

budget annuel de l'automobiliste

2005



Automobile Club
FEDERATION FRANÇAISE DES AUTOMOBILE-CLUBS
ET DES USAGERS DE LA ROUTE

Nous ne manquerons pas de carburant

Parmi de multiples autres constats, le budget de l'automobiliste de 2005 met en lumière une tendance lourde : la consommation unitaire des véhicules routiers diminue. A puissance égale, la voiture « diesel » de référence de notre dossier, la plus vendue en France en 2005, consomme un litre de moins aux cent kilomètres que son équivalent de 2004. Cette inflexion est porteuse de grands espoirs pour l'avenir.

En 2005, le parc automobile français consommait en moyenne 7 litres aux 100 kilomètres. Mais, pour leur part, les véhicules neufs immatriculés la même année n'ont eu besoin que de 6 litres aux 100 en moyenne, une proportion importante d'entre eux se contentant même de moins de 5 litres. Cette évolution n'est pas prête de s'arrêter puisque l'un au moins des constructeurs français - qui sont déjà ceux dont les gammes sont les plus économes au monde - étudie la mise sur le marché d'ici trois ans d'un véhicule familial « diesel-hybride » qui ne consommera que 3.4 litres aux 100 kilomètres.

Un calcul simple montre donc que la consommation du parc français pourrait être divisée par deux à parcours égal si tous les véhicules affichaient à l'avenir de telles performances. Encore s'agit-il là de notre pays, qui est déjà l'un des plus sobres du monde dans ce domaine, et les gains potentiels seraient bien plus importants aux Etats-Unis dont la flotte consomme en moyenne plus de 10 litres aux 100 kilomètres.

De surcroît, il serait évidemment irréaliste de penser que le progrès s'arrêtera là. Les performances des batteries en matière de stockage de l'énergie électrique sont aujourd'hui très limitées. Mais qui pourrait affirmer que dans deux ou trois décennies, leur capacité ne sera pas accrue au point que les véhicules hybrides de l'avenir puissent être suffisamment rechargés pendant la nuit par une simple prise électrique pour pouvoir ensuite parcourir chaque jour deux ou trois dizaines de kilomètres sans avoir recours aux carburants liquides, ramenant ainsi leurs besoins moyens aux alentours de 2 litres aux 100 kilomètres ?



Lorsque l'on sait que la consommation moyenne des automobiles qui circulent aujourd'hui sur la planète n'est pas éloignée de 10 litres aux 100 kilomètres, de telles hypothèses ouvrent des perspectives entièrement nouvelles. Elles signifient qu'il n'est pas exclu que les parcours puissent être multipliés à l'avenir par trois ou quatre sans nécessiter plus de carburant qu'aujourd'hui. Certes, il s'agit là de perspectives à long terme et ce n'est pas demain que les véhicules mis sur le marché afficheront en moyenne les performances évoquées ci-dessus. Mais dès à présent la consommation globale de carburant des voitures ne progresse plus dans notre pays depuis huit ans.

Pour leur part, la Chine, l'Inde et les autres pays en voie de développement n'ont demandé à personne l'autorisation de développer leur parc automobile afin que leur économie et leurs citoyens puissent bénéficier à leur tour des multiples avantages que procurent la voiture. Mais les considérations développées ci-dessus apportent la réponse à une question souvent posée. Oui, les Chinois, les Indiens et les autres auront tous un jour une voiture, mais cela ne conduira pas à la catastrophe redoutée. Les pays développés regroupent aujourd'hui un milliard d'habitants qui ont un accès aisé à la voiture. Les autres milliards d'êtres humains qui peuplent notre planète suivront la même évolution. Mais celle-ci se fera très progressivement car la possession d'une voiture requière un niveau de vie élevé, et avec des véhicules qui seront de plus en plus économes.

La catastrophe se produira d'autant moins qu'au pétrole traditionnel s'ajouteront d'autres carburants, parmi lesquels ceux issus de l'agriculture. Certes les rendements actuels des biocarburants sont faibles sous nos climats, et l'on peut s'interroger sur la pertinence des objectifs à courts termes aujourd'hui avancés pour notre pays. Mais il faut s'attendre à ce que la situation évolue à l'avenir dans un sens favorable et que les biocarburants puissent satisfaire à terme une part importante des besoins. Là aussi, le progrès technique ne s'arrêtera pas. Dès à présent, un pays comme le Brésil n'alimente-t-il pas la moitié de son parc automobile avec de l'alcool issu de la canne à sucre, sans consacrer à la culture correspondante plus de 0.3% de son territoire ?

Les perspectives sont donc considérables. La diminution de la consommation unitaire des véhicules, conjuguée avec le développement progressif de produits alternatifs au pétrole traditionnel nous permet d'être rassurés. Contrairement aux sombres prophéties trop souvent entendues, nous ne manquerons jamais durablement de carburant.

Christian GERONDEAU



comparaison des budgets annuels des deux véhicules de référence essence et diesel

- Comparatif des deux véhicules de référence essence et diesel (véhicules I et II) par poste de dépenses
- Variations par poste de dépenses
- Comparatif et structure du budget général

5



comparaison des budgets de quatre automobilistes français

- Quel profil pour quel modèle ?
- Comparatif des quatre budgets français
- L'automobiliste français face aux taxes

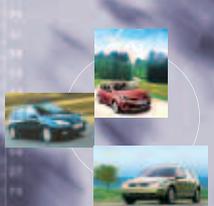
11



le budget "véhicule essence" des 22 régions françaises

- Budget par région
- Comparatif régions par poste de dépenses

21



le budget "véhicule essence" des trois grands européens

- Evolution et comparaison des budgets par poste
- Evolution des taxes dans chaque pays

25

A V E R T I S S E M E N T

Le "Budget de l'automobiliste" des Automobile-Clubs pour 2005 reprend la formule devenue maintenant habituelle.

Afin de mieux représenter l'éventail des Français, ce sont désormais quatre "budgets-type" qui font l'objet d'une analyse qui distingue :

- une voiture à essence de référence : une Renault Clio III 1.2L Authentique 5 CV (véhicule I),
- une voiture diesel de référence : une Peugeot 307 1.6 L HDI Confort 5 CV (véhicule II),
- une voiture essence de faible cylindrée, achetée d'occasion : une Renault Clio 1.2L-RTE (véhicule III),
- une voiture diesel de forte cylindrée : une Peugeot 607 2.2L HDI 8 CV (véhicule IV).

A l'exception de la troisième, toutes ces voitures sont supposées être achetées neuves. Elles sont revendues au bout de 4 ans, sauf la dernière au bout de 3 ans.

La variété des choix permet de bien cerner la diversité des situations, même si, par tradition, l'attention se focalisera sur les deux premiers véhicules. Le choix des véhicules de référence essence et diesel se porte sur les deux modèles les plus vendus en France.

Plus que les années précédentes, 2005 a vu apparaître de nombreuses évolutions (parfois dans des sens divergents) qui ont eu un impact notable sur les résultats de notre Budget annuel de l'automobiliste français. En particulier, du fait de l'évolution du marché, le modèle "Essence" de référence pour 2005 a une puissance supérieure à celui de 2004, ce qui justifie qu'il soit un peu plus onéreux à l'achat.

S Y N T H È S E

Plus que les années précédentes, 2005 a vu apparaître de nombreuses évolutions (parfois dans des sens divergents) qui ont eu un impact notable sur les résultats de notre Budget annuel de l'automobiliste français.

Après trois années de stabilité, le budget de l'automobiliste français qui utilise notre véhicule à essence de référence (I) augmente de 4.2 % à 4.784 €. Cette hausse est due en particulier à l'augmentation du poste carburant ainsi qu'à l'évolution du modèle de référence qui a eu un impact sur le tarif constructeur, la carte grise et l'assurance.

Ce sont les prix hors taxes qui expliquent la hausse, progressant de 5.8 % par rapport à l'année dernière, les taxes ne progressant elles que de 0.6 %. On assiste ainsi pour la deuxième année consécutive à une baisse sensible du taux de taxation pour ce type de véhicule, avec 42.20 % contre 44.40 % l'an dernier.

Le budget de l'automobiliste français qui utilise notre véhicule « diesel » de référence (II) s'établit cette année à 7.262 € en baisse de 4 %. Cette baisse sensible est due principalement à un modèle de référence plus économique du fait d'une moindre consommation.

C'est la baisse conjuguée des prix hors taxes et des taxes qui explique ici la baisse finale du budget diesel. Pour la première fois, on assiste également à une baisse du taux global de taxation, avec 37.2 % contre 38.5 % l'an dernier.

En matière de prix de revient au kilomètre, la 307 diesel est plus rentable que la Clio essence à partir de 13.765 km par an.

Pour sa part, un propriétaire de voiture d'occasion à la recherche d'économies (III) dépense deux fois moins que l'acquéreur de la Clio achetée neuve, pour un parcours comparable en 2005. Mais son budget est taxé à plus de 63 %.

Avec un budget de 14.319 € soit + 5.4 %, le gros rouleur en voiture haut de gamme (IV), identique à celle de 2004 supporte entièrement l'augmentation du litre de gas-oil à la pompe. Pour la première fois, le coût au kilomètre de la 607 est supérieur de 9.7 % à celui de la 307 (0,409 € contre 0,373 €), même amorti sur 35 000 kilomètres.

Les budgets des régions françaises gardent toujours un écart (15 % cette année) entre la région la plus économe (4.383€) et la plus dispendieuse (5.040€). Rouler en Ile-de-France coûte toujours plus cher qu'ailleurs.

Les automobilistes anglais et allemands roulent plus que les Français, dans une voiture d'une catégorie supérieure. Les budgets Essence allemand et anglais sont de ce fait plus élevés (entre 6.663 € et 6.911€), mais sont toujours moins taxés en proportion que l'automobiliste français.



878
632
891
548
973
545
788
663
879
214
962
387
754
563
398
441
657
584
312
875

comparaison des budgets annuels des deux véhicules de référence essence et diesel (véhicules I et II)



comparaison des budgets annuels des deux véhicules de référence essence et diesel (véhicules I et II)

MODELES DE REFERENCE

Attention : les véhicules de référence ont changé entre 2004 et 2005, et les comparaisons doivent être interprétées avec prudence.

Petit rouleur : Véhicule essence
Renault Clio III 1,2L Authentique 5CV
Revente : au bout de 4 ans
Kilométrage annuel 2004 : 11 040 km
Kilométrage annuel 2005 : 10 320 km (-6,5%)



Moyen rouleur : Véhicule diesel
Peugeot 307 1,6L HDI XR Confort 5CV
Revente : au bout de 4 ans
Kilométrage annuel 2004 : 19 730 km
Kilométrage annuel 2005 : 19 490 km (-1,2%)



COMPARATIF DES DEUX VÉHICULES DE RÉFÉRENCE ESSENCE ET DIESEL PAR POSTE DE DÉPENSES

En Euros	HT				TAXES				TTC			
	2004		2005		2004		2005		2004		2005	
	Essence	Diesel										
Achat moins reprise	1 421	2 592	1 536	2 352	308	544	338	498	1 729	3 136	1 874	2 850
Frais financiers	188	302	159	227	37	59	31	44	225	361	190	271
Assurance	390	524	427	532	103	139	113	141	493	663	540	673
Carburant	243	459	299	534	623	796	604	707	866	1 255	903	1 241
Entretien	538	1 186	534	1 238	106	233	105	243	644	1 419	639	1 481
Garage du véhicule	400	400	409	409	78	78	80	80	478	478	489	489
Total Hors Taxes	3 180	5 463	3 364	5 292	-	-	-	-	-	-	-	-
Péages	-	-	-	-	156	255	149	257	156	255	149	257
Total des taxes	-	-	-	-	1 411	2 104	1 420	1 970	-	-	-	-
Total TTC	-	-	-	-	-	-	-	-	4 591	7 567	4 784	7 262
2005/2004	-	-	+5,8%	-3,1%	-	-	+0,6%	-6,4%	-	-	+4,2%	-4,0%
Prix de revient km	0,288	0,277	0,326	0,272	0,128	0,107	0,138	0,107	0,416	0,384	0,464	0,373
2005/2004 au km	-	-	+13,2%	-1,8%	-	-	+7,5%	-5,6%	-	-	+11,5%	-2,9%

▶ Véhicule essence de référence : Après trois années de stabilité, augmentation notable du budget (+4.2 %) due en particulier à une évolution du modèle de référence

Le budget de l'automobiliste français qui utilise notre véhicule essence est passé de 4.591€ en 2004 à 4.784€ en 2005, soit une augmentation de 4.2 % (193€). Notre voiture de référence était jusque l'an dernier la Clio II 1.2L de 4 CV fiscaux et 60 CV de puissance. Le constructeur l'a remplacée et la voiture essence désormais la plus vendue en France est une Clio III 1.2L de 5 CV et 75 CV ce qui a un impact sur le tarif constructeur, la carte grise et l'assurance. Les hausses constatées seront dues principalement à l'évolution du modèle plus qu'à l'inflation des prix sur le marché.

