BUDGET DE L'AUTOMOBILISTE FRANÇAIS

Octobre 2007

Automobile Club
www.automobileclub.org

SOMMAIRE

p. 6 **Evolution des coûts du Budget de l'Automobiliste Essence de 2005 à 2006**

p. 9 **Le Budget de l'Automobiliste Essence 2006 basé sur les nouvelles références**

p. 13 **Evolution des coûts du Budget de l'Automobiliste Diesel de 2005 à 2006**

p. 15 **Le Budget de l'Automobiliste Diesel 2006 basé sur de nouvelles références**

p. 17 **Comparaison des budgets de quatre automobilistes français**

p. 21 **L'automobiliste français face aux taxes**

p. 24 **Les nouvelles alternatives**

p. 29 **Les budgets « véhicule essence » des 22 régions françaises**

AVERTISSEMENT

L'objet du Budget de l'Automobiliste Français est d'observer l'évolution des comportements commerciaux et financiers des principaux partenaires de l'automobiliste (constructeurs, réparateurs, établissements de crédit, assureurs, pétroliers, percepteurs de taxes, etc) et d'établir une valeur moyenne objective des dépenses annuelles de l'automobiliste français.
Cette année 2006 marque une nouvelle étape dans l'adéquation de notre budget à un marché et à des comportements de plus en plus diversifiés :

1. Dans une premier temps, nous comparerons notre Renault Clio Essence et notre Peugeot 307 Diesel 2006 de référence à leurs modèles correspondants de 2005, pour connaître l'évolution des coûts des différents postes du budget à modèle égal, d'une année sur l'autre.

2. Ensuite nous établirons le budget des voitures avec de nouvelles normes :
- nous remplacerons la motorisation de base et la finition de base (les plus achetées aux premières années de notre budget) par la motorisation et la finition la plus vendue chaque année,
- pour les consommations moyennes en carburant, nous remplacerons les chiffres fournis par les essais libres de la presse spécialisée par les consommations officielles de l'UTAC,
- pour le kilométrage annuel moyen, nous remplacerons nos chiffres (basés depuis le début sur les kilométrages du parc total), par « les parcours moyens » des voitures particulières fournis par l'administration.

3. Avec ces nouvelles normes, nous confronterons à kilométrage égal, le budget habituel de la Clio Essence avec celui d'une Clio diesel, et le budget habituel de la 307 diesel avec celui d'une 307 essence.

4. Un propriétaire de Clio d'occasion et un gros rouleur en 607 diesel viendront comparer leurs budgets respectifs à ceux de nos Clio Essence et 307 Diesel de référence.

5. Un chapitre sera consacré aux budgets des situations alternatives qui apparaissent sur le marché : voiture low cost, voiture hybride, voiture bioéthanol, location longue durée.

6. Enfin les budgets des automobilistes des 22 régions françaises seront présentés avec un kilométrage spécifique pour chaque région.

7. Ces divers suppléments prendront la place des budgets comparatifs avec l'Allemagne et la Grande-Bretagne qui ne seront pas poursuivis.

EDITO

Il faut renouveler le parc automobile, le plus tôt sera le mieux.

Le budget de l'automobiliste est à nouveau en augmentation.

De combien ? Et bien cela dépend. Vous le découvrirez en parcourant ce dossier.

Les comportements et les choix des automobilistes varient et cela d'autant plus qu'ils se retrouvent à la fois avec la nécessité de contenir les dépenses qu'individuellement ils vont consacrer à la voiture mais, en même temps, avec le réel besoin de continuer de l'utiliser.

Nous avions déjà introduit précédemment le budget du conducteur d'un véhicule d'occasion. Cela s'avère d'autant plus adapté que le parc automobile vieillit - plus de 8 années en moyenne à présent - et que les immatriculations de véhicules d'occasion sont devenues près de 3 fois supérieures à celles des immatriculations de véhicules neufs (5 millions et demi de VO contre 2 millions de VN).

Nous avons, cette année, introduit d'autres comportements qui prennent de l'ampleur et qu'il s'avérait logique d'aborder :

- la recherche de remises à l'achat et le calcul de ses incidences,
- les véhicules « low cost »,
- les différents types de financement permettant d'éviter ou de minorer un apport initial, etc.

La recherche d'un comportement amical envers l'environnement dicte aussi le choix - encore extrêmement minoritaire - de véhicules dont les sources d'énergie différent des carburants traditionnels.

La recherche d'économies dans l'utilisation de l'automobile n'est pas sans conséquence en particulier chaque fois qu'elle a pour résultat de ralentir le remplacement naturel du parc par des véhicules plus récents. Elle a des incidences en matière de sécurité et de protection de l'environnement.

En effet, les voitures actuellement mises sur le marché présentent des avantages réellement indiscutables.

En ce qui concerne la sécurité, par exemple, rappelons-nous qu'il y a quelques années encore les véhicules n'étaient que rarement équipés d'airbags ou d'ABS - actuellement montés en série - et nous ne parlons même pas des ESC/ESP, dispositifs anti-dérapages, dont peu de véhicules encore sont équipés mais qui entraînent une formidable diminution des risques.

Quant à ce qui concerne la sécurité passive, les tests médiatisés initiés par les Automobile Clubs - les fameuses étoiles d'EuroNcap - ont entraîné une amélioration fulgurante de la capacité des véhicules à absorber une partie des chocs lorsque l'accident arrive et, par là même, à épargner la vie de leurs conducteurs. Aujourd'hui, toutes les voitures mises sur le marché obtiennent dorénavant 4 ou 5 étoiles à ces tests internationaux.

Le même raisonnement peut être tenu en matière d'environnement.

Quand on pense qu'il reste encore, par exemple, un véhicule sur 6 non équipé de pots catalytiques et que les filtres à particules considérés comme indispensables n'équipent aujourd'hui que 15 % du parc des véhicules diesel, l'évidence s'impose : il faudrait réorienter une partie même faible des taxes et prélèvements sur l'automobile qui représentent annuellement 55 milliards d'Euros vers des aides au remplacement des véhicules.

Le gain social et économique pour la collectivité serait largement supérieur à l'effort accordé.

En attendant, 2007 se présente comme une année difficile pour l'automobiliste avec le prix particulièrement élevé du baril de pétrole et avec - autour du Grenelle de l'Environnement - le déchaînement des lobbys de l'écologie et du transport public, adversaires naturels du seul moyen de transport si largement plébiscité par nos concitoyens.

Pourtant, au cours des années récentes, la consommation moyenne a déjà décru de 8 à 6 litres aux cent kilomètres. Elle ne dépassera pas 4 ou 5 litres bientôt et moins encore à l'avenir : la voiture sera de plus en plus écologique.

Les écologistes font fausse route quand ils croient que les Français pourraient se priver de leur voiture qui est devenue un élément essentiel de leur qualité et de leur mode de vie auquel ils ne renonceront pas.

L'Automobile Club, dont le rôle est notamment de faire connaître aux décideurs et à l'opinion les préoccupations tout à fait légitimes des automobilistes, tient à l'affirmer nettement ici.

Christian GERONDEAU
Président de la Fédération Française des Automobile Clubs

Didier BOLLECKER
Président de L'Automobile Club Action +

SYNTHESE

Des budgets en hausse de 2 à 5%

Le budget de l'automobiliste propriétaire d'une Clio Essence a augmenté en 2006 de 5,5% par rapport à l'année précédente. La première année pleine de la Clio III a affecté à la baisse la valeur de reprise de la Clio II de 4 ans cédée en échange. Le coût de l'acquisition a, de ce fait, tourné à la hausse.

Par ailleurs, la baisse sensible du kilométrage annuel (-4,4 %) a effacé en partie l'augmentation du prix du super (+5,5 %).

Le budget de la 307 diesel connaît un accroissement de 2,2 %. A l'inverse de la Clio, la 307 en fin de carrière a un prix neuf contenu, et une reprise de 4 ans solidement appréciée. Le coût de l'acquisition est cette année en baisse.

Les autres postes du budget sont au-dessus de l'inflation (sauf l'assurance). Roulant encore plus par nécessité, l'automobiliste diesel n'a pu baisser son kilométrage annuel que de 1 %, face à une augmentation du prix du gazole de 5 %.

Plus que l'inflation

En 2006, l'inflation se chiffre à +1,5 % et le pouvoir d'achat ne s'accroît que de 0,8 %. Le budget de l'automobiliste pèse, cette année encore, plus lourd que la moyenne des autres dépenses du foyer.

Le kilomètre au même prix pour l'essence et le diesel

Avec nos nouvelles références, le propriétaire de la Clio neuve essence la plus vendue dépense cette année 5 358 € pour 9 777 km. Le poste acquisition y pèse pour 43 % devant le carburant qui approche 15 %. Chaque kilomètre, qui coûte 0,548 €, est imposé à 37 %.

La surprise vient de ce que, cette année, le propriétaire de la Clio neuve diesel la plus vendue, a un budget global pratiquement équivalent (5 406 €, soit +0,8 %) à celui de la Clio essence, pour le même kilométrage. Tous les postes de son budget sont plus élevés, mais les énormes économies en carburant (-41 %) effacent la différence.

Dès 10 000 km par an, le gazole est compétitif sur la Clio de 2006.

Un poste carburant 50% plus élevé pour la 307 essence

Le propriétaire de notre 307 diesel dépense, quant à lui, 6 702 € pour 16 564 km. L'acquisition pèse pour près de 40 %. L'entretien (près de 20 %) exige plus que le carburant (13 %). Chaque kilomètre parcouru coûte 0,404 € et est imposé à 34 %.

Une 307 de même puissance, mais en essence, va demander, pour le même kilométrage, un budget supérieur de près de 7 % à 7 156 €. Les économies à l'acquisition et à l'entretien vont être dévorées par un poste carburant supérieur de 51 %.

Un véhicule d'occasion taxé à 60%

Le propriétaire d'une Clio d'occasion de 4 ans ayant recours aux meilleures économies sur tous les postes, parvient à baisser son budget (2 194 €) de 60 % par rapport à la Clio neuve. Mais le carburant, incompressible, représente 35 % d'un budget par ailleurs taxé à 60 % (contre 34 % et 40 % pour les autres modèles neufs, et contre 19,6 % pour les produits et services des autres marchés).

Notre gros rouleur dépense 13402 €

Le propriétaire d'une 607 diesel neuve parcourant 35 000 km a besoin d'un budget de 13 402 €, soit le double de celui de la 307 diesel. Mais comme il roule plus de deux fois plus, son prix au kilomètre est 5 % moins cher (0,383 €). Rouler plus amortit une voiture plus puissante.

Les taxes plombent le budget

Le budget de l'automobiliste souffre d'une surtaxation spécifique, qui fait des carburants (181 % de taxes sur le super, neuf fois la TVA normale) et des automobilistes modestes (leurs budgets sont taxés à 60 %), les produits et consommateurs les plus imposés de l'hexagone.

Pénaliser les échanges, qu'ils soient matériels ou culturels, freine le développement, en particulier chez les plus démunis.

On consomme désormais en France deux litres de gazole pour un litre de super. De plus, 2006 est la dernière année du gel provisoire de la TIPP. On peut craindre que le basculement inéluctable des surtaxes du super vers le gazole ne frappe encore un peu plus les petits rouleurs qui, pourtant tardivement, s'équipent maintenant en diesel.

Acheter ou louer ? Un état d'esprit

Les alternatives à l'achat (location avec option d'achat et location longue durée) intéressent une immatriculation sur huit, surtout chez les particuliers pour la première, surtout dans les entreprises pour la seconde. Ce marché en développement n'est pas encore stabilisé et ses coûts devraient s'homogénéiser dans l'avenir. Ils peuvent être compétitifs et attirer de nouveaux clients, mais demandent un changement de mentalité vis-à-vis de la possession de la voiture. Ils permettent, sous certaines conditions, de se dégager des soucis de l'entretien, de l'assurance, de la revente et des immobilisations de trésorerie.

