



Automobile Club

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

20
04

budget annuel de l'automobiliste



Automobile Club

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

20
04

budget annuel de l'automobiliste

Stabilité en 2004, Explosion en 2005

Le budget de l'automobiliste de l'année 2004 est à marquer d'une pierre blanche. Pour la troisième année consécutive, les dépenses liées à la possession et l'usage d'une automobile sont restées presque stables l'an passé si l'on tient compte de l'inflation. La voiture a donc continué à jouer un rôle central pour la qualité de vie de nos concitoyens et le fonctionnement de notre économie. Le parc automobile a ainsi poursuivi sa progression, de telle sorte qu'une enquête réalisée à l'initiative des Automobile-Clubs a montré que 91 % des Français avaient une voiture à leur disposition lorsqu'ils devaient se déplacer, dont 85 % comme conducteur et 6 % comme passager. La proportion atteint même 99 % pour les habitants de province dans la tranche d'âge 35-50 ans (Ipsos février 2005) !

Mais beaucoup se demandent s'il ne s'agit pas là de la fin d'un âge d'or qui a permis à tous de bénéficier avec la voiture d'une commodité de déplacements et d'un agrément de vie quotidienne qui étaient autrefois le privilège des seuls riches et qui le redeviendront à l'avenir dans une régression sans précédent sur le plan social.

Par opposition à 2004, 2005 est en effet à marquer d'une pierre noire. Au milieu de l'année, le baril de pétrole a atteint des prix que personne ou presque n'avait envisagés, avoisinant parfois 70 dollars par baril, au lieu de 10 il n'y a pas si longtemps.

La facture "carburant" de l'automobiliste s'en trouvera sans doute accrue de près d'un quart en 2005 par rapport à 2004, et le budget de l'automobiliste qui sera publié l'année prochaine ne pourra que constater cet accroissement des dépenses liées à l'automobile, qui sont très lourdes de conséquences pour beaucoup de familles de notre pays.

Faut-il pour autant être pessimiste pour l'avenir ? Nous sommes nous engagés dans une voie sans issue en démocratisant l'automobile et en la mettant à la portée de tous ? Les Automobile-Clubs ne le pensent pas, et ne croient pas que nous allions dans un mur comme nous le prédisent de nombreux Cassandre.





Ils s'appuient pour cela sur un simple constat. L'essentiel de ce que l'automobiliste paye à la pompe lorsqu'il fait son plein n'est pas destiné à acheter la matière première dont il a besoin, mais est imputable aux taxes qui frappent les produits pétroliers. Un cours de 70 dollars par baril nous paraît très élevé. Il ne correspond pourtant qu'à 0,35 euro par litre, puisqu'un baril contient 157 litres. Inversement, un prix à la pompe du carburant de 1,50 euros, qui a été malheureusement atteint au milieu de 2005, équivaut à 300 dollars par baril !

Tel est donc le prix que les automobilistes français sont prêts à payer –à leur corps défendant– pour continuer à bénéficier des multiples avantages que leur procure l'automobile auxquels tout indique qu'ils ne renonceront pas. Et ils ont raison.

Car, puisqu'ils sont prêts à payer l'équivalent de 300 dollars par baril, ils ne manqueront jamais durablement de carburant, même si des crises temporaires ne peuvent être exclues. A un tel niveau de prix, les ressources potentielles sont pratiquement illimitées.

Les gisements de pétrole, tout d'abord, sont très loin d'être épuisés. La crise actuelle n'est pas due au manque de réserves dans le sous-sol, mais à l'insuffisance des capacités d'extraction et de raffinage, auxquelles l'accélération des investissements des compagnies pétrolières va progressivement remédier.

Mais il n'y a pas que le pétrole. Les réserves de gaz naturel sont plus vastes et il est possible d'utiliser sans difficulté celui-ci pour faire rouler des voitures ou des camions. Celles de charbon sont plus importantes encore, et la production d'essence à partir du charbon est une technique connue depuis la seconde guerre mondiale, pour un coût de revient inférieur de beaucoup aux 300 dollars évoqués ci-dessus.

Il est aussi possible de fabriquer des "bio-carburants" avec à nouveau des coûts de revient très inférieurs à ce montant, comme nous le montre l'exemple du Brésil et de son alcool de canne à sucre.

Enfin, il ne faut pas sous-estimer les efforts des constructeurs pour diminuer la consommation de leurs véhicules.

S'il est un enseignement à retenir de la crise actuelle, c'est que les Français sont prêts à payer très cher le carburant qui est nécessaire à leur mode de vie.

Certes, si le cours du pétrole devait par malheur s'accroître encore, il faudrait impérativement que l'Etat réduise le niveau des taxes qu'il perçoit afin de permettre à tous de continuer à bénéficier de l'accès à l'automobile. La taxation des carburants, faut-il le rappeler, est un impôt antisocial, qui frappe durement les foyers les plus modestes qui ont autant besoin de leurs voitures que les plus riches, et parfois plus.

On se demande parfois : "Faudra-t-il que les Français se passent de voiture" ? La question est mal posée, et la véritable interrogation serait : "Faudra-t-il que les Français pauvres ou modestes se passent un jour de voiture" ? Les Automobile-Clubs se refusent à envisager cette hypothèse.

Certes, il faudrait alors que l'Etat compense son manque à gagner en accroissant d'autres impôts. Mais nous pouvons en ce domaine faire confiance à son imagination.

Christian GERONDEAU

■ Troisième année de stabilité pour le budget de l'automobiliste français qui utilise notre véhicule à essence de référence (I) à 4 591 euros dans une économie qui a connu une inflation de 2,1 %, grâce à un poste Achat-reprise favorable et à l'argent bon marché en 2004.

Ce sont les prix hors taxes qui ont pris la relève de la hausse (+ 1,4 %), les taxes ne progressant que de 0,9 %. On assiste ainsi à une légère baisse du taux de taxation, 44,40 % contre 44,60 % l'an dernier.

■ Le budget de l'automobiliste français qui utilise notre véhicule "diesel" de référence (II) s'établit cette année à 7 567 euros, en hausse de 3,3 %. C'est l'augmentation plus rapide des taxes (+ 4,2 %) qui explique ici la hausse finale du budget diesel. Les prix Hors Taxes progressent également de 3 %. Contrairement au véhicule essence, le taux de taxation continue sa progression (38,50 % contre 38,10 %) ; mais il reste pour l'instant encore attractif.

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 13 586 euros, le gros rouleur en voiture haut de gamme (IV) parvient à un coût au km équivalent à celui de la 307 neuve. Ceci confirme qu'un plus fort kilométrage finance une plus grosse voiture.

■ Les Budgets des régions françaises gardent toujours un écart (16 % cette année) entre la région la plus économe (4 185 euros) et la plus dispendieuse (4 844 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 6 764 et 6 439 euros), mais sont toujours moins taxés en proportion que l'automobiliste français.





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 2003 : 11 060 km
Kilométrage annuel 2004 : 11 040 km (-0,2%)



Moyen rouleur : Véhicule diesel
Peugeot 307 2.0L HDI XR Présence 5CV
Etat : neuve
Revente : au bout de 4 ans
Kilométrage annuel 2003 : 19 670 km
Kilométrage annuel 2004 : 19 730 km (+0,3%)



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

En Euros	HT		TAXES				TTC					
	2003		2004		2003		2004		2003		2004	
	Essence	Diesel	Essence	Diesel	Essence	Diesel	Essence	Diesel	Essence	Diesel	Essence	Diesel
Achat-reprise	1 453	2 603	1 421	2 592	314	546	308	544	1 767	3 149	1 729	3 136
Frais financiers	198	314	188	302	39	61	37	59	237	375	225	361
Assurance	380	511	390	524	102	136	103	139	482	647	493	663
Carburant	216	381	243	459	619	738	623	796	835	1 119	866	1 255
Entretien	508	1 114	538	1 186	100	218	106	233	608	1 332	644	1 419
Garage du véhicule	382	382	400	400	75	75	78	78	457	457	478	478
Total Hors Taxes	3 137	5 305	3 180	5 463	-	-	-	-	-	-	-	-
Péage	-	-	-	-	150	245	156	255	150	245	156	255
Total des taxes	-	-	-	-	1 399	2 019	1 411	2 104	-	-	-	-
Total TTC	-	-	-	-	-	-	-	-	4 536	7 324	4 591	7 567
2004/2003	-	-	+1,4%	+3,0%	-	-	+0,9%	+4,2%	-	-	+1,2%	+3,3%
Prix de revient km	0,284	0,276	0,288	0,277	0,127	0,105	0,128	0,107	0,411	0,381	0,416	0,384
2004/2003 au km	-	-	+1,4%	+0,4%	-	-	+0,9%	+0,5%	-	-	+1,2%	+0,5%

➔ Véhicule essence de référence : Troisième année de stabilité avec un budget autour de 4.500 euros : légère baisse par rapport à l'inflation

Le budget de l'automobiliste français qui utilise notre véhicule essence est passé de 4.536 euros en 2003 à 4.591 en 2004, soit une augmentation de 1,2 % (55 euros). C'est donc un budget qui reste pratiquement stable, dans une économie qui a connu une inflation de 2,1 %.

