

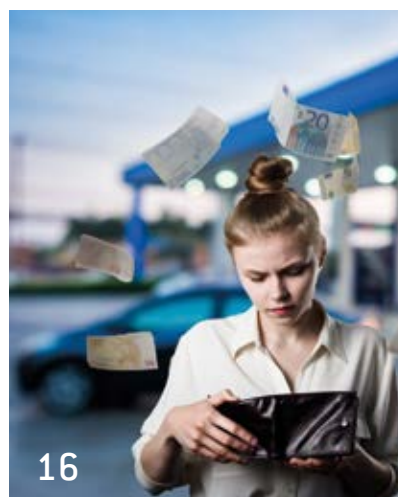
LE BUDGET DE L'AUTOMOBILISTE DE L'ACA[®]

MAI 2016





06



16



20



31

SOMMAIRE

AVERTISSEMENT ET MÉTHODOLOGIE	04
SYNTHÈSE	05
LE BUDGET DE LA RENAULT CLIO ESSENCE	06
LE BUDGET DE LA PEUGEOT 308 DIESEL	10
LE BUDGET DE LA DACIA LOGAN DIESEL	12
LE BUDGET DE LA TOYOTA PRIUS HYBRIDE ESSENCE	14
COMPARAISON DES BUDGETS	16
L'AUTOMOBILISTE FRANÇAIS FACE AUX TAXES	20
LA TIPCE : UN VRAI FORFAIT	24
LE BUDGET VÉHICULE ESSENCE DES 22 RÉGIONS FRANÇAISES	28
LA VOITURE MOYENNE D'OCCASION 2015 PAR L'ARGUS	31
À PROPOS DE L'AUTOMOBILE CLUB ASSOCIATION	35

Le Budget de l'Automobiliste de l'ACA® est une photographie annuelle des dépenses moyennes que l'automobiliste français a consacré à son véhicule l'année précédente.

Cette nouvelle édition du *Budget de l'Automobiliste de l'ACA®* présente les budgets classiques des automobilistes roulant dans un véhicule essence, diesel et low-cost et renouvelle l'approche budgétaire d'un véhicule hybride.

L'année 2015 a été marquée par deux événements affectant le Budget :

- un changement dans la valeur des bonus, celui de la Toyota hybride est passé de 2 384 € à 1 445 € (baisse de 939 €) et celui de la Clio Diesel (150 €) a été supprimé ;
- une baisse notable du prix des carburants, - 8,9 % pour le super SP95 et - 10,6 % pour le gazole.

La fin de l'année 2015 a même vu le gazole passer sous la barre symbolique de 1 € le litre.

Une baisse qui cache une réalité bien plus complexe : la baisse du produit a été largement mise à profit par les pouvoirs publics pour augmenter encore la part des taxes.

Dans la continuité du dossier spécial « *L'automobiliste et les taxes, histoire d'un délire fiscal* » que l'Automobile Club Association a publié en mars 2016, l'accent est mis dans cette édition du *Budget de l'Automobiliste* sur la taxation des carburants.

La taxe sur les carburants, apparue en France bien avant la TVA, correspondait aux frais engagés par l'Etat pour gérer et réglementer les procédures de raffinage et de distribution dont il avait pris le contrôle légal après la Première Guerre mondiale.

Nous verrons comment et par quelles étapes une simple taxe, tout à fait légitime à ses débuts, est devenue un système d'imposition complexe détourné de son objectif, copié progressivement par les autres Etats européens, puis comment sa diversité dans le reste du monde fausse l'équilibre économique entre les pays et pèse différenciellement sur les possibilités de mobilité des automobilistes.

Enfin, comme l'année dernière en coopération avec *L'argus*, nous avons tenté de mieux cerner le portrait-robot de la voiture moyenne d'occasion.



Didier BOLLECKER

Président de
l'Automobile Club Association

AVERTISSEMENT

DEUX CATÉGORIES DE ROULEURS

L'étude du *Budget de l'Automobiliste* par l'*Automobile Club Association* a commencé il y a plus d'un quart de siècle, à l'époque où la voiture à essence dominait largement le marché et le parc. C'est pourquoi la voiture à essence la plus vendue chez Renault est devenue le véhicule de référence de notre Budget, avec pour but d'évaluer l'évolution des prix et des coûts dans le temps : c'est la Clio d'aujourd'hui.

Plusieurs années plus tard, le développement du diesel nous a amené à y joindre l'étude d'une Peugeot roulant au gazole, dont la descendante est la 308 actuelle.

Les Ministères s'occupant des transports nous livrent un kilométrage annuel moyen différencié pour l'automobiliste diesel (autour de 15 000 km) et pour l'automobiliste essence (autour de 10 000 km) suivant les années : les Budgets "essence" et "diesel" concernent donc bien deux catégories différentes de rouleurs.

UNE PANOPLIE COMPLÈTE DE VÉHICULES

Pour savoir à quel kilométrage il est intéressant de passer de l'essence au diesel, nous avons comparé la Clio diesel avec la Clio essence. Les évolutions du marché, à la fois économiques et techniques, nous ont apportées un véhicule low cost (Dacia Logan) et une voiture hybride (Toyota Prius).

Demain, quand leur usage sera stabilisé, d'autres "Budgets" nous rejoindront, comme celui de la voiture électrique.

LES TARIFS PLUS ACCESSIBLES QUE LES COÛTS

Pour chaque véhicule, il y a autant d'usages que d'usagers. Pour la même voiture, les dépenses de chacun peuvent être différentes.

Etablir une valeur statistiquement moyenne demanderait la récolte et le traitement de données individuelles de plus de trente millions de véhicules et d'autant d'automobilistes, tâche difficilement réalisable même avec de bonnes méthodes d'échantillonnage.

C'est pourquoi nous privilégions l'observation de l'évolution des comportements commerciaux et financiers des principaux partenaires de l'automobiliste (constructeurs, réparateurs, établissements de crédit, assureurs, pétroliers, percepteurs de taxes, etc) pour établir une photographie objective des dépenses de l'automobiliste, par rapport à chacun des véhicules concernés, pour leur kilométrage annuel connu.

CARBURANT : UNE APPROCHE DES CONSOMMATIONS RÉELLES

Les chiffres de consommation en carburant énoncés par les constructeurs automobiles sont établis « sur banc », sans l'épreuve de la route. Ils sont censés fournir des valeurs objectivement comparatives d'un moteur à l'autre.

Nous avons comparé les chiffres « officiels » avec les mesures pratiquées sur des parcours identiques, dans des conditions identiques.

Sur nos cinq modèles de référence, la moyenne des consommations « officielles » que nous utilisions était inférieure de 21 % aux chiffres relevés en situation réelle (ville, route, autoroute).

Pour être au plus près de la réalité, nous avons adopté, pour la 2^e année consécutive, les consommations réelles pour les chapitres carburant des budgets.

MÉTHODOLOGIE

LES SOURCES UTILISÉES

- CCFA,
- Catalogue des Constructeurs,
- Etablissements de crédit associés aux Constructeurs,
- Compagnies et Mutuelles d'Assurance,
- Fédération Française des Sociétés d'Assurance,
- Commission des comptes des transports de la nation,
- Comité Professionnel du Pétrole,
- Union Technique de l'Automobile, du Motorcycle et du Cycle,
- *L'argus Automobile*,
- Sécurité et Réparation Automobiles,
- Sogeparc et Fédération nationale du Bâtiment,
- Association des Sociétés Françaises d'Autoroute,
- Institut National de la Statistique et des études économiques.

LES PARAMÈTRES UTILISÉS POUR LES DIFFÉRENTS POSTES DU " BUDGET DE L'AUTOMOBILISTE "

- Achat d'un véhicule neuf, concomitamment à la revente (reprise) de l'ancien véhicule âgé de 4 ans.
- Financement de l'achat à crédit, à raison de 80 % sur 4 ans (situation de 60 % des automobilistes : source Ministère des Finances).
- Assurance : souscription tous risques avec bonus de 50 %, à la moyenne des primes annuelles de cinq opérateurs d'assurance.
- Pleins de carburant faits tous réseaux (moyenne des 12 mois).
- Consommation de carburant aux 100 km : référence consommation réelle.
- Entretien et réparation selon les préconisations du constructeur pour 120 000 kilomètres, rapportés au kilométrage annuel.
- Péages : ensemble des dépenses de péages/nombre de véhicules en circulation = $x \text{ €}$ avec le kilométrage annuel retenu.
- Distance parcourue : kilométrage des véhicules essence et gazole défini par le SOeS – CCTN (Service de l'observation et des statistiques - Commissariat général au développement durable).

SYNTHÈSE

L'année 2015 a été marquée par deux événements affectant le Budget :

- **une baisse notable du prix des carburants, - 8,9 % pour le super SP95 et - 10,6 % pour le gazole,**
- **un changement dans la valeur des bonus, celui de la Toyota hybride est passé de 2 384 € à 1 445 € (baisse de 939 €), celui de la Clio diesel (150 €) a été supprimé.**

LA CLIO ESSENCE EN 2015

Notre automobiliste roule 8 344 km dans une Clio de 5 CV émettant 105g de CO₂, acquise à un prix catalogue de 16 600 €.

Son budget 2015 atteint 5 796 €. Son choix de l'essence est encore justifié, puisque c'est à partir de 12 800 km annuels que la Clio diesel comparable prendra l'avantage financièrement.

LA 308 DIESEL EN 2015

Avec sa 308 de 4 CV émettant 95g de CO₂, achetée au prix de 21 800 €, notre automobiliste diesel a parcouru 15 430 km. Son budget annuel frôle les 8 000 € (7 954 €).

LA LOGAN DIESEL EN 2015

Cousine low cost de la Clio diesel, la Logan affiche un prix neuf inférieur de 36 %. La reprise de 4 ans coûte 32 % au-dessous de celle de la Clio du même âge. La Logan roule avec l'ancien moteur de la Clio, qui consomme 6 % de plus que la Clio diesel moderne.

La Logan finit avec un budget de 4 733 €, inférieur de 21 % à celui de sa cousine Renault, avec le décalage d'une génération dans les prestations.