L'entrée est moins chère. L'usage est le même

Les nouvelles voitures à petit prix (type Logan) affichent un prix d'achat (et un prix probable de revente) sensiblement inférieur. Mais elles laissent quasi intacts les coûts de carburant, d'entretien, d'assurance, de garage, de péage, etc. Elles attirent par ailleurs des clientèles qu'on ne semblait pas attendre.

Des hybrides encore un peu tendres

Les nouvelles sources d'énergie (électricité, éthanol) enfantent des véhicules hybrides qui auront peut-être un meilleur destin que le GPL. Pour l'instant, l'économie sur le carburant est obtenue aux dépens des performances ou des conditions d'utilisation. Il est trop tôt pour en apprécier l'intérêt pour l'automobiliste moyen, avec en plus l'espoir que la fiscalité restera favorable.

Des budgets régionaux mieux connus

Nous introduisons en 2006 l'utilisation d'un kilométrage spécifique pour l'automobiliste utilisant un véhicule essence dans chacune des 22 régions de France.

Les budgets annuels s'étagent de 4 875 € en Lorraine à 5 881 € en Provence Alpes Côte d'Azur, et le prix de revient du kilomètre varie de 0,456 € en Poitou-Charentes à 0,714 € en Ile de France.

2006 : coûts en hausse, parcours en baisse. Le diesel rattrape l'essence

En conclusion, dans une économie dont l'inflation se situe à +1,5 %, et malgré la baisse des kilométrages annuels, les dépenses de l'automobiliste 2006 se sont accrues de 2,2 % pour la 307 diesel et de 5,5 % pour la Clio essence.

Les variations du marché de la reprise d'occasion expliquent en bonne partie l'écart inhabituel entre ces deux taux d'accroissement. Des carburants 5 % plus chers que l'année précédente (malgré le gel de la TIPP) expliquent, par ailleurs, une partie de cette hausse excessive.

L'évolution des technologies contribue à produire de meilleures voitures mais accroît le coût de l'acquisition et même à l'usage.

L'apparition de voitures crédibles à prix réduit entraînera-t-elle une pression sur le marché susceptible de garder un budget de l'automobiliste raisonnable et plus proche de l'inflation et de l'évolution du pouvoir d'achat des ménages ?

En attendant, le parc des véhicules particuliers continue d'augmenter en diesel. Ils roulent désormais pour moitié en essence et pour moitié au gazole. Il faut donc s'attendre à des modifications des fiscalités pétrolières.

> Evolution des coûts du Budget de l'Automobiliste Essence de 2005 à 2006

2006 face à 2005 à modèle identique

Dans un premier temps, nous nous intéressons à l'évolution des coûts entre 2005 et 2006 pour l'automobiliste essence.

Pour cela, nous prenons en compte les dépenses de la Clio III 2006 Authentique 1,2 l, 75 ch, 5 CV, 5 portes, qui est l'héritière directe du même modèle apparu en 2005.

Comme notre intérêt principal, dans ce premier temps, est de mettre en évidence les augmentations ou les baisses de tarifs et de coûts par rapport à l'année précédente, nous parlerons plus (à partir d'un tableau de chiffres exprimés en Euros), des comparaisons en pourcentage entre 2005 et 2006, que des valeurs intrinsèques en Euros.

Les dépenses automobiles peuvent-elles s'en tenir à l'inflation ?

Gardons en mémoire, tout au long de l'étude de ces budgets, qu'en 2006, l'inflation s'est située à +1,5 %, et que le pouvoir d'achat des ménages, inflation absorbée, s'est accru de +0,8 %.

Pour le bien de son porte-monnaie, il serait donc préférable que les dépenses de notre automobiliste ne s'accroissent pas au-delà de 1,5 %, en tout cas pas au-dessus de +2,3 %.

De plus, l'automobiliste essence a baissé à nouveau son kilométrage annuel en 2006, cette fois de -4,4 %.

Comme un tiers des dépenses du budget sont directement proportionnelles aux distances parcourues, la baisse des kilométrages aurait pu (par le tiers des -4,4 %) neutraliser les effets de l'inflation (+1,5 %).

Un budget égal au budget 2005 était donc possible. Mais...

Euros	HORS TAXES		TAXES		TTC	
	2005	2006	2005	2006	2005	2006
Achat moins reprise	1 536	1 662	338	365	1 874	2 027
Frais financiers	159	243	31	48	190	291
Assurance	427	422	113	112	540	534
Carburant	299	323	604	584	903	907
Entretien	534	529	105	104	639	633
Garage du véhicule	409	422	80	83	489	505
Total hors taxes	3 364	3 601				
Péage			149	150	149	150
Total taxes			1 420	1 446		
Total TTC					4 784	5 047
2006/2005		+7,0 %		+1,8 %		+5,5 %
Prix au km	0,33	0,37	0,14	0,15	0,46	0,52
2006/2005 au km		+12,9 %		+7,2 %		+11,3 %

Une déferlante d'augmentations

Mais..., à modèle identique, notre budget Clio Essence 2006 a progressé de +5,5 %.

Quelles en sont les causes ?

- le tarif des péages a augmenté de +2,25 %
- le loyer des garages a progressé de +3,2 %
- les coûts d'entretien se sont accrus de +3,6 %
- le tarif constructeur de notre modèle a évolué de +3,65 %
- le litre de super sans plomb 95 a bondi de +5,15 %
- même la carte grise s'est permis une hausse de +7,25 %
- seules les primes d'assurance ont gratifié l'automobiliste 2006 d'une baisse de -1,1 %

Un nouveau modèle pèse plus à l'achat et moins à la reprise

L'impact le plus lourd de ces augmentations sur le budget de l'automobiliste essence se produit sur le poste achat moins reprise.

Pour l'établissement de ce poste, nous prenons en compte le prix catalogue du constructeur pour la voiture neuve, dont nous déduisons le prix de reprise selon la côte Argus de la même voiture achetée il y a 4 ans.

Quand un nouveau modèle apparaît, son tarif est généralement en augmentation sensible dès sa première année pleine (la Clio III dans notre cas). La Clio II de 4 ans devient alors un ancien modèle, dont la valeur connaît un décrochage de même ampleur, mais dans l'autre sens.

En 2006, notre poste achat moins reprise cumule donc une augmentation de la Clio neuve de +3,65 % et une perte de la Clio II d'occasion de -3 %, auxquelles s'ajoute un bond de +7,25 % pour le prix de la carte grise (de -1,3 % en Basse Normandie à +38,4 % en Ile-de-France).

Au total, l'achat moins la reprise coûte 8,2 % de plus qu'en 2005 (cinq à six fois l'inflation).

C'est un phénomène ponctuel (mais récurrent). Comme ce poste représente 40 % du budget total, son poids va peser lourd dans le budget final.

Rouler coûte, se garer aussi

L'indice de référence des loyers (IRL) nous sert d'indicateur pour apprécier les variations du coût de l'amortissement ou de la location du garage du véhicule.

Il a repris sa marche en avant, avec une progression de +3,2 % (contre +2,3 % en 2005).

Le poste garage du véhicule s'accroît donc de +3,2 %, au deuxième rang des augmentations du budget.

Un plein en moins en 2006 pour la même dépense qu'en 2005

2006 a encore été une année d'augmentation pour le super sans plomb 95. Ce dernier a vu son prix au litre passer de 1,166 € à 1,226 € en moyenne annuelle (+5,15 %).

Pourtant, pour la quatrième (et dernière année) consécutive, les pouvoirs publics avaient eu la sagesse de maintenir la taxe intérieure sur les produits pétroliers (TIPP) à son niveau de 2003, soit 0,589 € par litre, auquel on doit ajouter la TVA (l'impôt TIPP est lui-même imposé).

Mais dans le même temps, le prix hors taxes du litre de super a explosé à +13 %.

La réaction des automobilistes roulant à l'essence a été de diminuer encore une fois leur kilométrage annuel (-4,4 % en 2006).

Ainsi, le budget carburant a pu rester quasi-stable (+0,4 %). La baisse du kilométrage a entraîné une baisse de la consommation (740 litres en 2006 contre 774 litres eu 2005, pour la Clio, soit 21 pleins de 35 litres au lieu de 22).

La baisse de la consommation ajoutée au gel de la TIPP a entraîné une baisse des taxes payées de -3,3 %, qui a pratiquement effacé la hausse de la partie hors taxes (+8,0 %).

On pourrait craindre, pour le Trésor Public, que les recettes fiscales pétrolières soient en diminution (ce qui aurait nécessité de lever d'autres impôts). Mais le parc automobile diesel continue d'augmenter et, depuis le début du millénaire, la TIPP collectée pour l'ensemble des carburants s'est maintenue, bon an mal an, entre 23 et 24 milliards d'euros.

Péage : un peu moins de kilomètres pour le même prix

Le trafic sur les autoroutes concédées a progressé de +2,7 % en 2006. Mais il s'agit de l'ensemble du parc. Notre automobiliste essence, quant à lui, a diminué ses parcours autoroutiers de -1,8 %.

Mais, comme les tarifs ont progressé de +2,25 %, la baisse du kilométrage n'a pas totalement effacé la hausse du tarif. Il reste à payer un petit supplément de +0,4 %, si on consent à y rouler un peu moins (-1,8 %).

Entretien : comment neutraliser l'augmentation ?

L'évolution de la technologie et l'amélioration de la fiabilité diminuent le nombre et la gravité des pannes, allongent les périodes de révision, mais vident (en partie) les ateliers de mécanique, et renchérissent les coûts de formation et de rémunération de la main d'œuvre.

Simultanément, la baisse des accidents affecte la rentabilité des ateliers de carrosserie (le bonheur des uns...).

Cette année, chez ce constructeur, le tarif horaire (avec de sensibles variations à travers le réseau) a augmenté en moyenne de +4,5 % (trois fois l'inflation), les pièces en carrosserie de +3,3 % et celles en mécanique de +3 %.

A kilométrage égal, le poste entretien augmenterait de +3,6 %. Mais, encore une fois, la baisse du kilométrage annuel (-4,4 %) va éviter à notre automobiliste essence de payer un supplément. Ainsi le poste entretien de 2006 est inférieur de -0,9 % à celui de 2005.

On peut dire que l'automobiliste essence a, en 2006, neutralisé l'augmentation du carburant, de l'entretien et du péage, en diminuant, à ses propres dépens, l'usage de sa voiture.

Il s'agit, très concrètement, d'une baisse du pouvoir d'achat de l'usage automobile.

Assurance : la sécurité routière finit par payer

La baisse du nombre des accidents routiers est le résultat de plusieurs facteurs dont on ne peut que se réjouir, mais résulte aussi de la baisse du trafic routier du parc des voitures particulières depuis trois ans.

Malgré la hausse récurrente des coûts de réparation, il fallait bien qu'un jour, cette amélioration continue de la sécurité se retrouve dans l'établissement du montant des primes d'assurance. De plus, la concurrence entre opérateurs commence à produire des effets qu'on espère durables.

En 2006, notre panel de compagnies et de mutuelles nous permet d'observer une baisse moyenne de -1,1 % du montant des primes par rapport à l'année précédente.

Taxes : une autre bonne nouvelle (provisoire)

Le super sans plomb 95 est taxé cette année à 181 % (202 % en 2005), soit neuf fois la TVA normale de 19,6 % appliquée aux autres produits et services ou 33 fois la taxe prélevée sur les transports collectifs (5,5 %).

Aussi, quand notre automobiliste consomme plus d'essence, la part de taxes dans son budget s'envole.

Inversement, quand, par nécessité, il diminue ses achats de carburant, la part de ses taxes pétrolières descend plus vite que celle des autres postes du budget.

C'est le cas en 2006. La baisse du kilométrage annuel, associé au gel de la TIPP, fait baisser ses taxes de carburant de -3,3 %, alors même que les dépenses hors taxes de super grimpent de +8 %.