En 2004, l'automobiliste consacre 37,7 % au poste "achat", environ 19 % pour le carburant, 14 % pour l'entretien, un peu plus de 10 % pour l'assurance et le garage du véhicule, moins de 5 % pour les frais financiers et autour de 3 % pour le péage.

Ce sont les prix hors taxes qui ont pris la relève de la hausse, progressant de + 1,4 % par rapport à l'année dernière, les taxes ne progressant elles que de 0,9 %. On assiste ainsi à une légère baisse du taux de taxation, 44,40 % contre 44,60 % l'an dernier.

L'entrée en possession du véhicule est toujours imposée à 21,1 %, mais son usage l'est toujours quatre fois plus, à 84,4 %. L'on constate néanmoins une diminution de près de 4 % sur ce poste.

➔ Véhicule diesel de référence : une hausse légèrement supérieure à l'inflation

En 2004, le budget de l'automobiliste français qui utilise notre véhicule diesel de référence a augmenté plus vite que l'inflation en atteignant 7.567 euros (+3,3%).

En 2004, l'automobiliste consacre 41,4 % au poste "achat", environ 19 % pour l'entretien, un peu plus de 16 % pour le carburant, presque 9 % pour l'assurance, 6,3 % pour le garage du véhicule, moins de 5 % pour les frais financiers et autour de 3 % pour le péage.

C'est l'augmentation plus rapide des taxes (+4,2%) qui explique ici la hausse finale du budget diesel. Les prix hors taxes progressent également de 3 %. Contrairement au véhicule essence, le taux de taxation continue sa progression (38,50 % contre 38,10%) ; mais il reste pour l'instant encore attractif.

Même constat pour l'entrée en possession du véhicule qui reste toujours imposée à 20,7 % mais avec un usage imposé lui à 65,6 % (en baisse de 1 %).

**A prendre en compte :
inflation économique de 2,1 %**

Variations par poste de dépenses

	Essence		Diesel	
Achat-reprise	-38 €	-2,1 %	-13 €	-0,4 %
Frais financiers	-12 €	-5,1 %	-14 €	-3,7 %
Assurance	+11 €	+2,3 %	+16 €	+2,5 %
Carburant	+31 €	+3,7 %	+136 €	+12,2 %
Entretien	+36 €	+5,9 %	+87 €	+6,5 %
Garage du véhicule	+21 €	+4,6 %	+21 €	+4,6 %
Péage	+6 €	+4,0 %	+10 €	+4,1 %
Total	+55 €	+1,2 %	243 €	+3,3 %

Poste "achat-reprise"

→ Véhicule essence de référence :

Le poste "achat" connaît une baisse de 2,1 %. Le tarif catalogue n'augmente que de 0,9 % (contre + 2,7% l'an dernier). La valeur de reprise de la Clio de 4 ans augmente de 5,4% par rapport à 2003. Le prix moyen de la carte grise reste inchangé à 29 euros le cheval fiscal. Aussi se retrouve-t-on avec un poste "achat-reprise" en baisse pour la troisième année consécutive.

→ Véhicule diesel de référence :

Ce poste reste stable (-13 euros) sous le double effet d'un prix catalogue en hausse de 1,9 % compensé par une augmentation de 6,7 % de la valeur de reprise.

Poste "frais financiers": l'argent bon marché en 2004

Les crédits constructeurs concernés observent la tendance générale du marché. Le coût annuel des frais financiers affiche une baisse de 12 euros pour le véhicule essence de référence (-5,1%) et de 14 euros pour le véhicule diesel de référence (-3,7%).

Poste "assurance": baisse pour les véhicule déjà assurés. Stabilité pour les véhicules neufs

Le décalage entre le discours des Compagnies et Mutuelles et la réalité des tarifs se perpétue encore cette année. Les assureurs affichent une stabilité ou une baisse pour le véhicule déjà assuré. Mais le modèle de l'année a son propre tarif, qui est stable si l'on tient compte de l'inflation.

Des ristournes non négligeables sont mises en avant par les professionnels, sur la cotisation Responsabilité Civile (seule garantie obligatoire), ou des baisses sur la garantie vol. Elles rendent compte de la diminution du nombre et de la gravité des accidents et des vols.

Mais, même si le prix des pièces n'évolue que lentement, la prime répercute l'augmentation du coût de la main-d'œuvre en réparation, et des ingrédients de peinture en carrosserie.

→ Véhicule essence de référence :

Ainsi le montant de la prime de la Clio neuve 2004 augmente de 2,3 %, par rapport à celui de la Clio neuve de l'année 2003 (493 euros contre 482 euros dans notre panel d'assureurs), alors que le prix constructeur ne progresse que de 0,9 % et l'inflation de 2,1 %.

→ Véhicule diesel de référence :

Il suit une progression comparable avec un tarif en hausse de 2,5 % (663 euros contre 647 euros l'année précédente), pour un véhicule dont le prix constructeur a augmenté de 1,9 %.

Poste "carburant": forte hausse pour le diesel

→ Véhicule essence de référence :

Même lentement, le kilométrage annuel des consommateurs de super tend à baisser (- 0,2 % à 11.040 km). Mais le prix du carburant continue sa progression : 1,06 euro en moyenne en 2004, contre 1,02 euro l'année précédente, soit encore une hausse de 3,9 %. Le poste "Carburant" s'accroît donc en 2004 de 31euros, soit + 3,7 %.

→ Véhicule diesel de référence :

Le litre de gasoil, quant à lui, grimpe en flèche. A 0,884 euro en moyenne sur l'année, il a progressé de 11,9 % par rapport à 2003, soit trois fois plus que le super sans plomb.

En même temps, l'utilisateur de diesel, qui est plutôt un gros rouleur, a parcouru 19.730 km en 2004, soit 0,3 % de plus qu'en 2003. Aussi son budget carburant a-t-il subi une augmentation de 12,2 % à 1.255 euros.

Poste "entretien"

Si les opérations d'entretien tendent à s'espacer sur les nouveaux modèles, leur coût unitaire souffre toujours d'une augmentation du coût de la main d'œuvre. Cette dernière a connu encore cette année une augmentation de 6,6 %.

Le poste "entretien" supporte dans les deux budgets les hausses les plus importantes et ce malgré une relative stabilité du kilométrage parcouru, avec une augmentation de 55 euros pour le véhicule essence de référence (+5,9%) et de 87 euros pour le véhicule diesel de référence (+6,5%).

Poste "garage du véhicule"

L'indice FNB du coût de la construction nous sert à évaluer l'évolution du coût de l'amortissement ou de la location du garage du véhicule. Il a encore progressé cette année plus vite que l'inflation (+4,6 % contre 2,1%). Le poste "garage du véhicule" passe ainsi de 457 à 478 euros pour chacun des deux véhicules.

Poste "péage"

Le trafic y a encore augmenté de 2,6 % par le fait que les automobilistes reconnaissent le côté sécurité des autoroutes, et comme les tarifs ont connu une hausse moyenne de 1,4 %, la dépense par automobiliste connaît une augmentation d'environ 4 %. Les dépenses autoroutières passent ainsi, pour le véhicule essence de référence, de 150 à 156 euros (+4%) contre 255 euros pour le véhicule diesel de référence (soit + 4,1 %).