LA PRIUS HYBRIDE EN 2015

La Toyota hybride bénéficie d'un bonus de 1 445 €. Ce bonus fait baisser le prix catalogue de 5 % à 27 445 €. Dans le même temps, la valeur de reprise au bout de 4 ans est parmi les meilleures (42 % contre 39 % pour la 308 diesel).

Consommant peu pour un véhicule roulant à l'essence, elle totalise un budget de 8 723 €, soit 9,7 % au-dessus de celui de la Peugeot 308. Sans le bonus hybride, le budget de la Toyota serait de 14 % supérieur à celui de la 308.

LA TICPE : UN VRAI FORFAIT

La surtaxation du carburant est devenue, en France et en Europe, un impôt sans rapport avec le produit auquel elle s'applique. Ni sa légitimité, compréhensible après la Seconde Guerre mondiale, ni son incessante augmentation depuis un demi-siècle, n'ont plus actuellement de fondement économique.

Basée sur un système à la fois forfaitaire (TIPP) et proportionnel (TVA) compensant les irrégularités du marché pétrolier, elle plombe de plus en plus la mobilité individuelle et handicape actuellement la reprise économique.

LE BUDGET DE LA RENAULT CLIO ESSENCE

Renault Clio
essence

Budget TTC 2015 et
tendance par rapport à 2014

 **5 796 €** - 1,4 % 

LA CLIO ESSENCE EN 2015

Le Budget de l'automobiliste utilisant une voiture fonctionnant au super SP95 s'élève à 5 796 €.

Cet automobiliste possède une Clio TCe 90 Energy Zen éco² 5 portes 5CV fiscaux, 90 chevaux réels, émettant 105 g de CO₂, bonus neutre.

Il a acquis cette voiture au prix catalogue de 16 600 €. Il a cédé en échange une Clio de 4 ans de 36 000 km à la cote Argus de 6 850 €. Pour financer son achat, il a pris un crédit de 4 ans auprès du constructeur pour la valeur résiduelle qu'il avait à financer (9 750 €).

Il a parcouru dans l'année 8 344 km avec une consommation moyenne de 7,6 litres aux 100 km. Chaque kilomètre lui a coûté 0,695 €.

L'ASSURANCE AU-DESSUS DE L'INFLATION

Les primes d'assurance augmentent généralement au-dessus du niveau de l'inflation. On ne pouvait y échapper en cette année d'inflation zéro. Les motifs habituels sont avancés : accidentalité en progrès, accroissements des coûts médicaux, complexification des véhicules à réparer, indemnités aux victimes...

Cette année, la moyenne des primes s'est accrue de 1,4 % (contre 1,7 % l'année précédente). Notons à décharge que, côté atelier, les pièces de rechange Renault augmentent de 1,55 %, la main d'œuvre de 2,7 % et les frais de peinture de 3,4 %.

La Clio essence s'assure en 2015 pour 642 €.

UN CARBURANT MOINS CHER

Dans le courant de l'année 2015, le prix du baril de brut (Brent) a continué de décroître. En conséquence, en moyenne annuelle, le prix HT (Hors Taxes) du litre de super SP95 est passé de 0,6239 € en 2014 à 0,4971 € en 2015, soit une baisse importante de 20,3 % !

Pendant ce temps, les taxes, dont la valeur est presque du double, ne baissent que de 0,55 %, en passant de 0,8607 € en 2014 à 0,8560 € en 2015... A la pompe, le litre de super TTC (Toutes Taxes Comprises) ne baissera que de 8,78 %, en passant de 1,48 € à 1,35 €.

Notre Clio Essence dépensera 846 € de carburant en 2015, économisant 82 € par rapport à 2014 soit 6,80 € par mois. Un baril à - 20 %, pour moins de 7 € par mois dans le budget de la Clio...

Le poids des taxes a escamoté une bonne partie de la baisse du pétrole.

L'ENTRETIEN

Le poste Entretien atteint cette année 794 €, en progression de 2,2 %. On est toujours étonné du poids de ce poste, surtout pour une voiture neuve qui ne nous demande même plus maintenant une vidange avant la fin de la première année.

En fait, le budget entretien est calculé sur le total des dépenses recommandées par le constructeur pendant les 120 000 premiers kilomètres, puis ramenées au kilométrage parcouru dans l'année étudiée.

Et encore, il ne s'agit là que de l'entretien purement préventif, et pas même curatif, excluant les pannes inattendues immobilisant le véhicule, les accidents à charge, les franchises non remboursées par l'assureur, etc.

Pour cette année, comme déjà évoqué dans le paragraphe consacré à l'Assurance, le renchérissement vient du prix des pièces détachées Renault qui a progressé de 1,55 %, la main-d'œuvre de 2,7 % et les produits de peinture de 3,4 %, tout cela dans une année d'inflation nulle.

LE GARAGE DE LA VOITURE

L'Indice de Référence des Loyers (IRL) nous sert d'indicateur pour apprécier les variations du coût de l'amortissement ou de la location du garage de la voiture.

2015 est une année sage : l'augmentation de 0,2 % limite le montant du poste à 579 €.

LE PÉAGE APAISÉ

Par décision ministérielle, les tarifs de péages sont « gelés » en 2015, les sociétés d'autoroutes étant suspectées d'être trop gourmandes.

La Clio dépense donc, comme l'année précédente, 196 € aux péages censitaires de ces itinéraires champions de la sécurité routière.

LE BUDGET DE LA CLIO ESSENCE EN 2015

En Euros	HT		TAXES		TTC	
	2014	2015	2014	2015	2014	2015
Achat moins reprise	2 063	2 031	452	458	2 515	2 489
Frais financiers	254	250	0	0	254	250
Assurance	501	508	132	134	633	642
Carburant	390	311	538	535	928	846
Entretien	647	662	130	132	777	794
Garage du véhicule	482	483	96	96	578	579
Péage			196	196	196	196
Total HT	4 337	4 245				
Total Taxes			1 544	1 551		
Total TTC					5 881	5 796
2015/2014	- 2,12 %		+ 0,45 %		- 1,45 %	
Prix au km	0,527	0,509	0,188	0,186	0,715	0,695
2015/2014 au km	- 3,42 %		- 1,06 %		- 2,80 %	



PLUS DE 1 500 € DE TAXES

Plus d'un quart du Budget annuel de la Clio est consacré aux taxes (26.8 %) : 535 € à la pompe, 458 € lors de l'achat de la voiture, 196 € aux péages, 134 € à l'assureur, 132 € au mécanicien et 96 € pour le garage de la voiture.

Le propriétaire d'une Clio n'est pas seulement un conducteur, c'est aussi un contribuable généreux. Ses 4 245 € de dépenses HT sont imposées à 36,5 %, en hausse encore de près de 1 % par rapport à 2014, soit plus de 1 500 € de taxes (1 551 € exactement).

Heureusement, nous avons constaté plus haut que l'effondrement du baril de pétrole lui permettait de récupérer 6,80 € par mois sur son budget carburant.

Les piétons doivent se contenter d'une TVA de 20 % sur la majorité de leurs dépenses et les usagers des transports publics sont limités à 5,5 %.

8 % DE REMISE SUR L'ACHAT DE LA VOITURE

Quel est le budget de l'automobiliste obtenant 8 % de remise sur le prix de la Clio neuve et concédant subséquemment 8 % de perte sur la valeur Argus de sa Clio de reprise ?

Il gagne 1 328 € sur l'achat de la Clio neuve, mais perd 548 € sur la reprise de l'occasion. Ses 780 € ainsi gagnés s'amortissent sur 4 ans à raison de 195 € par an, auxquels s'ajoutent 20 € économisés sur les frais financiers. L'avantage acquis de 215 € ramène le Budget annuel de 5 796 € à 5 581 € (3,7 % d'économie). S'il parvient à revendre sa Clio d'occasion sans accorder de remise de 8 %, il garde ses 1 328 €, soit 332 € par an, plus les 20 € de frais financiers économisés. Cet avantage de 352 € ramène le Budget à 5 444 €, soit 6,1 % d'économie.

EN BREF

Évolution des postes de dépenses pour la Renault Clio essence

Entretien	+ 2,2 %	↑
Assurance	+ 1,4 %	
Carburant	- 8,8 %	↓
Frais financiers	- 1,6 %	
Achat moins reprise	- 1 %	=
Garage du véhicule	+ 0,2 %	
Péage	0 %	



Côté taxes

1 551 € de taxes acquittées
1 € de taxes tous les 5 km

Comparaison des dépenses Renault clio diesel / essence

Achat moins reprise	+ cher
Frais financiers	
Assurance	
Entretien	- cher
Carburant	
Garage du véhicule	=
Péage	



Avantage financier

à la Renault Clio diesel
à partir de 12 800 km/an



UN DIESEL POUR LE MÊME USAGE

Pour un automobiliste parcourant, comme la Clio Essence, 8 344 km par an, le diesel est-il plus avantageux ?

Calculons le budget pour une Clio dCi Energy Zen éco², 82 g de CO₂, 5 portes 4 CV 90 chevaux. Elle coûte 18 900 € et consomme 4,9 litres de gazole à 1,1494 € (15,1 % moins chère que le super SP95 à 1,3531 €.)

Sa Clio diesel de 4 ans et 34 000 km qu'il donne en reprise, cote 7 675 € à l'Argus.

Hormis le garage et le péage identiques, les coûts des autres postes sont plus élevés que pour la Clio essence : l'entretien + 21 %, les frais financiers + 12 %, l'amortissement de l'achat + 14 %, l'assurance + 6 %.

Mais la dépense en carburant est de 44 % moins élevée que celle du modèle essence, générant un budget final de 6 011 €, 3,7 % plus élevé que le budget total de la Clio essence à 5 796 €.

Hors carburant, le budget de la Clio diesel (6 011 € - 470 € = 5 541 €) est supérieur de 591 € à celui de la Clio essence (5 796 € - 846 € = 4 950 €). Mais, tous les 100 km, la Clio diesel consomme 5,64 € de gazole (4,9 litres à 1,15 €) contre 10,26 € de super pour la Clio essence (7,6 litres à 1,35 €).

La Clio diesel économise ainsi 4,62 € (10,26 € - 5,64 €) de carburant tous les 100 km par rapport à son homologue essence. Il lui faudra donc parcourir 100 km x (591/4,62), soit 12 800 km pour obtenir le même budget global que la Clio essence.