Hors taxes, le budget global de l'automobiliste s'accroît de +7 %, alors que les taxes se contentent d'une hausse de +1,8 % (juste au-dessus de l'inflation).

Le rêve s'arrête là. En 2007, la TIPP reprend sa marche en avant avec une hausse annoncée de +2,21 %.

Un kilomètre 11 % plus cher

Que garder en tête de cette forêt de chiffres pour l'automobiliste roulant à l'essence ?

- un kilométrage en baisse de -4,4 %
- un budget en hausse de +5,5 %

En fait s'il ne faut retenir qu'un seul chiffre, constatons que, pour parcourir 1 000 kilomètres, notre automobiliste a dépensé 516 € en 2006 contre 464 € en 2005, soit 11,3 % de plus.

> Le Budget de l'Automobiliste Essence 2006 basé sur les nouvelles références

Le nouveau budget essence de référence

Le chapitre précédent nous avait permis de voir comment ont évolué les tarifs et les coûts de 2005 à 2006.

Pour les raisons expliquées dans l'avertissement en tête du document, nous établissons un nouveau budget essence de référence :

- en remplaçant la Clio d'entrée de gamme des années précédentes (encore utilisée dans la comparaison 2006-2005 dans les pages ci-avant) par la Clio la plus vendue dans l'année en motorisation et en finition,
- en substituant aux consommations observées en situation réelle sur de longs parcours par la presse automobile, les consommations officielles mesurées en laboratoire avec des procédures rigoureuses rendant indiscutables les comparaisons d'un modèle à l'autre.

De plus, pour rendre plus lisible le match central « essence ou diesel », nous comparons directement la Clio essence la plus vendue à la Clio diesel la plus vendue (et plus loin la 307 diesel à la 307 essence).

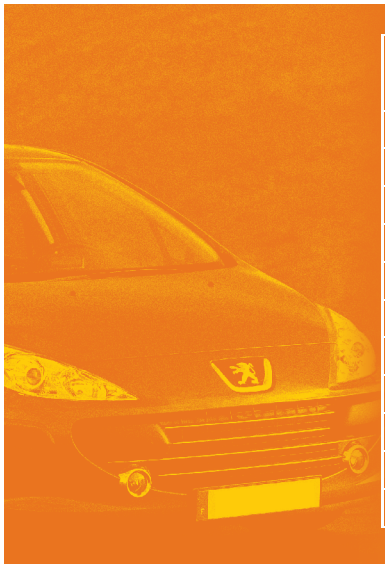
La voiture essence de référence et son usage

En 2006, la Clio Essence la plus vendue a été la Clio III 1,4 l, 98 chevaux, 6 ch fiscaux, 5 portes, Confort Pack Clim Dynamique. En reprise de son achat, notre automobiliste a cédé sa Clio essence de 4 ans la plus vendue à l'époque. Il a payé sa Clio neuve 15 050 € et cédé sa Clio neuve de 2002 ayant parcouru 43 640 km pour la valeur Argus de 6 000 €.

Il prend chez le constructeur un crédit sur 4 ans pour 80 % de la valeur neuve de la Clio.

Son kilométrage annuel en 2006 a été de 9 777 km, avec une consommation mixte de 6,6 litres aux 100 km.

Dans ces conditions spécifiques de 2006, l'automobiliste essence a dépensé 5 359 € pour l'amortissement et l'usage de sa voiture.



Euros	HORS TAXES		TAXES		TTC	
	€	%	€	%	€	%
Achat moins reprise	1 892	48,3	418	28,8	2 310	43,1
Frais financiers	288	7,4	56	3,9	344	6,4
Assurance	460	11,8	122	8,4	582	10,9
Carburant	281	7,2	510	35,2	791	14,8
Entretien	566	14,5	111	7,7	677	12,6
Garage du véhicule	422	10,8	83	5,7	505	9,4
Total hors taxes	3 909	100,0				
Péage			150	10,3	150	2,8
Total taxes			1 450	100,0		
Total TTC					5 359	100,0
Prix au km	0,400		0,148		0,548	

En examinant la structure de ce budget, on constate que sur 100 € dépensés, l'automobiliste essence consacre :

- 43 € à l'amortissement de l'achat de sa voiture
- 15 € au carburant
- 13 € à l'entretien
- 11 € à l'assurance
- 9 € au garage de la voiture
- 5 € aux frais financiers
- 3 € au péage

Un battement d'aile de papillon sur l'Amazonie

On voit que le carburant, même s'il est le deuxième poste du budget ne correspond qu'à 15 % de ce dernier. Quand l'usager parvient à trouver un super 10 centimes moins cher au litre, il ne fait bouger le total de ses dépenses que de 1,2 % sur l'année.

Il faut donc rechercher des économies sur tous les postes du budget. Mais le plein de carburant étant l'achat le plus fréquent, et sa taxation étant démesurée (181 % en 2006), on comprend que l'automobiliste soit sensible à toute différence de tarif, même modeste.

Dix centimes de différence au litre ont peu d'effets sur le budget total, mais une grande résonance dans l'esprit de l'automobiliste.

Finalement à qui va l'argent ?

Si l'on recherche maintenant combien touche chaque destinataire, quand le propriétaire d'une Clio essence dépense 100 €, on trouve que :

- 27 € de taxes vont au percepteur
- 35 € H.T. au constructeur
- 11 € H.T. au garagiste
- 9 € H.T. à l'assureur
- 8 € H.T. au loueur de garage
- 5 € H.T. au financier
- 5 € H.T. au pompiste.

La fiscalité modifie profondément le budget

La moitié du budget hors taxes sert à acheter la voiture, l'autre moitié à l'utiliser, mais le pompiste est le dernier servi. Le carburant coûte moins cher que le crédit, même quand le prix du baril s'envole.

A l'inverse, la structure des taxes montre que c'est par le pompiste, cette fois premier, que l'automobiliste va verser plus du tiers des taxes qu'il doit pour sa voiture.

Sur 100 € de taxes :

- 35 € concernent le carburant
- 29 € l'amortissement de l'achat de la voiture
- 10 € le péage
- 8 € l'assurance
- 8 € l'entretien
- 6 € le garage du véhicule
- 4 € les frais financiers

Cette fois notre automobiliste paie 9 fois plus de taxes pour le carburant que pour les frais financiers.

Si l'acquisition et l'utilisation de la voiture étaient intégralement mais exclusivement soumises au régime général de la TVA à 19,6 %, le propriétaire de la Clio essence débourserait par an 3 909 € hors taxes plus 766 € de TVA, soit un total de 4 675 €.

Mais ses taxes sont quasiment deux fois plus élevées (1 450 €), et son budget réel est en fait de 5 359 €, soit un surcoût de près de 15 %.

Pour les situer dans un cadre plus repérable, ces dépenses automobiles correspondent à 447 € par mois, ou 2 mois de salaire pour un ménage ayant un revenu mensuel net de 2 680 €.

Et si j'obtenais 5 % de remise ?

Pour faire face aux ventes de voitures accessibles par des canaux parallèles, les constructeurs et leurs réseaux sont entrés progressivement dans une politique de remises qui varie suivant les périodes de l'année et selon les modèles.

Le but initial de ce budget étant d'observer l'évolution tarifaire des partenaires de l'automobiliste, nous nous en tenons dans nos calculs aux barèmes officiels que ces opérateurs affichent.

Les remises varient dans le temps et dans l'espace, et il n'est pas aisé pour l'instant d'établir le prix moyen réel auquel se sont négociées les 55 571 Clio essence vendues en 2006 en France.

Mais à titre d'exercice, posons-nous la question de savoir quel aurait été le budget d'un automobiliste obtenant 5 % de remise sur le prix de la Clio neuve, et concédant consécutivement 5 % de perte sur la valeur Argus de sa Clio de reprise.

Il gagne alors 752 € sur l'achat de la Clio neuve, mais, perd 300 € sur la reprise de l'occasion. Ses 452 € gagnés s'amortissent sur 4 ans à raison de 113 € par an. A ces 113 €, il faut ajouter une économie de 17 € sur les frais financiers.

L'avantage acquis est donc de 130 €, ce qui ramène le budget annuel de 5 359 € à 5 229 €, soit une économie annuelle de 2,4 %.

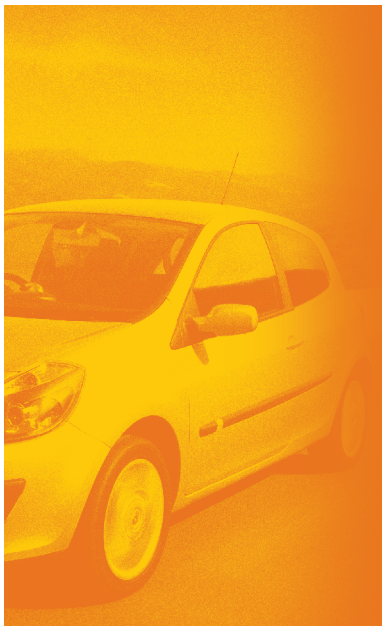
Si notre automobiliste peut éviter la perte de 5 % (300 €) sur la reprise, en négociant mieux ou en vendant à un particulier, il garde ses 752 € qui, amortis sur 4 ans, lui procurent un gain de 188 € par an, auquel on rajoute l'économie de 17 € sur les frais financiers. Cet avantage de 205 € représente 3,8 % du budget global, ramené alors de 5 359 € à 5 154 €.

Et si je passais au diesel ?

Que se passe-t-il si le « petit rouleur » essence décide d'utiliser une Clio diesel comparable pour parcourir ses 9 777 km de 2006 ?

La Clio diesel la plus vendue est une 5 ch fiscaux, 5 portes, 1,5 l DCi d'une puissance de 85 chevaux Confort Pack Clim Dynamique. Son prix catalogue est de 16 750 € et elle consomme 4,4 l de gazole aux 100 km. Le prix moyen du gazole en 2006 est de 1,07 € le litre (contre 1,226 € pour le super 95).

L'automobiliste cède en reprise la Clio diesel de 4 ans la plus vendue en 2002, ayant parcouru 43 640 km comme sa consoeur essence. La valeur de la reprise est de 7 000 €.



Euros	HORS TAXES	TAXES	TTC	RAPPEL ESSENCE	DIESEL/ ESSENCE
	€	€	€	€	%
Achat moins reprise	2 038	439	2 477	2 310	7,2
Frais financiers	319	63	382	344	11,0
Assurance	486	128	614	582	5,5
Carburant	208	256	464	791	-41,3
Entretien	681	134	815	677	20,4
Garage du véhicule	422	83	505	505	=
Total hors taxes	4 154				
Péage		150	150	150	=
Total taxes		1 253			
Total TTC			5 407	5 359	0,9
Prix au km	0,425	0,128	0,553	0,548	0,9

Diesel ou essence ? Enfin le même prix pour le petit rouleur

La comparaison avec la Clio essence montre que, hormis le garage et le péage normalement identique, les coûts des autres postes sont plus élevés, que ce soit l'entretien (+20 %), l'amortissement de l'achat (+7 %), les frais financiers (+11 %) et l'assurance (+5 %).

La voiture diesel en général a toujours été considérée comme plus chère, mais bénéficiant d'une consommation moins élevée (ici 4,4 l au lieu de 6,6 l en essence) avec un gazole moins cher. A partir de quel kilométrage devient-il rentable de rouler au gazole ? La frontière n'a cessé d'être de plus en plus basse au fil des ans.

En 2006, la Clio diesel, grâce à une dépense de carburant 41 % moins élevée que celle de la Clio essence, parvient à un budget quasi identique à cette dernière (5 407 € contre 5 359 €, moins de 1 % de différence).

Désormais pour le petit rouleur qui parcourt environ 10 000 km par an, le porte monnaie n'empêchera pas le cœur de pencher d'un côté ou de l'autre.

Le mauvais temps vient parfois d'Angleterre

Mais qu'en sera-t-il demain ?

Pour 100 €, avec la même dépense et le même usage, la Clio essence paie 27 € de taxes et la Clio Diesel 23 €.