INFOS MODELES DE REFERENCE

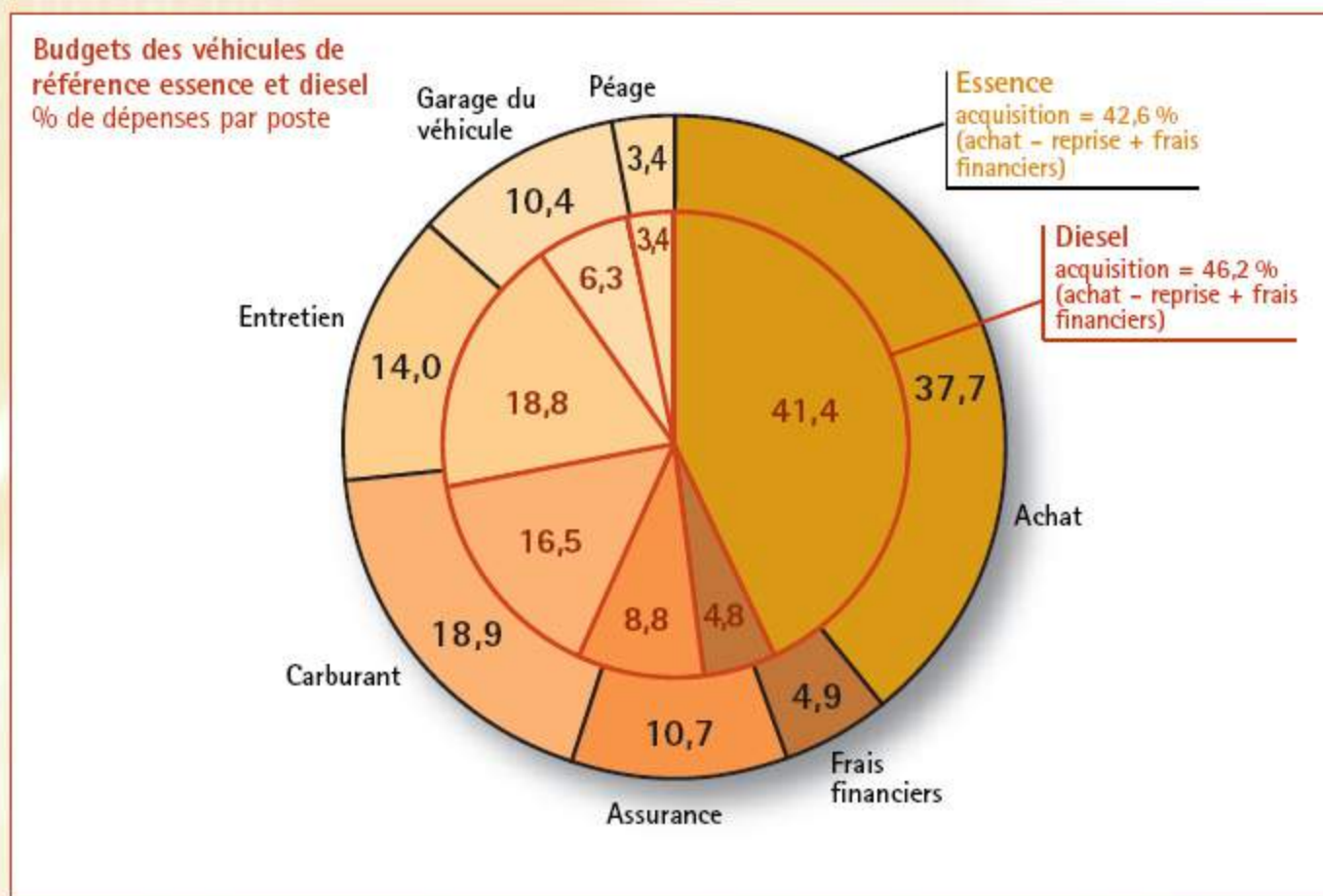


- En matière de prix de revient au kilomètre, la 307 diesel est plus rentable que la Clio essence à partir de 17 335 km par an. Le taux global de taxation du budget diesel (38,5%) reste pour l'instant inférieur à celui de la Clio essence (44,4%), même si tous les deux sont exorbitants par rapport à tout ce qui se pratique ailleurs, avec une TVA à 19,6 % au maximum.

- A 7 567 euros, le budget annuel de la 307 diesel de référence est de 64,8 % plus élevé que le budget de la Clio essence de référence (4 591 euros), mais le kilométrage parcouru est encore plus élevé (19 730 km au lieu de 11 040 km), soit près de 79 % de plus. A 0,384 euro, le prix de revient du kilomètre diesel est inférieur de 7,7 % à celui du kilomètre essence (0,416 euro). Mais l'écart diminue chaque année (9,3 % en 2003).

La différence des coûts de revient kilométrique peut paraître faible, alors que le litre de carburant est 17 % moins cher pour le véhicule diesel (22 % en 2003) et que celui-ci consomme moins. Mais rappelons qu'à l'achat, la 307 coûte plus cher que la Clio, qui est d'une catégorie différente.





En 2004, malgré de légères variations, on retrouve une structure proche de celle de l'année précédente. Une constante commune aux deux budgets : les frais d'usage dépassent les frais d'acquisition.

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 41,4 % du budget total contre 37,7 % pour le véhicule essence de référence.

L'assurance du véhicule diesel de référence (près de 9 %) prend une moins grande place dans le budget qu'elle ne le fait dans le budget essence de référence (près de 11 %), alors qu'intrinsèquement son coût est beaucoup plus élevé (663 euros contre 493 euros).

Quant au Carburant (18,9 %), qui correspond à la moitié du poste "Achat" dans le budget de référence essence, il ne représente que 40 % (16,5 %) de ce même poste dans le budget de référence diesel.

L'entretien du véhicule diesel de référence (près de 19 %) dépasse le carburant (16,5 %), à l'inverse de ce qui se passe pour le véhicule essence de référence (respectivement 14 et 19 %).

En 2004, dans les deux budgets de référence, l'Achat-Reprise et les Frais Financiers ont été en baisse, et tous les autres postes en hausse par rapport à 2003.

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

La 307 diesel parcourt 19 730 km pour un prix de revient de 0,384 euro au kilomètre, pendant que la Clio essence roule 11 040 km à 0,416 euro.

Pour que les deux véhicules aient le même prix de revient kilométrique (0,416 euro), il faudrait que la 307 diesel limite son parcours annuel à 17 335 km, soit 6 295 km de plus que la Clio.

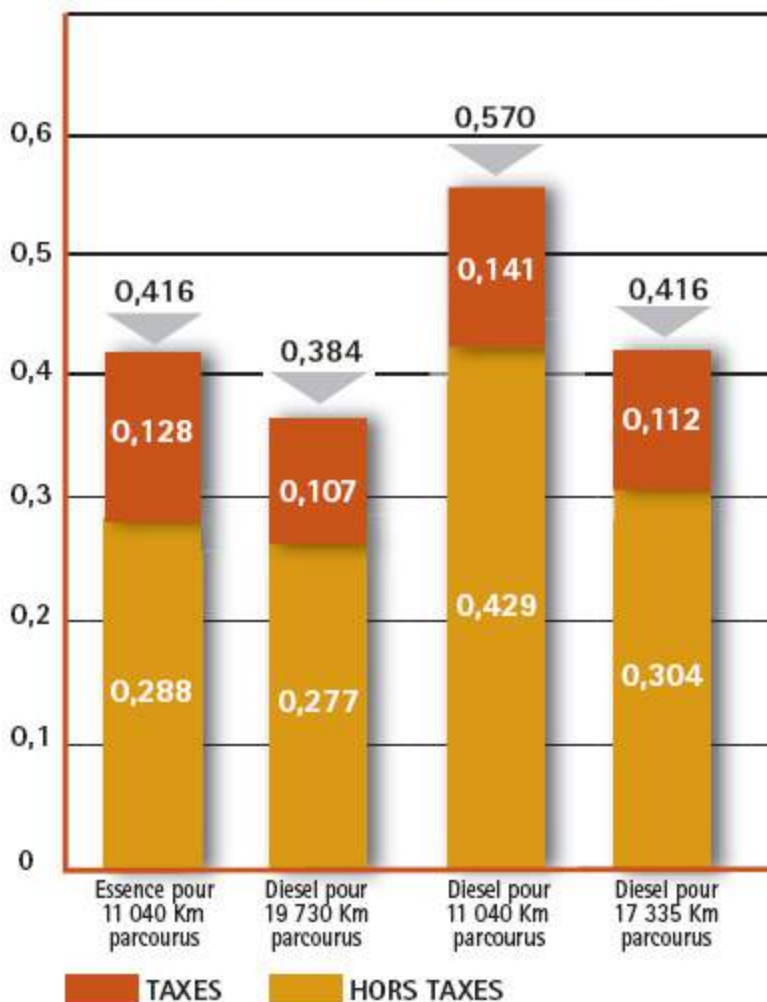
Même avec un modèle plus cher, le diesel reste préférable, en matière de coût, à partir de 17 000 km par an. Au-dessous, le véhicule essence est plus rentable. Si la 307 diesel se limitait à parcourir le même kilométrage que la Clio essence (11 040 km), son kilomètre lui reviendrait à 0,570 euro, soit 37 % plus cher que celui de la Clio essence (0,416 euro).

