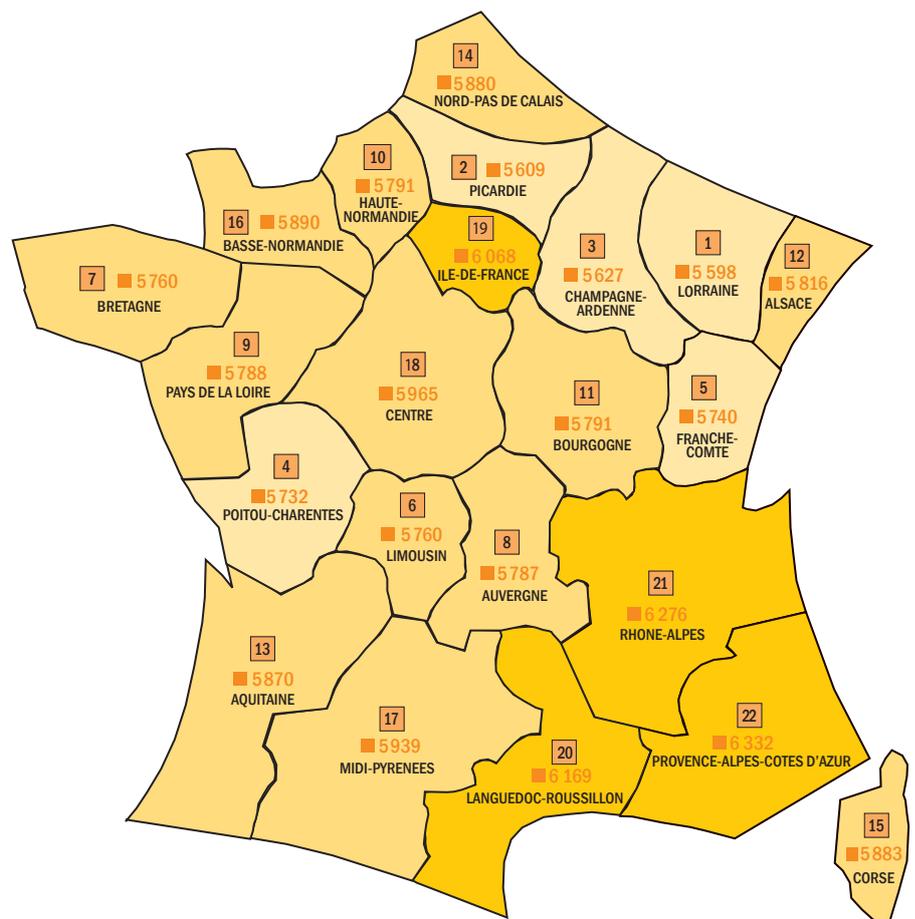
CLASSEMENT (valeur budget) ■

ECARTS/AU BUDGET NATIONAL

Régions 1 à 5 : Inférieur de - 10 à - 5 % ■

Régions 6 à 18 : Inférieur de - 5 à 0 % ■

Régions 19 à 22 : Supérieur de 0 à + 5 % ■



# 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*, etc.



L'ACA, c'est également un ensemble unique de services proposés à tous les automobilistes et usagers de la route :

- **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 ([www.automobile-club.org/voyages](http://www.automobile-club.org/voyages)), 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 : stages de recyclage pour les automobilistes expérimentés, séances de sensibilisation à la sécurité routière aux 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, deuxième acteur français dans le domaine de la prévention du risque routier en entreprise, permet aujourd'hui de mieux développer les 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'Automobile Club Association compte plus de 740 000 adhérents.



Devenez Fan !



@automobileclub



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



PRIORITÉ À LA MOBILITÉ

## LE BUDGET

ACA de l'automobiliste®

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

Automobile Club Association - 0820 00 25 15 (0,12 € TTC/min depuis un poste fixe)

Siège : 5 avenue de la Paix - CS 10164 - 67004 Strasbourg

Bureau parisien : 9 rue d'Artois - 75008 Paris