Quelle est la voiture préférée du Ministère des Finances ?

Le parc automobile, majoritairement essence jusqu'à l'année dernière, devient majoritairement diesel. Le gazole approche maintenant les deux tiers des ventes de carburant. La TIPP collectée sur les carburants chaque année, au lieu de suivre l'inflation, stagne depuis le début du millénaire (23 à 24 milliards d'Euros).

Un changement de fiscalité est donc prévisible, aux dépens du prix du gazole à la pompe.

Le Royaume-Uni, qui est une île et qui ne craint pas les achats transfrontaliers, vend déjà, à ses ressortissants, son gazole 3 à 5 % plus cher que le super.

Simultanément, si le gazole devenait plus cher sur le continent, il se pourrait que les constructeurs parviennent à fabriquer des voitures diesel moins chères.

L'équilibre est un éternel recommencement.

> Evolution des coûts du Budget de l'Automobiliste Diesel de 2005 à 2006

Un budget en augmentation de 2 %

Comme les années précédentes, notre automobiliste diesel de référence conduit une 307, dont c'est la dernière année pleine (elle sera remplacée par la 308 fin 2007).

C'est une 307 diesel HDi, 90 ch, 5 CV fiscaux, 5 portes, Confort. Son prix catalogue est de 19 100 €, et elle consomme 5,2 l de gazole aux 100 km. Le prix moyen du gazole en 2006 est de 1,078 € le litre. Le kilométrage annuel a baissé de 1 %.

L'automobiliste cède en reprise la 307 équivalente âgée de 4 ans, ayant parcouru 78 100 km. La valeur de reprise est de 8 450 €. Le budget total TTC a progressé de 2,2 % et le prix au km de +3,2 %.

Euros	HORS TAXES		TAXES		TTC	
	2005	2006	2005	2006	2005	2006
Achat moins reprise	2 352	2 226	498	476	2 850	2 702
Frais financiers	227	383	44	75	271	458
Assurance	532	526	141	139	673	665
Carburant	534	579	707	711	1 241	1 290
Entretien	1 238	1 283	243	252	1 481	1 535
Garage du véhicule	409	422	80	83	489	505
Total hors taxes	5 292	5 419				
Péage			257	268	257	268
Total taxes			1 970	2 004		
Total TTC					7 262	7 423
2006/2005		2,4 %		1,7 %		2,2 %
Prix au km	0,27	0,28	0,107	0,104	0,37	0,39
2006/2005 au km		3,3 %				3,2 %

La tendance des tarifs est à la hausse

Comment ont évolué les tarifs et les coûts d'une année sur l'autre ?

- la carte grise a augmenté de +7,25 % en moyenne
- le litre de gazole a bondi de +5 %
- les coûts d'entretien se sont accrus de +4,7 %
- le loyer du garage a progressé de +3,2 %
- le prix catalogue de la voiture a évolué de +2,4 %
- le tarif des péages a augmenté de +2,25 %
- les primes d'assurance ont baissé de -1,1 %

Baisse du kilométrage et bonne tenue de la reprise

Hormis le cas de l'assurance, toutes ces augmentations sont supérieures à l'inflation (1,5 %). On aurait pu s'attendre à une augmentation conséquente du budget de la 307, et de son prix de revient kilométrique, mais la baisse du parcours annuel de 1 % a limité, en partie, l'accroissement des dépenses de carburant, d'entretien et de péage.

D'autre part en 2006, la 307 a bénéficié d'une excellente tenue du modèle de 4 ans donné en reprise, ce qui a plus que contenu la hausse du prix de la voiture neuve et fait reculer le coût du poste achat moins reprise (-5,2 %).

Au fil des ans, les véhicules voient leur fiabilité s'améliorer, ce qui fait qu'à âge égal (4 ans par exemple), elles améliorent leur valeur de reprise. De plus, le kilométrage continuant son mouvement de baisse, la voiture de 4 ans a de moins en moins de kilomètres au compteur, et donc une valeur qui s'améliore. Enfin, la forte demande permanente en occasion diesel, aux dépens même des voitures neuves, soutient les cours.

La 307 ne souffre pas, cette année, de l'effet « nouveau modèle » dont a souffert la Clio essence de 4 ans.

Les différents postes de dépenses de l'automobiliste diesel roulant en 307 ont donc évolué de la façon suivante :

- dépenses de péage +4,3 %
- dépenses de carburant +3,9 %
- dépenses d'entretien +3,6 %
- garage du véhicule +3,2 %
- dépenses d'assurance -1,2 %
- dépenses d'achat-reprise -5,2 %
- dépenses du budget global +2,2 %

Plus vite, plus sûr, plus cher

Les dépenses de péage augmentent très significativement de +4,3 %. Cette hausse est causée par l'augmentation des tarifs de péage (+2,25 %), l'augmentation de l'usage des autoroutes concédées (+2,7 % pour l'ensemble du parc) et tempérée par le léger recul du kilométrage annuel de la 307 diesel (-1 % en 2006).

Le transfert du trafic des routes nationales vers les autoroutes se poursuit avec régularité. L'autoroute permet une diminution du temps de parcours et une forte diminution de la probabilité d'accident. De très nombreux automobilistes, surtout pour usage professionnel, préfèrent payer pour obtenir ce que le réseau national devrait leur fournir gratuitement.

La progression des tarifs déclarée par les sociétés d'autoroutes (+2,25 %) est basée sur la moyenne des augmentations des tarifs sur les différents tronçons, quel que soit le volume de leur trafic. C'est donc une valeur minimale. Les dépenses réelles des automobilistes au péage sont en fait directement proportionnelles aux évolutions des recettes réelles de péage, et non des tarifs déclarés par les sociétés d'autoroute.

49 € de plus pour 12 litres de moins

Le gazole a augmenté à la pompe de +5 % en moyenne. Cette hausse, qui aurait pu être plus forte, a été tempérée par le maintien de la TIPP à une valeur identique depuis 3 ans, malgré l'inflation cumulée.

Tandis que le litre de gazole hors taxes augmentait en 2006 de +9,5 %, les taxes (grâce au gel de la TIPP) n'augmentaient que de 1,5 % (juste l'inflation).

En parcourant 1 % de kilomètres en moins, et en consommant ainsi 12 litres de gazole en moins, l'automobiliste diesel voit son budget carburant augmenter de +3,9 % (soit 49 € en plus).

Les coûts de carrosserie : un vrai choc

Les dépenses d'entretien ont augmenté de +3,6 %. Pour des raisons que nous avons exposées à propos de la Clio essence, l'entretien s'espace mais son coût s'accroît.

Nous avons à faire face, ici aussi, à une augmentation de la main d'œuvre de +3,8 %, et de 3 % pour les pièces mécaniques. Mais le prix de l'acier s'est envolé sur le plan mondial en 2006, et le constructeur de notre 307 l'a répercuté en bonne partie dans les tarifs des pièces de carrosserie (+11 %).

Le léger recul du kilométrage annuel tempère l'accroissement des dépenses d'entretien diesel à 3,6 %.

Un kilomètre diesel 3% plus cher

Si l'on ajoute les postes « garages du véhicule » et « assurances » (respectivement à +3,2 % et -1,1 %, comme pour la Clio essence), on obtient un budget total en hausse de +2,2 %, pour un kilométrage inférieur de 1 % par rapport à l'année précédente, soit une hausse du coût au kilomètre de +3,2 %.

> Le Budget de l'Automobiliste Diesel 2006 basé sur de nouvelles références

La dernière année de la 307

La 307 est remplacée en octobre 2007 par la Peugeot 308. Nous lui appliquons alors les nouveaux critères que nous avons utilisés pour la Clio III de 2006 :

- modèle le plus vendu à la place du modèle d'entrée de gamme,
- kilométrage annuel des voitures particulières à la place du kilométrage du parc diesel,
- consommations standardisées UTAC, au lieu des consommations de carburant observées en essai libre.

Deux bases de comparaison pour la future 308

Nous devrons aussi comparer les coûts de cette 308 de 2007 à ceux d'une voiture comparable (une 307) de l'année antérieure (2006).

Pour ce faire, nous avons réalisé une simulation du budget de la 307 la plus vendue en 2006, avec les kilométrages et les consommations des nouveaux critères.

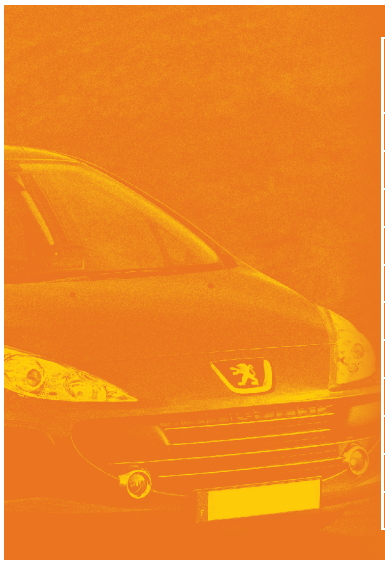
Ce budget simulé d'une 307 « nouveaux critères » de 2006 peut se décrire ainsi :

- 307 diesel 2006
- 1,6 l, 90 ch, 5 CV, 5 portes, Confort, 19 100 € à l'achat
- 16 564 km dans l'année avec 4,9 litres de gazole aux 100 km
- budget total : 6 702 €. Prix de revient au km : 0,404 €

Nous avons également simulé un budget pour l'automobiliste préférant, pour le même kilométrage annuel, utiliser la 307 essence la plus vendue (en prévision de la 308 essence la plus vendue).

- 307 essence 2006
- 1,4 l, 90 ch, 6 CV, 5 portes, Confort, 17 150 € à l'achat
- 16 564 km avec 6,5 litres du super 95 aux 100 km
- Budget total : 7 156 €. Prix de revient au km : 0,432 €.

Voici les chiffres concernant les différents postes de dépenses de ces 307 de 2006.



Euros Diesel	HORS TAXES	TAXES	TTC	TTC ESSENCE	ESSENCE/ DIESEL
	€	€	€	€	%
Achat moins reprise	2 180	466	2 646	2 900	9,6 %
Frais financiers	383	75	458	412	-10,0 %
Assurance	526	139	665	625	-6,0 %
Carburant	393	482	875	1 320	50,9 %
Entretien	1 088	213	1 301	1 142	-12,2 %
Garage du véhicule	422	83	505	505	=
Total hors taxes	4 992				
Péage		252	252	252	=
Total taxes		1 710			
Total TTC			6 702	7 156	6,8 %
Prix au km	0,301	0,103	0,404	0,432	6,8 %

Où va l'argent de l'automobiliste diesel ?

Signalons (dans la perspective de la comparaison avec la 308 de 2007) que, sur 100 €, le conducteur de la 307 diesel nouveaux critères 2006, donne (entre parenthèses 307 essence) :

- 26 € au percepteur (29 €)
- 32 € H.T. au constructeur (33 €)
- 16 € H.T. au garagiste (13 €)
- 8 € H.T. à l'assureur (7 €)
- 6 € H.T. au loueur de garage (6 €)
- 6 € H.T. au pompiste (7 €)
- 6 € H.T. au financier (5 €)

L'essence perd son avantage au fil des kilomètres

A ce niveau de kilométrage (16 564 km par an), la 307 diesel prend un net avantage sur la 307 essence, dont le budget total est près de 7 % plus élevé.

La 307 essence dépense en carburant 51 % de plus que la 307 diesel, et perd toutes les économies qu'elle a pu faire sur les gros postes comme l'entretien (-12,2 %) et l'assurance (-6,0 %).

Mais ce qui peut surprendre aussi, c'est que l'amortissement de son véhicule (achat moins reprise) est plus onéreux (2 900 €) que celui de la 307 diesel (2 646 €). C'est le marché de l'occasion qui nous en donne l'explication.

La 307 diesel de 2002, cédée en reprise, vaut 45 % du prix de la 307 diesel neuve de 2006. Pour la 307 essence, la valeur de reprise 2002 n'est que de 33 % de la valeur neuve 2006.