Au-delà de 12 800 km dans l'année, en 2015, la Clio diesel est plus économique que la Clio essence.

En 2015, le prix du gazole a moins baissé que le prix du SP95 (rapprochement des TICPE voulu par les pouvoirs publics), la Clio diesel neuve a perdu son bonus et la reprise de la diesel d'occasion est moins valorisée (diverses campagnes antipollution).

LE BUDGET DE LA CLIO DIESEL EN 2015

En Euros	HT		TAXES		TTC		RAPPEL TTC CLIO ESSENCE	DIESEL/ ESSENCE
	2014	2015	2014	2015	2014	2015		
Achat moins reprise	2 271	2 338	494	509	2 765	2 847	2 489	+ 14,38 %
Frais financiers	280	280	0	0	280	280	250	+ 12 %
Assurance	531	538	138	140	669	678	642	+ 5,61 %
Carburant	254	195	264	275	518	470	846	- 44,4 %
Entretien	783	800	157	161	940	961	794	+ 21 %
Garage du véhicule	482	483	96	96	578	579	579	=
Péage			196	196	196	196	196	=
Total HT	4 601	4 634						
Total Taxes			1 345	1 377				
Total TTC					5 946	6 011	5 796	+ 3,71 %
2015/2014	+ 0,72 %		+ 2,38 %		+ 1,09 %			
Prix au km	0,559	0,555	0,164	0,165	0,723	0,720	0,695	+ 3,6 %
2015/2014 au km	- 0,72 %		+ 0,61 %		- 0,41 %			

LE BUDGET DE LA PEUGEOT 308 DIESEL

Peugeot 308
diesel

Budget TTC 2015 et
tendance par rapport à 2014

 **7 954 €** - 2,1 % 

LA 308 DIESEL EN 2015

Notre automobiliste diesel de référence possède, non pas une Clio (utilisée plus haut uniquement pour la confrontation consommation essence versus gazole), mais bien une Peugeot 308 1,6 litre HDi fap 92 chevaux Access, 5 portes, 4 cv, 95 g CO₂, qu'il a acquise pour un prix catalogue de 21 800 €, bonus neutre.

Il a cédé en reprise une 308 de 4 ans ayant parcouru 62 000 km, cotée à l'Argus pour 8 600 €. Son poste Achat-Reprise lui revient à 3 351 € pour l'année. Pour financer son achat, il a pris un crédit de 4 ans pour le solde restant à payer (13 200 €), ce qui lui coûte 398 € par an. Sa prime d'assurance lui revient cette année à 785 €, en progression de 1,4 %. Il dépense 579 € pour le garage de la voiture.

Gros rouleur qui parcourt 15 430 km dans l'année, il emprunte les autoroutes concédées pour des péages à hauteur de 328 €.

LE GAZOLE

La consommation réelle de la 308 s'établit à 5,2 litres aux 100 km, alors que le prix annuel moyen du gazole en 2015 est à 1,1494 €. Pour ses 15 430 km, il consomme 802 litres pour lesquels il débourse 922 €, dont 539 € pour les taxes et 383 € pour le carburant lui-même (taux de taxation : 151 %).

La baisse de 10,6 % du prix du gazole par rapport à l'année précédente lui a fait gagner 113 €, c'est-à-dire la contrevaletur de 98 litres (deux pleins) par rapport à 2014.

L'ENTRETIEN

Poste plus lourd pour les voitures diesel, l'entretien de la 308 connaît encore des frais de peinture et de main-d'œuvre qui s'envolent autour de 3 %, avec des pièces de rechange Peugeot qui se limitent à + 1,93 % (contre + 0,21 % en 2014, soit neuf fois plus en cette année d'inflation zéro).

Le poste Entretien approche les 1 600 € (1 591 € en progression de 2,4 %).

2 000 € DE TAXES

Le propriétaire de la 308 acquitte près de 2 000 € de taxes (1 991 €, en progression de 0,7 %) dont 601 € à propos de l'achat, 539 € pour le carburant, 328 € aux péages, 265 € à l'entretien, 162 € pour l'assurance et 96 € pour le garage du véhicule.

2 000 € de taxes pour faire 15 000 km = 1 € tous les 8 km.

LE BUDGET TOTAL

Le budget total de la 308 diesel frôle les 8 000 € (7 954 € exactement) pour 15 430 km parcourus dans l'année 2015.

Le prix au kilomètre s'établit à 0,515 € (1 € TTC tous les 2 km).

LE BUDGET DE LA 308 DIESEL EN 2015

En Euros	HT		TAXES		TTC	
	2014	2015	2014	2015	2014	2015
Achat moins reprise	2 833	2 750	607	601	3 440	3 351
Frais financiers	417	398	0	0	417	398
Assurance	614	623	160	162	774	785
Carburant	508	383	527	539	1 035	922
Entretien	1 295	1 326	259	265	1 554	1 591
Garage du véhicule	482	483	96	96	578	579
Péage			328	328	328	328
Total HT	6 149	5 963				
Total Taxes			1 977	1 991		
Total TTC					8 126	7 954
2015/2014	- 3 %		+ 0,71 %		- 2,12 %	
Prix au km	0,397	0,386	0,128	0,129	0,525	0,515
2015/2014 au km	- 2,77 %		+ 0,78 %		- 1,90 %	

EN BREF

Évolution des postes de dépenses pour la Peugeot 308 diesel

Entretien	+ 2,4 %	↑
Assurance	+ 1,4 %	
Carburant	- 10,9 %	↓
Frais financiers	- 4,6 %	
Achat moins reprise	- 2,6 %	
Garage du véhicule	+ 0,2 %	=
Péage	0 %	



Côté taxes

1 991 € de taxes acquittées
1 € de taxes tous les 8 km



LE BUDGET DE LA DACIA LOGAN DIESEL

Dacia Logan
diesel

Budget TTC 2015 et
tendance par rapport à 2014

 **4 733 €** + 0,02 % 

LA LOGAN DIESEL EN 2015

Un nouveau type de véhicule est apparu ces dernières années sur le marché et s'y est implanté solidement. Il s'agit pour un constructeur de commercialiser un de ses anciens modèles, monté à bas coût à l'étranger sous les couleurs d'une autre marque et vendu à un prix avantageux.

Ainsi est apparue la Dacia Logan Diesel, réplique aménagée d'une Renault Clio Diesel de ces dernières années. Son succès indéniable a même amené au développement d'une gamme spécifique (Sander, Lodgy, Duster, etc) qui a trouvé une identité propre distincte de celle de Renault.

Notre Dacia est une Logan Diesel 1,5 l dCi 75 Lauréate éco² 4CV 75 chevaux 99 g de CO₂ au prix catalogue de 12 150 € bonus neutre (notre Clio diesel correspondante est affichée à 18 900 €, 56 % plus chère).

L'acheteur cède en reprise une Logan 2011 ayant parcouru 33 000 km et dont la valeur Argus est de 5 250 € (reprise Clio 2011 à 7 675 €, 46 % plus chère). Son poste achat-reprise avec la carte grise lui revient à 1 766 € (Clio 2 847 € soit + 61 %). Pour financer son achat, il a pris un crédit de 4 ans pour le solde restant à payer soit 172 € pour l'année (Clio 280 €, + 63 %).

Sa prime d'assurance lui revient à 621 €. Il dépense 579 € pour le garage de la voiture et 196 € pour le péage.

LE CARBURANT

La consommation réelle de la Logan s'établit à 5,2 litres aux 100 km. Avec un prix moyen du gazole à 1,1494 €, pour 8 344 km, il consomme 434 litres qui lui coûtent 499 €.

La Clio diesel dispose d'un moteur plus récent, moins polluant (83g de CO₂ au lieu de 99g) et moins gourmand (4,9 l au lieu de 5,2 l), bien que plus puissant (90 ch au lieu de 75 ch).

Ce moteur de la Clio 2015, qui fait la principale différence (après le prix de la voiture) ne consomme, pour le même kilométrage, que 409 litres pour 470 €.

Avec la Logan, on pollue un peu plus, on roule un peu moins vite, on consomme 25 litres de gazole en plus au prix de 29 €, pour une voiture de la génération précédente affichée 6 750 € de moins au catalogue.

Ce type de véhicule a permis à certains ménages d'accéder beaucoup plus tôt à la voiture neuve (avant qu'ils ne découvrent le coût de l'entretien).

L'ENTRETIEN

Si la voiture est construite en Roumanie à des prix de revient roumains, elle est entretenue en France à des prix de revient français. Le prix des pièces de rechange a progressé de 1,51 % (Renault 1,55 %). Le budget entretien de la Logan diesel atteint 900 € cette année, contre 961 € pour la Clio diesel.

La Logan est 36 % moins chère à l'achat (12 150 € contre 18 900 €) mais seulement 6 % moins chère à l'entretien.

MOINS DE 1 200 € DE TAXES

Avec ses petits prix, notre franco-roumaine (roumaine pour la fabrication, française pour l'usage) participe chichement à l'effort fiscal, puisqu'elle atteint péniblement 1 191 € contre 1 377 € pour la Clio diesel.

Ses contributions vont dans l'ordre au poste achat-reprise pour 329 € (Clio 509 €), le carburant pour 292 € (Clio diesel : 275 €), le péage 196 € (Clio diesel : identique), l'entretien 150 € (Clio diesel : 161 €), l'assurance 128 € (Clio diesel : 140 €), le garage 96 € (Clio diesel : identique).

LE BUDGET TOTAL

Le budget total annuel de la Dacia Logan diesel n'atteint pas les 5 000 € (4 733 € exactement) pour 8 344 km parcourus en 2015 (Clio diesel : 6 011 €, soit + 27 % pour le même kilométrage).

Le prix au kilomètre s'établit à 0,567 € (Clio diesel : 0,720 €).

