





Comme c'est le cas depuis deux ans, ce sont désormais quatre "Budgets de l'automobiliste" qui font l'objet de la présente brochure, afin de refléter la variété des comportements de nos concitoyens et de cerner les différences qui en résultent quant aux sommes qu'ils consacrent à la voiture.

Les deux premiers budgets se situent dans la ligne de ceux qui sont suivis depuis de nombreuses années. Ils concernent deux véhicules de référence de grande diffusion, l'un à l'essence et l'autre à motorisation diesel, supposés achetés neufs et revendus au bout de 4 ans.

Les deux autres concernent deux situations volontairement contrastées. La première, très fréquente, est celle de l'automobiliste qui dispose de moyens limités et achète une voiture d'occasion de petite cylindrée. La dernière, à l'opposé, est celle d'un gros rouleur qui utilise une voiture de forte cylindrée achetée neuve. Ces deux derniers budgets varient dans la proportion de 1 à 5,5.

Lorsqu'on regarde de plus près la situation des deux premiers véhicules étudiés, il apparaît que le "Budget de l'automobiliste" apporte la réponse à une question souvent posée : l'écart entre le prix à la pompe de l'essence et du carburant diesel est-il justifié ?

A priori, chacun est tenté de répondre négativement puisque les prix de revient à la sortie de la raffinerie sont voisins pour les deux carburants et que la différence ne provient que de celle de la TIPP que les frappe.

Pourtant, rien n'est moins sûr. Dans notre pays, le possesseur d'une voiture diesel roule en moyenne 19 670 kilomètres par an et celui d'une voiture à essence 11 060. Il en résulte que, du seul point de vue de la TIPP acquittée et de la TVA, le premier verse à l'Etat 738 euros par an et le second 619. C'est donc le propriétaire de la voiture diesel qui est en définitive le plus taxé.





Nos contemporains ne roulent pas pour leur plaisir. Dans le monde moderne, la voiture sert pour aller travailler, faire ses courses, déposer ses enfants à l'école, rendre visite à sa famille, etc. Presque partout sur notre territoire, elle est indispensable pour mener une vie normale. Il en résulte que le nombre de kilomètres parcourus chaque année est largement incompressible et dépend pour beaucoup de la localisation de la résidence. Or bien souvent, ce sont les moins fortunés qui ont les parcours les plus importants à accomplir : il s'agit par exemple des résidents des zones rurales ou des habitants à faible revenu des grandes banlieues.

Vu sous cet angle, l'écart entre le prix de l'essence et du carburant diesel n'est que justice. Il permet à ceux qui sont contraints de parcourir de grandes distances de payer un peu moins d'impôts. Nul n'est choqué que les billets de chemin de fer de grande banlieue soient vendus nettement moins cher que leur prix de revient, afin de ne pas alourdir à l'excès le budget familial de ceux qui ne peuvent se loger près des centre-villes. Pour beaucoup, le moindre prix à la pompe du gasoil joue le même rôle social, et c'est pourquoi la récente hausse des taxes sur le carburant diesel a suscité tant de réactions. C'est aussi pourquoi il faut cesser de réduire l'écart qui sépare le prix de celui-ci de l'essence.

Quant à ceux qui, par respect de principes économiques, s'offusqueraient de cette différence de traitement, qu'ils veuillent bien se poser une autre question : au nom de quoi le litre d'essence est-il taxé à 286 % et celui de diesel à 194 %, alors que le caviar l'est à 5,5 % ?

On dit parfois que la TIPP est l'impôt sur le revenu du pauvre. On a bien raison.

Christian GERONDEAU

# S Y N T H È S E

■ Pour la deuxième année consécutive, le budget de l'automobiliste français qui utilise notre véhicule à essence de référence (I) est resté stable autour de 4 500 euros, grâce à un poste "Achat et Reprise" favorable, un prix du carburant finalement stable et un kilométrage annuel en légère baisse.

Cette stabilité est d'autant plus remarquable que le poids relatif des taxes continue à augmenter : le super sans plomb 95 qu'il utilise est taxé à 286 %, ce qui porte à 44,6 % le poids des taxes au sein de son budget annuel global.

■ Le budget de l'automobiliste français qui utilise notre véhicule "diesel" de référence (II) s'établit cette année à 7 324 euros, en hausse de 3,3 % en partie du fait de la moindre valeur de la reprise de la 306 d'occasion, d'un poste Entretien toujours en augmentation et d'un Carburant affecté par la montée des prix et de ses taxes.

Cette hausse est à nuancer par le fait que notre 307 est un modèle récent, d'un concept novateur qui a la faveur du public ce qui réduit ou supprime les offres promotionnelles. Cette tendance pourrait s'inverser dans les mois à venir. Nous sommes également à une année "charnière" en ce qui concerne le kilométrage annuel parcouru par les véhicules diesels. On peut penser qu'à l'avenir, la diffusion croissante de véhicules diesels fera diminuer leur kilométrage annuel moyen.

En matière de prix de revient au kilomètre, la 307 diesel est plus rentable que la Clio Essence à partir de 17 000 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 un peu moindre il est vrai. Mais son budget est taxé à plus de 65 %.

■ Malgré un budget de 12 109 euros, le gros rouleur en voiture haut de gamme (IV) parvient à un meilleur coût au km que nos deux autres voitures neuves. Ceci confirme qu'un plus fort kilométrage amortit les coûts d'une plus grosse voiture.



Les Budgets des régions françaises gardent toujours un écart de 15 % entre la région la plus économe (4 148 euros) et la plus dispendieuse (4 781 euros). 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 6 531 et 6 372 euros). Ils ont connu cette année une hausse de 4 à 5 % mais sont toujours moins taxés en proportion que l'automobiliste français.





## 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



## comparaison des budgets de quatre automobilistes français

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



## le budget "véhicule essence" des 22 régions françaises

- Budget par région
- Comparatif régions par poste de dépenses



## le budget "véhicule essence" des trois grands européens

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

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

Le "Budget de l'Automobiliste" des Automobile-Clubs reprend la formule devenue maintenant habituelle depuis deux ans. 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 II 1,2L Authentique 4CV (véhicule I),
- une voiture diesel de référence : une Peugeot 307 2,0L HDI XR Présence 5CV (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 8CV (véhicule IV).

A l'exception de la troisième, toutes ces voitures sont supposées être achetées neuves et revendues au bout de 4 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.

Autrefois, le premier véhicule essence servait de seule référence. Il y a depuis plusieurs années deux véhicules de référence pour tenir compte de la réalité de la motorisation du parc : essence et diesel.

Le choix des véhicules de référence essence et diesel se portait sur les deux modèles les plus vendus en France.

En 2003, nos deux modèles choisis se sont classés à la deuxième place. Nous les avons néanmoins gardés comme modèle de référence afin de permettre les comparaisons d'une année sur l'autre.



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



## MODELES DE REFERENCE CHOISIS

**Petit rouleur : Véhicule essence**  
Renault Clio II 1,2L Authentique 4CV  
Etat : neuve  
Revente : au bout de 4 ans  
Kilométrage annuel 2002 : 11 220 km  
Kilométrage annuel 2003 : 11 060 km (-1,4 %)



**Moyen rouleur : Véhicule diesel**  
Peugeot 307 2.0L HDI XR Présence 5CV  
Etat : neuve  
Revente : au bout de 4 ans  
Kilométrage annuel 2002 : 19 210 km  
Kilométrage annuel 2003 : 19 670 km (+2,4 %)



## Comparatif des deux véhicules de référence essence et diesel par poste de dépenses

En Euros	HT				TAXES				TTC			
	2002		2003		2002		2003		2002		2003	
	Essence	Diesel	Essence	Diesel	Essence	Diesel	Essence	Diesel	Essence	Diesel	Essence	Diesel
Achat et reprise	1 453	2 540	1 453	2 603	314	534	314	546	1 767	3 074	1 767	3 149
Frais financiers	210	309	198	314	41	60	39	61	251	369	237	375
Assurance	374	499	380	511	99	133	102	136	473	632	482	647
Carburant	223	362	216	381	619	706	619	738	842	1 068	835	1 119
Entretien	506	1 064	508	1 114	99	209	100	218	605	1 273	608	1 332
Garage du véhicule	372	372	382	382	73	73	75	75	445	445	457	457
<b>Total Hors Taxes</b>	<b>3 138</b>	<b>5 146</b>	<b>3 137</b>	<b>5 305</b>	-	-	-	-	-	-	-	-
Péage	-	-	-	-	141	230	150	245	141	230	150	245
<b>Total des taxes</b>	-	-	-	-	<b>1 386</b>	<b>1 945</b>	<b>1 399</b>	<b>2 019</b>	-	-	-	-
<b>Total TTC</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	<b>4 524</b>	<b>7 091</b>	<b>4 536</b>	<b>7 324</b>
2003/2002	-	-	=	<b>+3,1 %</b>	-	-	<b>+0,9 %</b>	<b>+3,8 %</b>	-	-	<b>+0,3 %</b>	<b>+3,3 %</b>
Prix de revient km	-	<b>0,268</b>	-	<b>0,27</b>	-	<b>0,101</b>	-	<b>0,103</b>	-	<b>0,369</b>	-	<b>0,372</b>
2003/2002 au km	-	-	-	<b>+0,7 %</b>	-	-	-	<b>+1,4 %</b>	-	-	-	<b>+0,9 %</b>

### ➔ Véhicule essence de référence : un budget stable autour de 4 500 euros, c'est-à-dire en légère diminution en valeur réelle

Le budget de l'automobiliste français qui utilise notre véhicule essence de référence est passé de 4 524 euros en 2002 à 4 536 euros en 2003, soit une augmentation négligeable de 0,3 % (12 euros). C'est donc, pour la deuxième année consécutive, un budget pratiquement stable dans une économie qui a connu une inflation de 2,2 %.