5 % de remise sur la 307

Si l'acquéreur d'une 307 diesel obtient 5 % de remise sur l'achat de sa voiture neuve, il économise 239 € chaque année sur le poste achat moins reprise et 23 € sur les frais financiers. Son gain de 262 € représente une baisse de ses dépenses annuelles de -3,9 %.

S'il doit, par contre, céder en même temps 5 % sur la reprise de sa 307 d'occasion, le gain n'est plus que de 154 € (2,3 % du budget annuel).

Pour la 307 essence, le gain est respectivement de 235 € (3,3 % du budget) et de 163 € (2,3 % du budget annuel).

> Comparaison des budgets de quatre automobilistes français

Quel profil pour quel modèle ?

Petit rouleur : Véhicule essence **Renault Clio III 1,4l Dynamique 6CV** **Etat : neuve** **Revente : au bout de 4 ans** **Kilométrage annuel 2006 : 9 777 km**	**Moyen rouleur : Véhicule diesel** **Peugeot 307 1,6L HDI Confort 5CV** **Etat : neuve** **Revente : au bout de 4 ans** **Kilométrage annuel 2006 : 16 564 km**
Petit budget : véhicule essence **Renault Clio 1,2l - Authentique 4 CV** **Etat : occasion de 4 ans - 40 000 km** **Revente : à 8 ans** **Kilométrage annuel 2006 : 10 000 km**	**Gros rouleur : véhicule diesel** **Peugeot 607 2,0l HDI 8 CV Executive** **Etat : neuve** **Revente : au bout de 3 ans** **Kilométrage annuel 2006 : 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 les 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.

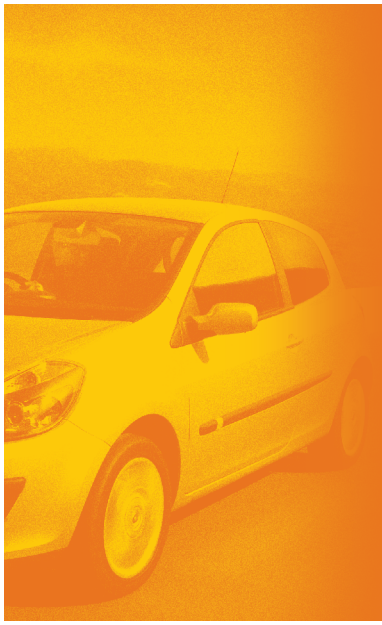
Les deux autres budgets de comparaison (véhicules III et IV)

- 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 2 194 € de budget annuel, la voiture d'occasion coûte cette année 41 % de moins que la Clio achetée neuve (5 359 €). Les seules taxes acquittées sur le carburant sont, à 4 % près, aussi élevées que le poste « achat » Hors Taxes pour l'acquéreur de cette voiture d'occasion.
- Le propriétaire de la voiture d'occasion fait des économies sur tous les postes. Mais le taux de taxation de son budget s'élève à près de 60 %, contre 37 % à 39 % pour les trois voitures neuves.
- Notre gros rouleur en 607 dépense 13 402 €, 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 (0,383 €) est à mi-chemin entre celui de la Clio d'occasion (0,219 €) et celui de la Clio neuve (0,548 €). Chaque véhicule trouve sa raison d'être.

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

Profil du propriétaire véhicule occasion

Nous avons choisi un automobiliste qui donne la priorité à l'économie : il revend son ancien véhicule, une Renault Clio de huit ans (RTE 4 CV 1998), et finance son achat par un retrait sur son épargne. Il l'assure au tiers auprès d'un opérateur de type direct, avec une couverture minimale de risques. Il fait ses pleins de carburant uniquement en hypermarché. Sa consommation est de 6,2 l/100 km. L'entretien et les réparations sont réalisés en partie par ses soins selon ses compétences. Il se procure les pièces aux meilleures conditions du marché. Il gare son véhicule dans la rue - pas de location ni de propriété. Sa fréquentation des autoroutes payantes est 30 % inférieure à la moyenne des automobilistes. Il parcourt une distance de 10 000 km/an.



Budget annuel 2006 par poste de dépenses pour un véhicule d'occasion

Euros Diesel	HORS TAXES	TAXES	TTC
	€	€	€
Achat moins reprise	508	99	607
Frais financiers	56	11	67
Assurance	148	39	187
Carburant	270	490	760
Entretien	390	76	466
Garage du véhicule	-	-	-
Total hors taxes	1 372	-	-
Péage	-	107	107
Total taxes	-	822	-
Total TTC	-	-	2 194
Prix au km	0,137	0,082	0,219

Comment rouler moins cher ?

Notre propriétaire de voiture d'occasion dépense 2 194 € dans l'année, contre 5 359 € pour la Clio neuve, soit les deux cinquième environ (41 %).

En recherchant les solutions les moins onéreuses, notre propriétaire de voiture d'occasion parvient à faire les économies suivantes par rapport à la Clio neuve :

- 73 % sur le poste achat moins reprise
- 80 % sur les frais financiers
- 68 % sur les primes d'assurance
- 4 % sur le carburant
- 31 % sur l'entretien
- 100 % sur le garage du véhicule
- 30 % sur le péage

Pour un kilométrage de 2,5 % supérieur, il réalise 59 % d'économies sur l'ensemble du budget. Le coût du kilomètre est de 0,219 €, soit 40 % de celui de la Clio neuve (0,548 €).

Au total, il diminue son budget de trois cinquièmes, mais c'est sur le poste le plus taxé, le carburant, que les économies sont les plus difficiles (4 % contre 30 % à 100 % sur les autres postes).

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 un 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 :

- 65 % sur le budget hors taxes (1 372 € contre 3 909 €),
- mais seulement 43 % sur les taxes qu'il acquitte (822 € contre 1 450 €).

Il paie des produits et services hors taxes à 35 % de leur valeur neuve, mais acquitte 57 % des taxes appliquées au budget de la Clio neuve.

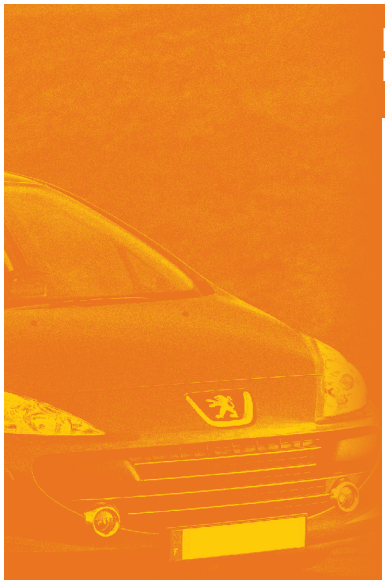
Dans le budget de la voiture d'occasion, le poste « carburant » (760 €) est le premier poste de dépenses.

L'acquisition d'un véhicule d'occasion permet un accès à moindre coût à la mobilité mais les automobilistes plus modestes paient en proportion plus d'impôts que les acheteurs de voitures neuves (37,50 % contre 27,10 % de leur budget TTC).

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

Profil du propriétaire véhicule haut de gamme

Il revend son ancien véhicule, une Peugeot 607 2,2 l HDI 8 CV diesel de trois ans et finance son achat comptant. Il souscrit à une assurance tous risques. Il fait ses pleins de carburant indifféremment dans tous les réseaux. Il consomme 6,1 litres de gas-oil aux 100 km. Il effectue l'entretien et les réparations du véhicule selon les préconisations du constructeur. Dans les 2/3 des cas, il met son véhicule dans un garage. Il fréquente les autoroutes payantes 30 % de plus que la moyenne des automobilistes. Il parcourt une distance de 35 000 km/an.



Budget annuel 2006 par poste de dépenses pour un véhicule haut de gamme

Euros	HORS TAXES	TAXES	TTC
	€	€	€
Achat moins reprise	3 930	833	4 763
Frais financiers	448	88	536
Assurance	1 020	270	1 290
Carburant	1 033	1 268	2 301
Entretien	2 458	482	2 940
Garage du véhicule	737	145	882
Total hors taxes	9 626	-	-
Péage	-	690	690
Total taxes	-	3 776	-
Total TTC	-	-	13 402
Prix au km	0,275	0,108	0,383

Un plus fort kilométrage qui supporte l'augmentation des coûts

Pour évaluer la différence des budgets entre un rouleur diesel moyen et un gros rouleur diesel, comparons le budget de la 607 avec celui de la 307.

Par rapport à la 307, le poste carburant connaît une augmentation de +163 %. En effet, la voiture consomme +25 % de gazole au kilomètre et effectue des parcours plus élevés de 111 %.

Avec 13 402 €, le budget de la 607 est le double de celui de la 307 (6 702 €). Mais comme la 607 fait plus du double de kilomètres (35 000 contre 16 564), son prix de revient au kilomètre (0,383 €) se retrouve inférieur de 5 % à celui de la 307 (0,404 €).

Pour un kilométrage plus que doublé, le budget hors taxes de la 607 augmente de +93 %, pendant que les taxes grimpent de +121 %.

Le kilomètre le moins cher n'est ni le plus sûr, ni le moins taxé

Nous avons dans ce panel 4 automobilistes qui ont des besoins de déplacement et des budgets différents.

Les parcours annuels vont de 10 000 km pour la voiture d'occasion à 35 000 km pour la 607. Le rapport est de 1 à 3,5. Les budgets s'échelonnent de 2 194 € à 13 402 € pour les mêmes voitures. Le rapport va de 1 à 6,1.

Quand l'automobiliste parcourt 1 000 km en 2006, il dépense 219 € en Clio d'occasion, 383 € en 607, 404 € en 307 et 548 € en Clio neuve.

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 (0,548 €) qu'à la 307 (0,404 €) et à la 607 (0,383 €). Plus on roule, plus on peut amortir une voiture de cylindrée supérieure,
- notre propriétaire de voiture d'occasion parvient à abaisser le coût de son kilomètre à 0,219 €. Mais c'est au détriment de la fiabilité, de la sécurité et de l'accès aux technologies nouvelles. De plus son kilomètre représente quand même 57 % de celui de la 607 (0,383 €). Enfin, c'est lui qui supporte le taux de taxation le plus élevé par rapport au prix hors taxes (60 % contre 34 à 39 % pour les trois voitures neuves).

Comparaison des quatre budgets français

Comparatif des budgets de quatre automobilistes français

Euros	MODELES			
	Occasion essence Renault Clio	Neuve Essence Renault Clio	Neuve Diesel Peugeot 307 D	Neuve Diesel Peugeot 607 D
Nbre km parcourus/an	10 000	9 777	16 564	35 000
Achat moins reprise	607	2 310	2 646	4 763
Frais financiers	67	344	458	536
Assurance	187	582	665	1 290
Carburant	760	791	875	2 301
Entretien	466	677	1 301	2 940
Garage du véhicule	-	505	505	882
Péage	107	150	252	690
Total TTC	2 194	5 359	6 702	13 402
Coût au km	0,22	0,55	0,40	0,38
Total hors taxes	1 372	3 909	4 992	9 626
Taxes payées	822	1 450	1 710	3 776
Part des taxes	37,50 %	27,10 %	25,50 %	28,20 %
Taux de taxation sur le prix hors taxes	59,90 %	37,10 %	34,30 %	39,20 %

> L'automobiliste français face aux taxes

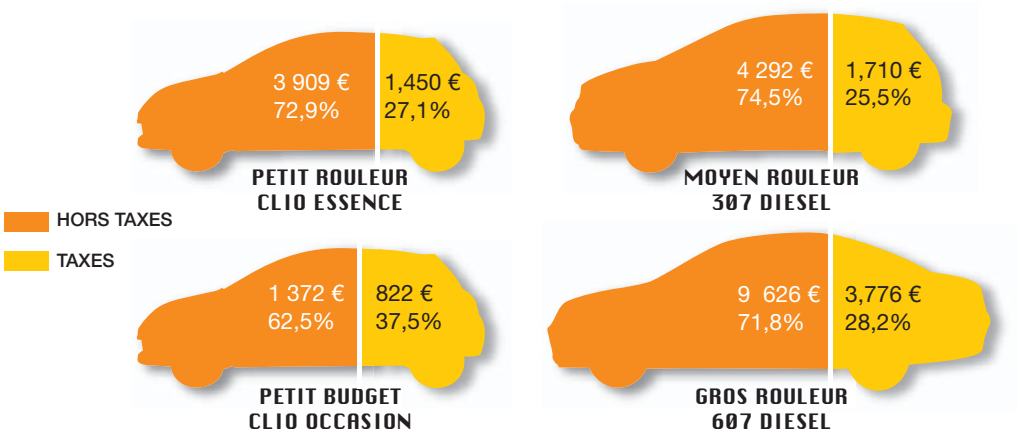
Dans les quatre budgets une part importante est consacrée aux taxes

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

Mais avec le budget de l'automobiliste, la charge fiscale augmente.