LE BUDGET DE LA LOGAN DIESEL 2015

En Euros	HT		TAXES		TTC		RAPPEL TTC CLIO DIESEL	LOGAN/CLIO DIESEL
	2014	2015	2014	2015	2014	2015		
Achat moins reprise	1 417	1 437	323	329	1 740	1 766	2 847	- 37,97 %
Frais financiers	175	172	0	0	175	172	280	- 38,57 %
Assurance	486	493	126	128	612	621	678	- 8,41 %
Carburant	270	207	280	292	550	499	470	+ 6,17 %
Entretien	734	750	147	150	881	900	961	- 6,35 %
Garage du véhicule	482	483	96	96	578	579	579	=
Péage			196	196	196	196	196	=
Total HT	3 564	3 542						
Total Taxes			1 168	1 191				
Total TTC					4 732	4 733	6 011	- 21,26 %
2015/2014	- 0,62 %		+ 1,97 %		+ 0,02 %			
Prix au km	0,433	0,424	0,142	0,143	0,575	0,567	0,720	- 21,25 %
2015/2014 au km	- 2 %		+ 0,70 %		- 1,39 %			

EN BREF

Évolution des postes de dépenses pour la Dacia Logan diesel

Entretien	+ 2,2 %	↑
Assurance	+ 1,5 %	
Achat moins reprise	+ 1,5 %	
Carburant	- 9,3 %	↓
Frais financiers	- 1,7 %	
Garage du véhicule	+ 0,2 %	=
Péage	0 %	



Côté taxes

1 191 € de taxes acquittées
1 € de taxes tous les 7 km



LE BUDGET DE LA TOYOTA PRIUS

Toyota Prius
hybride

Budget TTC 2015 et
tendance par rapport à 2014

 **8 723 €** + 1,7 % 

LA PRIUS EN 2015

Le principe d'un véhicule hybride est d'associer un moteur thermique et un moteur électrique permettant de diminuer la consommation de carburant et les émissions polluantes.

Notre véhicule hybride est une Toyota Prius 136ch Dynamic 17", moteur thermique 5CV, 99 chevaux, 92g de CO₂, accouplé à un moteur électrique 82 chevaux, 136 chevaux en système combiné, au prix catalogue de 28 900 €, ramené, avec un bonus de 1 445 €, à la valeur facturée de 27 445 € (entre 2014 et 2015, le bonus accordé à la Prius a baissé de 939 €, en passant de 2 384 € à 1 445 €).

Notre acheteur cède en reprise une Toyota hybride de 2011 qui a parcouru 62 000 km, cotée à l'Argus pour 12 050 €. Son poste achat-reprise lui revient à 3 902 € pour l'année (+ 5,2 % par rapport à 2014).

Pour financer son achat, il a pris un crédit qui lui coûte 329 €. Sa prime d'assurance lui revient à 908 €. Il dépense 579 € pour le garage de la voiture. Gros rouleur, il parcourt 15 430 km par an et dépense 328 € aux péages des autoroutes.

LE CARBURANT

La consommation réelle de la Prius s'établit à 5 litres de super SP95 aux 100 km, dont le prix moyen en 2015 est à 1,3531 €. Pour ses 15 430 km, il consomme 772 litres qui lui coûtent 1 045 €, dont 661 € pour les taxes et 384 € pour le carburant lui-même (taux de taxation : 172 %).

La baisse de 9 % par rapport à l'année précédente lui a fait gagner 104 €, soit le prix de 70 litres de SP95 de 2015.

L'ENTRETIEN

L'entretien et les changements de pièces tout au long de la vie d'une voiture techniquement complexe qui coûte près de 30 000 € à construire, pourrait s'envoler.

Mais la Prius a toujours été en tête ou sur le podium des voitures les plus fiables et, malgré un tarif main-d'œuvre 15 % plus élevé que pour la 308, son poste entretien, avec des pièces en augmentation de 1,17 %, se limite à 1 632 € (en progression de 2 % par rapport à 2014).

2 200 € DE TAXES

Le propriétaire d'une Prius hybride s'acquitte dans l'année de 2 237 € de taxes, dont 693 € dans le cadre de l'achat-reprise (baisse de 40 % du bonus qui peut être considéré comme un remboursement d'impôt), 661 € à la pompe, 328 € aux péages, 272 € pour l'entretien, 187 € pour l'assurance et 96 € pour le garage du véhicule.

1 € de taxes tous les 7 km...

LE BUDGET TOTAL

Le budget total annuel de la Toyota Prius hybride approche les 9 000 € (8 723 € exactement) en 2015.

Pour ses 15 430 km dans l'année, le prix de revient kilométrique s'établit à 0,565 €.

LE BUDGET DE LA PRIUS HYBRIDE 2015

En Euros	HT		TAXES		TTC	
	2014	2015	2014	2015	2014	2015
Achat moins reprise	3 049	3 209	660	693	3 709	3 902
Frais financiers	317	329	0	0	317	329
Assurance	709	721	186	187	895	908
Carburant	483	384	666	661	1 149	1 045
Entretien	1 332	1 360	267	272	1 599	1 632
Garage du véhicule	482	483	96	96	578	579
Péage			328	328	328	328
Total HT	6 372	6 486				
Total Taxes			2203	2 237		
Total TTC					8 575	8 723
2015/2014	+ 1,79 %		+ 1,54 %		+ 1,73 %	
Prix au km	0,412	0,420	0,142	0,145	0,554	0,565
2015/2014 au km	+ 1,94 %		+ 2,11 %		+ 1,99 %	

EN BREF

Évolution des postes de dépenses pour la Toyota Prius hybride

Achat moins reprise	+ 5,2 %	↑
Frais financiers	+ 3,8 %	
Entretien	+ 2,1 %	
Assurance	+ 1,5 %	
Carburant	- 9 %	↓
Garage du véhicule	+ 0,2 %	=
Péage	0 %	



Côté taxes

2 237 € de taxes acquittées
1 € de taxes tous les 7 km



COMPARAISON DES BUDGETS

5 BUDGETS DIFFÉRENTS

De nombreux modèles de voitures sont disponibles sur le marché français et chaque automobiliste doit pouvoir trouver le véhicule qui lui convient.

Si l'on s'en tient à nos cinq budgets, de nombreuses variations apparaissent.

Rappelons-nous que trois budgets concernent des automobilistes qui parcourent autour de 8 000 km (la Logan et les deux Clio), et deux autres qui dépassent les 15 000 km (la 308 et la Prius).

COMPARATIF DES BUDGETS 2015 DES 5 AUTOMOBILISTES

	MODÈLES				
	Clio essence	Clio diesel	Logan diesel	308 diesel	Prius hybride
Kilométrage annuel	8 344	8 344	8 344	15 430	15 430
En Euros					
Achat moins reprise	2 489	2 847	1 766	3 351	3 902
Frais financiers	250	280	172	398	329
Assurance	642	678	621	785	908
Carburant	846	470	499	922	1 045
Entretien	794	961	900	1 591	1 632
Garage du véhicule	579	579	579	579	579
Péage	196	196	196	328	328
Total TTC	5 796	6 011	4 733	7 954	8 723
Coût au km	0,695	0,720	0,567	0,515	0,565
Total HT	4 245	4 634	3 542	5 963	6 486
Taxes payées	1 551	1 377	1 191	1 991	2 237
Part des taxes	26,8 %	22,9 %	25,2 %	26,0 %	25,6 %
Taux de taxation	36,5 %	29,7 %	33,6 %	33,4 %	34,5 %

BUDGET ANNUEL

La Logan dépense au total moins de 4 800 €, les deux Clio (essence et diesel) autour de 6 000 €, et les gros rouleurs (308 et Prius) consacrent entre 8 000 € et 9 000 € à leurs déplacements.

On va presque du simple au double.

ACHAT MOINS REPRISE

C'est le poste le plus lourd chez les cinq automobilistes, celui qui absorbe 37 % du budget de la Logan (1 766 €) et 42 à 47 % des quatre autres budgets (de 2 500 à 4 000 €).



COMPARAISON DES BUDGETS

Renault Clio
diesel

 **8 344** km/an
 **6 011** € TTC
 **0,720** €/km
 **22,9** % de taxes

Toyota Prius
hybride

 **15 430** km/an
 **8 723** € TTC
 **0,565** €/km
 **25,6** % de taxes

Renault Clio
essence

 **8 344** km/an
 **5 796** € TTC
 **0,695** €/km
 **26,8** % de taxes

Peugeot 308
diesel

 **15 430** km/an
 **7 954** € TTC
 **0,515** €/km
 **26** % de taxes

Dacia Logan
diesel

 **8 344** km/an
 **4 733** € TTC
 **0,567** €/km
 **25,2** % de taxes



Kilométrage annuel



Budget TTC



Coût au kilomètre



Part des taxes

Il nous arrive parfois de l'oublier, une fois l'achat réalisé. Soit les mensualités du crédit nous le rappellent avec ponctualité, soit nous devons commencer à épargner immédiatement pour la prochaine acquisition.

ENTRETIEN

C'est le deuxième poste du budget, sauf pour la Clio essence qui doit d'abord passer à la pompe (le super est très taxé). De 800 € à 960 € chez les petits rouleurs (Logan et Clio), le poste entretien atteint les 1 600 € chez les autres (308 et Prius).

Rappelons que nous sommes toujours étonnés du poids de ce poste, surtout pour une voiture neuve qui ne nous demande même plus, maintenant, une vidange avant la fin de la première année (pour les kilométrages que nous avons choisis).

En fait, le budget entretien est calculé sur le total des dépenses recommandées par le constructeur pendant les 120 000 premiers kilomètres (opérations et changement de pièces) puis ramenées au kilométrage parcouru dans l'année étudiée.

Et encore, il ne s'agit là que de l'entretien strictement préventif, excluant l'entretien curatif (les réparations) comme les pannes inattendues immobilisant le véhicule, les accidents responsables, les franchises non remboursées par l'assureur, etc. C'est un poste que nous tendons à sous-estimer, mais qui dévore de 14 % (Clio essence) à 20 % (308) de notre budget annuel.

CARBURANT

Certains calculent parfois le coût d'un trajet en tenant compte uniquement de leur consommation de carburant. Mais ce carburant ne concerne que de 8 % (Clio diesel) à 16 % (Clio essence) de notre budget automobile. Quand on dépense 8 € ou 16 € de carburant, on doit contribuer pour 92 € ou 84 € au reste du budget. Rouler plus coûte plus cher qu'un simple passage à la pompe.

Alors, pourquoi tant d'automobilistes surveillent-ils, parfois frénétiquement, les prix affichés des carburants et sont-ils capables de faire un fameux détour pour trouver la pompe la moins chère à la ronde, alors qu'il ne s'agit que d'une variation sur 8 à 16 % du coût de nos kilomètres ?