En 2003, l'automobiliste consacre 39 % de son budget au poste "achat", environ 18 % pour le carburant, 13 % pour l'entretien, autour de 10 % pour l'assurance et le garage du véhicule, moins de 6 % pour les frais financiers et autour de 3 % pour le péage. Le poste "achat et reprise" est resté stable, la voiture de reprise mieux cotée ayant compensé le tarif en augmentation de la voiture neuve. Le poste "carburant" a baissé d'à peine 1 %, en raison principalement de la réduction du kilométrage annuel, mais le taux de taxation atteint maintenant 286 %.

Le budget 2003 est encore plus taxé, à 44,6 %, que ceux des années précédentes.

L'entrée en possession du véhicule est imposée à 21,1 %, mais son usage l'est quatre fois plus, à 88 %.

### ➔ Véhicule diesel de référence : une hausse un peu supérieure à l'inflation

En 2003, le budget de l'automobiliste français qui utilise notre véhicule diesel de référence a augmenté plus vite que l'inflation en atteignant 7 324 euros (+3,3 %).

Le poste "achat et reprise" s'accroît de 2,4 % par l'effet d'un prix catalogue en hausse et surtout de la baisse de la cote de la 306 d'occasion. L'entretien, second poste dans le budget, connaît une forte augmentation (+4,6 %).

Le poste "carburant" monte encore plus haut (+4,8 %) avec la hausse du gas-oil.

Meilleure rentabilité au kilomètre, à partir de 17 000 km/an.

Le taux de taxation du budget (38,1 %) est en augmentation par rapport à 2002 (37,8 %) mais reste pour l'instant encore très attractif.

L'entrée en possession du véhicule est imposée à 20,7 % mais son usage ne l'est "que" 3 fois plus à près de 67 %.

**A prendre en compte :  
inflation économique de 2,2 %**

## Variations par poste de dépenses

	Essence		Diesel	
	idem	idem		
Achat et reprise			+75 €	+2,4 %
Frais financiers	-14 €	-5,60 %	+6 €	+1,6 %
Assurance	+9 €	+1,9 %	+15 €	+2,4 %
Carburant	-7 €	-0,8 %	+51 €	+4,8 %
Entretien	+3 €	+0,5 %	+59 €	+4,6 %
Garage du véhicule	+12 €	+2,7 %	+12 €	+2,7 %
Péage	+9 €	+6,4 %	+15 €	+6,5 %
<b>Total</b>	<b>+12 €</b>	<b>+0,3 %</b>	<b>233 €</b>	<b>+3,3 %</b>

### Poste "achat et reprise"

→ **Véhicule essence de référence : la hausse de l'achat compensée par la valorisation de la revente**

Ce poste reste stable. La nouvelle Clio a deux ans. Son lancement ayant été réussi, le tarif catalogue prend des couleurs avec une hausse de 2,7 % (contre +1,8 % l'an dernier). La valeur de reprise de la Clio de 4 ans augmente de 7 % par rapport à 2002. De plus, le prix moyen de la carte grise est resté pratiquement inchangé à 29 euros le cheval fiscal. Aussi se retrouve-t-on avec un poste "achat et reprise" identique à l'euro près à celui de l'an dernier (1 767 euros).

→ **Véhicule diesel de référence :** Le poste "achat et reprise" (3 149 euros) s'alourdit de 2,4 % en raison d'un prix catalogue de la 307 neuve en hausse de 1,1 % et surtout de la baisse de la cote de la 306 d'occasion (-1,6 %).

### Poste "frais financiers"

→ **Véhicule essence de référence : l'argent bon marché en 2003**

Le crédit constructeur concerné retrouve une tendance à la baisse, après la parenthèse de l'an dernier. Malgré la hausse du prix-catalogue de la Clio neuve 2003 (+2,7 %), le coût annuel des frais financiers affiche une baisse de 5,6 % par rapport à 2002, soit un gain de 14 euros à 237 euros.

→ **Véhicule diesel de référence :** Le crédit constructeur concerné connaît un supplément de +1,6 % par rapport à 2002 (375 euros contre 369) pour une voiture 1,1 % plus chère.

### Poste "assurance"

→ **Véhicule essence de référence : une année de transition**

Après la tempête des tarifs du budget 2001, l'augmentation de l'assurance automobile était restée sous l'inflation en 2002 (+1,5 % contre +2,3 %). Cette année encore, la moyenne des primes pour notre Clio, avec 482 euros, connaît une augmentation (+1,9 %), légèrement inférieure à l'inflation, pour des couvertures et des franchises qui peuvent être très différentes d'un opérateur à l'autre, et dont les variations sont difficiles à déchiffrer. L'incompréhension des automobilistes devant l'absence de baisse est d'autant plus grande que les accidents diminuent et qu'ils en attendent un juste retour pour l'année prochaine.

→ **Véhicule diesel de référence :** La prime d'assurance moyenne, avec 647 euros, s'accroît de 2,4 % pour assurer une voiture qui est 1,1 % plus chère que l'année précédente.

### Poste "carburant"

Entre 1995 et 2003, la consommation nationale des voitures particulières en essence a décliné de 19,4 à 15,6 millions de m<sup>3</sup>. Pendant ce temps, la consommation de gazole est passée de 9,3 à 14,5 millions de m<sup>3</sup>.

Les moyens et les gros rouleurs sont de plus en plus nombreux à se tourner vers le gas-oil. Le super sans-plomb devient de plus en plus le carburant des petits rouleurs.

→ **Véhicule essence de référence : la baisse de la consommation continue**

Les voitures à essence ont vu, cette année encore, leur kilométrage annuel moyen baisser (-1,4 %). Les contrôles radar, en faisant diminuer la vitesse, vont contribuer à faire baisser, dans l'avenir, la consommation. Cette année, le prix moyen du super sans-plomb 95 est resté pratiquement stable (+0,6 % à 1,02 euro). Le poste "carburant" 2003 a donc connu une baisse de 0,8 % à 835 euros. Il représente 18,4 % du budget total contre 21 % il y a trois ans.

→ **Véhicule diesel de référence :** Avec 1 119 euros (+4,88 %), ce poste subit la hausse du gas-oil (+2,3 %) et celle du kilométrage annuel (+2,4 %).

## Poste "entretien"

L'entretien nécessite avant tout de la main d'œuvre : pour recruter, former, entretenir et garder une main d'œuvre de qualité, les professionnels de la réparation sont entraînés dans une augmentation régulière des coûts horaires. Cette année, la moyenne nationale avoisine les +6,5 %.

En contrepartie, plusieurs facteurs oeuvrent en faveur de l'automobiliste : l'espacement des révisions, l'accroissement du remplacement des pièces aux dépens de la réparation, la pression des réseaux des grandes enseignes discounts, la baisse du prix des pièces de rechange.

→ **Véhicule essence de référence** : A cela s'ajoute encore cette année une baisse du kilométrage annuel moyen de la voiture roulant à l'essence (-1,4%). On se retrouve ainsi en 2003, avec une quasi-stabilité du poste "entretien" qui n'augmente que de 0,5%, passant de 605 à 608 euros. Il s'agit quantitativement du troisième poste du budget, après l'achat et le carburant.

→ **Véhicule diesel de référence** : L'entretien, second poste dans le budget diesel, grimpe de 4,6 % (1 332 euros) en raison du coût de la main d'œuvre et de l'accroissement du kilométrage parcouru (+2,4 %).

## Poste "garage du véhicule"

Le garage du véhicule prend de la place dans le budget : le coût de la construction a augmenté de 2,7 % cette année, à 457 euros, croissance générée par l'évolution du marché immobilier, un demi-point au-dessus de l'inflation (+2,2 %). Depuis l'année 2000, l'augmentation a été de +11,2 % pour une inflation cumulée de 6,0 %. Le poste "garage" du véhicule passe ainsi de 445 à 457 euros pour chacun des deux véhicules.