Dans 100 € de dépenses, il y a 26 € de taxes pour une 307 diesel, 27 pour une Clio essence, 28 pour une 607 diesel et jusqu'à 37 € pour une Clio occasion.

Répartitions des taxes



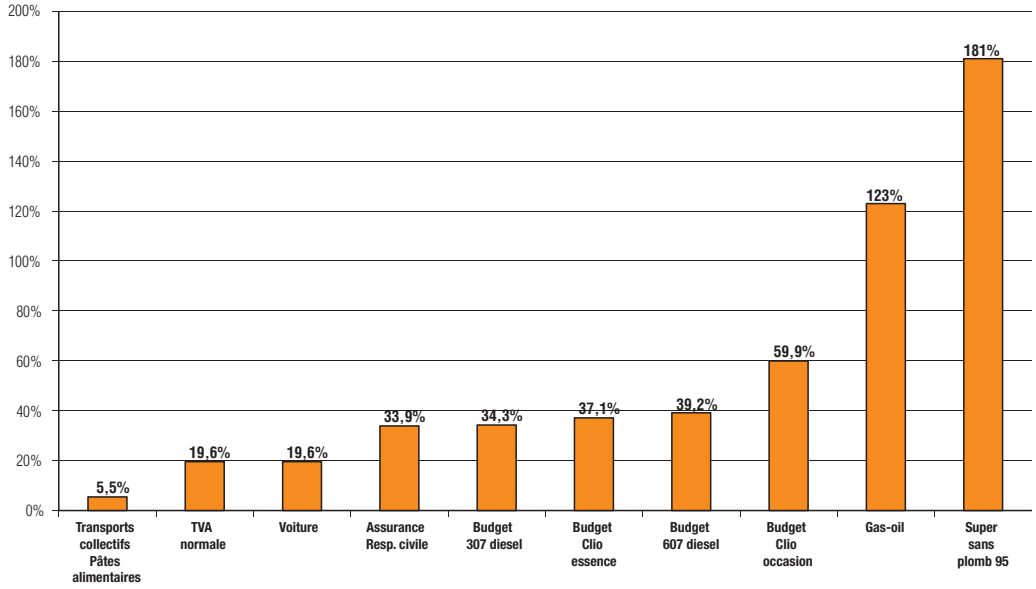
L'usage de la voiture écrasé par l'impôt

La possession (achat moins reprise + frais financiers + garage) représente ce que l'on doit dépenser avant le premier kilomètre. Cette prise de possession est taxée, selon le type d'auto mobilistes, de 19,6 % à 21,4 % (contre 19,6 % pour les autres biens et services).

Mais l'usage du véhicule (ensemble des autres postes du budget) est beaucoup plus fortement taxé ; le moyen rouleur (307 Diesel) sera taxé à 54 % pour l'usage de son véhicule, le gros rouleur (607 Diesel) à 60,1 %, le petit rouleur (Clio Essence) à 68,3 %, et enfin le petit budget (Clio occasion) verra son taux de taxation culminer à 88,1 %.

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

Taux de taxation spécifiques



Le taux de taxation de la 607 Diesel (39,2 %) représente deux fois le taux de la TVA normale.

Mais il faut compter trois fois pour la Clio occasion (59,9 %), six fois pour le gazole (123 %) et neuf fois pour le super sans plomb (181 %).

L'ensemble des taxes acquittées par les utilisateurs de véhicule, telles qu'on peut les estimer ci-dessous, avoisinent les 55 milliards d'euros, soit un montant proche du produit de l'impôt sur le revenu perçu en 2006 (57,5 milliards).

- TVA sur les voitures neuves 4,4
- Taxes sur les assurances 4,5
- Taxes sur les carburants 33,1
- TVA sur l'entretien 4,5
- Péages 5,7
- Cartes grises et permis 1,5
- Divers 1,2
- TOTAL 54,9

Le carburant champion des taxes

Pour la Clio essence, 35 % des taxes acquittées sont dues au carburant (510 € sur 1 450 €). Pourtant, sans les taxes, le super ne représente que :

- 7,2 % des dépenses hors taxes
- 5,2 % du budget total

Sur 19 € dépensés pour la Clio essence, un seul est consacré au super avant taxes.

Pour la 307 diesel, 28 % des taxes acquittées sont dues au carburant (482 € contre 1 710 €). Pourtant, sans les taxes, le gazole ne représente que :

- 7,9 % des dépenses hors taxes
- 5,5 % du budget total

Sur 18 € dépensés pour la 307 diesel, un seul est consacré au gazole avant taxes.

En 2006, grâce au gel de la TIPP, les taxes ont augmenté seulement au niveau de l'inflation (+1,5 % pour le gazole) ou même en dessous (+1,3 % pour le super). C'est le prix hors taxes qui a généré la hausse du carburant à la pompe.

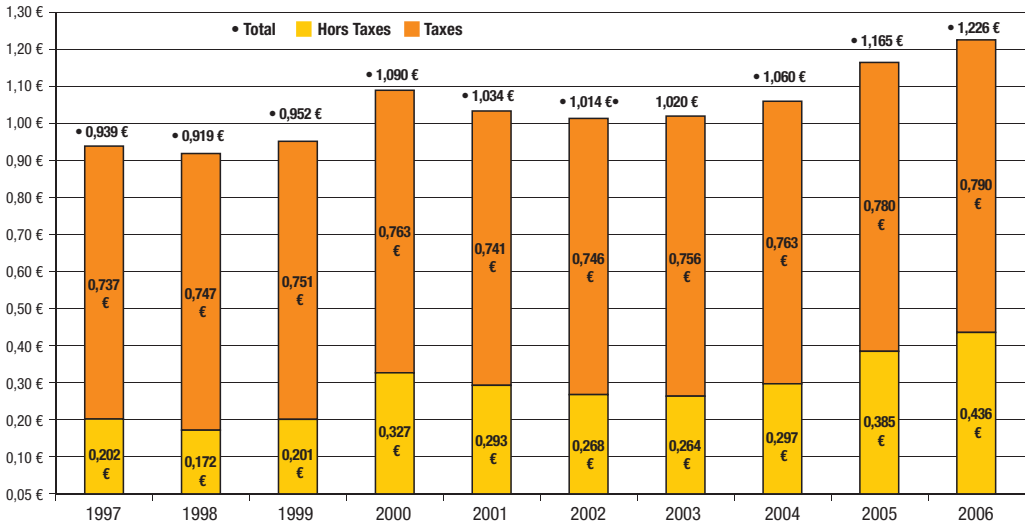
	SUPER			GAZOLE		
	2005	2006		2005	2006	
Hors taxes en €	0,386	0,436	13,00 %	0,442	0,484	+9,50 %
Taxes	0,780	0,790	1,30 %	0,585	0,594	+1,50 %
TTC	1,166	1,226	5,10 %	1,027	1,078	+5 %
Taux d'imposition	202 %	181 %		132 %	123 %	

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

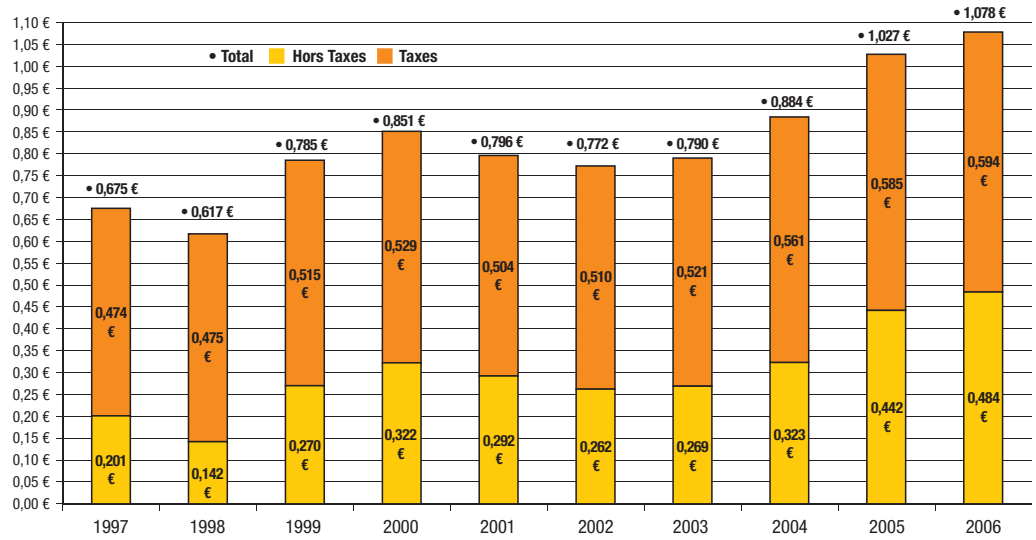
	En 2005	En 2006	06/05
Super	8,58 litres	8,16 litres	-4,90 %
Gazole	9,74 litres	9,28 litres	-4,80 %

Le pouvoir d'achat de l'automobiliste est en baisse dans une année où le consommateur global maintient le sien (+0,8 %).

Evolution du prix moyen du sans plomb 95



Evolution du prix moyen du gas-oil



> Les nouvelles alternatives

De nouveaux produits, de nouvelles énergies, de nouveaux modes de financement apparaissent ou se développent, qui offrent à notre automobiliste des alternatives nouvelles.

Nous allons examiner les budgets alternatifs de la Dacia Logan, véhicule « low cost », de la Toyota hybride utilisant l'électricité, de la Ford Focus fonctionnant à l'éthanol, et le budget de la Clio financé par la location avec option d'achat, à la place du crédit.

Dacia Logan : ils sont forts ces Roumains

La Dacia Logan représente une innovation sur le marché français, dans la mesure où sa taille et son habitabilité sont comparables à celles de la Peugeot 307 d'entrée de gamme de notre moyen rouleur.

Avec une puissance et des performances un peu inférieures, elle est vendue à un prix quasiment moitié moindre. Sur les 265 000 modèles produits en 2006, 23 000 exemplaires ont été immatriculés en France.

Conçue et construite à partir d'éléments déjà amortis sur des modèles antérieurs, elle est fabriquée et assemblée dans un pays où le coût de la main d'œuvre est très sensiblement inférieur.

Comparons les caractéristiques et les budgets de ces deux voitures diesel (dans leur version la plus vendue), offrant apparemment les mêmes prestations, pour le kilométrage annuel de notre moyen rouleur diesel : 16 564 km.