Tout au plus, nous allons une fois tous les quatre ans chez le concessionnaire pour acheter une voiture, tous les trois ans chez le marchand de pneus, tous les deux ans chez le garagiste pour une révision, une vidange ou pour changer une ampoule et les essuie-glaces... Mais c'est une ou deux fois par mois qu'on se retrouve devant la pompe en se demandant si on est sûr d'avoir trouvé la moins chère... d'où cette sensibilité sélective. La seule chose dont on peut être sûr, c'est qu'on va payer plus de taxes que de produit...

Nos cinq automobilistes dépensent entre 470 € (Clio diesel pour 8 344 km) et 1 045 € (Prius hybride essence pour 15 430 km).

LE COÛT AU KILOMÈTRE

Ce coût au kilomètre est mathématiquement moins élevé chez les gros rouleurs (51 à 56 centimes) que chez les petits rouleurs (69 à 72 centimes) qui doivent amortir les frais fixes sur un nombre plus faible de kilomètres.

Exception : la Logan, qui ne roule pas plus que les Clio, a des frais fixes moins élevés, et voit sa dépense au kilomètre descendre au niveau de celle des gros rouleurs (57 centimes). Née en Roumanie, mais élevée en France, elle parvient à tirer profit de ses origines modestes.

TAUX DE TAXATION

Au pays de la TVA généralisée à 20 %, l'usager des transports collectifs est taxé à 5,5 % quand l'usager des transports individuels (l'automobiliste, ndlr) doit subir une imposition entre 30 % (Clio diesel) et 36 % (Clio essence) sur l'ensemble de son budget.

Si on entre dans le détail (voir plus loin), posséder une voiture est taxé entre 20 et 25 %. Mais l'utiliser est imposé entre 50 % et 67 %. Et que dire du litre de gazole qui a fini l'année 2015 (semaine du 25 décembre) avec un taux de taxation de 186 %... Sans parler du super SP95 qui est monté à 203 % ! Dans quelques années, la voiture autonome ira toute seule chez le percepteur...

QUE FAIT-ON AVEC 100 € EN 2015 ?

MODÈLES				
Clio essence	Clio diesel	Logan diesel	308 diesel	Prius hybride

SUR 100 € DÉPENSÉS EN 2015, L'AUTOMOBILISTE CONSACRE :

à l'achat moins reprise	43 €	47 €	37 €	42 €	45 €
aux frais financiers	4 €	5 €	4 €	5 €	4 €
à l'assurance	11 €	11 €	13 €	10 €	10 €
au carburant	15 €	8 €	11 €	12 €	12 €
à l'entretien	14 €	16 €	19 €	20 €	19 €
au garage du véhicule	10 €	10 €	12 €	7 €	6 €
aux péages	3 €	3 €	4 €	4 €	4 €

QUAND L'AUTOMOBILISTE DÉPENSE 100 € EN 2015, À QUI VA L'ARGENT ?

taxes au percepteur	27 €	23 €	25 €	25 €	26 €
hors taxe au constructeur	36 €	39 €	31 €	35 €	37 €
hors taxe au financier	4 €	5 €	4 €	5 €	4 €
hors taxe à l'assureur	9 €	9 €	10 €	8 €	8 €
hors taxe au pompiste	5 €	3 €	4 €	5 €	4 €
hors taxe au garagiste	11 €	13 €	16 €	16 €	16 €
hors taxe au parking	8 €	8 €	10 €	6 €	5 €

SUR 100 € DE TAXES EN 2015, COMBIEN CONCERNENT :

l'achat moins reprise	29 €	37 €	28 €	30 €	31 €
l'assurance	9 €	10 €	11 €	8 €	8 €
le carburant	35 €	20 €	24 €	27 €	30 €
l'entretien	8 €	12 €	13 €	13 €	12 €
le garage du véhicule	6 €	7 €	8 €	5 €	4 €
le péage	13 €	14 €	16 €	17 €	15 €



L'AUTOMOBILISTE FRANÇAIS FACE AUX TAXES

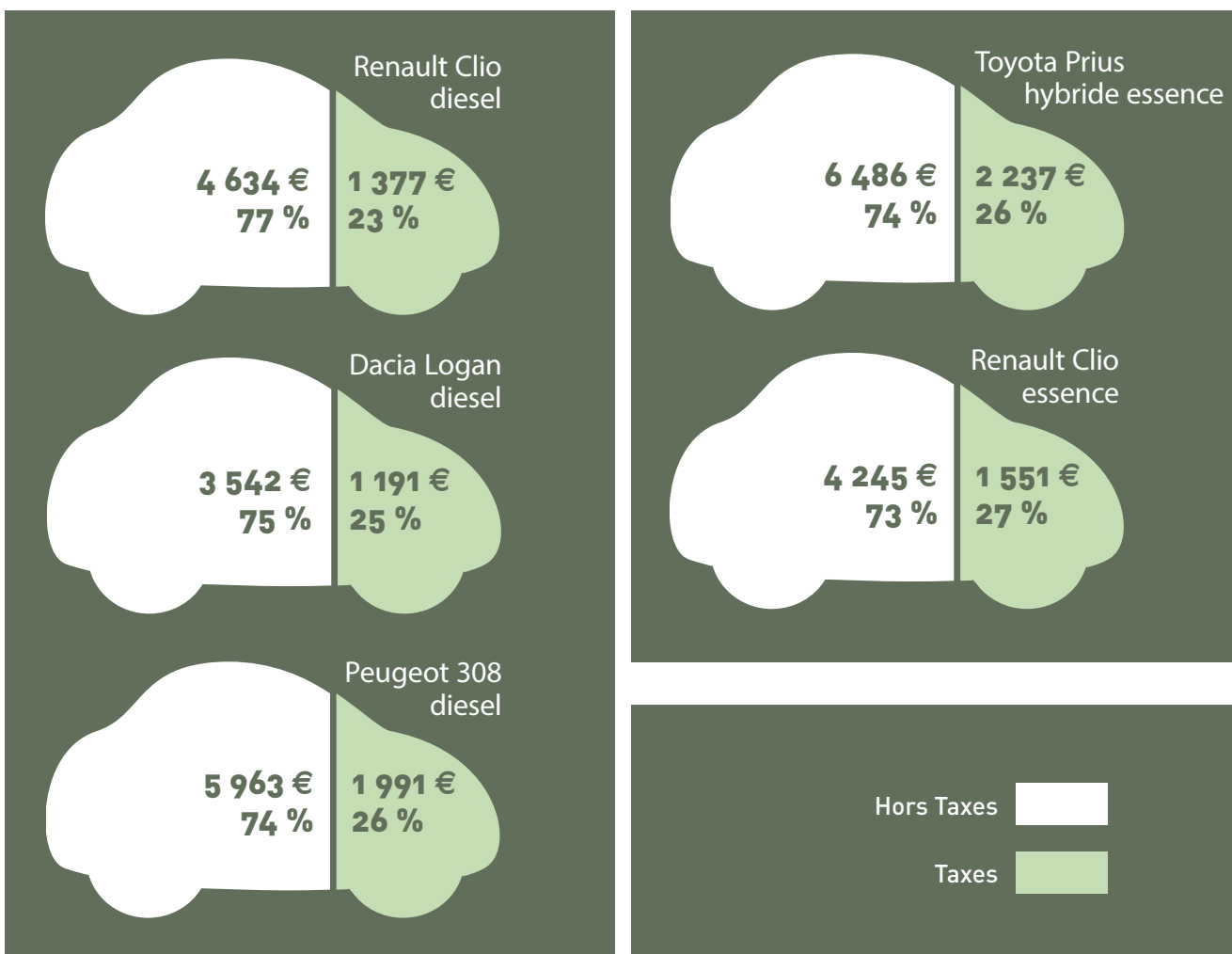
5 BUDGETS, 5 TAXES

Pour la grande majorité des produits et services, pour 100 € d'achats, il y a 20 € de taxes. Mais avec le budget de l'automobiliste, la charge fiscale augmente.

Pour 100 € de budget automobile, il y a :

- 23 € de taxes pour une Clio diesel,
- 25 € de taxes pour une Logan diesel,
- 26 € de taxes pour une 308 diesel,
- 26 € de taxes pour une Prius hybride essence,
- 27 € de taxes pour une Clio Essence.