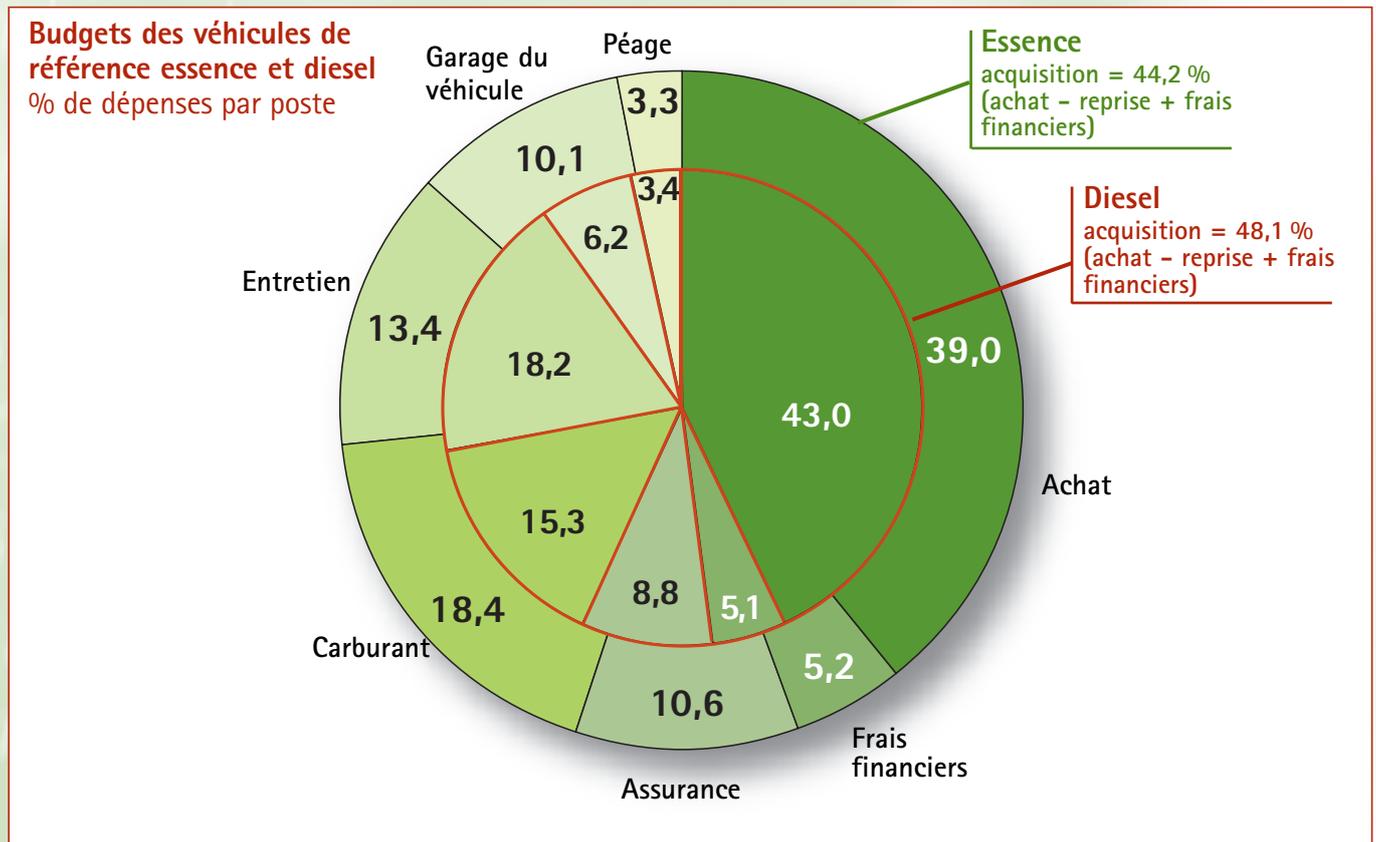
## Poste "péage"

Le succès des autoroutes se confirme : cette année, le trafic a augmenté de 4,5 % et les tarifs de 2 % en moyenne, c'est-à-dire pratiquement au rythme de l'inflation.

Les autoroutes sont de plus en plus empruntées par l'automobiliste : plus de fluidité, de rapidité, de sécurité.

Les dépenses autoroutières passent ainsi, pour le véhicule essence, de 141 à 150 euros (+6,4 %) contre 245 euros pour le diesel, (soit +6,5 %). Depuis l'année 2000, elles se sont accrues de 16,3 %, du fait de l'augmentation de la fréquentation plus que de celle des tarifs qui sont restés voisins de l'inflation (+6 % en cumulé).

## Comparatif et structure du budget



## → Véhicule essence de référence : la structure du budget annuel varie peu

Avec de faibles variations, on retrouve une structure du budget proche de l'année précédente.

Le poste "achat et reprise" avoisine les 40 %. Sous la barre des 20 %, on trouve les dépenses de carburant. Autour de 10 %, se regroupent l'entretien (13,4 %), l'assurance (10,6 %) et le garage du véhicule (10,1 %). A 5 % figurent les frais financiers (5,2 %), et au-dessous les péages (3,3 %).

## → Véhicule diesel de référence : l'usage représente la moitié du Budget...

Le diesel est connu pour être plus cher à l'achat et à l'entretien et moins onéreux en dépenses de carburant.

Ainsi, le poste "achat-reprise" représente 43 % du budget total. L'entretien (18,2 %) représente une plus grande part du budget que le carburant (15,3 %), alors que c'est l'inverse pour la Clio essence de référence. Dans un budget total élevé, l'assurance du diesel, bien que plus onéreuse que celle de la Clio (647 euros contre 482), en représente une part moindre (8,8 % contre 10,6 %). En pourcentage, les frais financiers et le péage pèsent le même poids que dans le budget essence (autour de 5 % et 3 %).

L'ensemble des postes, tous en hausse plus ou moins grande (de +1,6 % à 6,5 %) entraîne un supplément de 233 euros (+3,3 %) par rapport à 2002.

### INFOS MODELES DE REFERENCE



• En matière de prix de revient au kilomètre, la 307 diesel est plus rentable que la Clio essence à partir de 17 000 km par an. Le taux global de taxation du budget diesel (38,1 %) reste pour l'instant nettement inférieur à celui de la Clio essence (44,6 %), même si tous les deux sont exorbitants par rapport à tout ce qui se pratique ailleurs, avec une TVA à 19,6 % au maximum.



• A 7 324 euros, le budget annuel de la 307 diesel de référence est de 61,5 % plus élevé que le budget de la Clio essence (4 536 euros), mais le kilométrage parcouru est encore plus élevé (19 670 km au lieu de 11 060 km), soit près de 78 % de plus. A 0,372 euro, le prix de revient du kilomètre diesel est inférieur de 9,3 % à celui du kilomètre essence (0,410 euro).

La différence des coûts de revient kilométrique peut paraître faible, alors que le litre de carburant est 22 % moins cher pour le véhicule diesel et que celui-ci consomme moins. Mais rappelons qu'à l'achat, la 307 coûte 60 % plus cher que la Clio.



➔ **Véhicule diesel de référence : le propriétaire roule plus et paie moins cher son kilomètre**

La 307 diesel parcourt 19 670 km pour un prix de revient de 0,372 euro au kilomètre, pendant que la Clio essence roule 11 060 km à 0,410 euro.

Pour que les deux véhicules aient le même prix de revient kilométrique (0,410 euro), il faudrait que la 307 diesel limite son parcours annuel à 16 956 km, soit 5 896 km de plus que la Clio.

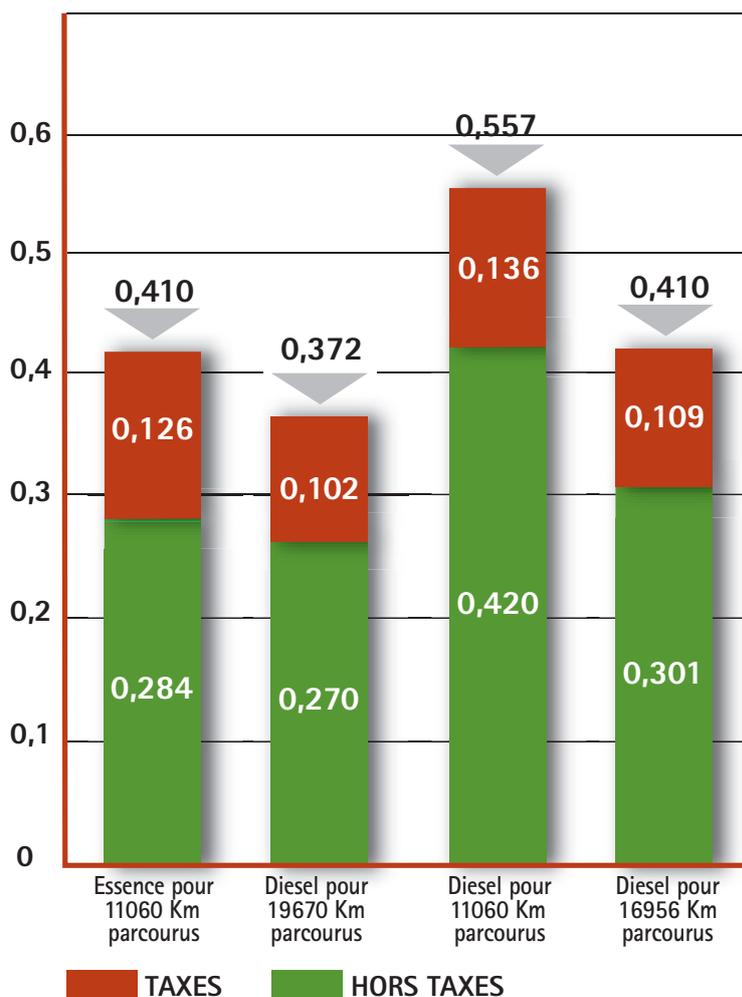
Même avec un modèle plus cher, le diesel reste préférable, en matière de coût, à partir de 17 000 km par an. Au-dessous, le véhicule essence est plus rentable. Si la 307 diesel se limitait à parcourir le même kilométrage que la Clio essence (11 060 km), son kilomètre lui reviendrait à 0,557 euro, soit 36 % plus cher que celui de la Clio essence (0,410 euro).

**INFOS MODELES DE REFERENCE**



L'utilisateur de la 307 diesel de référence parcourt 78% de kilomètres en plus que celui de la Clio essence. L'écart se creuse chaque année. Les petits rouleurs (11 000 km/an) qui ont recours à l'essence se dissocient de plus en plus des moyens rouleurs qui choisissent le diesel (19 670 km).

**Comparaison 2003 des prix de revient kilométrique essence/diesel en France**





# comparaison des budgets de quatre automobilistes français



## Quel profil pour quel modèle ?

**Petit rouleur : Véhicule essence**  
Renault Clio II 1,2L Authentique 4CV  
Etat : neuve  
Revente : au bout de 4 ans  
Kilométrage annuel 2002 : 11 220 km  
Kilométrage annuel 2003 : 11 060 km (-1,4 %)



**Moyen rouleur : Véhicule diesel**  
Peugeot 307 2,0L HDI XR Présence 5CV  
Etat : neuve  
Revente : au bout de 4 ans  
Kilométrage annuel 2002 : 19 210 km  
Kilométrage annuel 2003 : 19 670 km (+2,4 %)



**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 2002 : 10 000 km  
Kilométrage annuel 2003 : 10 000 km



**Gros rouleur : Véhicule diesel**  
Peugeot 607 2,2L HDI 8CV - forte cylindrée  
Etat : neuve  
Revente : au bout de 4 ans  
Kilométrage annuel 2002 : 35 000 km  
Kilométrage annuel 2003 : 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 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 2 220 euros de budget annuel, la voiture d'occasion permet de diviser par deux les dépenses de la Clio achetée neuve (4536 euros). Les taxes acquittées sur le super sans plomb 95 sont, à 10 % 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 la proportion des taxes dans son budget s'élève à plus de 65 %, contre 38 % à 50 % pour les trois voitures neuves.
- Notre gros rouleur en 607 dépense 12 109 euros, soit 5 fois et demie 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 des deux autres voitures neuves (Clio et 307), alors qu'il est supérieur de 50 % à celui de la voiture d'occasion. Chaque véhicule trouve sa raison d'être.