INFOS MODELES DE REFERENCE



L'utilisateur de la 307 diesel de référence parcourt 79 % 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 (19 730 km).

Comparaison 2004 des prix de revient kilométrique essence/diesel en France





comparaison des budgets de quatre automobilistes français





Quel profil pour quel modèle ?

<p>Petit rouleur : Véhicule essence Renault Clio II 1,2L Authentique 4CV Etat : neuve Revente : au bout de 4 ans Kilométrage annuel 2003 : 11 060 km Kilométrage annuel 2004 : 11 040 km (-0,2%)</p>		<p>Moyen rouleur : Véhicule diesel Peugeot 307 2,0L HDI XR Présence 5CV Etat : neuve Revente : au bout de 4 ans Kilométrage annuel 2003 : 19 670 km Kilométrage annuel 2004 : 19 730 km (+0,3%)</p>	
<p>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 2003 : 10 000 km Kilométrage annuel 2004 : 10 000 km</p>		<p>Gros rouleur : Véhicule diesel Peugeot 607 2,2L HDI 8CV - forte cylindrée Etat : neuve Revente : au bout de 3 ans Kilométrage annuel 2003 : 35 000 km Kilométrage annuel 2004 : 35 000 km</p>	

→ *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 2 278 euros de budget annuel, la voiture d'occasion coûte chaque année deux fois moins cher que la Clio achetée neuve (4591 euros). Les seules taxes acquittées sur le carburant sont, à 11 % 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 44 % pour les trois voitures neuves.
- Notre gros rouleur en 607 dépense 13 586 euros, 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 ou égal à celui des deux autres voitures neuves (Clio et 307), alors qu'il est supérieur de 70 % à celui de la voiture d'occasion. Chaque véhicule trouve sa raison d'être.

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

Budget annuel 2004 par poste de dépenses pour un véhicule d'occasion

En Euros	Hors Taxes	Taxes	TTC
Achat-reprise	606	148	754
Frais financiers	63	12	75
Assurance	147	39	186
Carburant	194	541	735
Entretien	367	72	439
Garage du véhicule	-	-	-
Total Hors Taxes	1377	-	-
Péage	-	89	89
Total des taxes	-	901	-
Total TTC	-	-	2 278
Coût au km	0,138	0,090	0,228

→ Comment rouler moins cher?

Notre propriétaire de voiture d'occasion dépense 2 278 euros dans l'année, contre 4 591 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 2003 en raison de l'augmentation du poste carburant (+3,8%) et de la valeur de la Clio à l'achat (+5,4%).

→ 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 : 56% sur le poste "achat", 66% sur les frais financiers, 62% sur l'assurance, 15% sur le carburant, 32% sur l'entretien, 100% sur le garage, 43% sur le péage.

Soit 50% sur l'ensemble du budget pour un kilométrage annuel qui est de 10% inférieur seulement. Le coût au kilomètre est de 0,228 euros, inférieur de 45% à celui du propriétaire de la Clio essence de référence, achetée neuve (0,416 euro), qui parcourt 11 040 km.

Au total, il diminue de la moitié son budget, mais c'est sur le poste le plus taxé, le carburant, que les économies sont les plus difficiles (15% contre 32% 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 1996)
- **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 €
2004	4 850 €	6 800 €

→ 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 :

- 57 % sur le budget Hors Taxes (1 377 euros contre 3 180 euros),
- mais seulement 36 % sur les taxes qu'il acquitte (901 euros contre 1 411 euros).

Il paie des produits et services Hors Taxes à 43 % de leur valeur neuve, mais acquitte 64% des taxes appliquées au budget de la Clio neuve.

Dans le budget de la voiture d'occasion, les taxes sur le carburant (541 euros) constituent le premier poste de dépenses, juste derrière le montant Hors Taxes de l'achat (606 euros).

Son poste carburant (735 euros) est quasiment équivalent à son poste "Achat-reprise" (754 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 30,7 % de leur budget TTC).

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

Budget annuel 2004 par poste de dépenses pour un véhicule haut de gamme

En Euros	Hors Taxes	Taxes	TTC
Achat-reprise	4 023	847	4 870
Frais financiers	407	80	487
Assurance	1 016	271	1 287
Carburant	1 018	1 767	2 785
Entretien	2 251	441	2 692
Garage du véhicule	705	138	843
Total Hors Taxes	9 420	-	-
Péage	-	622	622
Total des taxes	-	4 166	-
Total TTC	-	-	13 586
Coût au km	0,269	0,119	0,388

→ *Un plus fort kilométrage qui entraîne 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 (+122 %). 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 est deux fois plus élevé alors que le budget Hors Taxes ne l'est que de 70 %.

Avec 13 586 euros, le budget de la 607 est 80 % plus élevé que celui de la 307 (7 567 euros), mais pour un kilométrage supérieur de 77 %.

Au final, le coût au kilomètre de la 607 est équivalent à celui de la 307 (0,388 euro contre 0,384 euro). Ce qui montre qu'un plus fort kilométrage finance une plus grosse voiture.

Le budget global s'accroît de 12,2 %, principalement à cause du poste "achat-reprise" en progression de 28 % : (le prix catalogue s'envole et le modèle ne tient pas la côte en occasion). Carburant (+9,0 %) et entretien (+7,6 %) participent à la hausse.

Profil du propriétaire véhicule haut de gamme



- **Revente de son ancien véhicule :**
une Peugeot 607 2,2i 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	11 040 km	19 730 km	35 000 km
Achat-reprise	754	1 729	3 136	4 870
Frais financiers	75	225	361	487
Assurance	186	493	663	1 287
Carburant	735	866	1 255	2 785
Entretien	439	644	1 419	2 692
Garage du véhicule	-	478	478	843
Péage	89	156	255	622
Total TTC	2 278	4 591	7 567	13 586
Coût au km	0,228	0,416	0,384	0,388
Total Hors Taxes	1 377	3 180	5 463	9 420
Taxes payées	901	1 411	2 104	4 166
Part des taxes	39,50 %	30,70 %	27,80 %	30,70 %
Taux de taxation sur le prix Hors Taxes	65,40 %	44,40 %	38,50 %	44,20 %