RÉPARTITION DES TAXES



L'USAGE EST LOURDEMENT TAXÉ

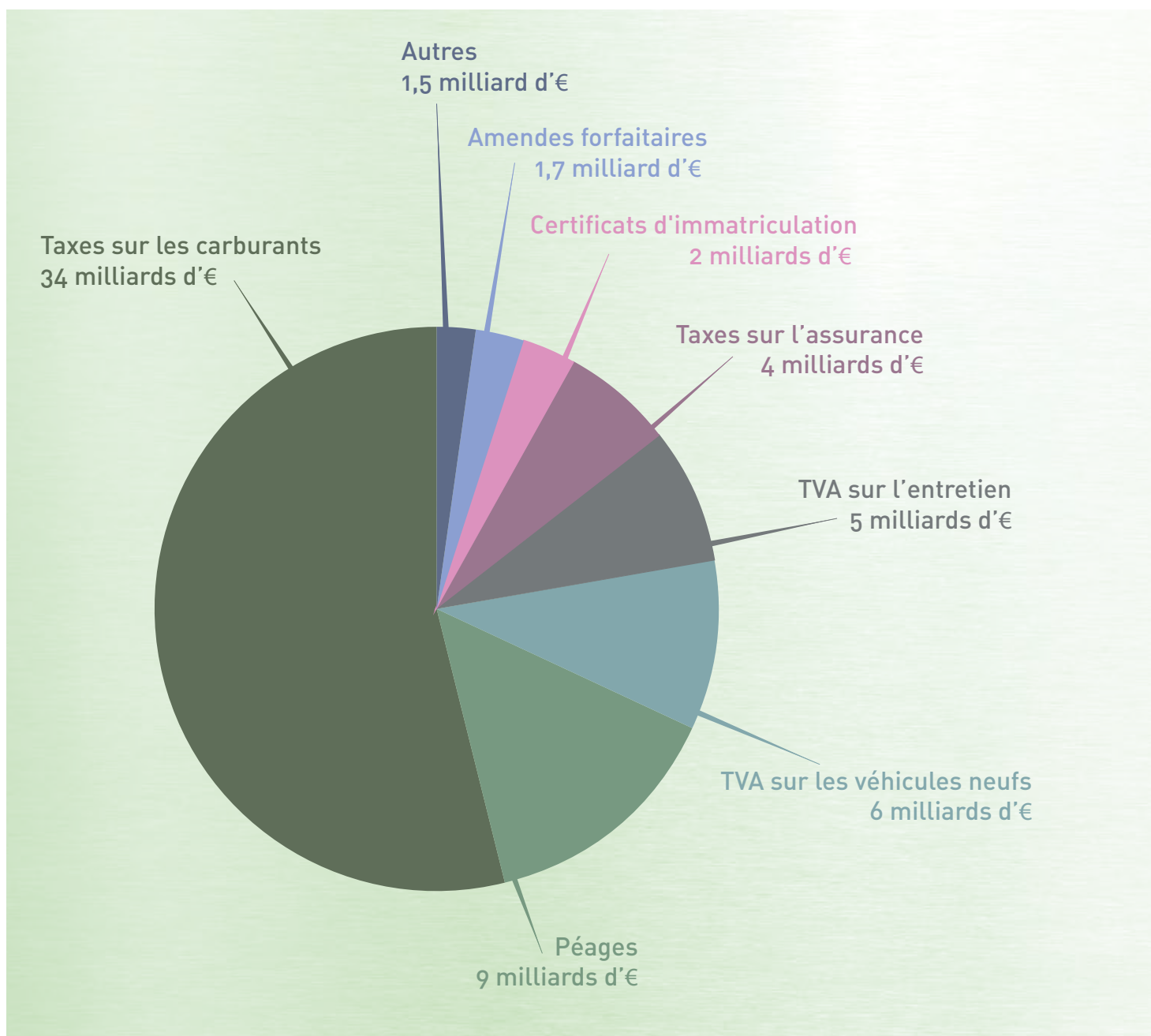
La possession (achat-reprise + frais financiers + garage de la voiture) représente ce que l'on doit dépenser avant le premier kilomètre. Cette prise de possession est taxée entre 20 et 25 % selon le certificat d'immatriculation de la voiture.

Mais l'usage du véhicule (ensemble des autres postes) est beaucoup plus fortement imposé :

- 50 % pour la Clio diesel,
- 52 % pour la Logan diesel,
- 55 % pour la 308 diesel,
- 59 % pour la Prius hybride essence,
- 67 % pour la Clio essence.

LE CONSOMMATEUR LE PLUS TAXÉ

L'ensemble des taxes acquittées par les usagers de la route, telles que l'on peut les estimer ci-dessous, atteignent les 63 milliards d'euros, soit un montant supérieur à l'impôt sur les sociétés.



LA TAXE À LA VALEUR SURAJOUTÉE

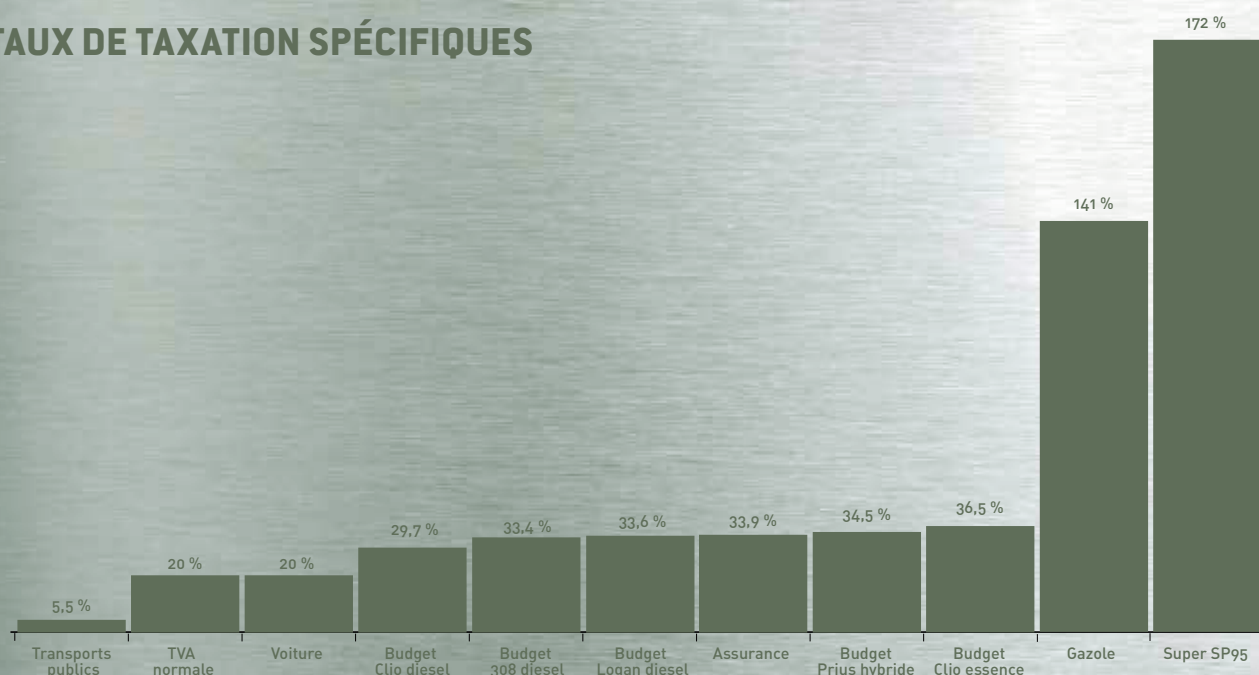
La taxe à la valeur ajoutée de 20 % est en principe la référence en matière d'imposition en ce qui concerne la consommation.

Les taux de taxation de nos cinq voitures vont bien au-delà, puisqu'ils s'échelonnent de 30 % à 36 %, de la moitié aux trois quarts en plus.

Mais on dépasse le déraisonnable quand on constate que le gazole est taxé à 141 % (plus de 7 fois la TVA) et le super SP95 à 172 % (8,6 fois la TVA).

Comment légitime-t-on un tel délire fiscal ?