PEUGEOT 307 CONFORT	LOGAN LAURÉATE AMBIANCE
5 CV 1,6l 90 ch	4 CV 1,5l 70 ch
19 100 €	9 840 €
4,21 m x 1,75 m	4,25m x 1,74m
coffre 340 dm^3	coffre 510 dm^3
1 289 kg	1 065 kg
179 km/h	158 km/h
0 à 100 km en 12.5"	0 à 100 km en 15"
4,9 l/100 km	4,7 l/100 km
CO^2 134 g/km	CO^2 125 g/km

Budget pour 16 564 km par an

PEUGEOT 307 CONFORT		LOGAN LAURÉATE AMBIANCE	
2 646 €	Achat reprise	1 311 €	-50,5 %
458 €	Frais financiers	236 €	-48,5 %
665 €	Assurance	504 €	-24,2 %
875 €	Carburant	839 €	-4,1 %
1 301 €	Entretien	924 €	-29,0 %
505 €	Garage du véhicule	505 €	=
252 €	Péage	252 €	=
6 702 €	TOTAL	4 571 €	-31,8 %

Spartiate mais moins coûteuse

Les frais d'acquisition permettent une économie de 50 %. Des pièces déjà amorties et une mécanique plus frustre font baisser le budget entretien (-29 %), malgré un coût de main d'œuvre comparable.

Le prix du véhicule et l'entretien moins onéreux influencent directement le poste assurance (- 24,2 %). Mais le coût du carburant est incompressible (-4,1 %).

Au total, le budget n'est pas loin d'être un tiers moins cher (-31,8 %), si l'on veut bien se contenter d'un équipement beaucoup plus modeste. Par exemple, la 307 d'entrée de gamme en fin de carrière dispose en dotation standard, par rapport à la Logan de :

- une climatisation automatique
- un régulateur et limiteur de vitesse
- un autoradio CD
- un répartiteur électronique de freinage, ESC/ESP
- une direction à assistance variable
- des airbags latéraux avant et rideaux
- deux fixations Isofix aux places arrières.

Les premiers investisseurs

Si l'automobiliste diesel moyen rouleur accepte un équipement appauvri, des performances plus modestes et une esthétique moins élaborée, il peut faire une économie de 2 131 € sur son budget annuel.

Les clients de 2006 ne se sont pas recrutés parmi les ménages modestes (qui sont restés dans l'occasion ou la non motorisation), mais parmi les classes moyennes, deux tiers de couples entre 35 et 45 ans avec 2 enfants, un tiers de retraités, des revenus annuels entre 20 000 € et 30 000 €, aux deux tiers dans les villes de moins de 100 000 habitants.

Deux acquéreurs sur trois ont payé comptant : la Logan, dans sa première année, n'est pas la voiture des pauvres.

Prius : le monde du silence

La Toyota Prius II est animée par un moteur électrique de 68 ch qui, à 40 km/h, passe le relais à un moteur thermique de 77 ch.

Equipée d'un variateur à la place de la boîte de vitesses, elle est particulièrement appréciée en ville pour son silence et son confort de conduite. Sur route, le moteur électrique peut venir en renfort du moteur thermique, si les conditions le nécessitent.

Un monde moins pollué

Le moteur thermique consomme 4,3 litres de super aux 100 km. Le moteur électrique n'a pas besoin d'être rechargé. La Prius ne produit que 104 g de CO^2 au kilomètre contre 155 par exemple pour la 307 essence.

Plus chère mais moins gourmande

Les prix catalogue sont conséquents et s'étagent entre 25 000 et 30 000 €. Ce n'est probablement pas une voiture de petit rouleur, et nous la comparons à la 307 essence (habitabilité et performances proches) sur la base des 16 564 km annuels du moyen rouleur.

PEUGEOT 307 ESSENCE CONFORT	TOYOTA PRIUS II LINEA SOL
6 CV 1,4 l 90 ch	4 CV 1,5 l 77 ch
-	+ 68 ch électriques
17150 €	25550 €
4,21 m x 1,75 m	4,45m x 1,73m
1233 kg	1325 kg
172 km/h	170 km/h
km arrêté 34"	km arrêté 35.4"
6,5 l/100 km	4,3 l/100 km
CO^2 155 g/km	CO^2 104 g/km

Budget pour 16564 km par an

PEUGEOT 307 ESSENCE CONFORT		TOYOTA PRIUS II LINEA SOL	
2900 €	Achat reprise	3505 €	+17,3 %
412 €	Frais financiers	566 €	+37,3 %
625 €	Assurance	764 €	+22,2 %
1320 €	Carburant	873 €	-33,9 %
1142 €	Entretien	1564 €	+37,0 %
505 €	Garage du véhicule	505 €	=
252 €	Péage	252 €	=
7156 €	TOTAL	8029 €	+12,2 %

Le budget annuel de la Prius est de 8029 € par an, supérieur de +12,2 % à celui de la 307 essence pour 16564 km.

A l'inverse de la Logan où l'on peut gagner sur tout sauf sur le carburant, avec la Prius, on ne gagne que sur le carburant (-33,9 %). Chaque kilomètre économise 0,267 € sur l'essence, mais accroît l'entretien de 0,255 €.

On peut acheter son silence

C'est donc un supplément de budget (873 € sur 16564 km) qu'il faut accepter comme prix du silence, de la souplesse, du confort de conduite et de réduction du CO^2. Cela représente 5,27 € aux 100 km, soit l'équivalent du prix de 4,3 l de super à 1,226 €. A quand une Logan hybride ?

L'éthanol à 0,83 € le litre

Plusieurs constructeurs proposent désormais des modèles dont les moteurs fonctionnent à l'éthanol E 85 (mélange de 85 % de bioéthanol et de 15 % de super).

L'intérêt apparent pour le consommateur est que l'éthanol E 85 coûte 0,83 € le litre, contre 1,078 € pour le gazole et 1,226 € pour le super 95. Le citoyen sera content de savoir que le moteur à l'éthanol n'émet que 99,6 g/km de CO^2 (moins que la Prius) contre 140 pour le gazole et 169 pour le super, sur le véhicule que nous avons choisi pour apprécier le budget : la Ford Focus C-Max.

Sous sa dénomination Bioflex, le Focus C-Max peut utiliser soit de l'éthanol, soit du super, et, à cette fin, il dispose de deux réservoirs. C'est d'autant plus utile, qu'en 2006, il ne trouvera en France qu'une grosse centaine de points de vente susceptibles de le ravitailler.

L'éthanol face au super et au gazole

Nous comparons le budget de ce Focus C-Max Bioflex de 1,8 l, 8 CV, 125 ch Trend de 21250 €, 8,9 l d'éthanol aux 100 km, avec le Focus C-Max essence, même définition à 20900 €, 7,1 l de super aux 100 km et avec le Focus C-Max diesel 1,8 l TDCi Trend de 1,8 l, 7 CV, 115 ch à 22150 € et 5,3 l de gazole aux 100 km.

Nous comparons leurs budgets pour un petit rouleur parcourant 9777 km par an, puis pour un moyen rouleur avec 16564 km annuels.

	BUDGET ANNUEL		BUDGET CARBURANT	
Pour 9 777 km/an petit rouleur				
C Max diesel	6 681 €	Base	558 €	Base
C Max éthanol	6 988 €	4,60 %	722 €	29,40 %
C Max essence	7 021 €	5,10 %	851 €	52,50 %
Pour 16 564 km/an moyen rouleur				
C Max diesel	7 600 €	Base	946 €	
C Max éthanol	8 012 €	5,40 %	1 224 €	29,40 %
C Max essence	8 126 €	6,90 %	1 442 €	52,50 %

Ethanol : « doit mieux faire »

Pour le petit rouleur, le véhicule à l'éthanol dépense 307 € de plus que le véhicule diesel dont 164 € de carburant. Il dépense 33 € de moins que le véhicule essence, bien qu'il ait fait une économie de 129 € sur le carburant (les postes achat, entretien et assurance coûtent ensemble 96 € de plus).

Pour le moyen rouleur, le véhicule à l'éthanol dépense 412 € de plus que le diesel, dont 278 € de carburant, et 114 € de moins que le véhicule essence, malgré une économie de 218 € sur le carburant.

Avec la fiscalité actuelle, d'un strict point de vue budgétaire, le véhicule diesel reste le plus intéressant. Le budget éthanol reste très proche du budget essence.

Le gain essentiel porte sur la diminution des émissions de CO^2.

Modes de financement

Acheter ou louer ?

Dans la location, l'automobiliste n'est pas le propriétaire de la voiture qu'il utilise.

A côté des locations de courte durée, les premières apparues sur le marché, on trouve depuis quelques années la location avec option d'achat (LOA) et la location longue durée (LLD).

Avec la LOA, l'automobiliste verse un apport initial représentant 20 % ou 30 % du prix catalogue du véhicule neuf, puis 12 à 48 loyers mensuels. A la fin de la période de location, il peut acquérir le véhicule en levant l'option d'achat, ou mettre fin au contrat en rendant la voiture (frais de remise en état éventuels restant à régler). Pendant la période de location, tous les frais habituels à l'usage du véhicule sont à sa charge (carburant, entretien, assurance, etc).

La LLD (location longue durée) présente les mêmes caractéristiques que la location courte durée. Le locataire ne prend en charge que les frais de carburant, de stationnement et de péage. Il n'a pas d'apport initial à fournir et il ne peut pas acquérir la voiture à la fin de la période de location. Plus chère, la LLD est moins adaptée aux particuliers, mais intéresse plus spécifiquement les entreprises et les professions libérales. Elle les décharge des problèmes de gestion de parc, de maintenance, d'assurance et d'immobilisation du capital. C'est un service très apprécié par les utilisateurs, mais qui a un coût.

La LOA pour une Clio

Nous nous intéressons ici à la location avec option d'achat appliquée à notre automobiliste essence désirant acquérir une Clio III d'entrée de gamme, et qui, ne souhaitant pas ou ne pouvant pas acheter comptant son véhicule, a le choix entre le crédit et la LOA.

A part l'achat et les frais financiers, tous les autres postes de son budget (assurance, carburant, entretien, etc) sont identiques dans les deux cas.

Pour rendre la comparaison des coûts financiers plus claire, nous allons considérer qu'il revend par lui-même son véhicule de reprise à un particulier et qu'il fait dans les deux cas (crédit ou LOA) un apport initial de 30 % de la valeur du véhicule neuf.

L'organisme financier associé au constructeur offre les conditions suivantes pour une Clio III Authentique 5 CV, 5 portes, 1,2 l, 75 ch d'une valeur de 12 750 €, pour un crédit ou une LOA de 3 ans.

CREDIT		LOA
3825 €	Apport personnel	3825 €
85 €	Frais de dossier	-
36 fois 285 €	Mensualités	36 fois 138 €
-	Option d'achat	5226 €
14170 €	Total des dépenses d'acquisition	14019 €
1420 €	Surcoût	1269 €
+11,1 %	En % du prix neuf	+10,0 %

Les atouts de la LOA

Dans le cas présent, la dépense totale en cas de crédit (14170 €) n'est différente de celle de la LOA (14019 €) que de 151 €, soit 1,1 % du prix catalogue du véhicule.

A coût égal, la LOA peut apparaître à certains plus attractive ou plus accessible. La mensualité affichée (128 €) est 2 fois plus attirante que celle du crédit (285 € soit le double), et l'automobiliste gêné financièrement à la fin de la location par l'imposante option d'achat à payer en une seule fois (5226 €) peut éventuellement se dégager en y renonçant. Mais il n'a alors plus de voiture... Néanmoins, à ce titre, la LOA peut apparaître à certains comme plus souple que le crédit.

On peut trouver des propositions de crédit plus intéressantes chez d'autres opérateurs. Face à un TEG de 7,5 % comme ci-dessus ; l'offre sur le marché en 2006 va de 5 % à 9 % environ.

La LOA reste attractive pour celui qui veut diminuer son capital immobilisé et qui n'est pas foncièrement attaché à la propriété de son véhicule.

> Le budget « véhicule essence » des 22 régions françaises

Nous introduisons, en 2006, l'utilisation d'un kilométrage spécifique pour l'automobiliste utilisant un véhicule essence dans chacune des 22 régions de France.

Les budgets des automobilistes de ces 22 régions s'étagent de 4 875 €, en Lorraine, à 5 581 € en Provence-Alpes-Côte d'Azur, soit un écart de 706 € (14,5 %).