En 2005, l'automobiliste concerné consacre 39.2 % de son budget pour le poste "achat", environ 19 % pour le carburant, 13.3 % pour l'entretien, un peu plus de 11 % pour l'assurance, 10.2 % pour le garage du véhicule, 4 % pour les frais financiers et autour de 3 % pour les péages.

Cette année encore, ce sont les prix hors taxes qui expliquent la hausse, progressant de 5.8 % par rapport à l'année dernière, les taxes ne progressant elles que de 0,6 %. On assiste ainsi pour la deuxième année consécutive à une baisse sensible du taux de taxation pour ce type de véhicule, avec 42.2 % contre 44.4 % l'an dernier.

La possession du véhicule essence de référence est toujours imposée autour de 21% (21.3 %), mais son usage l'est toujours plus (à 77.1 %) du fait essentiellement de la TIPP.

▶ Véhicule diesel de référence : En baisse sensible (-4%) due principalement à un modèle de référence plus économique du fait d'une moindre consommation

En 2005, le budget de l'automobiliste français qui utilise notre véhicule diesel de référence est passé de 7.567€ à 7.262€, soit une baisse notable de - 4 % dans une inflation à 1.5 %.

La 307 2.0L de 90 CV est remplacée par une 307 1.6L de même puissance, avec une faible incidence sur le prix (-0.8 %) mais une baisse intéressante de la consommation (1 litre de gas-oil en moins pour 100 kms).

En 2005, l'automobiliste concerné consacre 39.3 % de son budget pour le poste "achat", un peu plus de 20 % pour l'entretien, 17.1 % pour le carburant, 9.3 % pour l'assurance, 6.7 % pour le garage du véhicule, moins de 4 % pour les frais financiers et autour de 3 % pour les péages.

C'est la baisse conjuguée des prix hors taxes (-171€) et des taxes (-134 €) qui explique ici la baisse du budget "diesel". Pour la première fois, on assiste également à une baisse du taux global de taxation, avec 37.2 % contre 38.5 l'an dernier. La baisse de ce taux global est moindre que dans notre véhicule essence de référence mais il reste pour l'instant encore attractif. La possession du véhicule diesel de référence, reste imposée à 20.8 % taux également stable par rapport à l'an dernier, mais son usage est imposé à 58.5 %.

A PRENDRE EN COMPTE :

Inflation économique de 1,5%

VARIATIONS PAR POSTE DE DÉPENSES

	ESSENCE		DIESEL	
Achat moins reprise	+ 145 €	+ 8,1%	- 286 €	- 9,3%
Frais financiers	- 35 €	- 15,6%	- 90 €	- 24,9%
Assurance	+ 47 €	+ 9,5%	+ 10 €	+ 1,5%
Carburant	+ 37 €	+ 4,3%	- 14 €	- 1,1%
Entretien	- 5 €	- 0,8%	+ 62 €	+ 4,4%
Garage du véhicule	+ 11 €	+ 2,3%	+ 11 €	+ 2,3%
Péages	- 7 €	- 4,5%	+ 2 €	+ 0,9%
Total	+ 193 €	+ 4,2%	- 305 €	- 4,0%

Poste "achat moins reprise"

▶ Véhicule essence de référence :

Ce poste augmente fortement (+ 8.1%) pour deux raisons :

- L'évolution du modèle : l'année 2005 a connu une nouvelle Clio. Celle-ci affiche un prix supérieur de 5.6 % à celui du modèle qu'elle remplace. Mais la bonne tenue de la valeur de reprise de la Clio de 4 ans tempère un peu l'effet de l'apparition du nouveau modèle.
- Le prix de la carte grise a fortement augmenté pour deux raisons : la hausse importante du fait de l'augmentation des chevaux fiscaux (+ 25 %) et l'augmentation du prix du cheval fiscal constatée dans pratiquement toutes les régions.

▶ Véhicule diesel de référence :

L'évolution du modèle impacte ce poste dans le sens de la baisse (-9.3 %) sous le double effet d'un prix catalogue en baisse (-0.8 %) et de la bonne reprise de la voiture de 4 ans (+ 21 %).

Poste "frais financiers": probablement la dernière année de baisse

Les crédits constructeurs concernés observent la tendance générale du marché. Le coût annuel des frais financiers affiche une baisse de 35€ pour le véhicule essence de référence (-15.6 %).

Baisse qui s'est trouvée limitée à cause de l'augmentation du prix d'achat du véhicule alors que la baisse affichée pour le véhicule diesel de référence (- 24.9 % soit 90€) est représentative du marché (- 23 %) et même accentuée par la baisse du poste achat.

Poste "assurance" : stabilité à "modèles identiques"

Avec une augmentation de 47€ (+ 9.5%), le véhicule essence de référence cumule les effets de l'inflation au niveau tarif (+1.6 %) avec l'impact de l'augmentation de puissance (+ 7.9 %). Quant au véhicule diesel de référence, avec une augmentation de 1.5 %, il suit l'inflation.

Poste "carburant" : des effets contradictoires aux causes multiples

Le comportement des automobilistes évolue aussi bien à l'achat qu'à l'usage. Ils achètent de plus en plus de voitures diesel. De ce fait le parc en circulation perd des voitures de 15 ans en majorité essence, et gagne des voitures de l'année, en majorité diesel. Ainsi en 2005, la moitié du parc roule au gas-oil, mais est responsable des deux tiers des kilométrages parcourus en France. On constate ainsi une transformation du parc essence. Celui-ci est de plus en plus âgé et concerne les petits rouleurs.

Au niveau global, le développement des foyers à plusieurs voitures, et le vieillissement de la population jouent à la baisse des kilométrages par véhicule. Avec moins 2 %, 2005 confirme ainsi ce mouvement amorcé depuis 2001. Le trafic ne baisse pas d'autant, car il y a plus de véhicules qu'en 2004.

▶ Véhicule essence de référence :

L'augmentation du prix du SP 95 (+10 %) a eu plus d'effet que la baisse du kilométrage annuel (- 6.5 %). Le poste carburant de notre véhicule essence de référence s'accroît donc en 2005 de 37€, soit + 4.3 %.

▶ Véhicule diesel de référence :

Le litre de gas-oil, quant à lui, grimpe en flèche. A 1,027€ en moyenne en 2005 contre 1,06€ l'année précédente, il a progressé de 16.3 %. Mais cette hausse est effacée par la baisse de consommation d'un moteur plus économique (-14 %), amplifiée par la baisse du kilométrage annuel (-1.2%). Aussi le budget carburant de notre véhicule diesel de référence baisse de 14 € (-1.1%).



Poste "entretien"

Le poste entretien souffre toujours d'une augmentation du coût de la main d'œuvre et en 2005, le coût des pièces augmente plus vite que l'inflation (ex. : pneus + 6.2 %).

Pour le véhicule essence de référence, la baisse importante du kilométrage moyen neutralise l'augmentation des tarifs et le résultat est légèrement négatif (-0.8 %), alors que pour le véhicule diesel de référence, elle ne fait que l'écorner (+4.4 %).

Poste "garage du véhicule"

L'indice INSEE du coût de la construction nous sert à évaluer l'évolution du coût de l'amortissement ou de la location du garage du véhicule.

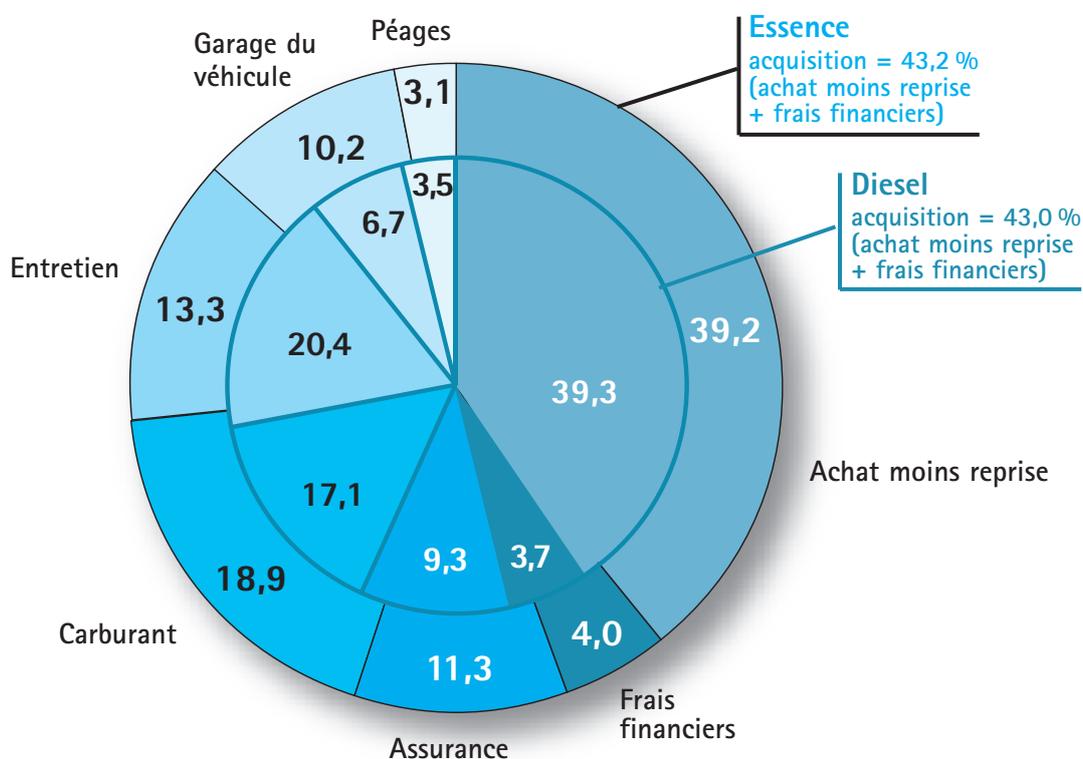
Malgré l'assagissement de ce marché qui a ralenti cette année son augmentation, il a encore progressé plus vite que l'inflation (+ 2.3 % contre 1.5 %). Le poste "Garage du véhicule" passe ainsi de 478€ à 489€ pour chacun des deux véhicules.



Poste "péage"

Les variations sont peu significatives (respectivement moins 7€ et plus 2€) bien que les tarifs unitaires aient continué leur progression (+ 2.14 %).