TAUX DE TAXATION SPÉCIFIQUES

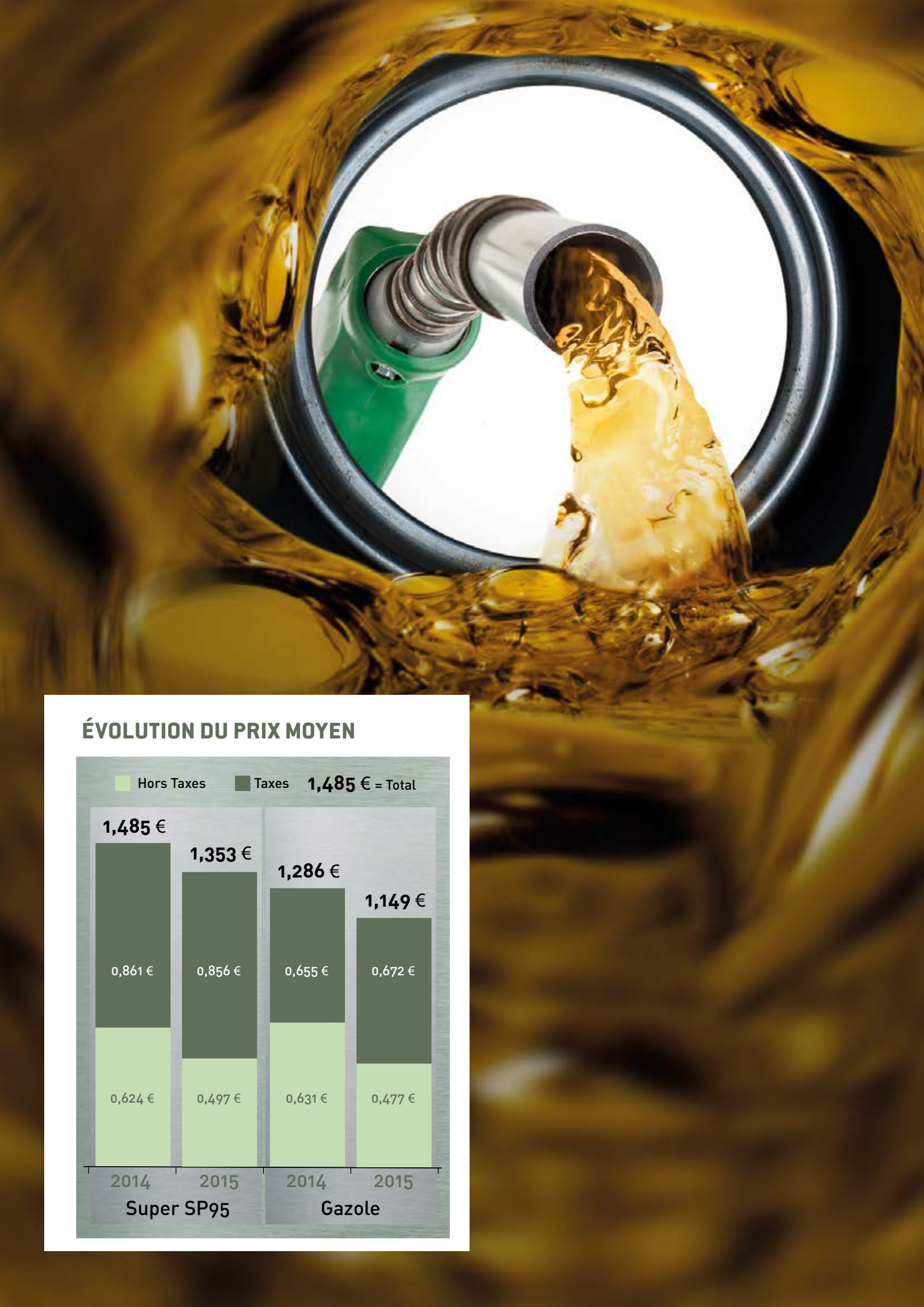


PRIX DES CARBURANTS

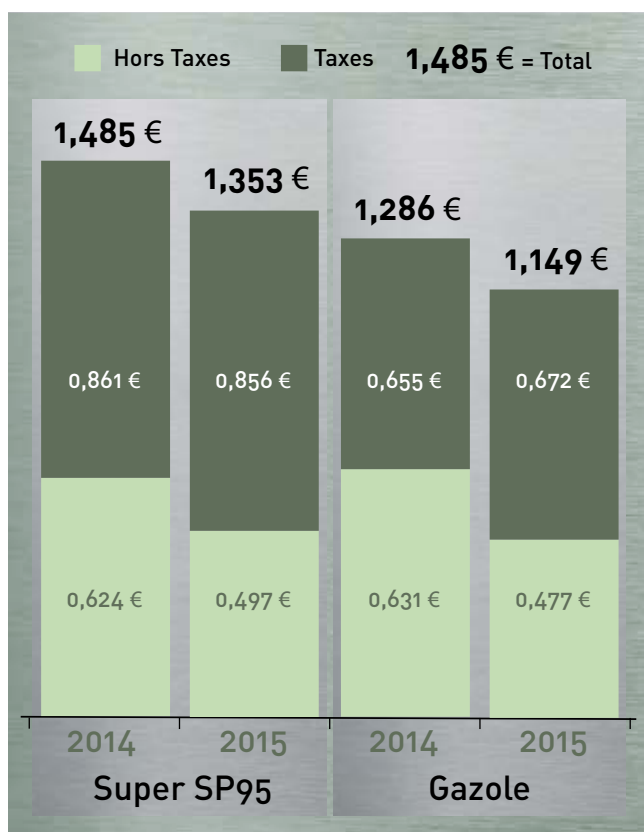
Euros par litre	SUPER SP95			GAZOLE		
	2014	2015	2015/2014	2014	2015	2015/2014
HT	0,624	0,497	- 20,3 %	0,631	0,477	- 24,3 %
Taxes	0,861	0,856	- 0,5 %	0,655	0,672	+ 2,5 %
TTC	1,485	1,353	- 8,9 %	1,286	1,149	- 10,6 %
Imposition	138 %	172 %		104 %	141 %	
Rappel TICPE	0,6069	0,6305		0,4284	0,481	

QU'OBTIENT L'AUTOMOBILISTE QUAND IL PAYE 50 € À LA POMPE ?

	2014	2015
SUPER SP95	34 litres	37 litres
GAZOLE	39 litres	43,5 litres



ÉVOLUTION DU PRIX MOYEN



LA TIPCE : UN VRAI FORFAIT

LE PARCOURS D'UN LITRE DE GAZOLE

Examinons le coût du parcours d'un peu plus d'un litre de « crude oil », remonté d'un sous-sol lointain ou extirpé du fond des mers, devenu un litre de gazole tiré à la pompe par un automobiliste français le 12 février 2016.

A. FRAIS ENGAGÉS (AVANT QUE VOUS NE DÉCROCHIEZ LE PISTOLET) PAR LES DIFFÉRENTS OPÉRATEURS CONCERNÉS PAR CE PARCOURS :

- coût d'exploration, de recherche de gisement,
- coût de construction des puits,
- coût du forage,
- coût d'extraction,
- impôts dus à l'Etat qui délivre les permis d'exploitation,
- coût du transport par tanker ou oléoduc,
- coût du raffinage en France ou à l'étranger,
- coût des assurances et des pertes,
- frais de négociations en Bourse,
- coût acheminement grossistes et détaillants,
- frais de stockage,
- TGAP (Taxes Activités Polluantes),
- pénalités CEE (économie d'énergie)
- coût obligation stocks de réserve,
- frais d'exploitation en station,
- impôts et taxes sur prestations en France,
- etc.

Total coûts du produit, des prestations et des impôts et taxes en amont = 33 centimes d'€

>>> Maintenant, décrochez le pistolet...

B. TAXES FRANÇAISES À L'AUTOMOBILISTE

TVA + TICPE + TVA sur TICPE = 68 centimes d'€

>>> Puis, avancez vers la caisse...

C. PRIX À LA POMPE = 1,01 €

Ne peut-on pas être stupéfait devant l'effort considérable et continu, fourni par ces lointains aventuriers pour nous amener ce précieux liquide pour 33 centimes, et ce simple « clic » de la Taxe qui, en un instant, et pour 68 centimes, va tripler le montant de notre facture (de 33 centimes à 1,01 €).

D'autant que cette facture ne nous indique pas ce que vont devenir ces 68 centimes...

Pourrait-on obtenir une liste détaillée, dans l'esprit de la liste du paragraphe A ci-dessus, et même beaucoup plus détaillée que cette liste pétrolière certainement imprécise et incomplète, pour connaître le destin de nos soixante-huit centimes ?

LA TIPCE : UNE ÉNERGIE RENOUVELABLE

En 30 ans, elle a bien grandi, notre petite taxe pétrolière, qui était restée si longtemps raisonnable jusqu'aux chocs pétroliers des années 1970. Le 12 février 2016, donc, le litre de gazole que vous venez d'acheter vaut, hors taxes, 33 centimes d'euro.

Depuis le début de la publication officielle des prix moyens observés en France pour le gazole (4 janvier 1985), on trouve quatre autres dates au jour desquelles le prix hors taxes est donné à cette même valeur (en euro ou équivalent euro).

Mais les taxes au litre qui s'y ajoutent n'ont cessé d'évoluer, toujours dans le même sens :

Comment réussir ce tour de passe-passe autour d'un pétrole au prix identique ? En augmentant de façon progressive et irréversible le montant forfaitaire de la TIP, devenue la TIPCE au fil des ans...

Cette taxe dispose d'une énergie sans cesse renouvelable.

20/09/1985	33 cts HT	+ 30 cts de Taxes	+ 90 %
09/12/2000	33 cts HT	+ 50 cts de Taxes	+ 153 %
28/03/2003	33 cts HT	+ 53 cts de Taxes	+ 157 %
30/07/2004	33 cts HT	+ 56 cts de Taxes	+ 172 %
12/02/2016	33 cts HT	+ 68 cts de Taxes	+ 205 %

On ne s'étonnera pas que pour 50 € (ou son équivalent en francs), on obtienne de moins en moins de gazole :

20/09/1985	78 litres
09/12/2000	60 litres
28/03/2003	57 litres
30/07/2004	56 litres
12/02/2016	49 litres

Il y a les pays producteurs de pétrole et les pays producteurs de taxes. Les premiers cherchent à s'enrichir en réduisant leur production, les seconds en l'accroissant.

Ces chiffres sont l'une des plus tristes illustrations du délire fiscal appliqué au carburant et de la perte du pouvoir d'achat de l'automobiliste au fil du temps : 49 litres au lieu de 78 litres, soit moins 37 %, à prix HT rendu à la pompe identique.



L'ALLIANCE DU FIXE ET DU PROPORTIONNEL

Apparue le 16 mars 1928, la taxe pétrolière, créée pour régenter et disposer des bénéfices secondaires de l'activité du raffinage, est née un quart de siècle avant la TVA, enfin acceptée par la représentation nationale au soir du 10 avril 1954.

Cette différence d'âge ne les a pas empêchées de s'associer pour former un bloc « imposant » qui plombe de plus en plus lourdement le prix que nous devons payer pour notre mobilité (TVA + TICPE + TVA sur la TICPE).

Cette création française va connaître progressivement un fabuleux et lucratif destin dans toute l'Europe, ce qui renforcera notre pays dans la légitimité de sa croisade et l'approfondissement de son dispositif. La France pourrait rester un modèle.

Après la Seconde Guerre mondiale, chaque pays européen se hâte d'imiter la France, et de renforcer sa taxe pétrolière :

- parce que le pétrole est rare,
- parce que le pétrole est cher,
- parce qu'on manque de devises (dollar),
- parce qu'il faut de ce fait contenir la consommation nationale, même aux dépens de la croissance,
- parce que c'est un moyen facile et non discutable d'augmenter les recettes fiscales.

De son côté, sous l'impulsion de la CEE, la TVA (qui émerveille les économistes et les fiscalistes de l'époque), va être adoptée par l'Allemagne en 1968, les Pays-Bas en 1969, la Belgique en 1971, l'Italie en 1973, puis le Royaume-Uni la même année.

Les chocs pétroliers de 1973 et 1979 vont entraîner définitivement, les années suivantes, l'ensemble des pays européens dans une « taxation » qui deviendra un nouveau type d'impôt, contenant à la fois une « accise » forfaitaire (la TIPP indifférente au prix du baril) et une taxe (à la valeur ajoutée) proportionnelle donc très fructueuse lorsque le baril est haut, alors que les automobilistes achètent moins de carburant.

Cerise sur le gâteau : on appliquera en plus la TVA sur la TIPP, bien que l'on cherche encore quelle « valeur ajoutée » apporte la TIPP. A partir de là, tous les excès vont être possibles.

Ainsi, en France, en décembre 1998, lorsque le baril sera à son plus bas (l'équivalent de 8,50 €), le taux de taxation du gazole atteindra 343 % et celui du super SP95 s'envolera à 505 % (25 fois la valeur de taxation de la TVA, impôt de base en France). La « forfaitaire » (TIPP) permet d'engranger des rentrées fiscales quand le baril est bas, la « proportionnelle » (TVA) quand il est haut.

De quoi se mettre à l'abri à la fois des chocs et des contre-chocs pétroliers, serait-ce aux dépens des automobilistes. C'est l'optimisation fiscale, vue de Bercy, plébiscitée par les Ministres des Finances dans toute l'Union Européenne, même si chaque pays la décline à sa façon.

UN NOUVEAU TYPE D'IMPOSITION DIVERSEMENT UTILISÉ EN EUROPE ET DEvenu ILLÉGITIME

Il suffit de regarder le tableau des taux de taxation du gazole dans l'Union Européenne, pour se rendre compte que ce qu'on demande à l'automobiliste de payer en plus du prix HT est de moins en moins en rapport avec son utilisation du carburant et variable au gré des politiques fiscales.

La France dispose du gazole HT le moins cher de l'Union Européenne (0,34 € le litre), mais applique un taux de taxation parmi les plus élevés (200 % au 1^{er} janvier 2016). La Belgique et la Slovénie suivent dans son ombre.