## Petit budget : un véhicule d'occasion (véhicule III)

### Budget annuel 2003 par poste de dépenses pour un véhicule d'occasion

En Euros	Hors Taxes	Taxes	TTC
Achat et reprise	585	144	729
Frais financiers	61	12	73
Assurance	145	39	184
Carburant	187	521	708
Entretien	365	72	437
Garage du véhicule	-	-	-
<b>Total Hors Taxes</b>	<b>1 343</b>	-	-
Péage	-	89	89
<b>Total des taxes</b>	-	<b>877</b>	-
<b>Total TTC</b>	-	-	<b>2 220</b>
Coût au km	0,134	0,088	0,222

### → Comment rouler moins cher ?

Notre propriétaire de voiture d'occasion dépense 2 220 euros dans l'année, contre 4 536 euros pour la Clio neuve, soit moins de la moitié (49 %).

Notons que le budget global de cette voiture d'occasion a augmenté de 2,6 % par rapport à 2002, principalement en raison de la plus faible valeur de reprise de la 5CV de huit ans.

### → 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 : 59 % sur le poste "achat", 69 % sur les frais financiers, 62 % sur l'assurance, 14 % sur le carburant, 28 % sur l'entretien, 100 % sur le garage, 41 % sur le péage.

Soit 51 % sur l'ensemble du budget pour un kilométrage annuel qui est de 10 % inférieur seulement. Le coût au kilomètre est de 0,222 euros, inférieur de 46 % à celui du propriétaire de la Clio essence de référence, achetée neuve (0,410 euro), qui parcourt 11 060 km.

Au total, il diminue de plus de la moitié son budget, mais c'est sur le poste le plus taxé, le carburant, que les économies sont les plus difficiles (14 % contre 28 % à 100 % sur les autres postes)...

### Profil du propriétaire véhicule occasion



• Nous avons choisi un automobiliste  
• qui donne la priorité à l'économie

- Revente de son ancien véhicule : Renault Clio de huit ans (RN 5CV décembre 1995)
- 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 : 7,4l/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

### 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 €

## → 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, dont l'état demande plus de vigilance,
- utilise un véhicule moins sûr par absence d'obligation d'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 de l'utilisation, 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 :

- 57 % sur le budget Hors Taxes (1 343 euros contre 3 137 euros),
- mais seulement 37 % sur les taxes qu'il acquitte (877 euros contre 1 399 euros).

Il paie des produits et services Hors Taxes à 43 % de leur valeur neuve, mais acquitte 63% des taxes appliquées au budget de la Clio neuve.

Dans le budget de la voiture d'occasion, les taxes sur le carburant (521 euros) constituent le premier poste de dépenses, juste derrière le montant Hors Taxes de l'achat (585 euros).

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 (39,5 % contre 30,8 % de leur budget TTC).

### Gros rouleur : un véhicule haut de gamme neuf (véhicule IV)

#### Budget annuel 2003 par poste de dépenses pour un véhicule haut de gamme

En Euros	Hors Taxes	Taxes	TTC
Achat et reprise	3 124	670	3 794
Frais financiers	500	98	598
Assurance	992	264	1 256
Carburant	667	1 888	2 555
Entretien	2 092	410	2 502
Garage du véhicule	674	132	806
<b>Total Hors Taxes</b>	<b>8 049</b>	-	-
Péage	-	598	598
<b>Total des taxes</b>	-	<b>4 060</b>	-
<b>Total TTC</b>	-	-	<b>12 109</b>
Coût au km	0,23	0,116	0,346

## → Un plus fort kilométrage à un prix kilométrique inférieur

Comparons le budget de la 607 diesel avec le budget de la 307 diesel.

Certes, tous les postes du budget augmentent et principalement le poste carburant (+128 %). En effet, la 607 consomme plus au km (9l contre 7,2l) et réalise un plus fort kilométrage annuel.

De ce fait, le poids des taxes sur l'ensemble du budget est deux fois plus élevé alors que le budget Hors Taxes ne l'est que de 50 % .

Avec 12 109 euros, le budget de la 607 est deux tiers plus élevé que celui de la 307 (7 234 euros), mais pour un kilométrage supérieur de 78 %.

Au final, le coût au kilomètre de la 607 est inférieur de 7 % à celui de la 307 (0,346 euro contre 0,372 euro). Ce qui montre qu'un plus fort kilométrage finance une plus grosse voiture.

En 2002, notre gros rouleur avait donné en reprise une 605 de 3 ans fortement décotée. En 2003, il revend une 607 de 3 ans beaucoup mieux cotée. Le poste "achat et reprise" baisse ainsi de 30 % et le budget global de 13 %.

### 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 100km
- 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	11 060 km	19 670 km	35 000 km
Achat et reprise	729	1 767	3 149	3 794
Frais financiers	73	237	375	598
Assurance	184	482	647	1 256
Carburant	708	835	1 119	2 555
Entretien	437	608	1 332	2 502
Garage du véhicule	0	457	457	806
Péage	89	150	245	598
<b>Total TTC</b>	<b>2 220</b>	<b>4 536</b>	<b>7 324</b>	<b>12 109</b>
Coût au km	0,222	0,41	0,372	0,346
<b>Total Hors Taxes</b>	<b>1 343</b>	<b>3 137</b>	<b>5 305</b>	<b>8 049</b>
Taxes payées	877	1 399	2 019	4060
Part des taxes	39,50 %	30,80 %	27,60 %	33,50 %
Taux de taxation sur le prix Hors Taxes	65,30 %	44,60 %	38,10 %	50,40 %

## → Une voiture pour chaque usage, mais le kilomètre le moins cher n'est pas le plus sûr

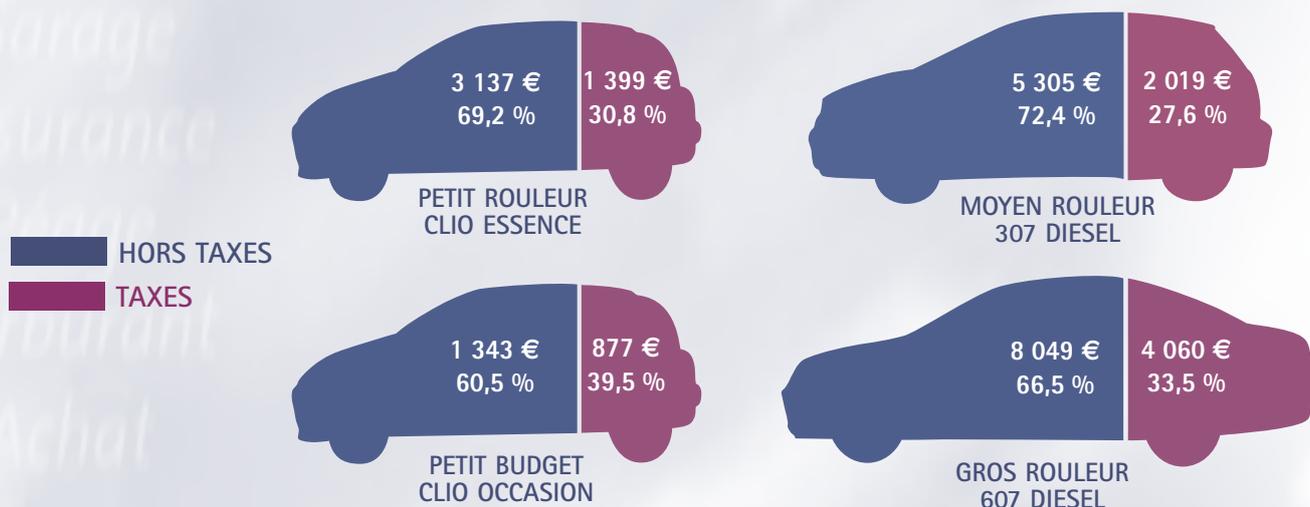
Nous avons, dans ce panel, 4 automobilistes qui ont des besoins de déplacement et des budgets différents. Les kilomètres annuels vont de 10 000 km (pour la voiture d'occasion) à 35 000 km (pour la 607 neuve). Le rapport est de 1 à 3,5. Les budgets s'échelonnent de 2 220 euros à 12 109 euros pour les mêmes voitures. Le rapport va de 1 à 5,5. Quand l'automobiliste parcourt 1000 kilomètres, il dépense 222 euros en Clio d'occasion, 410 euros en Clio neuve, 372 euros en 307 et 346 euros 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 (0,410 euro) qu'à la 307 (0,372 euro) et à la 607 (0,346 euro). Il reste donc rentable pour un gros rouleur d'investir dans une voiture diesel haut de gamme.
- Notre propriétaire de voiture d'occasion parvient à abaisser le coût de son kilomètre à 0,222 euro. Mais c'est au détriment de la fiabilité, de la sécurité et de l'accès aux technologies nouvelles. De plus, son kilomètre coûte quand même les deux tiers de celui de la 607 diesel (0,346 euro). Enfin, c'est lui qui supporte le taux de taxation par rapport au prix Hors Taxes le plus élevé (65 % contre 38 à 50 % pour les trois voitures neuves).