Budgets des véhicules de référence essence et diesel
% de dépenses par poste



En 2005, malgré les évolutions diverses au niveau des marchés (forte baisse sur les frais financiers, hausse supérieure à l'inflation : importante pour l'entretien, très forte pour les carburants) et dans les comportements des automobilistes aussi bien à l'achat qu'à l'usage, on retrouve, malgré de légères variations, une structure proche de celle de l'année précédente, avec la même constante commune aux deux budgets de référence : les frais d'usage dépassent les frais d'acquisition.

Si le véhicule diesel de référence reste toujours plus cher à l'entretien, cette année le poste « achat moins reprise » représente la même part (39,3 %) du budget total que pour le véhicule essence de référence (39,2 %).

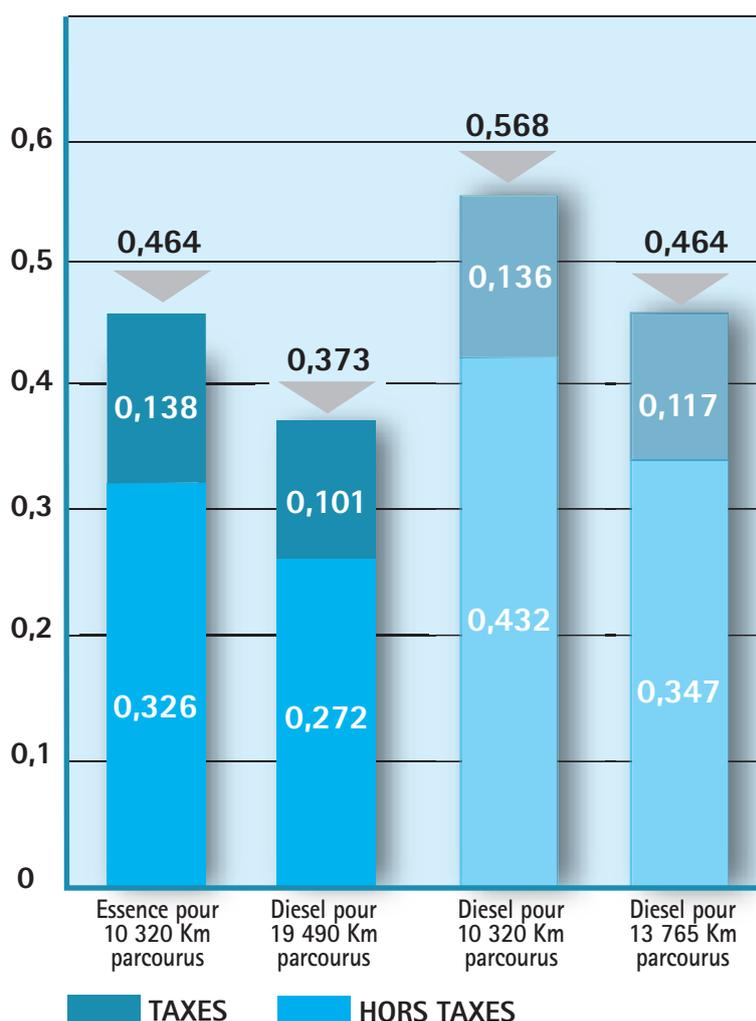
L'assurance du véhicule diesel de référence (9,3 %) prend une moins grande place dans le budget qu'elle ne le fait dans le budget essence de référence (plus de 11 %), alors qu'intrinsèquement son coût est plus élevé (673 € contre 540 €).

La part du poste "carburant" dans le véhicule essence de référence (18,9 %), identique à celle de l'an dernier, représente un peu plus de 48 % du poste "achat moins reprise" alors qu'il ne représente que 43 % (17,1 %) de ce même poste dans le budget de référence diesel.

L'entretien du véhicule diesel de référence (plus de 20 %) dépasse le carburant (17,1 %), à l'inverse de ce qui se passe pour le véhicule essence de référence (respectivement 13,3 % et 18,9 %).

En 2005, dans les deux budgets de référence, seuls les postes frais financiers, assurance et garage du véhicule ont suivi une tendance (soit à la hausse, soit à la baisse) identique.

Comparaison 2005 des prix de revient kilométrique essence/diesel en France



▶ Véhicule diesel de référence : le propriétaire roule plus et paie moins cher son kilomètre que celui du véhicule à essence

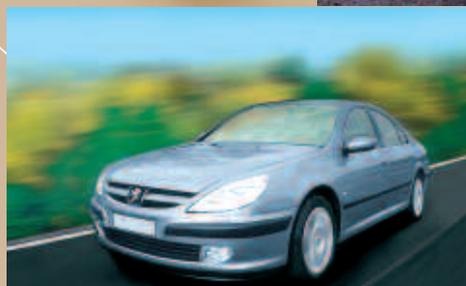
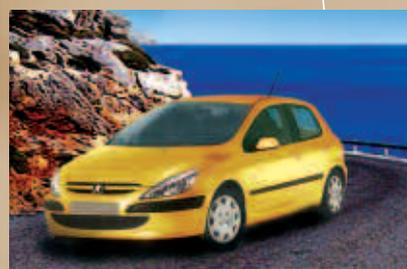
La 307 diesel parcourt 19.790 km pour un prix de revient de 0.373€ au kilomètre, pendant que la Clio essence roule 10.320 km à 0.464€.

Le prix de revient au kilomètre de la 307 diesel est plus rentable que la Clio essence à partir de 13.765 km par an soit 3.445 km de plus que le parcours annuel de la Clio.

A 7.262€, le budget annuel de la 307 diesel de référence est de 51.8 % plus élevé que le budget de la Clio essence de référence (4.784€), mais le kilométrage parcouru est encore plus élevé (19.490 km au lieu de 10.320 km), soit près de 89 % de plus. A 0.373€, le prix de revient du kilomètre diesel est inférieur de 19.6 % à celui du kilomètre essence (0.464€).

La différence des coûts de revient kilométrique s'accroît (19.6 % contre 7.7 % en 2004) au profit du diesel. Pourtant le litre de gas-oil n'est que 12 % moins cher que le SP 95 (17 % en 2004). Mais la nouvelle 307 consomme moins que le modèle de référence de l'an dernier et s'amortit sur un plus grand kilométrage que le véhicule essence.

comparaison des budgets de quatre automobilistes français



comparaison des budgets de quatre automobilistes français

QUEL PROFIL POUR QUEL MODÈLE ?

Petit rouleur : Véhicule essence

Renault Clio III 1,2L Authentique 5CV
Etat : neuve

Revente : au bout de 4 ans

Kilométrage annuel 2004 : 11 040 km

Kilométrage annuel 2005 : 10 320 km (-6,5%)



Moyen rouleur : Véhicule diesel

Peugeot 307 1,6L HDI XR Confort 5CV
Etat : neuve

Revente : au bout de 4 ans

Kilométrage annuel 2004 : 19 730 km

Kilométrage annuel 2005 : 19 490 km (-1,2%)



Petit budget : Véhicule essence

Renault Clio 1,2L - RTE - faible cylindrée
Etat : occasion de 4 ans - 60 000 km

Revente : à 8 ans

Kilométrage annuel 2004 : 10 000 km

Kilométrage annuel 2005 : 10 000 km



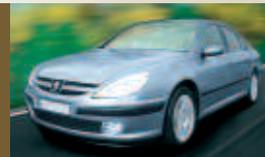
Gros rouleur : Véhicule diesel

Peugeot 607 2,2L HDI 8CV - forte cylindrée
Etat : neuve

Revente : au bout de 3 ans

Kilométrage annuel 2004 : 35 000 km

Kilométrage annuel 2005 : 35 000 km



Que devient la voiture neuve après quatre ans ?

Chaque année, dans le "Budget annuel de l'automobiliste", notre acheteur de voiture neuve donne en reprise sa Clio de quatre ans. Que devient-elle ensuite ?

Elle est rachetée par un automobiliste intéressé par un usage économique de la voiture, d'un niveau de budget moindre.

Nous avons décidé de suivre cet acheteur, pour rendre compte des dépenses d'une vaste catégorie d'automobilistes mal connus : les propriétaires de voitures achetées d'occasion. Il est difficile et imprécis de cerner statistiquement le budget des utilisateurs du marché de l'occasion. Aussi avons-nous préféré, comme pour nos autres budgets, établir un profil d'automobiliste stable et le suivre dans le temps.

Un haut de gamme pour de longs parcours

Un gros rouleur (35 000 km par an) a besoin au contraire d'un modèle puissant et confortable qui lui permette d'assurer ses longs déplacements dans de bonnes conditions : ce sera notre quatrième base de comparaison.

Les deux autres budgets de comparaison (véhicules III et IV)

- Face à nos deux véhicules de référence (Clio essence / petit rouleur et 307 diesel / moyen rouleur), nous examinons le budget d'un automobiliste recherchant l'économie avec une Clio d'occasion de 4 ans parcourant 10 000 km par an, et celui d'un gros rouleur (35 000 km en 607 diesel neuve).
- Avec 2.307€ de budget annuel, la voiture d'occasion coûte chaque année deux fois moins cher que la Clio achetée neuve (4.784 €). Les seules taxes acquittées sur le carburant sont, à 4 % près, aussi élevées que le poste "achat" Hors Taxes pour l'acquéreur de cette voiture d'occasion.
- Le propriétaire de la voiture d'occasion fait des économies sur tous les postes. Mais le taux de taxation de son budget s'élève à plus de 63 %, contre 37 % à 43 % pour les trois voitures neuves.
- Notre gros rouleur en 607 dépense 14.319€, soit 6 fois plus que le propriétaire de la voiture d'occasion, pour 3 fois et demie plus de kilomètres. Mais le prix de revient de la 607 au kilomètre parcouru est inférieur à celui de la Clio et supérieur pour la première fois de 9,7 % à celui de la 307 et de 77 % à celui de la voiture d'occasion. Chaque véhicule trouve sa raison d'être.

Budget annuel 2005 par poste de dépenses pour un véhicule d'occasion

En Euros	HORS TAXES	TAXES	TTC
Achat moins reprise	564	140	704
Frais financiers	53	11	64
Assurance	149	40	189
Carburant	268	541	809
Entretien	378	74	452
Garage du véhicule	-	-	-
Total Hors Taxes	1 412	-	-
Péages	-	89	89
Total des taxes	-	895	-
Total TTC	-	-	2 307
Coût au km	0,141	0,090	0,231

Profil du propriétaire véhicule occasion



- **Revente de son ancien véhicule :** Renault Clio de huit ans (RN 5CV juillet 1997)
- **Financement de son achat :** par un retrait sur son épargne
- **Assurance :** au tiers auprès d'un opérateur de type direct, avec une couverture minimale de risques
- **Plein de carburant :** uniquement en hypermarché
- **Consommation :** 7,4/100 km
- **Entretien et réparations :** réalisé en partie par ses soins selon ses compétences - Pièces procurées aux meilleures conditions du marché
- **Garage du véhicule :** dans la rue - pas de location ni de propriété
- **Fréquentation des autoroutes payantes :** 30 % inférieure à la moyenne des automobilistes
- **Distance parcourue :** 10 000 km/an

Comment rouler moins cher ?

Notre propriétaire de voiture d'occasion dépense 2.307 € dans l'année, contre 4.784 € pour la Clio neuve, soit moins de la moitié (48 %). Notons que le budget global de cette voiture d'occasion n'a augmenté que de 1.3 % par rapport à 2004, malgré l'augmentation de 10 % du poste carburant. Cette hausse est atténuée par les fortes baisses des postes Achat moins reprise et Frais financiers.

Des économies sur tous les postes

En recherchant les solutions les moins onéreuses, notre propriétaire de voiture d'occasion parvient à faire les économies suivantes par rapport à la Clio neuve : 62 % sur le poste "achat-reprise", 66 % sur les frais financiers, 65 % sur l'assurance, 10 % sur le carburant, 29 % sur l'entretien, 100 % sur le garage du véhicule, 40 % sur le péage.