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

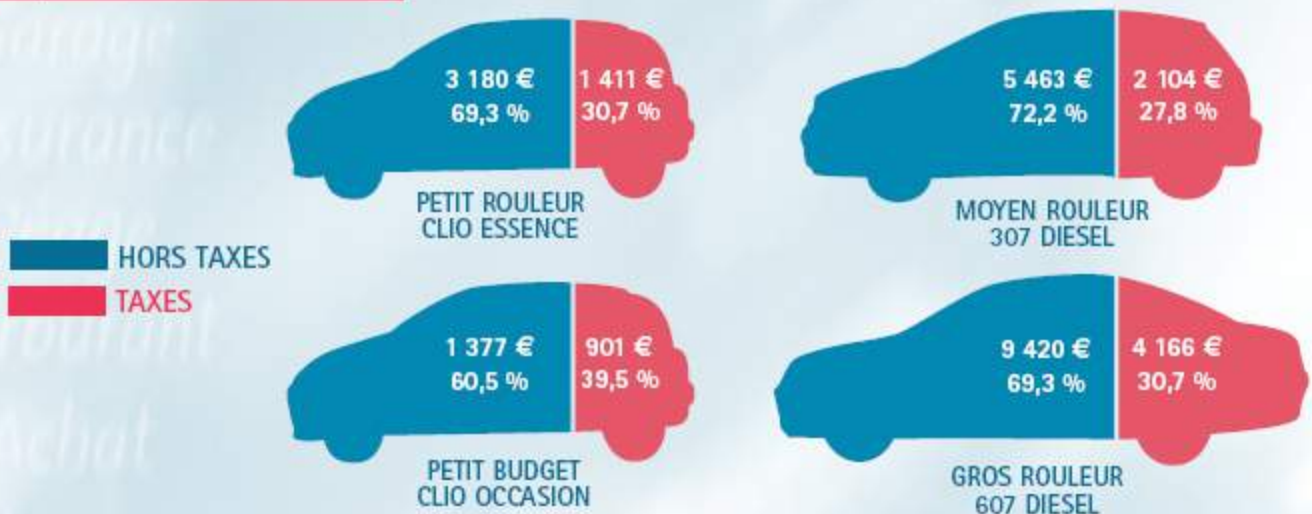
Nous avons, dans ce panel, 4 automobilistes qui ont des besoins de déplacement et des budgets différents. Les kilomètres annuels vont de 10 000 km (pour la voiture d'occasion) à 35 000 km (pour la 607 neuve). Le rapport est de 1 à 3,5. Les budgets s'échelonnent de 2 278 euros à 13 586 euros pour les mêmes voitures. Le rapport va de 1 à 6. Quand l'automobiliste parcourt 1000 kilomètres, il dépense 228 euros en Clio d'occasion, 416 euros en Clio neuve, 384 euros en 307 et 388 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 (0,416 euro) qu'à la 307 (0,384 euro) et à la 607 (0,388 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 0,228 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 trois cinquièmes de celui de la 607 diesel (0,388 euro). Enfin, c'est lui qui supporte le taux de taxation par rapport au prix Hors Taxes le plus élevé (65 % contre 38 à 44 % pour les trois voitures neuves).

L'automobiliste français face aux taxes

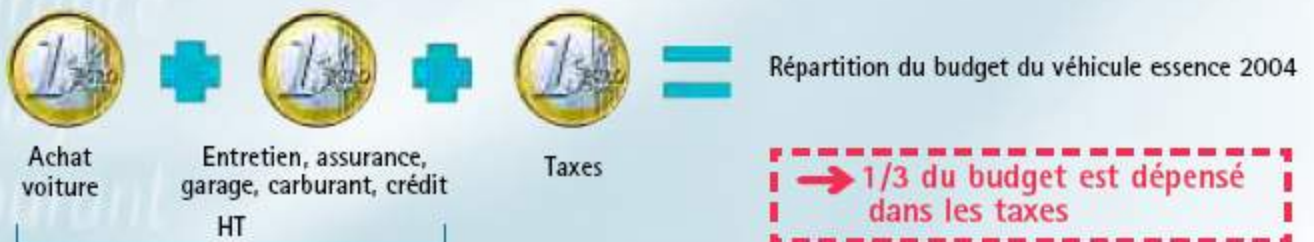
Répartitions des taxes



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

Le poste "achat-reprise" Hors Taxes (1 421 euros, 31 % des dépenses) est le premier poste du budget, suivi par le montant total des taxes acquittées par l'automobiliste (1 411 euros, soit 31 % des dépenses).

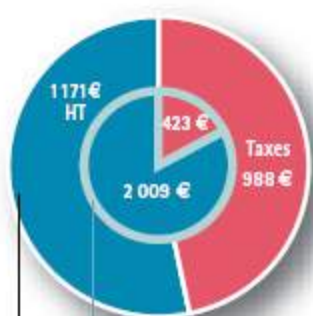
En 2004, l'automobiliste verse autant au percepteur qu'au constructeur. L'ensemble des cinq autres postes Hors Taxes constitue le dernier (gros) tiers du budget. Cette année encore, sur trois euros, l'automobiliste en dépense un pour acheter la voiture, un second pour acquitter l'ensemble des taxes, 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

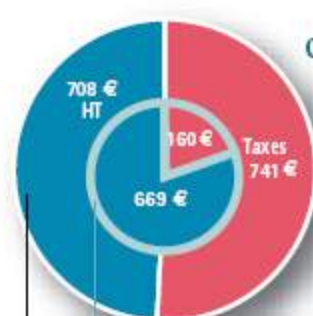
FOURNISSEUR PERCEPTEUR



PETIT ROULEUR
CLIO ESSENCE

Possession : 21,1 %

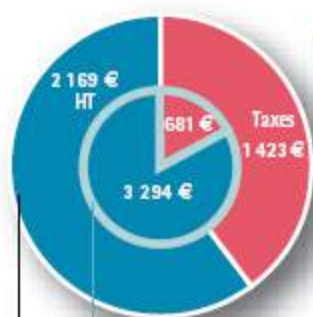
Usage : 84,4 %



PETIT BUDGET
CLIO OCCASION

Possession : 23,9 %

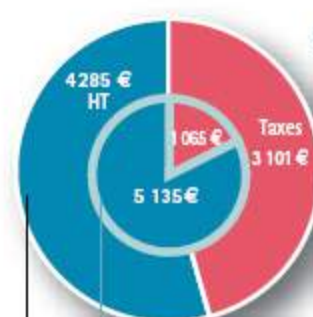
Usage : 104,7 %



MOYEN ROULEUR
307 DIESEL

Possession : 20,7 %

Usage : 65,6 %



GROS ROULEUR
607 DIESEL

Possession : 20,7 %

Usage : 72,4 %

→ 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 23,9 % (contre 19,6 % pour les autres biens et services).

Mais l'usage du véhicule (ensemble des autres postes du budget) est taxé de 65,6 % à 104,7 %.

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

Pour l'usage, le propriétaire de la voiture d'occasion paye une majorité de taxes (741 euros contre 708 euros de produit et services).

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

Le pourcentage des taxes sur l'usage, tant pour l'essence que le diesel, a augmenté de plus de 2 points en deux ans.

Répartition des taxes

	HT		Taxes		TTC	
	Essence	Diesel	Essence	Diesel	Essence	Diesel
Acquisition	50,6 %	53,0 %	24,5 %	28,7 %	42,6 %	46,2 %
Usage	49,4 %	47,0 %	75,5 %	71,3 %	57,4 %	53,8 %

INFOS MODELES DE REFERENCE



La 307 diesel bénéficie de la taxation du gas-oil inférieure à celle de l'essence. Son usage n'est taxé en conséquence qu'à 65,6% (2 euros au perceuteur contre 3 aux fournisseurs).