## L'automobiliste français face aux taxes

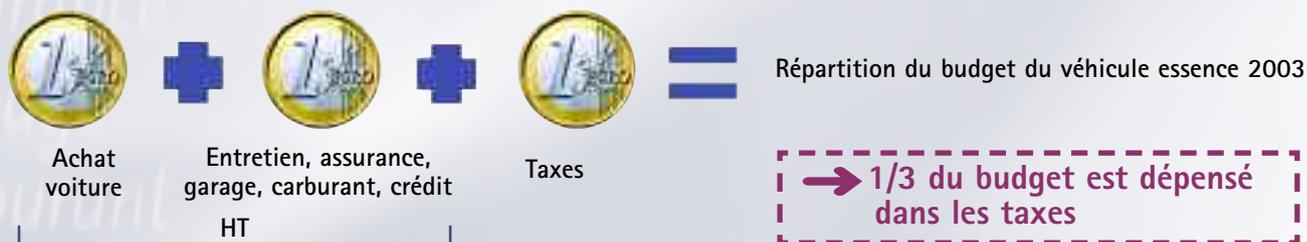
### Répartitions des taxes



## → Véhicule essence de référence : 31 % du budget consacré aux taxes

Le poste "achat et reprise" Hors Taxes (1 453 euros, 32 % des dépenses) est le premier poste du budget, suivi par le montant total des taxes acquittées par l'automobiliste (1 399 euros, soit 31 % des dépenses).

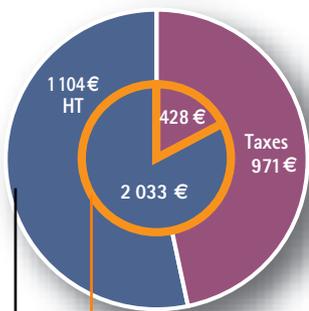
En 2003, à 1 % près, l'automobiliste verse presque autant au percepteur qu'au constructeur. L'ensemble des cinq autres postes Hors Taxes constitue le dernier (gros) tiers du budget. Cette année encore, sur trois euros, l'automobiliste en dépense un pour acheter la voiture, un second pour acquitter l'ensemble des taxes, et le dernier pour l'entretien, l'assurance, le garage, le carburant et le crédit.



## L'usage de la voiture

### Taux de taxation du véhicule

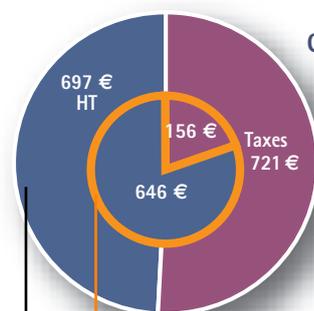
FOURNISSEUR PERCEPTEUR



PETIT ROULEUR  
CLIO ESSENCE

Possession : 21,1 %

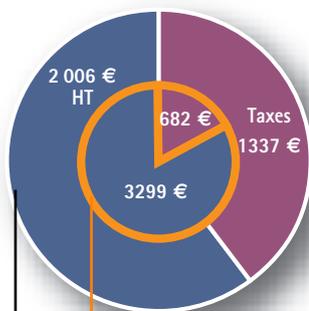
Usage : 88 %



PETIT BUDGET  
CLIO OCCASION

Possession : 24,1 %

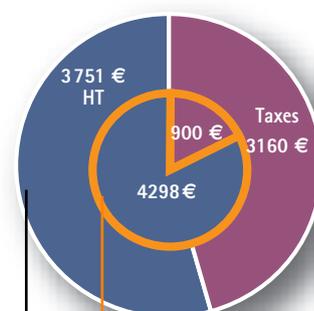
Usage : 103,4 %



MOYEN ROULEUR  
307 DIESEL

Possession : 20,7 %

Usage : 66,7 %



GROS ROULEUR  
607 DIESEL

Possession : 20,9 %

Usage : 84,2 %

### → 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 24,1 % (contre 19,6 % pour les autres biens et services).

Mais l'usage du véhicule (ensemble des autres postes du budget) est taxé de 66,7 % à 103,4 %.

Dans l'ensemble des postes de l'usage des quatre budgets, le perceuteur a une place prépondérante.

### → Hors taxes, l'acquisition et l'usage se partagent le budget, mais pour les taxes, l'usage est deux à trois fois plus lourd que l'acquisition

Le pourcentage des taxes sur l'usage, tant pour l'essence que le diesel, a augmenté de 0,4 point par rapport à 2002.

### Répartition des taxes

	HT		Taxes		TTC	
	Essence	Diesel	Essence	Diesel	Essence	Diesel
Acquisition	52,60 %	55,00 %	25,20 %	30,0 %	44,20 %	48,10 %
Usage	47,40 %	45,00 %	74,80 %	69,90 %	55,80 %	51,90 %

## INFOS MODELES DE REFERENCE



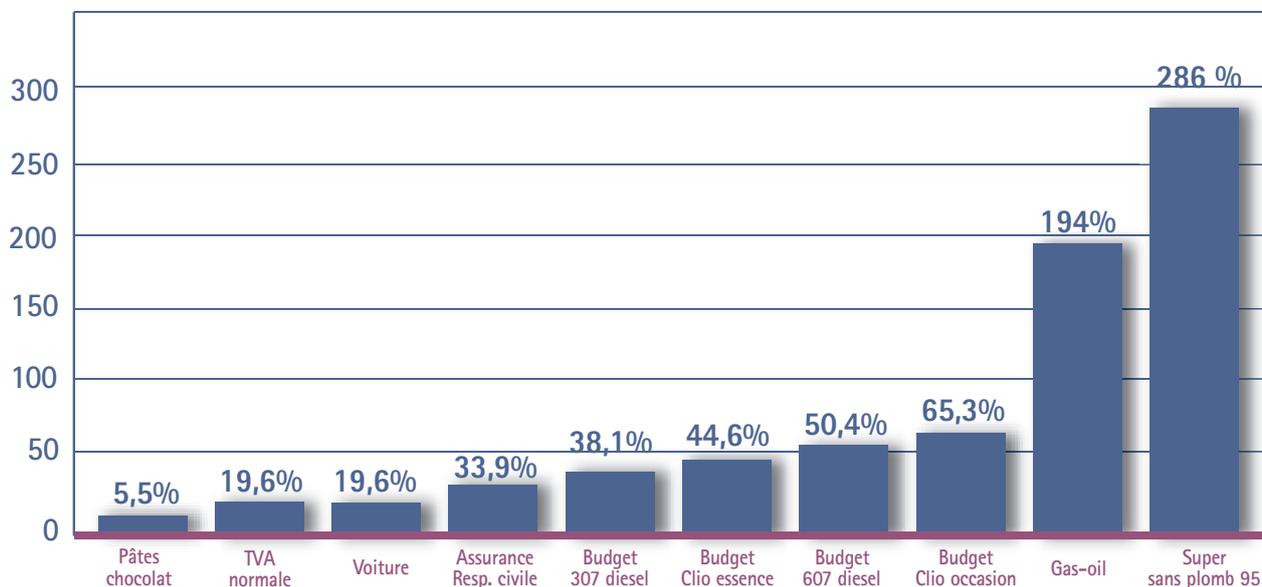
La 307 diesel bénéficie d'une taxe sur le gas-oil inférieure à celle sur l'essence. Son usage n'est taxé en conséquence qu'à 66,7 % (2 euros au percepteur contre 3 aux fournisseurs).

Mais la 607 diesel, qui roule presque deux fois plus, coûte presque deux fois plus de taxes à la pompe. Son usage est alors taxé à 84,2 %, soit pratiquement au même niveau que celui de la Clio essence neuve. Cette 607 acquitte 3 160 euros de taxes par an pour l'usage (plus 900 pour la possession).

Quant à la Clio essence d'occasion, elle ne coûte pour l'usage que 721 euros, mais c'est plus que ce qu'elle ne garantit aux fournisseurs (697 euros à l'assureur, au pompiste et au marchand de pièces détachées).

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

#### Taux de taxation spécifiques



Pour 100 euros d'achat Hors Taxes, le véhicule essence acquitte 44,60 euros de taxes (44,20 en 2002), alors que la TVA appliquée à la plupart des biens et services se limite à 19,60 euros.

L'ensemble des taxes acquittées par les utilisateurs de véhicule dépasse 51 milliards d'euros, soit environ le même montant que le produit de l'impôt sur le revenu perçu en 2002 (54 milliards).

Si l'on y ajoutait les taxes payées par l'industrie automobile, ses fournisseurs, ses sous-traitants, les équipementiers, les loueurs, les réseaux de distribution, les réseaux de réparation, etc., on apprécierait la part de l'automobile dans le financement des dépenses publiques.

Quant au super, pourquoi le sur-taxer à près de 286 % ?

### Le carburant champion des taxes

#### Le carburant après taxes

	1 litre de sans plomb 95			1 litre de gas-oil		
	2002	2003	03/02	2002	2003	03/02
HT	0,268	0,264	-1,5 %	0,262	0,269	+2,6 %
Taxes	0,746	0,756	+1,3 %	0,51	0,521	+2,2 %
TTC	1,014	1,02	+0,6 %	0,772	0,79	+2,3 %
Taux d'imposition	278 %	286 %	-	195 %	194 %	-

## → Véhicule essence : un super plein de taxes

Près de la moitié des taxes acquittées par le véhicule essence est due au carburant (619 euros sur 1399 euros). Pourtant, sans les taxes, le super sans plomb 95 ne représente que :

- 9,0 % des dépenses Hors Taxes en 2000, 7,7 % en 2001, 7,1 % en 2002 et 6,9 % en 2003,
- 6,2 % du budget total en 2000, 5,4 % en 2001, 4,9 % en 2002 et 4,8 % en 2003.

Sur 20 euros dépensés par l'automobiliste, il n'y en a qu'un qui soit consacré au carburant avant taxes.