Soit 52 % sur l'ensemble du budget pour un kilométrage annuel qui est seulement de 3 % inférieur. Le coût au kilomètre est de 0.231 €, soit la moitié de celui du propriétaire de la Clio essence de référence, achetée neuve (0.464 €), qui parcourt 10.320 km. Au total, il diminue de moitié son budget, mais c'est sur le poste le plus taxé, le carburant, que les économies sont les plus difficiles (10 % contre 29 % à 100 % sur les autres postes).

Evolution de la reprise de la Renault de référence

Année	En Francs et Euros TTC	
	Cote argus 48 mois	Dépréciation
1999	28 100 F	41 800 F
2000	25 900 F	44 100 F
2001	24 900 F	47 600 F
2001	3 800 €	7 250 €
2002	4 300 €	6 950 €
2003	4 600 €	6 950 €
2004	4 850 €	6 800 €
2005	4 950 €	7 350 €

Une bonne occasion... pour l'Etat ?

Notre voiture d'occasion divise par deux son budget, mais il faut rappeler que son propriétaire :

- roule dans une voiture plus ancienne, qui est moins sécurisée par construction,
- utilise un véhicule moins sûr par moindre entretien préventif,
- a mobilisé tout ou partie de son épargne,
- dispose d'une couverture d'assurance minimale,
- subit les aléas et les risques de la voiture stationnée dehors,
- fréquente moins les autoroutes et augmente ainsi ses risques d'accidents.

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.

En effet, comparé à la Clio neuve, notre automobiliste a fait une économie de :

- 58 % sur le budget Hors Taxes (1.412 € contre 3.364 €),
- mais seulement 37 % sur les taxes qu'il acquitte (895 € contre 1.420 €).

Il paie des produits et services Hors Taxes à 42 % de leur valeur neuve, mais acquitte 63 % des taxes appliquées au budget de la Clio neuve.

Dans le budget de la voiture d'occasion, le poste "carburant" (809 €) est le premier poste de dépenses.

L'acquisition d'un véhicule d'occasion permet un accès à moindre coût à la mobilité mais les automobilistes plus modestes paient en proportion plus d'impôts que les acheteurs de voitures neuves (38,80 % contre 29,70 % de leur budget TTC).

GROS ROULEUR : UN VÉHICULE HAUT DE GAMME NEUF (VÉHICULE IV)

Budget annuel 2005 par poste de dépenses pour un véhicule haut de gamme

En Euros	HORS TAXES	TAXES	TTC
Achat moins reprise	4 149	872	5 021
Frais financiers	378	74	452
Assurance	1 033	273	1 306
Carburant	1 392	1 843	3 235
Entretien	2 348	460	2 808
Garage du véhicule	721	141	862
Total Hors Taxes	10 021	-	-
Péages	-	635	635
Total des taxes	-	4 298	-
Total TTC	-	-	14 319
Coût au km	0,286	0,123	0,409

Un plus fort kilométrage qui supporte l'augmentation du gas-oil

Comparons le budget de la 607 diesel avec le budget de la 307 diesel. Tous les postes du budget augmentent et principalement le poste carburant (+ 16,2%). En effet, la 607 consomme plus au km (9l contre 6,2l, soit + 45 %) et réalise un plus fort kilométrage annuel (+ 80 %).

De ce fait, le poids des taxes est de + 118 % alors que le budget Hors Taxes ne l'est que de 89 %.

Avec 14.319 €, le budget de la 607 est 97 % plus élevé que celui de la 307 (7.262 €), mais pour un kilométrage supérieur de 80 %.

Au final, le coût au kilomètre de la 607 est supérieur de 9.7 % à celui de la 307 (0.409 contre 0.373 €). Ce qui n'était pas le cas l'année dernière, où les deux voitures étaient pratiquement à égalité. Notre 307 de référence a bénéficié d'une évolution technologique notable qui, à puissance égale, permet d'économiser un litre aux 100 km.

La 607 de 2005, identique à celle de 2004, subit de plein fouet l'augmentation de 16.2 % du litre de gas-oil à la pompe.

Ainsi son budget global s'accroît de 5.4 % principalement à cause du poste "carburant" en progression de 16.2 %. Les postes "entretien" (+ 4.3 %) et "achat moins reprise" (+ 3.1 %) se positionnent également au-dessus du niveau de l'inflation de l'année.

Profil du propriétaire véhicule haut de gamme



- **Revente de son ancien véhicule :**
une Peugeot 607 2,2l HDI 8CV diesel de trois ans
- **Financement de son achat :** *comptant*
- **Assurance :** *souscription tous risques*
- **Plein de carburant :** *tous réseaux*
- **Consommation :** *9 litres de gas-oil aux 100 km*
- **Entretien et réparations :** *selon les préconisations du constructeur*
- **Garage du véhicule :** *dans les 2/3 des cas*
- **Fréquentation des autoroutes payantes :**
30 % > à la moyenne des automobilistes
- **Distance parcourue :** *35 000 km/an*

COMPARAISON DES QUATRE BUDGETS FRANÇAIS

Comparatif des budgets de quatre automobilistes français

En Euros	MODÈLES			
	Occasion Essence Renault Clio	Neuve Essence Renault Clio	Neuve Diesel Peugeot 307 D	Neuve Diesel Peugeot 607 D
Nb de km parcourus/an	10 000 km	10 320 km	19 490 km	35 000 km
Achat moins reprise	704	1 874	2 850	5 021
Frais financiers	64	190	271	452
Assurance	189	540	673	1 306
Carburant	809	903	1 241	3 235
Entretien	452	639	1 481	2 808
Garage du véhicule	-	489	489	862
Péages	89	149	257	685
Total TTC	2 307	4 784	7 262	14 319
Coût au km	0,231	0,464	0,373	0,409
Total Hors Taxes	1 412	3 364	5 292	10 021
Taxes payées	895	1 420	1 970	4 298
Part des taxes	38,80 %	29,70 %	27,10 %	30,00 %
Taux de taxation sur le prix Hors Taxes	63,40 %	42,20 %	37,20 %	42,90 %

Une voiture pour chaque usage, mais le kilomètre le moins cher n'est ni le plus sûr, ni le moins taxé

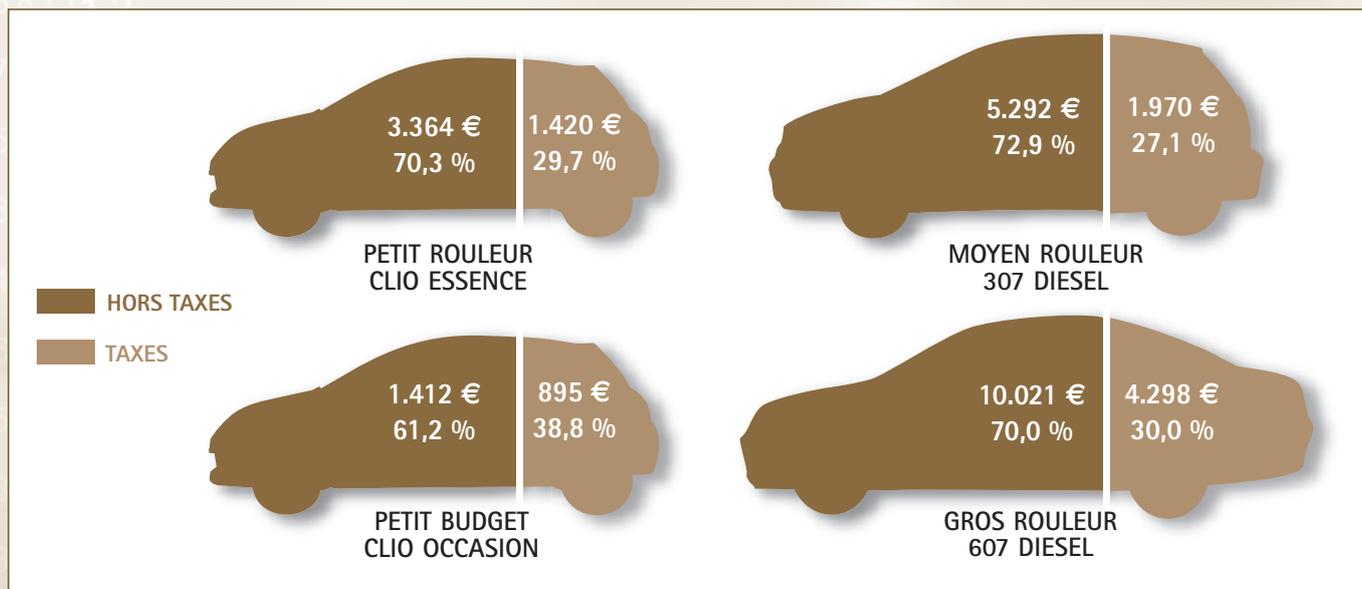
Nous avons, dans ce panel, 4 automobilistes qui ont des besoins de déplacement et des budgets différents. Les kilomètres annuels vont de 10.000 km (pour la voiture d'occasion) à 35.000 km (pour la 607 neuve). Le rapport est de 1 à 3,5. Les budgets s'échelonnent de 2.307 € à 14.319 € pour les mêmes voitures. Le rapport va de 1 à 6,2. Quand l'automobiliste parcourt 1.000 kilomètres, il dépense 231 € en Clio d'occasion, 464 € en Clio neuve, 373 € en 307 et 409 € en 607.

Les budgets paraissent très différents, et pourtant deux points particuliers sont à souligner :

- Parmi les voitures neuves, le kilomètre parcouru coûte plus cher à la Clio (0.464 €) qu'à la 307 (0.373 €) et à la 607 (0.409 €). Plus on roule, plus on peut amortir une voiture de cylindrée supérieure.
- Notre propriétaire de voiture d'occasion parvient à abaisser le coût de son kilomètre à 0.231 €. Mais c'est au détriment de la fiabilité, de la sécurité et de l'accès aux technologies nouvelles. De plus, son kilomètre représente quand même 56 % de celui de la 607 diesel (0.409 €). Enfin, c'est lui qui supporte le taux de taxation par rapport au prix Hors Taxes le plus élevé (63 % contre 37 à 43 % pour les trois voitures neuves).