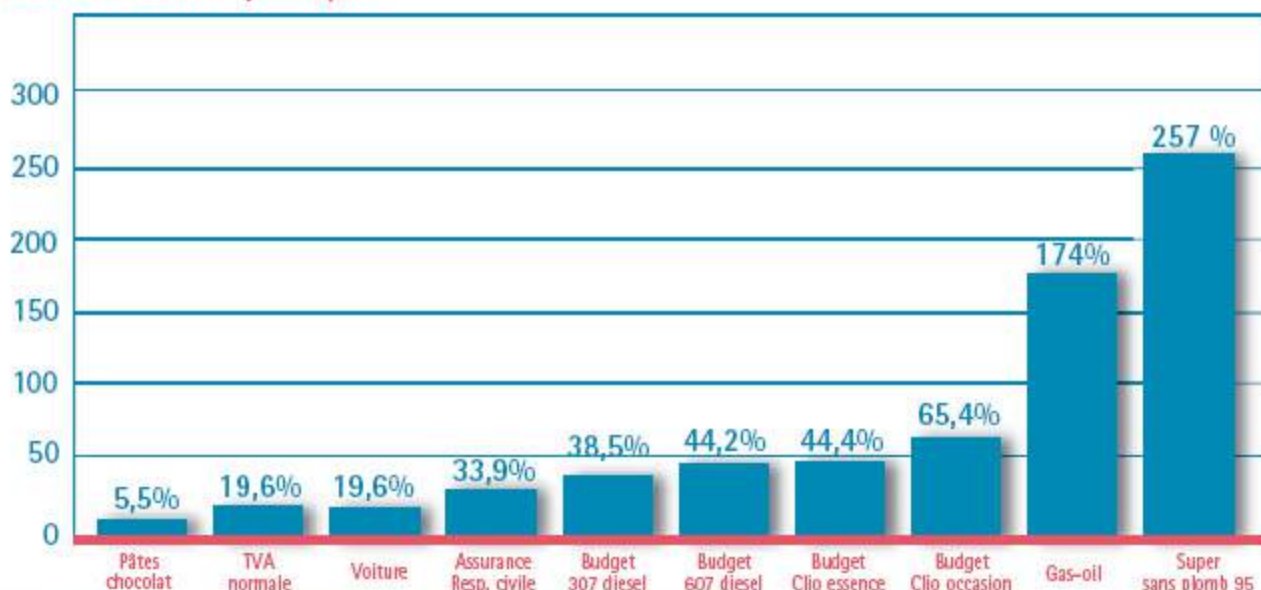
Mais la 607 diesel, qui roule presque deux fois plus, acquitte plus de deux fois plus de taxes à la pompe. Son usage est alors taxé à 72,4%. Cette 607 acquitte 3 101 euros de taxes par an pour l'usage (plus 1 065 pour la possession).



Quant à la Clio essence d'occasion, elle ne coûte pour l'usage que 741 euros de taxes, mais c'est plus que ce qu'elle verse hors taxes à ses fournisseurs (708 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 44,40 euros de taxes, 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 52 milliards d'euros, soit environ le même montant que le produit de l'impôt sur le revenu perçu en 2003 (55 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 257% ?

Le carburant champion des taxes

Le carburant après taxes

	1 litre de sans plomb 95			1 litre de gas-oil		
	2003	2004	04/03	2003	2004	04/03
HT	0,264	0,297	+12,5 %	0,269	0,323	+20,0 %
Taxes	0,756	0,763	+0,9 %	0,521	0,561	+7,7 %
TTC	1,020	1,060	+3,9 %	0,790	0,884	+11,9 %
Taux d'imposition	286 %	257 %	-	194 %	174 %	-

→ Véhicule essence : un super surtaxé

Près de la moitié des taxes acquittées par le véhicule essence est due au carburant (623 euros sur 1411 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, 6,9% en 2003 et 7,6% en 2004.
- 6,2% du budget total en 2000, 5,4% en 2001, 4,9% en 2002, 4,8% en 2003 et 5,3% en 2004.

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

→ Véhicule diesel : le gas-oil taxé forfaitairement

Le prix du gas-oil Hors Taxes avait baissé de 9,3% en 2001 puis de 10% en 2002. En 2003, la hausse moyenne du litre de gas-oil, taxes comprises, a été de 2,3% et de 11,9% en 2004.

Pendant ce temps, la taxation est passée de 164% en 2000 à 174% en 2004. Que le brut baisse ou monte, à long terme, la taxation augmente en pourcentage. On lui promet de rejoindre progressivement le Super Sans Plomb (taxé à 257% cette année).

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 trois ans, 559 euros il y a deux ans, 620 euros l'année dernière et 693 euros cette année pour l'ensemble de son budget.

En matière de carburant, il a payé 54 euros, puis 87, puis 119 et maintenant 173 euros de taxes de plus que la Clio essence. Ces dernières décennies, l'essentiel des rentrées fiscales pétrolières venaient des utilisateurs de Super. Les kilométrages parcourus en France (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 (174%) de celles sur le super (257%).

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 (38,5%) reste 6 points au-dessous du taux de taxation de la Clio (44,4%).

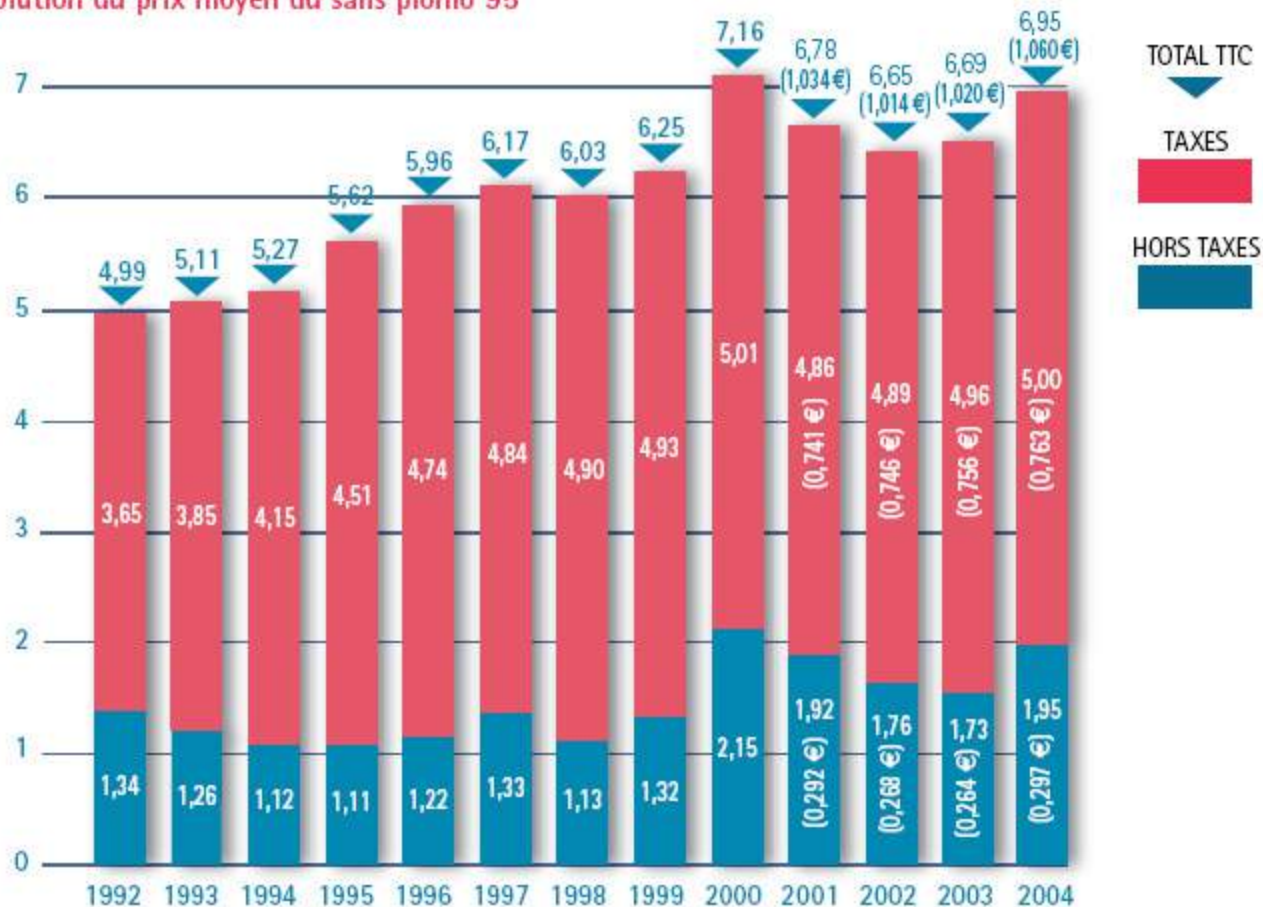
→ *Qu'obtient l'automobiliste quand il paye 10 euros à la pompe ?*

	Super sans plomb 95		Gas-oil	
	2003	2004	2003	2004
Produit	2,59	2,80	3,41	3,65
Taxes	7,41	7,20	6,59	6,35
Taux d'imposition	286 %	257 %	194 %	174 %

Malgré les apparences, pour 10 euros, l'automobiliste a pu avoir en 2004, un peu plus de Super ou un peu plus de gas-oil qu'en 2003.