Le super sans plomb 95 connaît sa troisième année consécutive de baisse dans sa valeur Hors Taxes :

- -12,1 % en 2001,
- -8,2 % en 2002,
- -1,5 % en 2003.

Mais la taxation de ce super est passée de 254 % en 2001 à 278 % en 2002 et atteint désormais 286 % en 2003.

## → Véhicule diesel : le gas-oil taxé forfaitairement

Le prix du gas-oil Hors Taxes avait baissé de -9,3 % en 2001 puis de -10,3 % en 2002. Cette année, la hausse moyenne du litre de gas-oil est de +2,3 % à 0,79 euro.

Cela n'empêche pas de passer d'une taxation de +164 % en 2000 à +194 % cette année. Et fin 2003, on lui promettait de rejoindre progressivement le super sans plomb, taxé à 286 %, pour suivre le déplacement de la consommation. Va-t-on vers un rapprochement et si oui, dans quel sens ?

En vérité, la taxe intérieure sur les produits pétroliers (TIPP) n'est pas indexée sur la valeur du baril de brut, mais sur celle de l'inflation. C'est un impôt forfaitaire qui stabilise les rentrées fiscales. Mais si la consommation baissait (contrôle des vitesses, baisse du kilométrage, etc.), les pouvoirs publics changeraient-ils les règles du jeu et monteraient-ils au-delà de l'inflation ?

## → Les taxes sur le carburant vont désormais s'organiser autour du véhicule diesel

Le véhicule diesel payait 516 euros de taxes en plus que le véhicule essence, il y a deux ans, 559 euros l'année dernière et 620 cette année pour l'ensemble de son budget.

En matière de carburant, il a payé 54 euros, puis 87, puis 119 de plus de taxes que la Clio. Ces dernières décennies, l'essentiel des rentrées fiscales pétrolières venaient des utilisateurs de super. Les kilométrages importants (donc la consommation de carburant et les taxes) viennent désormais de plus en plus des propriétaires de voitures diesel. Il faut donc craindre une aggravation de la pression fiscale sur le gas-oil, au-delà de la première mesure déjà annoncée, pour rapprocher les taxes sur le gas-oil (194 %) de celles sur le super (286 %).

## INFOS MODELES DE REFERENCE



Bien que la 307 diesel fasse partie d'un segment supérieur, et coûte plus cher que la Clio essence, son taux de taxation (38,1%) reste entre 6 et 7 points au-dessous du taux de taxation de la Clio (44,6%).

### → Un quart de super ou un tiers de gas-oil pour 10 euros à la pompe

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

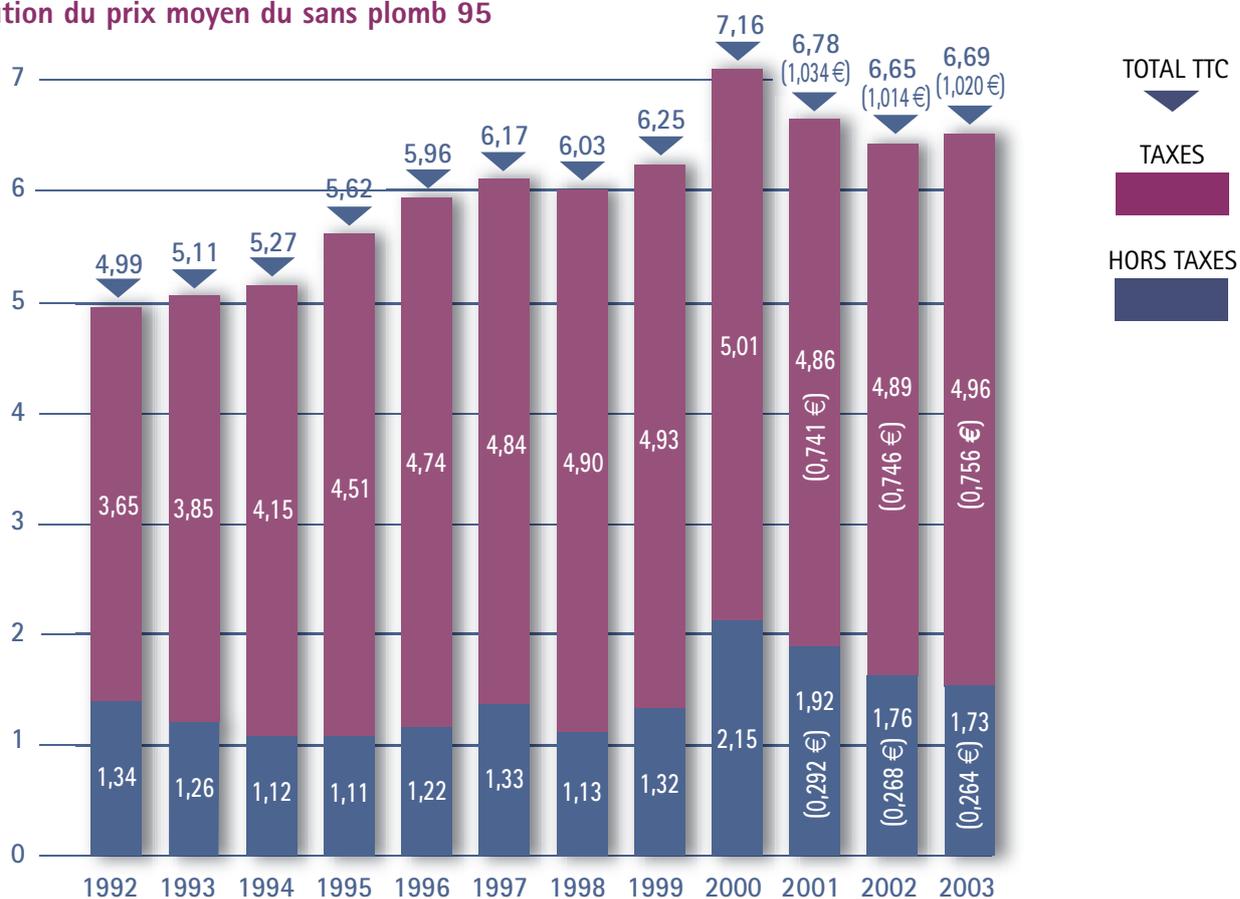
	Super sans plomb 95		Gas-oil	
	2002	2003	2002	2003
Produit	2,64	2,59	3,39	3,41
Taxes	7,36	7,41	6,61	6,59
Taux d'imposition	278 %	286 %	195 %	194 %

Pour 10 euros à la pompe, on obtenait 3 euros de super sans plomb 95 en 2000. Cette année, il faut se contenter de 2,59 euros, soit 14% de produit en moins. Pour la même somme, on obtenait 3,79 euros de gas-oil, et seulement 3,41 euros cette année soit 10% de produit en moins.

Notons cependant que pour ce dernier produit, la situation s'est un peu améliorée en 2003 : 3,41 euros contre 3,39 en 2002.

Cependant, fin 2003, les pouvoirs publics ont déjà annoncé une reprise de la tendance pour le gas-oil en 2004.

### Evolution du prix moyen du sans plomb 95





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	4 213	1 767	237	429	798	556	276	150
Aquitaine	4 382	1 766	237	506	830	555	338	150
Auvergne	4 245	1 762	237	422	825	560	289	150
Bourgogne	4 148	1 768	237	432	830	536	195	150
Bretagne	4 266	1 764	237	399	821	539	356	150
Centre	4 322	1 759	237	428	815	543	390	150
Champagne-Ardenne	4 174	1 765	237	421	826	536	239	150
Corse	4 283	1 754	237	495	776	564	307	150
Franche-Comté	4 156	1 765	237	420	815	546	223	150
Ile-de-France	4 781	1 767	237	486	874	618	649	150
Languedoc-Roussillon	4 528	1 764	237	487	854	564	472	150
Limousin	4 205	1 763	237	401	836	555	263	150
Lorraine	4 203	1 768	237	407	799	546	296	150
Midi-Pyrénées	4 410	1 766	237	496	833	555	373	150
Nord-Pas-de-Calais	4 267	1 769	237	493	798	533	287	150
Basse-Normandie	4 222	1 768	237	429	817	543	278	150
Haute-Normandie	4 326	1 763	237	466	826	543	341	150
Pays de la Loire	4 258	1 764	237	422	823	539	323	150
Picardie	4 215	1 761	237	470	831	536	230	150
Poitou-Charentes	4 156	1 763	237	428	843	539	196	150
Provence-Alpes-Côte d'Azur	4 713	1 766	237	579	848	564	569	150
Rhône-Alpes	4 633	1 766	237	531	828	560	561	150
Ecart entre mini et maxi	+15,3 %	+0,9 %	-	+45,1 %	+12,6 %	+15,9 %	+232,8 %	-

mini

maxi

### Un écart de 15 % entre les régions

Les budgets des 22 régions françaises s'étalent de 4 148 euros à 4 781 euros, soit un écart de 15 % et de 633 euros entre la région la plus économe et la plus dispendieuse. En raison de budgets aussi stables que le budget national, l'ordre des régions ne se modifie pratiquement pas.

- **Moins de 4 200 euros** : Bourgogne, Poitou-Charentes, Franche-Comté et Champagne-Ardenne, soit 4 régions qui gardent le même rang que l'an passé (contre 6 en 2002).
- **Entre 4 200 et 4 300 euros** : 10 régions (contre 8 en 2002)
- **Entre 4 300 et 4 400 euros** : 3 régions (contre 4 en 2002)
- **Au niveau de 4 500 euros** : 1 région (comme en 2002)
- **Plus de 4 500 euros** : Languedoc-Roussillon, Rhône-Alpes
- **Plus de 4 700 euros** : Provence-Alpes-Côte d'Azur, Ile-de-France.