L'AUTOMOBILISTE FRANÇAIS FACE AUX TAXES

Répartitions des taxes



Dans les quatre budgets, une part importante est consacrée aux taxes

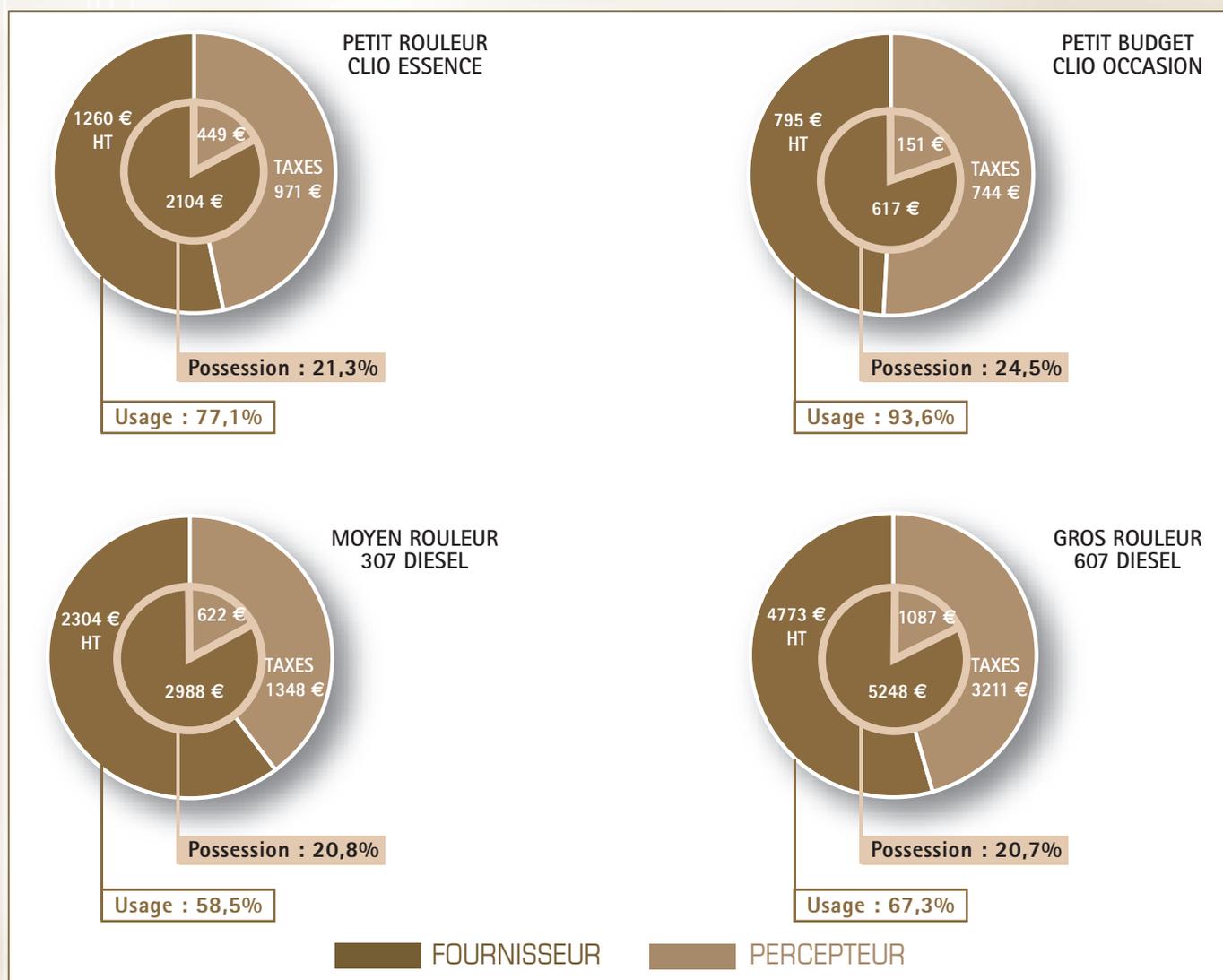
En 2005, l'automobiliste qui utilise notre véhicule de référence essence et l'automobiliste "gros rouleur" versent autant au percepteur qu'au constructeur.

L'automobiliste qui roule avec une clio d'occasion paie lui 895€ au percepteur et ne verse que 564€ (HT) au constructeur.

L'automobiliste qui utilise notre véhicule de référence diesel bénéficie lui du modèle plus économique mis à sa disposition. Du fait d'une moindre consommation, il ne verse au percepteur que 27 % de son budget global.

L'usage de la voiture

Taux de taxation du véhicule



L'usage de la voiture écrasé par l'impôt

La possession (achat + frais financiers + garage) représente ce que l'on doit dépenser avant le premier kilomètre. Cette prise de possession est taxée, selon le type d'automobilistes, de 20,7 % à 24,5 % (contre 19,6 % pour les autres biens et services).

Mais l'usage du véhicule (ensemble des autres postes du budget) est taxé de 58,5 % à 93,6 %. Dans l'ensemble des postes de l'usage des quatre budgets, le percepteur a une place prépondérante.

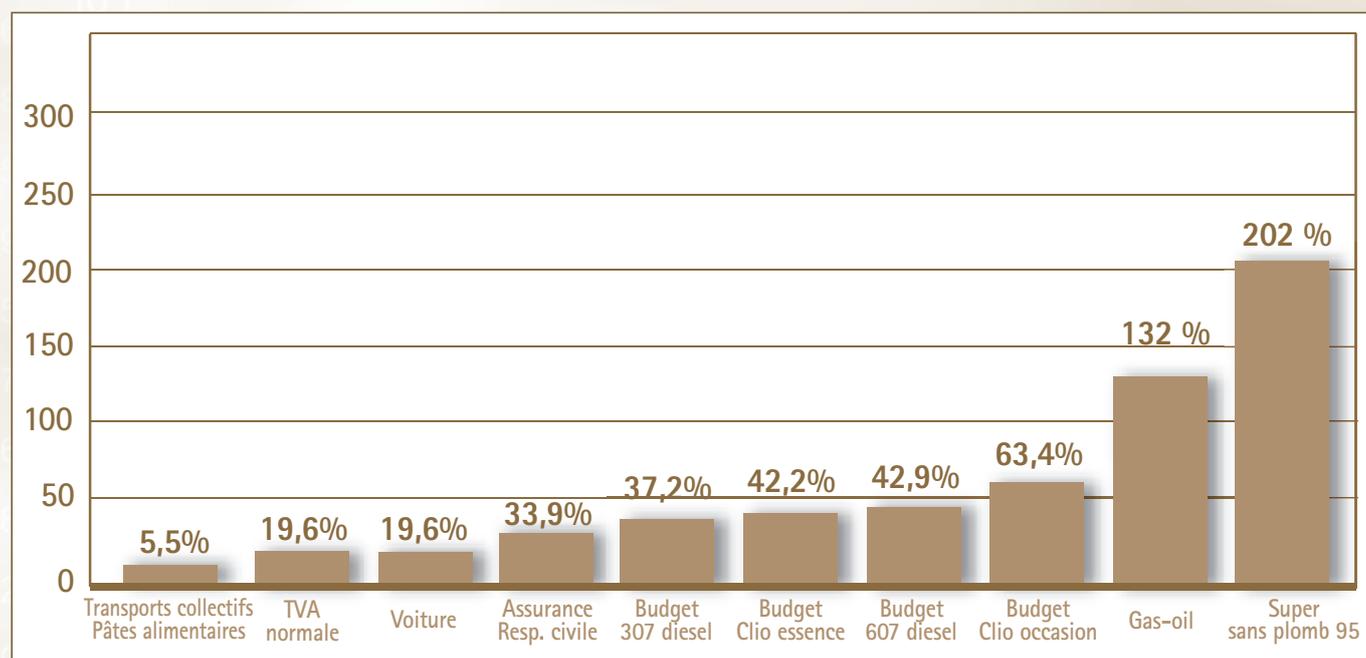
Répartition des taxes

	HORS TAXES		TAXES		TTC	
	Essence	Diesel	Essence	Diesel	Essence	Diesel
Acquisition	50,4 %	48,7 %	26,0 %	27,5 %	43,1 %	43,0 %
Usage	49,6 %	51,3 %	74,0 %	72,5 %	56,9 %	57,0 %

Hors taxes, l'acquisition et l'usage se partagent le budget mais l'usage est presque trois fois plus taxé que l'acquisition

La TIPP, l'impôt sur le revenu des plus modestes

Taux de taxation spécifiques



Le taux global de taxation du budget diesel (37.2 %) reste pour l'instant inférieur à celui de la Clio essence (42.2 %) même si tous les deux sont exorbitants par rapport à tout ce qui se pratique ailleurs, avec une TVA à 19.6 % au maximum.

L'ensemble de ces taxes acquittées par les utilisateurs de véhicule avoisine les 52 milliards d'euros, soit un montant proche du produit de l'impôt sur le revenu perçu en 2005 (56,5 milliards).

Le carburant champion des taxes

Le carburant après taxes

	1 litre de sans plomb 95			1 litre de gas-oil		
	2004	2005	05/04	2004	2005	05/04
HT	0,297	0,386	+ 30,0 %	0,323	0,442	+ 36,8 %
Taxes	0,763	0,780	+ 2,2 %	0,561	0,585	+ 4,3 %
TTC	1,060	1,166	+ 10,0 %	0,884	1,027	+ 16,2 %
Taux d'imposition	257 %	202 %	-	174 %	132 %	-

► Véhicule essence : un super surtaxé

43 % des taxes acquittées par le véhicule essence sont dues au carburant (604 € sur 1 420 €). Pourtant sans les taxes, le SP 95 ne représente que :

- 8.9 % des dépenses Hors Taxes
- 6.2 % du budget total

Sur 16€ dépensés par l'automobiliste essence, il n'y en a qu'un qui soit consacré au carburant avant taxes.

Véhicule diesel : pour les taxes, le gas-oil se rapproche du super

Cette année, notre 307 diesel, beaucoup plus économique et roulant moins, fait baisser le montant des taxes sur le poste carburant de 11,2 % (707€ en 2005 contre 796 € en 2004). Mais ces taxes restent de loin les plus lourdes des postes du Budget annuel. Elles représentent 36 % des impôts payés par notre automobiliste roulant en 307, alors que le gas-oil consommé ne compte, avant impôt, que pour 7,3 % dans le Budget.

Quand il dépense 14 €, 1 seul suffit à notre diéséliste pour payer son gas-oil avant que les taxes ne s'appliquent. Peu à peu, le gas-oil se rapproche de l'essence.

Comment payer autant de taxes en roulant moins

Tout en parcourant moins de kilomètres, les propriétaires de voitures particulières, essence et diesel réunis, ont déboursé 27,5 milliards d'euros pour leur carburant en 2005, contre 25,2 milliards l'année précédente, soit une augmentation de 9,15 %.

Tous n'ont pas hélas roulé dans nos modèles de référence nouveaux, plus économiques, achetés cette année.

La baisse de la consommation a entraîné une baisse de 0,5 milliard de la TIPP encaissée pour les voitures particulières (12,4 milliards d'euros contre 12,9 milliards en 2004). Mais, dans le même temps, la TVA, qui s'encaisse à la fois sur le carburant Hors Taxes et sur la TIPP, est passée de 4,1 milliards à 4,5 milliards, soit une hausse de 0,4 milliard.