Mais ce qui ne trompe pas, c'est qu'on n'obtient de la pompe qu'un gros quart de Super pour trois-quart de taxes, ou un gros tiers de gas-oil pour deux tiers de taxes.

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	4 261	1 730	225	440	830	591	289	156
Aquitaine	4 429	1 728	225	517	860	589	354	156
Auvergne	4 291	1 724	225	433	856	594	303	156
Bourgogne	4 185	1 730	225	443	860	566	205	156
Bretagne	4 312	1 726	225	410	852	571	372	156
Centre	4 372	1 721	225	439	847	576	408	156
Champagne-Ardennes	4 214	1 727	225	432	857	566	251	156
Corse	4 330	1 716	225	505	808	599	321	156
Franche-Comté	4 200	1 727	225	431	847	580	234	156
Ile-de-France	4 844	1 729	225	497	903	658	676	156
Languedoc-Roussillon	4 580	1 726	225	498	883	599	493	156
Limousin	4 247	1 725	225	411	865	589	276	156
Lorraine	4 250	1 730	225	418	831	580	310	156
Midi-Pyrénées	4 456	1 728	225	506	862	589	390	156
Nord-Pas-de-Calais	4 307	1 731	225	503	830	562	300	156
Basse-Normandie	4 267	1 730	225	440	849	576	291	156
Haute-Normandie	4 373	1 725	225	477	857	576	357	156
Pays de la Loire	4 303	1 726	225	433	854	571	338	156
Picardie	4 252	1 723	225	480	861	566	241	156
Poitou-Charentes	4 194	1 725	225	439	872	571	206	156
Provence-Alpes-Côte d'Azur	4 768	1 728	225	590	877	599	593	156
Rhône-Alpes	4 689	1 728	225	542	859	594	585	156
Ecart entre mini et maxi	+15,7 %	+0,9 %	-	+43,9 %	+11,8 %	+17,1 %	+221,0 %	-

mini

maxi

Un écart de 16 % entre les régions

Les budgets des 22 régions françaises s'étalent de 4 185 euros à 4 844 euros, soit un écart de 16 % et de 659 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 et Poitou-Charentes, soit 2 régions qui gardent le même rang que l'an passé (contre 4 en 2003),
- Entre 4 200 et 4 300 euros : 8 régions (contre 10 en 2003),
- Entre 4 300 et 4 400 euros : 6 régions (contre 3 en 2003),
- Entre 4 400 et 4 500 euros : 2 régions (contre 1 en 2003),
- 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 1,2 %, 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 général, le Limousin (4 247 euros) passe de la 6ème à la 5ème place ; la Lorraine (4 250 euros) passe de la 5ème à la 6ème place ; le Nord-Pas-de-Calais (4 307 euros) passe de la 13ème à la 12ème place et enfin la Bretagne (4 132 euros) passe de la 12ème à la 13ème place.

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 (410 euros), Limousin (411 euros) et Lorraine (418 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



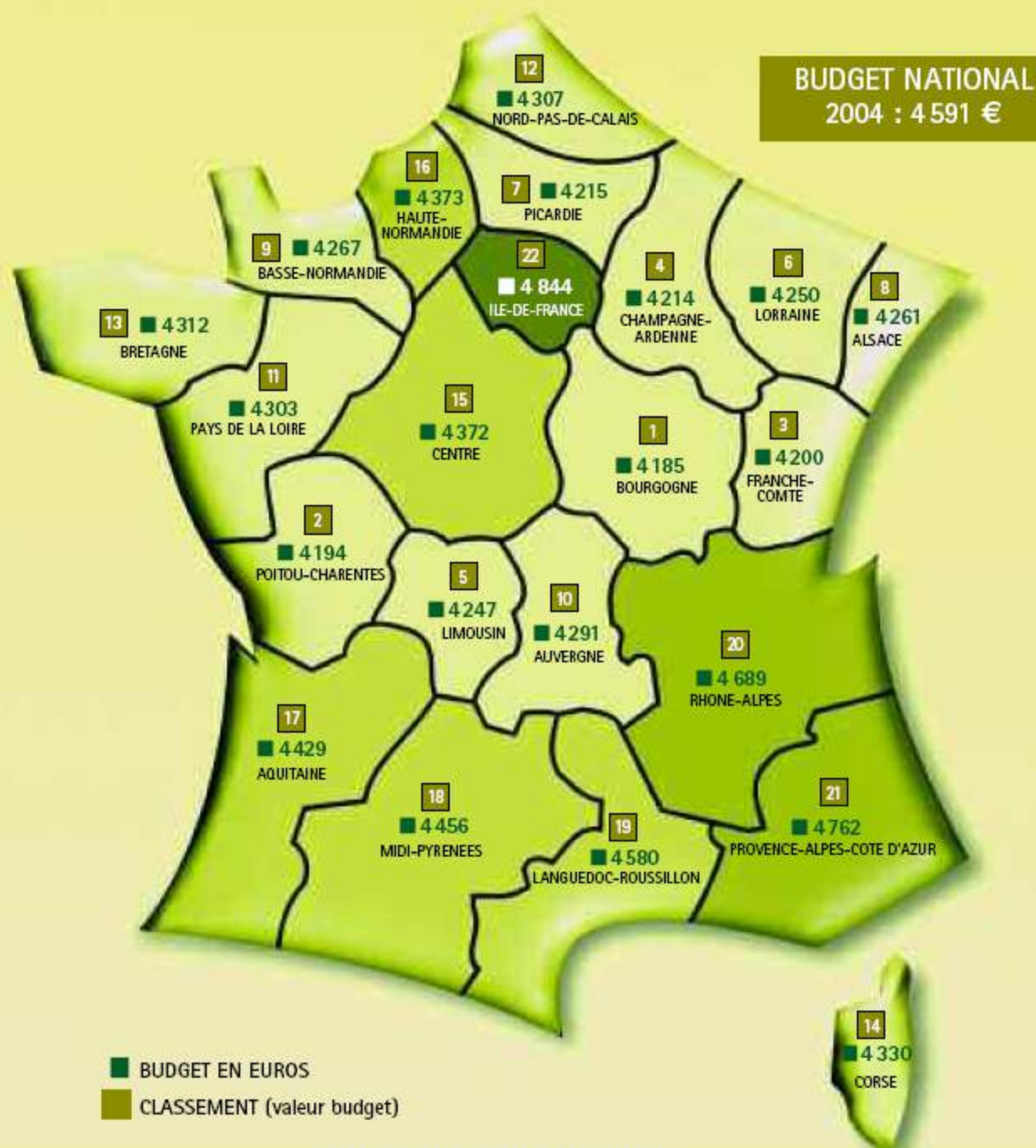
- **Modèle de voiture** : Renault Clio II 1,2L Authentique - 4CV, 5 portes, essence
- **Revente** : au bout de 4 ans
- **Carte grise** : prix variable
- **Frais financiers** : il emprunte le même montant au même opérateur national, associé au constructeur
- **Prime d'assurance** : moyenne de celles des 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** : 11 040 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 2004 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 659 euros de plus que le Bourguignon (contre une différence de 633 euros en 2003).

Il consacre pour :

- l'entretien : 96 euros de plus que le Nordiste,
- le carburant : 95 euros de plus que le Corse,
- le garage du véhicule : 471 euros de plus que le Bourguignon.