#### LE MEILLEUR CALCUL

Pour gagner sur tous les postes, il faudrait acheter le véhicule en Corse, s'assurer en Bretagne, faire son plein en Corse, 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 le poste assurance, où la Provence-Côte d'Azur acquitte les plus fortes primes, et pour l'achat où le Nord-Pas-de-Calais fait payer sa carte grise plus cher.

### **Un classement aussi stable que le budget national**

Cette année, le budget national a augmenté de 0,3 %, mouvement inférieur à l'inflation.

Ce mouvement est trop faible pour avoir bouleversé le classement des régions, dont la tendance générale est à une stabilité comparable.

Au niveau du budget global, seule la Picardie (4 215 euros) a redonné la septième place à l'Alsace (4 213 euros) pour deux petits euros.

### **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 15,85 euros par cheval fiscal. Avec la carte grise la plus chère, le Nord-Pas-de-Calais prend seul la tête comme région la plus onéreuse à l'achat.
- **Assurance** : Bretagne (399 euros), Limousin (401 euros) et Lorraine (407 euros) restent en tête.
- **Entretien** : le Nord-Pas-de-Calais, la Picardie, la Bourgogne et la Champagne sont les mieux placés.
- **Garage du véhicule** : Bourgogne, Poitou-Charentes et Franche-Comté sont au meilleur marché.

### **L'assurance et le garage du véhicule avantagent les premières régions**

Une assurance et un garage meilleur marché leur assurent cet avantage, avec un carburant et un entretien compétitifs. Ces quatre postes influencent tout le classement.

### **Profil automobiliste régional**



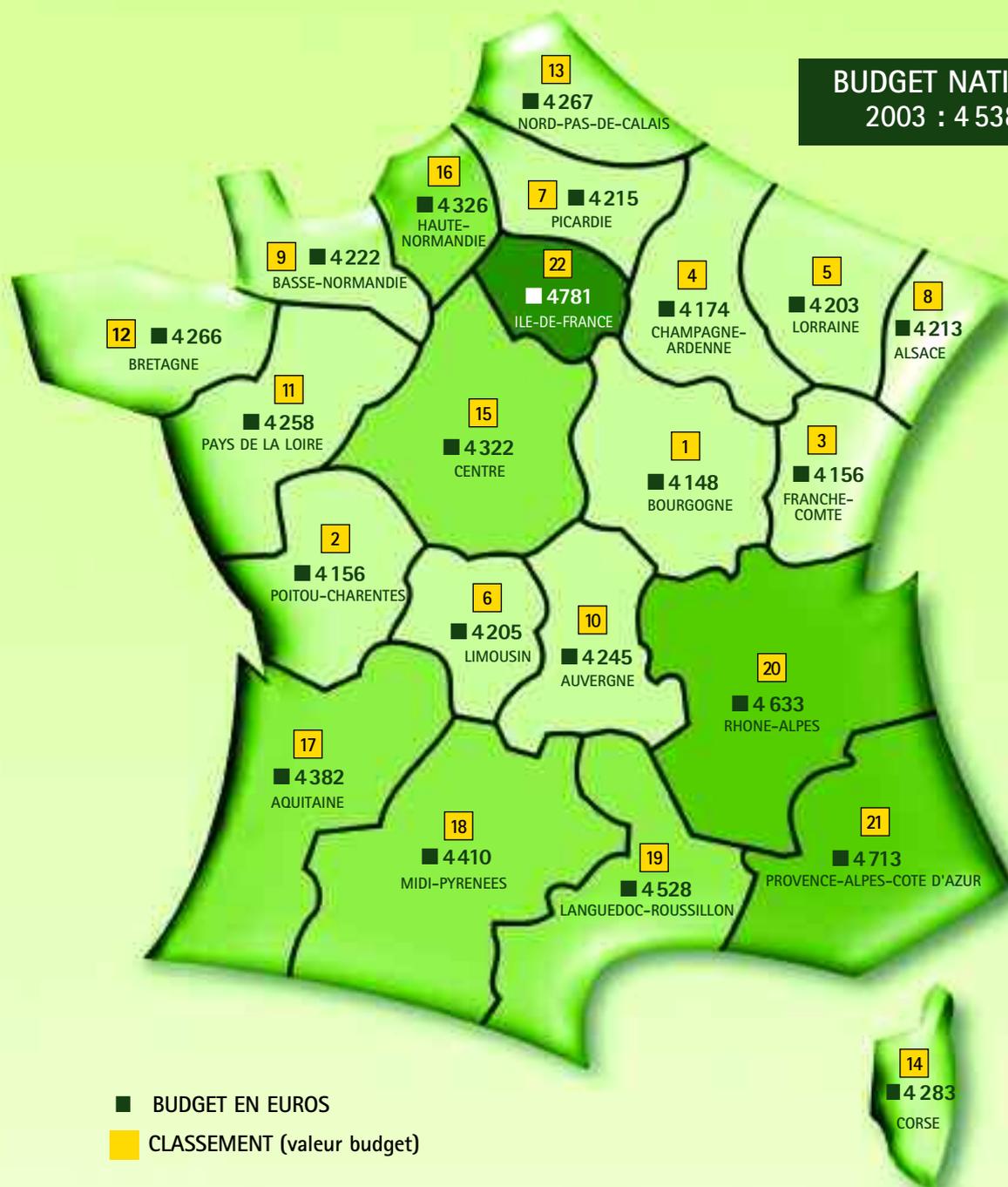
- **Modèle de voiture** : Renault Clio II 1,2L Authentique - 4CV, 5 portes, essence
- **Revente** : au bout de 4 ans
- **Carte grise** : prix variable
- **Frais financiers** : il emprunte le même montant au même opérateur national, associé au constructeur
- **Prime d'assurance** : moyenne de celles des 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** : 11 060 km/an

### **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 le Languedoc, la Provence-Alpes-Côte d'Azur et la Corse.
- **Garage du véhicule** : toujours le plus onéreux en Ile de France, devant la Provence-Alpes-Côte d'Azur et Rhône-Alpes.

## BUDGET DE L'AUTOMOBILISTE 2003 ET LES 22 REGIONS

**BUDGET NATIONAL  
2003 : 4 538 €**



### ECARTS/AU BUDGET NATIONAL

■	INFERIEUR de - 5 à - 10%	■	SUPERIEUR de 0 à 5%
■	INFERIEUR de 0 à - 5%	■	SUPERIEUR de 5 à 10%

### → Francilien : un budget explosif

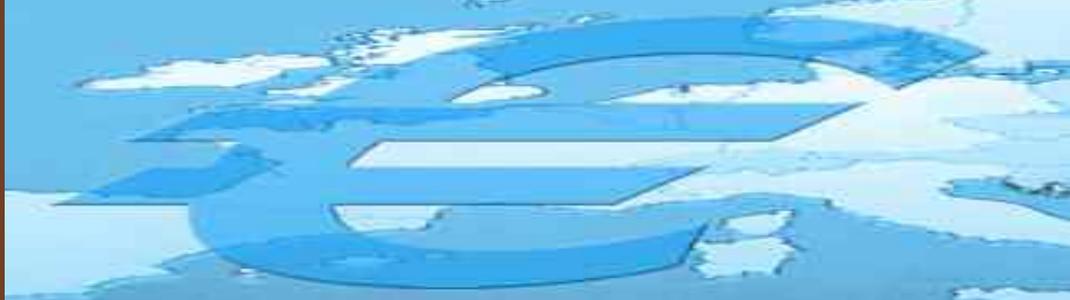
Sur l'ensemble de son budget, l'automobiliste francilien dépense 633 euros de plus que le Bourguignon (contre une différence de 607 euros en 2002).

Il consacre pour :

- l'entretien : 85 euros de plus que le Nordiste,
- le carburant : 99 euros de plus que le Corse,
- le garage du véhicule : 454 euros de plus que le Bourguignon.



# le budget "véhicule essence" des trois grands européens



## PROFILS



### FRANÇAIS

- Modèle de voiture : Renault Clio II 1,2L Authentique - 4CV, 5 portes, essence
- Nombre de km parcourus : 11 060 km/an
- Taux d'inflation : 2,2 %
- Budget total : 4 536 euros TTC
- TVA : 19,6 %
- Taxes assurance RC : 33,9 %
- Taxe carburant : 286 %
- Coût de la sur-taxation par la TIPP : 784 euros
- Taxes budget : 44,6 %



### ANGLAIS

- Modèle de voiture : Ford Focus - 6CV, 5 portes, essence
- Nombre de km parcourus : 15 230 km / an
- Taux d'inflation : 2,5 %
- Budget total : 6 372 euros TTC
- TVA : 17,5 %
- Taxes assurance RC : 4,0 %
- Taxe carburant : 341 %
- Coût de la sur-taxation par la TIPP : 925 euros
- Taxes budget : 37,4 %



### ALLEMAND

- Modèle de voiture : Golf Volkswagen - 7CV, 5 portes, essence
- Nombre de km parcourus : 14 090 km/an
- Taux d'inflation : 1,1 %
- Budget total : 6 531 euros TTC
- TVA : 16 %
- Taxes assurance RC : 16,0 %
- Taxe carburant : 291 %
- Coût de la sur-taxation par la TIPP : 1169 euros
- Taxes budget : 41,3 %

## Evolution et comparaison des budgets par poste

### Comparaison en euros des budgets annuels 2003

Pays (valeur de l'euro)	France (6,55957F)				Grande-Bretagne (0,6417£)				Allemagne (1,95583 DM)			
	HT		Taxes	TTC	HT		Taxes	TTC	HT		Taxes	TTC
	€	%	€	€	€	%	€	€	€	%	€	€
Postes du budget												
Achat et reprise	1 453	46,3	314	1 767	2 297	49,6	402	2 699	1 962	42,5	314	2 276
Frais financiers	198	6,33	39	237	300	6,5	53	353	309	6,7	49	358
Assurance	380	12,1	102	482	516	11,1	21	537	548	11,9	88	636
Carburant	216	6,9	619	835	293	6,3	1 000	1 293	335	7,2	974	1 309
Entretien	508	16,2	100	608	951	20,5	167	1 118	959	20,7	153	1 112
Garage du véhicule	382	12,2	75	457	279	6	49	328	509	11	81	590
<b>Total Hors Taxes</b>	<b>3 137</b>	<b>100</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>4 636</b>	<b>100</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>4 622</b>	<b>100</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
Vignette	-	-	-	-	-	-	44	44	-	-	250	250
Péage	-	-	150	150	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Total des taxes</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>1 399</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>1 736</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>1 909</b>	<b>-</b>
<b>Total TTC</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>4 536</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>6 372</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>6 531</b>
Coût du km	0,284	-	0,126	0,41	0,304	-	0,114	0,418	0,328	-	0,135	0,463

L'automobiliste français roule moins, dans une voiture plus petite (4CV) que l'Anglais (6CV) et l'Allemand (7CV). Son budget véhicule essence (4 536 euros) est, de ce fait, de 29 % à 31 % inférieur à ceux des deux autres pays (6 372 euros et 6 531 euros).