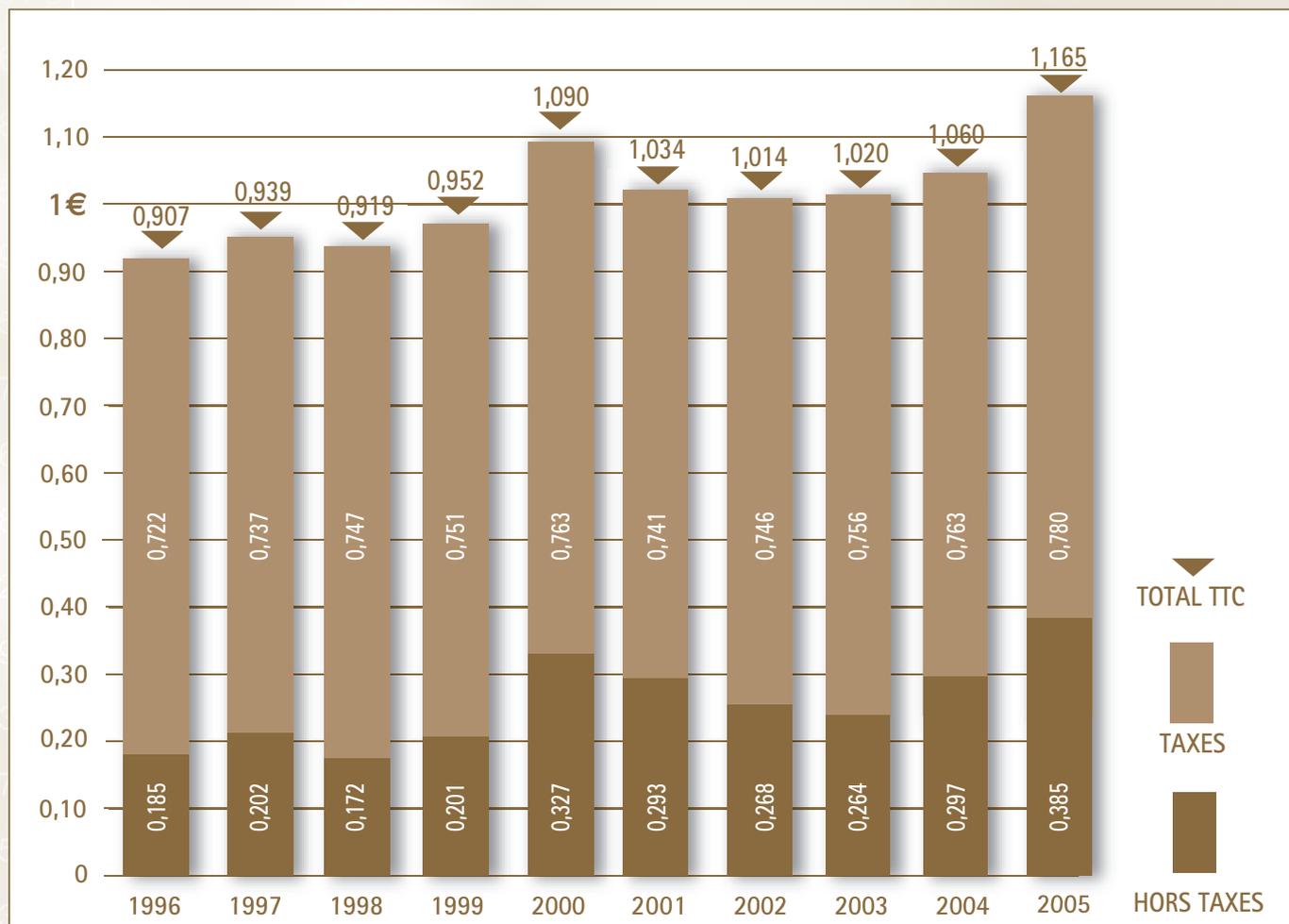
Ce que les automobilistes n'ont pas payé en TIPP en 2005, ils l'ont, pour les quatre cinquièmes, payé en TVA.

Qu'obtient l'automobiliste quand il paye 10 euros à la pompe ?

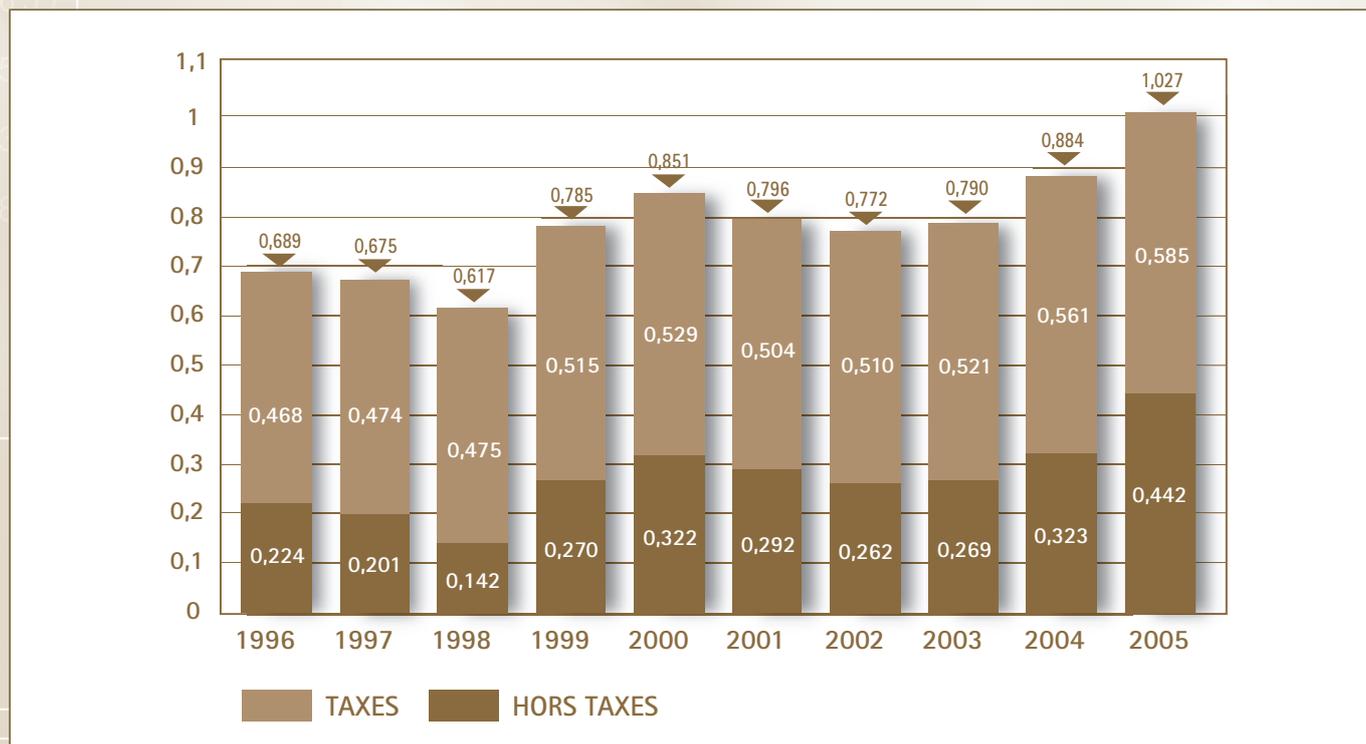
CARBURANTS	2004	2005	05/04
SUPER SP 95	9,43 l	8,58 l	-9 %
GAS-OIL	11,31 l	9,74 l	-14 %



Evolution du prix moyen du sans plomb 95



Evolution du prix moyen du gas-oil



le budget "véhicule essence" des 22 régions françaises



le budget "véhicule essence" des 22 régions françaises

BUDGET PAR RÉGION

Le budget "véhicule essence" des 22 régions françaises

En euros	Budget annuel	Achat	Frais financiers	Assurance	Carburant	Entretien	Garage	Péage
Alsace	4 456	1 876	190	487	870	587	297	149
Aquitaine	4 621	1 873	190	563	897	586	363	149
Auvergne	4 488	1 876	190	479	893	590	311	149
Bourgogne	4 383	1 881	190	490	899	563	211	149
Bretagne	4 508	1 876	190	454	890	568	381	149
Centre	4 577	1 876	190	486	885	573	418	149
Champagne-Ardennes	4 403	1 871	190	478	894	563	258	149
Corse	4 526	1 862	190	556	845	595	329	149
Franche-Comté	4 395	1 877	190	477	885	577	240	149
Ile-de-France	5 040	1 879	190	543	939	651	689	149
Languedoc-Roussillon	4 772	1 870	190	545	919	595	504	149
Limousin	4 435	1 869	190	456	902	586	283	149
Lorraine	4 443	1 876	190	463	870	577	318	149
Midi-Pyrénées	4 658	1 876	190	557	900	586	400	149
Nord-Pas-de-Calais	4 505	1 876	190	555	868	559	308	149
Basse-Normandie	4 459	1 875	190	486	887	573	299	149
Haute-Normandie	4 568	1 871	190	525	894	573	366	149
Pays de la Loire	4 495	1 872	190	478	892	568	346	149
Picardie	4 446	1 871	190	528	898	563	247	149
Poitou-Charentes	4 390	1 877	190	485	909	568	212	149
Provence-Alpes-Côte d'Azur	4 972	1 883	190	637	913	595	605	149
Rhône-Alpes	4 887	1 876	190	589	896	590	597	149
Ecart entre mini et maxi	+ 15,0 %	+ 0,8 %	-	+ 40,3 %	+ 11,1 %	+ 16,5 %	+ 226,5 %	-

mini

maxi

Un écart de 15 % entre les régions

Les budgets des 22 régions s'étalent de 4.383€ à 5.040€, soit un écart de 15 % et de 657 entre la région la plus économe et la plus dispendieuse. La hausse nationale de 4,2 % du budget de l'automobiliste français qui utilise notre véhicule essence de référence touche toutes les régions, mais ne modifie pratiquement pas l'ordre des régions.

- **Moins de 4 400€** : La Franche-Comté vient rejoindre les deux premières régions habituellement en tête : Bourgogne et Poitou-Charentes, soit 3 régions
- **Entre 4 400€ et 4 500€** : 8 régions
- **Entre 4 500€ et 4 600€** : 5 régions
- **Entre 4 600€ et 4 700€** : 2 régions
- **Plus de 4 700€** : Languedoc-Roussillon, Rhône-Alpes,
- **Plus de 4 900€** : Provence-Alpes-Côte d'Azur, Ile-de-France.

LE MEILLEUR CALCUL :

Pour gagner sur tous les postes dans l'Héxagone, il faudrait acheter le véhicule en Limousin, s'assurer en Bretagne, faire le plein et entretenir sa voiture dans le Nord-Pas-de-Calais et garer sa voiture en Bourgogne !

► **Rouler en Ile-de-France coûte plus cher ...**
 ... dans tous les domaines, sauf pour les postes "assurance" et "achat" où la Provence-Alpes-Côte-d'Azur acquitte les plus fortes primes et fait payer sa carte grise plus cher.

COMPARATIF RÉGIONS PAR POSTE DE DÉPENSES

Les régions les moins chères

- **Achat et Carburant :** sont toujours privilégiés en Corse, où la carte grise ne dépasse pas 20€ par cheval fiscal. Avec la carte grise la plus chère (36.4€ le cheval fiscal, soit +30%), la Provence-Alpes-Côte-d'Azur prend seule la tête comme région la plus onéreuse à l'achat.
- **Assurance :** Bretagne (454€), Limousin (456€) et Lorraine (463€) restent en tête.
- **Entretien :** le Nord-Pas-de-Calais, la Picardie, la Bourgogne et la Champagne-Ardenne sont les mieux placés.
- **Garage du véhicule :** Bourgogne, Poitou-Charentes et Franche-Comté sont au meilleur marché.

► **Le garage du véhicule avantage les premières régions**
 Un poste garage moins cher garantit un bon classement parmi les régions surtout s'il est associé à un poste assurance et/ou entretien particulièrement avantageux.

Qui dépense le plus ?