Cet écart est dû non seulement à la différence des prix des produits et des services entre les régions, mais aussi à la diversité des parcours annuels qui, à part l'Ile de France (7 301 km) vont, en province, de 8 275 km (Lorraine) à 11 607 km (Poitou-Charentes).

Une région saturée où l'on roule peu et qui coûte cher

L'Ile de France présente un cas à part dans le paysage automobiliste français. C'est une région à forte densité d'habitation. Un trafic régulièrement saturé aux heures de pointe, un stationnement difficile, des transports publics de plus en plus développés incitent à une utilisation modérée de l'automobile.

Le parc des voitures essence est dominant dans la région (par rapport au diesel) : 58 % contre 43 % en province, pour des petits trajets de proximité. Comme dans toutes les grandes villes, le kilométrage annuel est donc plus bas que la moyenne : 7 300 km en Ile de France, alors qu'en province, on roule, en essence, entre 8 200 km en Lorraine et 11 600 km en Poitou-Charentes.

Face à des prix unitaires pourtant élevés, l'automobiliste francilien se retrouve néanmoins, en raison de son faible kilométrage, avec le budget carburant (607 €), le budget entretien (530 €) et le budget péage les moins élevés de l'hexagone.

Par contre, il est toujours celui qui dépense le plus pour le garage de son véhicule (706 €). Enfin sa carte grise, la plus chère de France (277 € contre 120 € en Corse), gonfle le poste achat-reprise. Peu de kilométrages et des prix unitaires élevés donnent au Francilien le prix au kilomètre le plus élevé (0,714 €).

Le kilomètre le moins cher en Poitou-Charentes

Le prix de revient au kilomètre le plus bas revient à l'automobiliste du Poitou-Charentes (0,456 €, soit un tiers en moins que pour l'Ile de France). Le budget garage est le moins élevé de nos 22 régions (222 €), mais ce sont surtout les nombreux kilométrages (11 607 km, première place) qui amortissent le mieux les frais fixes (achat-reprise, frais financiers, assurances et garage du véhicule). Roulant plus que les autres, l'automobiliste poitevin-charentais a le plus fort budget en carburant (937 €), en entretien (783 €) et en péage (177 €).

Les automobilistes économes

Trois automobilistes ont en 2006 un budget inférieur à 5 000 € :

- le Lorrain (4 875 €). C'est le provincial le plus économe de ses parcours (8 275 km). Il est en 2e place pour le carburant, l'entretien et le péage, 3e pour l'assurance, 6e pour l'achat-reprise et 11e pour le garage du véhicule,
- le Picard (4 927 €). En parcours annuel, il vient juste après le Lorrain (8 910 km). Il est 2e pour l'entretien, 3e pour l'achat-reprise et le péage, 4e pour le carburant et le garage du véhicule, et 14e pour l'assurance.
- Le Champenois-Ardennais (4 957 €). 6e pour le parcours annuel (9 222 km), il est 3e pour l'entretien, 5e pour l'assurance, le carburant et le garage et 15e pour l'achat-reprise.

... et ceux à qui la voiture coûte cher

Les plus gros budgets sont ceux de la Provence-Alpes-Côte d'Azur et du Languedoc (de 5 500 à 5 600 €).

Ces régions ont la difficulté de supporter des frais fixes (achat, assurance, garage) les plus mal placés (entre le 17e et le 22e rang), auxquels s'ajoutent des postes carburants et entretien également pesants, par rapport aux moyennes nationales.

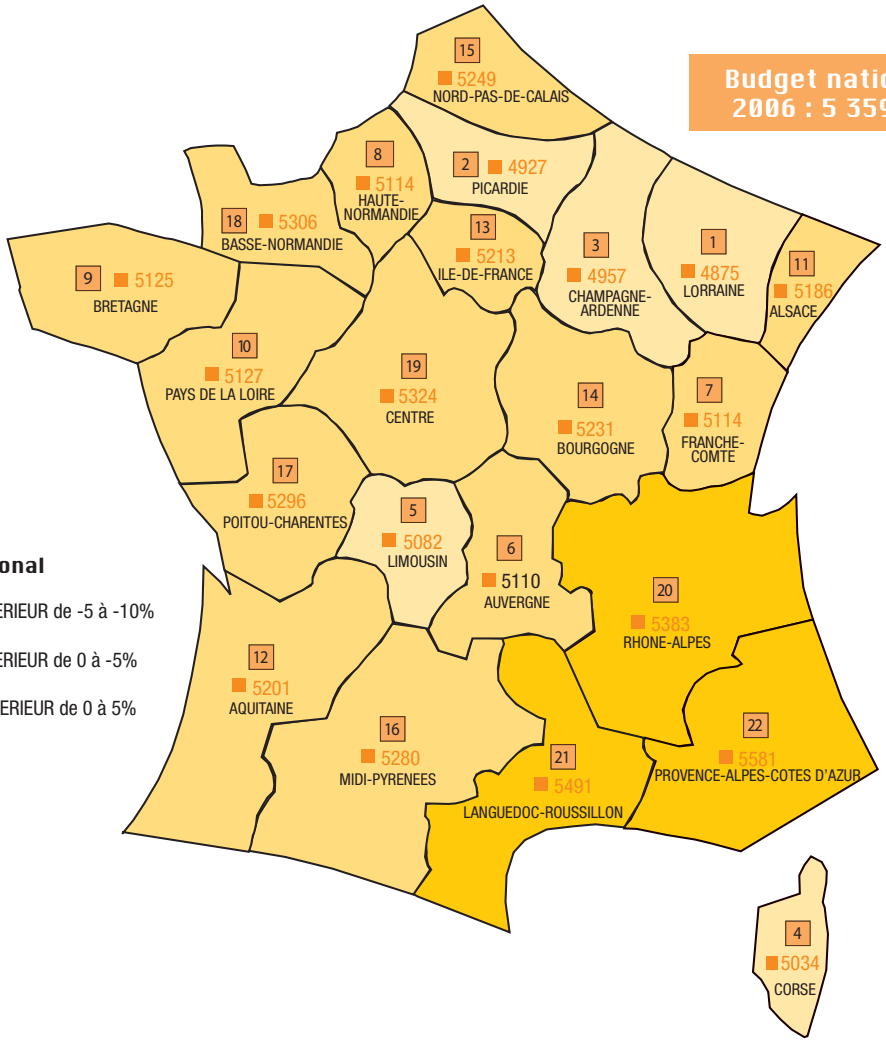
Rouler et se garer n'a pas le même prix à travers toute la France.

Le budget « véhicule essence » des 22 régions françaises

En Euros	Budget annuel	Achat reprise	Frais financiers	Assurance	Carburant	Entretien	Garage véhicule	Péage	Kilométrage annuel	Prix au kilomètre
1. Lorraine	4875	2307	344	508	666	591	331	128	8275	0,589
2. Picardie	4927	2303	344	569	718	598	259	136	8910	0,553
3. Champagne-Ardenne	4957	2311	344	515	746	628	272	141	9222	0,538
4. Corse	5034	2292	344	591	696	629	345	137	9004	0,559
5. Limousin	5082	2300	344	501	807	681	296	153	9996	0,508
6. Auvergne	5110	2307	344	516	785	686	323	149	9760	0,524
7. Franche Comté	5114	2311	344	514	820	716	253	156	10198	0,501
8. Haute Normandie	5114	2307	344	566	748	629	378	142	9308	0,549
9. Bretagne	5125	2317	344	504	773	646	394	147	9640	0,532
10. Pays de Loire	5127	2305	344	515	819	683	357	154	10170	0,509
11. Alsace	5186	2310	344	525	816	724	309	158	10206	0,508
12. Aquitaine	5201	2306	344	607	771	652	376	145	9560	0,544
13. Ile de France	5213	2332	344	585	607	530	706	109	7301	0,714
14. Bourgogne	5231	2315	344	528	900	750	224	170	11110	0,471
15. Nord Pas de Calais	5249	2311	344	598	809	713	320	154	10080	0,521
16. Midi Pyrénées	5280	2307	344	595	794	674	416	150	9869	0,535
17. Poitou Charentes	5296	2310	344	523	937	783	222	177	11607	0,456
18. Basse Normandie	5306	2307	344	524	892	756	312	171	11132	0,477
19. Centre	5324	2308	344	524	841	715	432	160	10540	0,505
20. Rhône Alpes	5383	2315	344	614	726	635	612	137	9028	0,596
21. Languedoc	5491	2309	344	587	855	725	513	158	10317	0,549
22. Provence Alpes Côte d'Azur	5581	2329	344	667	796	680	618	147	9694	0,576

Légende Maxi Mini

Budget de l'automobiliste 2006 et les 22 régions



Profil automobiliste régional

- Modèle de voiture : Renault Clio III 1,4 L Dynamique 6 CV, 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 : modulé selon le kilométrage annuel
- Distance parcourue : variable suivant les régions

Automobile Club
ACTION +

Automobile Club Action + est le premier Automobile Club français. Au sein de la Fédération Française des Automobile Clubs (FFAC), le Club défend les droits des automobilistes à la mobilité et à la sécurité.

Les actions collectives de l'Automobile Club concernent tous les sujets liés à la mobilité (Plans de Déplacements Urbains, Qualité de l'air, Sécurité routière, Budget de l'automobiliste..., mais l'Automobile Club, c'est également un ensemble unique de services proposés à tous les automobilistes et usagers de la route :

- **L'assistance juridique**
Des juristes et experts conseillent et interviennent en toute indépendance pour tous les litiges liés à l'automobile (constructeurs, assureurs...) et en cas d'infraction au Code de la Route. Les frais d'avocats sont pris en charge.

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

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

- **L'Assistance en Europe ou dans le Monde Entier**
En cas de difficultés techniques ou médicales.

- **Show your Card !**, un programme unique de réductions auprès de milliers de partenaires en France, en Europe et dans le Monde, réservé exclusivement aux adhérents de l'Automobile Club.

- **Le contrôle technique obligatoire à tarif préférentiel.**

- **Les itinéraires touristiques gratuits et les vacances et voyages à prix Club.**

- **Le choix d'une assurance auto, moto, véhicule de collection, auprès d'Autoclub Assurances.**

Les sites Internet de l'Automobile Club affichent leur vocation de permettre à l'automobiliste d'y trouver toutes les informations pertinentes et exactes dont il a besoin.
www.automobileclub.org le site de tous les automobilistes.
www.vroumy.com le portail des automobilistes, qui référence tous les sites consacrés au monde automobile.
www.autoblogger.fr le pôle de rencontre et d'expression de tous les « internautomobilistes ».

L'Automobile Club contribue, par ses engagements et ses actions en matière de sécurité routière, à réduire le nombre et la gravité des accidents de la circulation.

L'Automobile Club mène aujourd'hui différents programmes de formation : stages de recyclage pour les automobilistes expérimentés, séances de sensibilisation à la sécurité routière aux particuliers et aux entreprises, stages alternatifs à la sanction et stages de récupération de points dont il est devenu un acteur majeur.
L'arrivée au sein du groupe Automobile Club Action +, de la société Automobile Club Prévention, deuxième acteur français dans le domaine de la prévention du risque routier en entreprise, permet aujourd'hui de mieux développer les **stages de formation permanente du conducteur, aussi bien en entreprise que pour les particuliers**, facteur essentiel en matière de sécurité routière.

Le groupe Automobile Club, tant par sa dimension associative que par ses structures techniques, contribue, au travers de ses engagements et de ses actions dans le domaine de la formation et de la sécurité routière, à réduire le nombre des accidents par une modification durable du comportement des conducteurs.

Automobile Club Action +
Siège : 5, Avenue de la Paix - 67000 Strasbourg
Bureau parisien : 14, avenue de la Grande Armée - 75017 Paris
0821 74 11 11 (0,118 € ttc/min)
www.automobileclub.org

Fédération Française des Automobiles Club
76, avenue Marceau - 75008 Paris
01 56 89 20 71

placedesvosges®