L'Allemagne et la Grande-Bretagne connaissent une hausse de 4 % à 5 %, due principalement aux postes "achat et reprise" et "carburant". La France y échappe (+0,3 %), par une bonne reprise de l'occasion et une baisse du kilométrage annuel.

La TVA, plus lourde en France, engendre, avec le concours de la TIPP, une taxation du budget à 44,6 %, contre 41,3 % et 37,4 % en Allemagne et en Grande-Bretagne.

Le carburant anglais reste le plus taxé : 341 % contre 291 % et 286 % en Allemagne et en France.

La sur-taxation par la TIPP coûte à l'automobiliste européen de 800 à 1 200 euros en 2003.

### Le budget anglais passe à nouveau au-dessus de l'inflation

En monnaie nationale, le budget 2003 atteint 4 421 livres, soit une augmentation de 5,1 %. Converti en euros, ce budget correspond à 6 372 euros, soit - 4,1 % par rapport à l'année dernière. Inversion de rapport est due à la dépréciation de la livre, qui a atteint - 8,7 % en un an.

Si l'on s'en tient au budget en monnaie nationale, cette augmentation de 5,1 % se produit en face d'une inflation de +2,5 %. Après trois ans d'évolution au-dessous de l'inflation, le budget de l'automobiliste anglais revient à la hausse.

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

### Tous les postes du budget anglais ont progressé

La Ford Focus neuve a connu une hausse de tarif. Ajoutez une moins bonne reprise du véhicule de 4 ans en occasion, et le poste "achat et reprise" augmente de 7,7 % par rapport à 2002.

Le prix du gallon de super sans plomb 95 a progressé de 4,4 % à 3,58 livres sterling. Avec un accroissement du kilométrage annuel (+1,9 %), le poste "carburant" a grimpé de 5,9 %. L'assurance (+1,0 %) de même que l'entretien (+0,9 %) ont peu progressé. Les trois autres postes ont augmenté entre 2,8 % et 4,2 %, sensiblement au-dessus de l'inflation (+2,5 %).

### Le budget allemand également en hausse

Dans une économie où l'inflation s'est limitée à +1,1 %, le budget d'Outre-Rhin a augmenté de 3,9 % (6 531 euros contre 6 286 l'année dernière).

La hausse principale vient du poste "achat" (+7,6 %) en raison d'une moins bonne reprise en occasion (la nouvelle Golf est proche), accompagnée d'une augmentation du prix du neuf (+1,8 %).

Avec la baisse du kilométrage annuel (-1,8 %), et un super sans plomb à 4,9 %, les dépenses de carburant ont finalement augmenté de 3,3 %.

Les autres postes ont moins progressé (entre +1,3 % et +2,2 %) mais quand même au-dessus du niveau de l'inflation (+1,1 %).

### Comparaison des trois budgets nationaux en euros

En 2003, le budget français, basé sur une 4CV parcourant 11 060 km, s'élève à 4 536 euros, il est :

- inférieur de 29 % au budget anglais (6CV, 15 230 km, 6 372 euros),
- inférieur de 31 % au budget allemand (7CV, 14 090 km, 6 531 euros).

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

En effet, les taxes françaises (1 399 euros) ne sont plus :

- inférieures aux anglaises que de 19 % (1 736 euros),
- inférieures aux allemandes que de 27 % (1 909 euros).

**A PRENDRE EN COMPTE :**  
La monnaie française et la monnaie allemande ont une valeur stable en euros. La livre anglaise perd cette année 8,7 % de sa valeur quand on la convertit en monnaie européenne.

### Répartitions des taxes

	France		Grande-Bretagne		Allemagne	
	euros	%	euros	%	euros	%
Achat et reprise	314	22,4	402	23,2	314	16,5
Frais financiers	39	2,8	53	3,1	49	2,6
Assurance	102	7,3	21	1,2	88	4,6
Carburant	619	44,3	1 000	57,6	974	51
Entretien	100	7,1	167	9,6	153	8
Garage du véhicule	75	5,4	49	2,8	81	4,2
Vignette	-	-	44	2,5	250	13,1
Péage	150	10,7	-	-	-	-
<b>Total Hors Taxes</b>	<b>1 399</b>	<b>100</b>	<b>1 736</b>	<b>100</b>	<b>1 909</b>	<b>100</b>

### Tableau comparatif des taux de taxes

En %	France		Grande-Bretagne		Allemagne	
	2002	2003	2002	2003	2002	2003
Carburant SP 95	278	286	321	341	292	291
Budget	44,2	44,6	37,2	37,4	41,6	41,3
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 tous les postes et handicape le budget français

La TVA française (19,6 %) est supérieure à l'anglaise (17,5 %) et encore plus à l'allemande (16,0 %). Cet impôt conditionne le type de voiture dans chaque pays. Plus la TVA est élevée (16 %, 17,5 %, 19,6 %), plus la voiture est petite (7CV, 6CV, 4CV). A ce jeu, le Français est le plus mal placé.

En matière de carburant, c'est toutefois l'automobiliste anglais qui souffre le plus. Son super sans plomb 95 est taxé à 341 %, contre 291 % pour l'Allemand et 286 % pour le Français.

Dans le budget anglais Hors Taxes, le carburant ne représente plus que 6,3 % des dépenses, contre 6,9 % en France et 7,2 % en Allemagne. Mais dans le total des taxes payées, le carburant pèse pour 57,6 % chez l'Anglais, 51,0 % chez l'Allemand et 44,3 % chez le Français.

### Le budget français reste le plus taxé

La TVA française est plus lourde que l'anglaise et l'allemande.

La taxe sur l'assurance (responsabilité civile) est deux fois plus lourde en France (33,9 %) qu'en Allemagne (17,5 %) et huit fois plus qu'en Grande-Bretagne (4 %).

Cette année encore, le budget de l'automobiliste français est largement plus taxé (44,6 %) que celui de l'Allemand (41,3 %) et celui de l'Anglais (37,4 %).

Le poids des taxes empêche la montée en gamme : l'automobiliste français continuera de rouler dans une voiture d'un segment inférieur.

## 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, c'est le poste "carburant" qui est le moins coûteux pour l'automobiliste dans nos trois pays.

En France, le carburant (6,9 % du budget Hors Taxes) pèse moins que l'assurance (12,1 %) ou le garage du véhicule (12,2 %), l'entretien (16,2 %) et le poste "achat" (46,3 %). 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 50 % au poste "achat",
- 16 % à 21 % à l'entretien,
- 11 % à 12 % à l'assurance,
- 6 % à 12 % au garage du véhicule,
- 6 % à 7 % au carburant,
- 6 % à 7 % 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 :

- 3 752 euros en France (TVA 19,6 %) au lieu de 4 536 euros (économie de 784 euros),
- 5 447 euros en Grande-Bretagne (TVA 17,5 %) au lieu de 6 372 euros (économie de 925 euros),
- 5 362 euros en Allemagne (TVA 16 %) au lieu de 6 531 euros (économie de 1 169 euros).

Nos trois automobilistes épargneraient de 800 à 1 200 euros environ, leur sur-taxation actuelle étant de 17 % à 22 %.

# 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 AIN

Zac de Monternoz  
900 route de st-André sur Vieux Jonc  
01960 PERONNAS  
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

## ACA+ 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

## ACA+ CHAMPAGNE-ARDENNE

7 rue du Colonel Fabien - 51100 REIMS  
TEL : 03 26 47 34 76 - FAX : 03 26 04 52 51

## AC CHARENTE

6 rue Marcel Paul - BP 326 - 16008 ANGOULEME  
TEL : 05 45 95 16 14 - FAX : 05 45 92 28 29

## AC DE LA CHARENTE MARITIME

1 rue Gaspard Monge - BP 4  
17053 LA ROCHELLE Cedex 09  
TEL : 05 46 44 98 00 - FAX : 05 46 44 89 04

## ACA+ COMTOIS

11 avenue Carnot - BP 16065  
25013 BESANCON cedex 06  
TEL : 03 81 81 26 11 - FAX : 03 81 82 23 20

## 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

## ACA+ FOREZ

9 rue du Général Foy - 42000 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

Parc d'Uzurat - allée du Moulin Pinard  
87100 LIMOGES  
TEL : 05 55 04 19 69 - FAX : 05 55 04 19 70

## AC 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

6 quai de la Bourse  
76000 ROUEN  
TEL : 02 35 32 49 25 - FAX : 01 43 80 90 51

## ACA+ 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

## ACA+ 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

1 av Henri Dunant - 83100 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](http://www.automobileclub.org) - mel : [ffac@wanadoo.fr](mailto:ffac@wanadoo.fr)