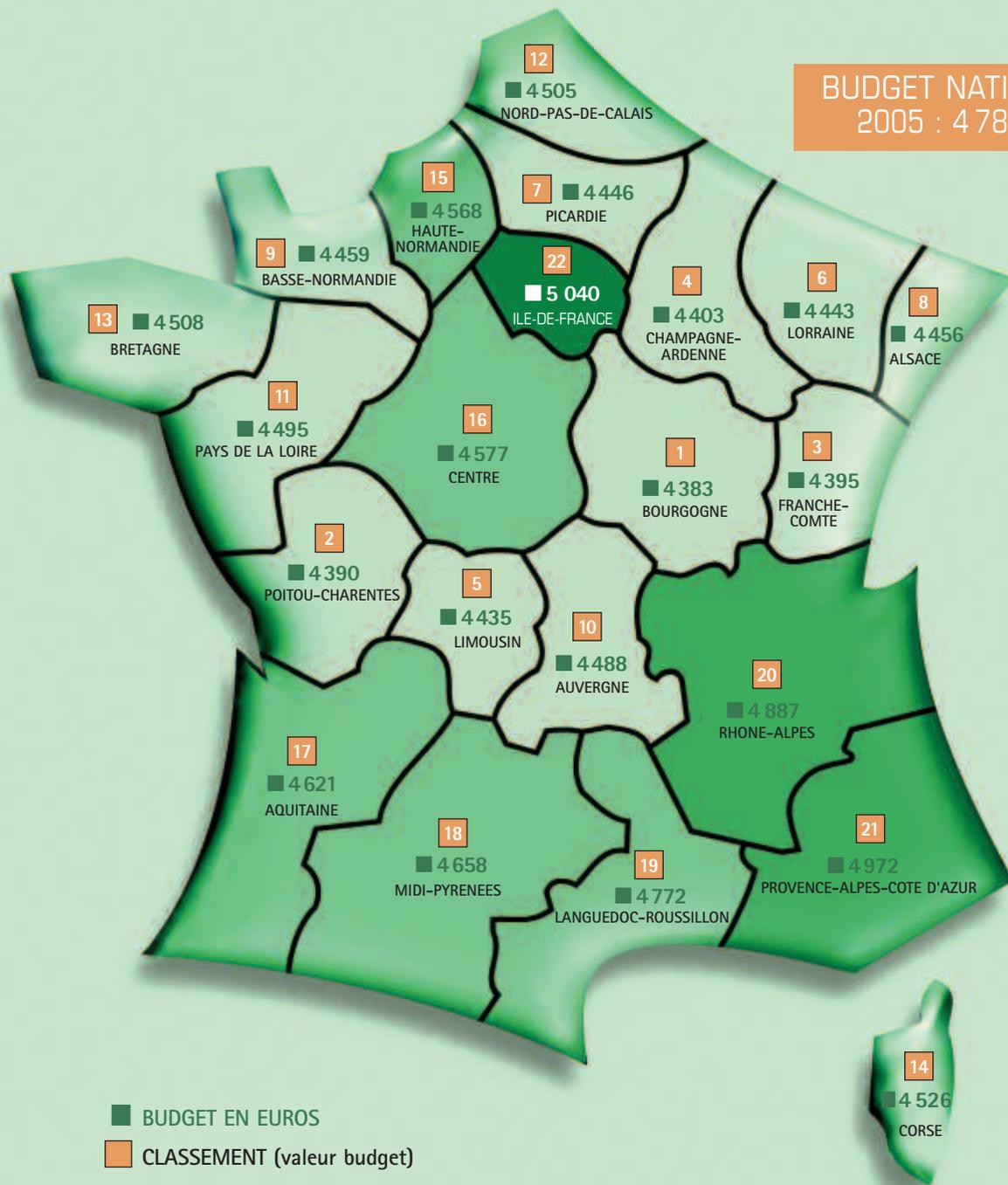
- **Assurance :** ce sont les automobilistes des régions Provence-Alpes-Côte d'Azur devant Rhône-Alpes et Aquitaine.
- **Entretien :** l'Ile-de-France précède la Corse, le Languedoc et la Provence-Alpes-Côte d'Azur.
- **Garage du véhicule :** toujours le plus onéreux en Ile-de-France, devant la Provence-Alpes-Côte d'Azur et Rhône-Alpes.

Profil automobiliste régional



- **Modèle de voiture :** Renault Clio III 1,2L Authentique - 5CV, 5 portes, essence
- **Revente :** au bout de 4 ans
- **Carte grise :** prix variable
- **Frais financiers :** il emprunte le même montant au même opérateur national, associé au constructeur
- **Prime d'assurance :** moyenne de celles des 5 opérateurs choisis sur le plan national, calculée pour un habitant de la préfecture de région
- **Carburant :** basé sur un prix moyen officiel, modulé selon les prix moyens constatés dans les régions
- **Entretien :** variable selon l'indice du Syndicat des Réparateurs automobiles
- **Garage du véhicule :** localisé dans la préfecture de région
- **Péage :** supposé être le même pour tous les automobilistes, quelle que soit leur région de résidence
- **Distance parcourue :** 10 320 km/an

BUDGET DE L'AUTOMOBILISTE 2005 ET LES 22 REGIONS



ECARTS/AU BUDGET NATIONAL

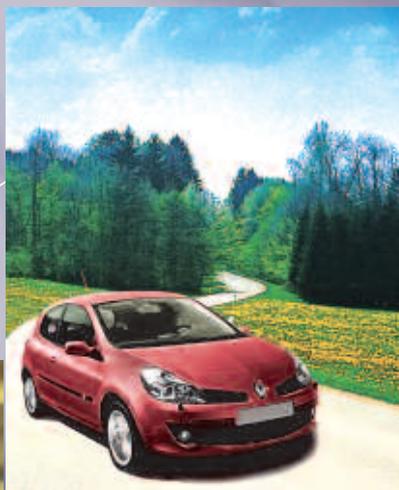
Régions 1 à 14	INFERIEUR de - 5 à - 10%	Régions 20 et 21	SUPERIEUR de 0 à 5%
Régions 15 à 19	INFERIEUR de 0 à - 5%	Région 22	SUPERIEUR de 5 à 10%

Francilien : un budget explosif

Sur l'ensemble de son budget, l'automobiliste francilien dépense 657 euros de plus que le Bourguignon (contre une différence de 659 euros en 2004). Il consacre pour :

- l'entretien : 92 euros de plus que le Nordiste,
- le carburant : 94 euros de plus que le Corse,
- le garage du véhicule : 478 euros de plus que le Bourguignon.

le budget "véhicule essence" des trois grands européens



le budget "véhicule essence" des trois grands européens

PROFILS



FRANÇAIS

- Modèle de voiture : Renault Clio III 1,2L Authentique 5CV, 5 portes, essence
- Nombre de km parcourus : 10 320 km/an
- Taux d'inflation : 1,5 %
- Budget total : 4 784 euros TTC
- TVA : 19,6 %
- Taxes assurance RC : 33,9 %
- Taxe carburant : 202 %
- Coût de la sur-taxation : 761 euros
- Taxes budget : 42,2 %



ANGLAIS

- Modèle de voiture : Ford Focus - 6CV, 5 portes, essence
- Nombre de km parcourus : 14 420 km/an
- Taux d'inflation : 2,3 %
- Budget total : 6 663 euros TTC
- TVA : 17,5 %
- Taxes assurance RC : 4,0 %
- Taxe carburant : 228 %
- Coût de la sur-taxation : 815 euros
- Taxes budget : 33,9 %



ALLEMAND

- Modèle de voiture : Golf Volkswagen - 7CV, 5 portes, essence
- Nombre de km parcourus : 13 410 km/an
- Taux d'inflation : 2,1 %
- Budget total : 6 911 euros TTC
- TVA : 16 %
- Taxes assurance RC : 16,0 %
- Taxe carburant : 229 %
- Coût de la sur-taxation : 1 221 euros
- Taxes budget : 40,9 %

EVOLUTION ET COMPARAISON DES BUDGETS PAR POSTE

Comparaison en euros des budgets annuels 2005

PAYS (valeur de l'euro)	FRANCE (6,55957F)				GRANDE-BRETAGNE (0,6841£)				ALLEMAGNE (1,95583 DM)			
	HT		Taxes	TTC	HT		Taxes	TTC	HT		Taxes	TTC
	€	%	€	€	€	%	€	€	€	%	€	€
Postes du budget												
Achat moins reprise	1 536	45,7	338	1 874	2 569	51,6	449	3 018	2 084	42,5	333	2 417
Frais financiers	159	4,7	31	190	279	5,6	49	328	292	6,0	47	339
Assurance	427	12,7	113	540	538	10,8	22	560	575	11,7	92	667
Carburant	299	8,9	604	903	422	8,5	961	1 383	452	9,2	1 037	1 489
Entretien	534	15,9	105	639	872	17,5	153	1 025	979	19,9	157	1 136
Garage du véhicule	409	12,1	80	489	297	6,0	52	349	523	10,7	84	607
Total Hors Taxes	3 364	100	-	-	4 977	100	-	-	4 905	100	-	-
Vignette	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	256	256
Péages	-	-	149	149	-	-	-	-	-	-	-	-
Total des taxes	-	-	1 420	-	-	-	1 686	-	-	-	2 006	-
Total TTC	-	-	-	4 784	-	-	-	6 663	-	-	-	6 911
Coût du km	0,326	-	0,138	0,464	0,345	-	0,117	0,462	0,365	-	0,150	0,515

Bien que disposant désormais d'un véhicule essence de 5CV, notre automobiliste français de référence roule moins et dans une voiture plus petite que l'Anglais (6CV) et l'Allemand (7CV). Son budget (4 784€) se trouve donc inférieur de 28% à 31% à ceux des deux autres pays (6 663€ et 6 911€).

Les Anglais et les Allemands ont compensé, par une baisse de kilométrage parcouru, la hausse du prix du carburant. Dans leurs monnaies respectives, leurs budgets sont restés proches de ce que leurs inflations leur imposaient.

Mais le Français a vu son véhicule de référence évoluer tant en prix qu'en prestations, et le bilan final sur le budget s'est traduit par une augmentation de 4.2%, face à une inflation de 1.5%.

La TVA plus lourde en France, le péage et la responsabilité civile spécifiques à notre pays, s'additionnent à la TIPP (très européenne), pour porter la taxation du budget à 42.2 % contre 40.9 % en Allemagne et 33.9 % en Grande Bretagne.

La France (qui porte maintenant sa surtaxation surtout sur le diesel) a un budget essence imposé à 202 %, face aux 228 % et 229 % de la Grande Bretagne et de l'Allemagne.

La surtaxation coûte en 2005 à l'automobiliste européen de 761 € à 1 221 €.

Le budget anglais reste au-dessous de l'inflation

En monnaie nationale, le budget 2005 atteint 4 558 livres, soit une augmentation de 1.2 % . Converti en euros, ce budget correspond à 6 663€, soit 3.5% de plus que l'année dernière dans la même monnaie. La livre s'est, entre temps, revalorisée de 2.3 % par rapport à l'euro.

Si l'on s'en tient au budget en monnaie nationale, cette augmentation de 1.2 % se produit en face d'une inflation de 2.5 %. Le budget britannique reste donc sous le niveau de l'inflation.

Par une modulation des taxes, le gallon de Super n'a augmenté que de 4 %. L'automobiliste a compensé par une baisse de 3.5 % du kilométrage annuel. Les baisses des frais financiers et de l'entretien ont effacé pour partie la hausse des autres postes.

A PRENDRE EN COMPTE :

La monnaie unique n'ayant toujours pas cours au Royaume-Uni, le budget anglais est calculé en livres sterling, puis converti en euros. Les variations de la devise perturbent les comparaisons avec la France et l'Allemagne.

Le budget allemand accompagne l'inflation

Avec 6 911€ (contre 6 764€ en 2004), le budget d'Outre-Rhin a augmenté (+2.2%) au même rythme que l'inflation (+2.1%). Le litre de Super 95 a progressé de 7.1%. La baisse du kilométrage annuel (-2.9%) n'a amorti qu'en partie la hausse du poste Carburant (+4.1%).

Le poste achat moins reprise (+2.9%) continue de souffrir d'une côte en léger repli de la Golf d'occasion. Les autres postes progressent au rythme de l'inflation (de +1.0% à +2.5%). Seuls les frais financiers connaissent une baisse sensible (-5.8%).

Comparaison des trois budgets nationaux en euros

En 2005, le budget français d'une 5CV essence parcourant 10 320km s'élève à 4 784€.

Il est inférieur :

- De 28 % au budget anglais (6CV, 14 420km, 6 663€)
- De 31% au Budget allemand (7CV, 13 410 km, 6 911€)

L'écart se réduit quand on prend en compte les taxes.

Avec 1 420€, les taxes françaises ne sont plus :

- inférieures aux anglaises que de 16% (1 686 €)
- inférieures aux allemandes que de 29% (2 006€)

Avec un véhicule de la catégorie supérieure (6CV), l'Anglais paie son kilomètre (0€462) le même prix que le Français (0€464). L'Allemand débourse 11% de plus (0€515) pour rouler dans une 7CV.

A PRENDRE EN COMPTE :

La monnaie française et la monnaie allemande ont une valeur stable en euros. La livre anglaise gagne cette année 2,3 % de sa valeur quand on la convertit en monnaie européenne.