RENAULT



le budget
"véhicule essence"
des trois grands
européens



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 : 11 040 km/an
- Taux d'inflation : 2,1 %
- Budget total : 4 591 euros TTC
- TVA : 19,6 %
- Taxes assurance RC : 33,9 %
- Taxe carburant : 257 %
- Coût de la sur-taxation: 788 euros
- Taxes budget : 44,4 %



ANGLAIS

- Modèle de voiture : Ford Focus - 6CV, 5 portes, essence
- Nombre de km parcourus : 14 940 km / an
- Taux d'inflation : 3,5 %
- Budget total : 6 439 euros TTC
- TVA : 17,5 %
- Taxes assurance RC : 4,0 %
- Taxe carburant : 277 %
- Coût de la sur-taxation: 901 euros
- Taxes budget : 36,6 %



ALLEMAND

- Modèle de voiture : Golf Volkswagen - 7CV, 5 portes, essence
- Nombre de km parcourus : 13 810 km/an
- Taux d'inflation : 1,6 %
- Budget total : 6 764 euros TTC
- TVA : 16 %
- Taxes assurance RC : 16,0 %
- Taxe carburant : 248 %
- Coût de la sur-taxation: 1 205 euros
- Taxes budget : 41,1 %

Evolution et comparaison des budgets par poste

Comparaison en euros des budgets annuels 2004

Pays (valeur de l'euro)	France (6,55957F)				Grande-Bretagne (0,6998£)				Allemagne (1,95583 DM)			
	HT		Taxes	TTC	HT		Taxes	TTC	HT		Taxes	TTC
	€	%	€	€	€	%	€	€	€	%	€	€
Postes du budget												
Achat-reprise	1 421	44,7	308	1 729	2 320	49,2	406	2 726	2 025	42,3	324	2 349
Frais financiers	188	5,9	37	225	290	6,1	51	341	310	6,5	50	360
Assurance	390	12,3	103	493	526	11,2	21	547	561	11,7	90	651
Carburant	243	7,6	623	866	357	7,6	990	1 347	412	8,6	1 019	1 431
Entretien	538	16,9	106	644	927	19,7	162	1 089	970	20,2	155	1 125
Garage du véhicule	400	12,6	78	478	293	6,2	51	344	514	10,7	82	596
Total Hors Taxes	3 180	100	-	-	4 713	100	-	-	4 792	100	-	-
Vignette	-	-	-	-	-	-	45	45	-	-	252	252
Péage	-	-	156	156	-	-	-	-	-	-	-	-
Total des taxes	-	-	1 411	-	-	-	1 726	-	-	-	1 972	-
Total TTC	-	-	-	4 591	-	-	-	6 439	-	-	-	6 764
Coût du km	0,288	-	0,128	0,416	0,315	-	0,116	0,431	0,347	-	0,143	0,490

L'automobiliste français de référence roule moins, dans une voiture plus petite (4 CV) que l'Anglais (6 CV) et l'Allemand (7 CV). Son budget véhicule essence (4 591 euros) est, de ce fait, de 29 à 32 % inférieur à ceux des deux autres pays (6 439 euros et 6 764 euros).

La Grande Bretagne et l'Allemagne connaissent une hausse de 1 à 4 %, due principalement au carburant. La France (+ 1,2 %) voit surtout l'ensemble de ses prix hors taxes croître plus vite que les taxes.

La TVA, plus lourde en France, engendre, avec le concours de la TIPP, de la Responsabilité Civile et du péage, une taxation du budget à 44,4 % contre 41,1 % et 36,6 % en Allemagne et en Grande Bretagne.

Le carburant anglais reste le plus taxé : 277 % contre 248 % et 257 % en Allemagne et en France.

La surtaxation coûte à l'automobiliste européen de 800 à 1200 euros en 2004.

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

En monnaie nationale, le budget 2004 atteint 4 506 livres, soit une augmentation de 1,9 %. Converti en euros, ce budget correspond à 6 439 euros, soit 1,1 % de plus que l'année dernière dans la même monnaie. La livre s'est, entre temps, revalorisée de 9,1 % par rapport à l'euro.

Si l'on s'en tient au budget en monnaie nationale, cette augmentation de 1,9 % se produit en face d'une inflation de 3,5 %. Le budget britannique repasse donc à nouveau sous le niveau de l'inflation.

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.

Le carburant tire le budget anglais vers le haut

Bien que pays producteur, la Grande-Bretagne n'hésite pas à vendre à ses propres ressortissants un carburant plus cher que celui de ses deux partenaires européens.

Le gallon de Super 95 a vu son prix monter de 6,2 %. On ne doit qu'à une baisse de 1,9 % du kilométrage annuel de voir le poste carburant n'augmenter que de 4,2 %.

Le garage du véhicule (comme tout l'immobilier anglais) grimpe de 4,9 %, alors que les frais financiers (-3,4 %) et même l'entretien (-2,6 %) sont en baisse. L'espacement des révisions de la nouvelle Focus y participe.

Le budget allemand progresse plus vite que l'inflation.

Dans une économie où l'inflation s'est limitée à 1,6 %, le budget d'Outre-Rhin a augmenté de 3,6 % (6 764 euros contre 6 531 euros en 2003).

C'est le carburant qui est le principal facteur de cette hausse. Le litre de Super 95 a vu son prix progresser de 11,5 %. La baisse du kilométrage annuel (-2 %) ramène la hausse du poste carburant à 9,3 %.

Le poste achat (+ 3,2 %) souffre de la désaffection progressive de la mythique Golf, dont la valeur en occasion a des cours moins soutenus qu'auparavant.

Les autres postes se maintiennent au niveau de l'inflation (0,6 % à 1,2 %), à part une légère poussée de l'assurance (+ 2,4 %).

Comparaison des trois budgets nationaux en euros

En 2004, le budget français, basé sur une 4 CV parcourant 11 040 km, s'élève à 4 591 euros.

Il est inférieur :

- de 29 % au budget anglais (6 CV, 14 940 km, 6 439 euros),
- de 32 % au budget allemand (7 CV, 13 810 km, 6 764 euros).

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

En effet, les taxes françaises (1 411 euros) ne sont plus :

- inférieures aux anglaises que de 18 % (1 726 euros),
- inférieures aux allemandes que de 28 % (1 972 euros).

A PRENDRE EN COMPTE :
La monnaie française et la monnaie allemande ont une valeur stable en euros. La livre anglaise gagne cette année 9,1 % de sa valeur quand on la convertit en monnaie européenne.

Répartitions des taxes

	France		Grande-Bretagne		Allemagne	
	euros	%	euros	%	euros	%
Achat-reprise	308	21,8	406	23,5	324	16,4
Frais financiers	37	2,6	51	3,0	50	2,5
Assurance	103	7,3	21	1,2	90	4,6
Carburant	623	44,2	990	57,3	1 019	51,7
Entretien	106	7,5	162	9,4	155	7,9
Garage du véhicule	78	5,5	51	3,0	82	4,1
Vignette	-	-	45	2,6	252	12,8
Péage	156	11,1	-	-	-	-
Total des Taxes	1 411	100	1 726	100	1 972	100

Tableau comparatif des taux de taxes

En %	France		Grande-Bretagne		Allemagne	
	2003	2004	2003	2004	2003	2004
Carburant SP 95	286	257	341	277	291	248
Budget	44,6	44,4	37,4	36,6	41,3	41,1
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 %). Cet impôt conditionne en partie 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 est taxé à 277 % contre 257 % pour le Français et 248 % pour l'Allemand.

Dans le budget hors taxes, le carburant ne représente que 7,6 % des dépenses en Angleterre et en France contre 8,6 % en Allemagne. Mais dans le total des taxes payées, le carburant pèse pour 57,3 % chez l'Anglais, 51,7 % chez l'Allemand et 44,2 % chez le Français qui roule dans une plus petite voiture.

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 (44,4 %) que celui de l'Allemand (41,1 %) et celui de l'Anglais (36,6 %).

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 (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 (7,6 % du budget Hors Taxes) pèse moins que l'assurance (12,3 %) ou le garage du véhicule (12,6 %), l'entretien (16,9 %) et le poste achat (44,7 %). 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 50 % au poste achat,
- 17 % à 20 % à l'entretien,
- 11 % à 12 % à l'assurance,
- 6 % à 13 % au garage du véhicule,
- 8 % à 9 % 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 :

- 3 803 euros en France (TVA 19,6 %) au lieu de 4 591 euros (économie de 788 euros),
- 5 538 euros en Grande-Bretagne (TVA 17,5 %) au lieu de 6 439 euros (économie de 901 euros),
- 5 589 euros en Allemagne (TVA 16 %) au lieu de 6 764 euros (économie de 1 175 euros).

Nos trois automobilistes épargneraient de 800 à 1200 euros environ, leur surtaxation actuelle étant de 16 % 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

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

AC A+ BOURGOGNE

BP 77112 - 21077 DUON 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 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

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
40260 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 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 BOSCOLEHARD
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 - 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 - mel : ffac2@wanadoo.fr