EVOLUTION DES TAXES DANS CHAQUE PAYS

Répartitions des taxes

	FRANCE		GRANDE-BRETAGNE		ALLEMAGNE	
	euros	%	euros	%	euros	%
Achat moins reprise	338	23,8	449	26,6	333	16,6
Frais financiers	31	2,2	49	2,9	47	2,3
Assurance	113	8,0	22	1,3	92	4,6
Carburant	604	42,5	961	57,0	1 037	51,7
Entretien	105	7,4	153	9,1	157	7,8
Garage du véhicule	80	5,6	52	3,1	84	4,2
Vignette	-	-	-	-	256	12,8
Péages	149	10,5	-	-	-	-
Total des Taxes	1 420	100	1 686	100	2 006	100

Tableau comparatif des taux de taxes

En %	FRANCE		GRANDE-BRETAGNE		ALLEMAGNE	
	2004	2005	2004	2005	2004	2005
Carburant SP 95	257	202	277	228	248	229
Budget	44,4	42,2	36,6	33,9	41,1	40,9
Assurance RC	33,9	33,9	4	4	16	16
Voiture neuve	19,6	19,6	17,5	17,5	16	16
TVA normale	19,6	19,6	17,5	17,5	16	16

La TVA pèse sur le budget français

La TVA française (19.6%) est supérieure à l'anglaise (17.5%) et à l'allemande (16%). Cet impôt a un effet direct sur le type de voiture dans chaque pays. Plus la TVA est élevée (16%, 17.5%, 19.6%), plus la voiture est petite (7CV, 6CV, 5CV). Nous verrons si l'harmonie attendue des TVA en Europe changera ou non la donne.

L'augmentation très importante du prix hors taxe de l'essence (+30% en France, +20% en Grande-Bretagne, +13% en Allemagne) donne l'impression d'une baisse de la taxation du carburant (202% en France contre 257% en 2004, 228% en Grande Bretagne contre 277%, 229% en Allemagne contre 248% l'année précédente).

Dans chaque pays, la TIPP a été exceptionnellement "maîtrisée", mais la TVA continue à s'appliquer au même niveau, et sur le prix hors taxe, et sur la TIPP (un impôt sur l'impôt).

Le budget français reste le plus taxé.

La TVA et les taxes sur l'assurance sont plus lourdes en France. Le péage, dont les tarifs ont grimpé (2.14%) plus vite que l'inflation (+1.5%) en 2005, pèse sur le budget et freine l'accès à un réseau plus sûr.

Cette année encore, l'automobiliste français est plus taxé (42.2%) que l'Allemand (40.9%) et que l'Anglais (33.9%).

Le poids des taxes freine la montée en gamme. Les voitures les plus vendues en France sont d'un segment inférieur aux Anglaises et aux Allemandes.

Comparaison des budgets Hors Taxes

La structure des coûts économiques est profondément modifiée par les politiques fiscales.

L'analyse des budgets Hors Taxes montre le véritable coût économique de la voiture, avant que les Etats n'y imposent leur politique fiscale.

Immédiatement après les frais financiers (et le garage en Grande Bretagne), c'est le poste carburant qui est le moins coûteux pour l'automobiliste dans nos trois pays.

En France, le carburant (8,9 % du budget Hors Taxes) pèse moins que l'assurance (12,7%) ou le garage du véhicule (12,1%), l'entretien (15,9%) et le poste achat (45,7%). Le classement est pratiquement comparable dans les deux autres pays.

Si les taxes affectaient tous les produits et services dans les mêmes proportions, nos trois automobilistes consacraient environ :

- 42 % à 52 % au poste achat,
- 16 % à 20 % à l'entretien,
- 11 % à 13 % à l'assurance,
- 6 % à 12 % au garage du véhicule,
- 8 % à 9 % au carburant,
- 5 % à 6 % aux frais financiers.

Et si on n'appliquait que la TVA ?

Si le budget de l'automobiliste répondait au taux normal de TVA en vigueur dans son pays, il s'élèverait à :

- 4 023 € en France (TVA 19,6%) au lieu de 4 784 € (économie de 761€),
- 5 848 € en Grande-Bretagne (TVA 17,5 %) au lieu de 6 663 € (économie de 815€),
- 5 690 € en Allemagne (TVA 16%) au lieu de 6 911 € (économie de 1 221€).

Nos trois automobilistes épargneraient de 761€ à 1 221€ euros environ, leur surtaxation actuelle étant de 14% à 21%.

AUTOMOBILE-CLUBS AFFILIES A LA FEDERATION FRANCAISE DES AUTOMOBILE-CLUBS

AC ACTION+

5 av de la Paix - 67004 STRASBOURG Cedex
TEL : 03 88 36 04 34 - FAX : 03 88 36 00 63

AC A+ AIN

63 rue de la République
01000 BOURG EN BRESSE
TEL : 04 74 21 87 68 - FAX : 04 74 21 85 71

AC AIX

7 bd Jean Jaurès - 13100 AIX EN PROVENCE
TEL : 04 42 23 33 73 - FAX : 04 42 23 13 77

AC ALPES

9 rue des Métiers - 05000 GAP
TEL : 04 92 51 22 12 - FAX : 04 92 51 28 13

AC AUVERGNE

3 rue Nicolas Cugnot - ZI du brezet
63100 CLERMONT-FERRAND
TEL : 04 73 98 16 80 - FAX : 04 73 98 16 88

AC BASCO BEARNAIS

1 bd Aragon - 64000 PAU
TEL : 05 59 11 08 00 - FAX : 05 59 11 08 08

AC A+ BOURGOGNE

BP 77112 - 21077 DIJON Cedex
TEL : 03 80 60 09 70 - FAX : 03 80 60 09 79

AC CENTRE

40 av Jean Jaurès - 18000 BOURGES
TEL : 02 48 24 01 36 - FAX : 02 48 70 21 85

AC A+ CHAMPAGNE-ARDENNE

7 rue du Colonel Fabien - 51100 REIMS
TEL : 03 26 47 34 76 - FAX : 03 26 04 52 31

AC CHARENTE

6 rue Marcel Paul - 16008 ANGOULEME
TEL : 05 45 95 16 14 - FAX : 05 45 92 28 29

AC DE LA CHARENTE MARITIME

1 rue Gaspard Monge - BP 2
17053 LA ROCHELLE Cedex 09
TEL : 05 46 44 98 00 - FAX : 05 46 44 89 04

AC A+ COMTOIS

1 rue Blaise Pascal
25000 BESANCON
TEL : 03 81 41 32 32 - FAX : 03 81 41 01 83

AC CORSE

17 av Franco Russe - 75007 PARIS
TEL : 01 45 51 53 24 - FAX : 01 56 89 26 06

AC DAUPHINOIS

107 rue des Alliés - 38100 GRENOBLE
TEL : 04 38 49 81 90 - FAX : 04 38 49 81 94

AC DEUX SEVRES

49 av de la Rochelle - 79027 NIORT
TEL : 05 49 06 07 07 - FAX : 05 49 24 23 18

AC DROME

15 rue du Pont du Gat - 26000 VALENCE
TEL : 04 75 43 61 07 - FAX : 04 75 42 27 03

AC A+ FOREZ

47 rue Gauthier Dumont - 42100 SAINT ETIENNE
TEL : 04 77 32 55 99 - FAX : 04 77 32 18 44

AC GARD - LOZERE - ARDECHE

1945 av du Maréchal Juin - 30906 NIMES Cedex 2
TEL : 04 66 04 01 62 - FAX : 04 66 84 47 41

AC HERAULT AVEYRON

3 rue Maguelone
34000 MONTPELLIER
TEL : 04 67 58 44 12 - FAX : 04 67 58 26 39

AC JURASSIEN

1 rue Pasteur - 39000 LONS LE SAUNIER
TEL : 03 84 24 20 63 - FAX : 03 84 43 04 22

AC LANDES

71 av du Corps Franc Pommiés
40280 SAINT PIERRE DU MONT
TEL : 05 58 75 03 24 - FAX : 05 58 46 28 00

AC LIMOUSIN

Village Automobile
8 rue Pierre de Fremat
87280 LIMOGES
TEL : 05 55 04 19 69 - FAX : 05 55 04 19 70

AC A+ LOIRET

Expo Sud - rue Antheleme Brillat Savarin
45100 ORLEANS
TEL : 02 38 66 50 50 - FAX : 02 38 66 30 31

AC LORRAIN

bd Barthou - 54500 VANDOEUVRE
TEL : 03 83 50 12 12 - FAX : 03 83 50 12 19

AC MEDICAL DE FRANCE

74 av Kléber - 75784 PARIS Cedex 16
TEL : 01 47 04 31 30 - FAX : 01 47 55 43 97

AC MIDI

17 bd de la Gare - BP 5866
31506 TOULOUSE Cedex 5
TEL : 05 62 47 93 30 - FAX : 05 62 47 93 39

AC MONT-BLANC

La Résidence - 15 rue de la Préfecture - 74000 ANNECY
TEL : 04 50 45 09 12 - FAX : 04 50 52 96 08

AC MOSELLE

10 rue de la Ferme st Ladre - BP 50 - 57155 MARLY
TEL : 03 87 66 80 15 - FAX : 03 87 62 75 87

AC NICE - COTE D'AZUR

9 rue Massenet - 06000 NICE
TEL : 04 93 87 18 17 - FAX : 04 93 88 90 00

AC NORD

57 av Jean-Baptiste Lebas - BP 635
59061 ROUBAIX Cedex 1
TEL : 03 20 28 40 40 - FAX : 03 20 28 48 10

AC NORMANDIE

140 rue Jeanne La Lorraine
76850 BOSCO LE HARD
TEL : 02 35 32 49 25 - FAX : 01 43 80 90 51

AC A+ PARIS ILE-DE-FRANCE

14 av de la Grande Armée - 75017 PARIS
TEL : 01 40 55 43 00 - FAX : 01 43 80 90 51

AC PERIGORD

14 rue Wilson - 24000 PERIGUEUX
TEL : 05 53 53 35 19 - FAX : 05 53 53 56 76

AC PICARDIE

472 av 14 juillet 1789 - 80000 AMIENS
TEL : 03 22 89 15 20 - FAX : 03 22 89 15 58

AC PROVENCE

149 bd Rabatau - 13010 MARSEILLE
TEL : 04 91 78 83 00 - FAX : 04 91 25 74 38

AC A+ RHONE

7 rue Grolée - 69002 LYON
TEL : 04 78 42 51 01 - FAX : 04 78 37 73 74

AC ROUSSILLON

28 cours Palmarole - 66000 PERPIGNAN
TEL : 04 68 34 30 22 - FAX : 04 68 34 37 30

AC SAVOIE

15 rue François Guise - 73000 CHAMBERY
TEL : 04 79 69 14 72 - FAX : 04 79 62 23 52

AC SUD OUEST

8 place des Quinconces - 33080 BORDEAUX
TEL : 05 56 44 22 92 - FAX : 05 56 48 57 47

AC VAR

287, av Général Pruneau - 83000 TOULON
TEL : 04 94 31 61 13 - FAX : 04 94 36 58 55

AC VAUCLUSIEN

185 route des Rémouleurs - BP 1000
84095 AVIGNON Cedex 9
TEL : 04 90 86 28 71 - FAX : 04 90 27 14 29



FEDERATION FRANCAISE DES AUTOMOBILE-CLUBS et Usagers de la Route

Président : Christian GERONDEAU

Directrice de la publication : Josyane GORGIBUS

76 avenue Marceau - 75008 PARIS - Tél : 01 56 89 20 70 - Fax : 01 47 20 37 23

Site Internet : www.automobileclub.org - mel : ffac2@wanadoo.fr