La Suède et le Royaume-Uni combattent la pollution en taxant au maximum l'utilisation du gazole (197 % et 247 %) et en pratiquant les prix les plus chers (1,31 € et 1,44 € le litre).

La Bulgarie, la Grèce et Malte supportent les prix HT les plus élevés (plus de 0,50 € le litre), mais appliquent les taux de taxation les plus bas (de 92 % à 117 %).

Le Luxembourg, sur un HT dans la moyenne (0,42 € le litre), applique un taux de taxation parmi les plus bas (109 %) pour fournir le litre de gazole le moins cher de l'Union Européenne TTC (0,89 €). Il en double néanmoins le prix.

Le Royaume-Uni, pays producteur de pétrole, part d'un prix HT 22 % plus cher qu'en France (0,42 € contre 0,34 €). Avec un taux de taxation 25 % plus élevé que dans l'Hexagone (247 % contre 200 %), le prix à la pompe s'affiche 41 % au-dessus du prix français (1,44 € contre 1,02 €). Le maximum européen...

Le Luxembourg double le prix de son gazole, la France le triple et le Royaume-Uni creuse un fossé avec le Continent (x 3 1/2). Trois approches, trois prix...

Il faut bien constater que ce sont des considérations fiscales plus que des raisons purement économiques qui décident du prix du carburant à la pompe. Rappelons-nous qu'à l'origine (après la Seconde Guerre mondiale), la surtaxation du carburant a été motivée par un manque de pétrole sur le marché mondial, un manque de devises chez les pays consommateurs, et un pétrole cher. Actuellement le pétrole est abondant et bon marché, l'euro est fort et le dollar accessible. La surtaxation du carburant n'est plus légitime et entrave lourdement la reprise économique, en pénalisant inutilement la mobilité.

Mais les gouvernements européens ont pris l'habitude de rentrées fiscales supplémentaires faciles, abondantes et qu'il n'est pas nécessaire de justifier. On peut même les augmenter tous les ans, sans jeter le pays dans la rue... Il suffit de culpabiliser la mobilité individuelle...

GAZOLE EN EUROPE AU 1^{ER} JANVIER 2016 EN PRIX CROISSANT EN EURO POUR 1 000 LITRES ET EN TAUX CROISSANT

PAYS	€ HT	PAYS	€ TTC	PAYS	TAUX DE TAXATION
1. France	340,6	1. Luxembourg	887,8	1. Bulgarie	92 %
2. Slovénie	363,9	2. Lituanie	917,6	2. Grèce	105 %
3. Belgique	364,7	3. Pologne	930,4	3. Luxembourg	109 %
3. Allemagne	388,4	4. Lettonie	934,2	4. Lituanie	114 %
4. Pays-Bas	391,8	5. Espagne	962,5	5. Malte	117 %
5. Croatie	406,9	6. Estonie	964,1	6. Lettonie	122 %
6. Estonie	410,4	7. Autriche	987,1	7. Pologne	123 %
7. Italie	412,3	8. Hongrie	992,3	8. Espagne	125 %
8. Autriche	412,9	9. Slovaquie	999,1	9. Portugal	130 %
9. Royaume-Uni	416,3	10. Belgique	1003,7	10. Danemark	131 %
10. Pologne	416,7	11. Croatie	1009,2	11. Hongrie	132 %
11. Lettonie	421,6	12. France	1021,4	12. Roumanie	133 %
12. Luxembourg	423,8	13. Allemagne	1022,1	13. Chypre	134 %
13. Slovaquie	426,5	14. Slovénie	1025,1	14. Slovaquie	134 %
14. Hongrie	427,1	15. Grèce	1036,1	15. Estonie	135 %
15. Espagne	427,7	16. Roumanie	1036,8	16. Autriche	139 %
16. Lituanie	428,2	17. Rép. Tchèque	1052,1	17. Croatie	148 %
17. Irlande	435,2	18. Bulgarie	1054,6	18. Finlande	158 %
18. Suède	443,2	19. Portugal	1061,5	19. Allemagne	163 %
19. Roumanie	444,1	20. Pays-Bas	1070,1	20. Irlande	164 %
20. Finlande	458,2	21. Chypre	1117,1	21. Rép. Tchèque	167 %
21. Portugal	461,1	22. Irlande	1149,1	22. Pays-Bas	173 %
22. Rép. Tchèque	464,2	23. Danemark	1149,8	23. Belgique	175 %
24. Chypre	477,9	24. Finlande	1180,1	24. Slovénie	182 %
25. Danemark	497,6	25. Malte	1220,1	25. Suède	197 %
26. Grèce	504,5	26. Italie	1256,1	26. France	200 %
27. Bulgarie	549,1	27. Suède	1314,8	27. Italie	205 %
28. Malte	561,5	28. Royaume-Uni	1440,5	28. Royaume-Uni	247 %

LE BUDGET VÉHICULE

ESSENCE DES 22

REGIONS FRANÇAISES

Dans ce chapitre, nous nous intéressons à l'automobiliste régional conduisant un véhicule roulant au super SP95. De nombreux facteurs interviennent, réglementaires ou économiques, qui donnent un visage particulier à chaque budget régional.

L'année 2015 a été l'occasion pour les Pouvoirs Publics de redéfinir le nombre, la configuration et le nom des régions. Nous aurons donc une nouvelle carte de France en 2016, mais pour 2015 c'est le système à 22 régions qui prévaut.

LE CERTIFICAT D'IMMATRICULATION

Les Conseils Régionaux ont la charge de décider du montant de la taxation appliquée à la délivrance du certificat d'immatriculation.

Cela va pratiquement du simple au double, de la Corse (135 € pour nos 5 chevaux fiscaux) à la Provence-Alpes-Côte d'Azur, géographiquement proche, mais fiscalement lointaine (256 €).

Les huit régions les moins gourmandes se regroupent dans une fourchette de 15 €, allant de la Picardie (165 €) à l'Alsace (180 €).

Puis, franchissant la moyenne, on trouve le Poitou-Charentes (209 €) à la tête d'un groupe de dix régions qui grimpent progressivement jusqu'aux 231 € de l'Île-de-France.

Enfin, les Pays de la Loire (240 €), la Bourgogne (255 €) et la Provence-Alpes-Côte d'Azur (256 €) occupent les sommets du barème.

LE CARBURANT

Les régions peuvent aussi moduler la Taxe Intérieure sur la Consommation des Produits Energétiques (TICPE), avec un plafond de 2,5 centimes d'€ par litre.

Comme les années précédentes, la Corse et le Poitou-Charentes n'usent pas de ce pouvoir discrétionnaire et renoncent à prélever ce montant supplémentaire sur les automobilistes qui se sont déjà acquittés de 34 milliards d'euros sur le carburant (TVA + TICPE + TVA sur la TICPE) au niveau national.

Par contre, toutes les autres régions ont mis le curseur au plafond. Même le Rhône-Alpes, qui s'était longtemps contenté de 1,77 centime, a rejoint depuis trois ans les partisans du « toujours plus à la pompe » pour compléter les maigres recettes des régions, à la peine actuellement pour l'entretien des routes et occupées qu'elles sont à développer l'emploi public.

L'ENTRETIEN

Il y a presque autant de tarifs que d'ateliers de réparation en France, mais des organismes sérieux nous donnent accès à des chiffres sur les particularités régionales.

Cette année, c'est le Languedoc-Roussillon et la Provence-Alpes-Côte d'Azur qui ont vu leur coût de main d'œuvre augmenter le plus (+ 4,1 %), pendant que le Centre et les deux Normandie ont connu la plus faible progression (+ 1,3 %).

Au niveau du budget global du poste entretien (main-d'œuvre, pièces de rechange, peinture), la Picardie, la Champagne-Ardenne et la Bourgogne restent les plus modérées avec la Bretagne, les Pays de la Loire et le Poitou-Charentes.

DE LA LORRAINE À LA PROVENCE

Les automobilistes de certaines régions ont des budgets moins importants, principalement parce que leur kilométrage annuel est moins élevé. C'est le cas pour la Lorraine, encore en tête cette année, à moins de 7 000 km pour un montant de 5 361 € (classement opéré en allant du plus petit au plus gros budget en euros, obtenu par l'addition des sept postes spécifiques, cf. tableau p.30).

Cependant le Poitou-Charentes, qui dépasse les 9 600 km dans l'année, reste au niveau des 5 500 €, à la 5^e place : son carburant est un peu moins taxé, et ses prix sont contenus dans les postes dans lesquels le kilométrage n'est pas en cause. Il sera en tête du coût au kilomètre le plus économique (0,572 €).

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

L'Ile-de-France, avec ses transports collectifs diversifiés et des automobilistes gros rouleurs fortement diésélisés (non pris en compte dans notre étude régionale), rassemble, en moindre nombre, des automobilistes essence qui, par ailleurs, limitent leurs déplacements en voiture pour le quotidien. Comme les prestations y sont onéreuses, le coût au kilomètre y est le plus élevé : près d'1 €, soit deux tiers plus cher qu'en Poitou-Charentes.

Les variations, même parfois faibles dans les différents postes du budget (mais aussi parfois cumulées), ont amené des glissements dans le classement national des régions, par rapport à l'année précédente.

Ainsi la Champagne-Ardenne (2^e), en gagnant une place, et aussi la Bretagne (7^e) en en perdant deux, ont fait avancer le Poitou-Charentes (5^e) et le Limousin (6^e).

La Haute-Normandie (13^e) en reculant de trois places, a laissé passer la Bourgogne (8^e), l'Auvergne (9^e) et les Pays de la Loire (10^e). Elle a retrouvé sa place d'il y a deux ans.

La Corse (12^e) est passée devant la Basse-Normandie (13^e). Enfin le Centre (17^e) a repris sa place devant le Midi-Pyrénées (18^e).

Les trois premiers du classement (Lorraine, Picardie et Champagne-Ardenne) sont restés les mêmes qu'en 2014, ainsi que les quatre derniers (Ile-de-France, Languedoc-Roussillon, Rhône-Alpes et Provence-Alpes-Côte d'Azur).

Le plus gros budget (Provence-Alpes-Côte d'Azur) est 14 % plus élevé que le plus petit (Lorraine).

Le plus fort kilométrage annuel essence (Poitou-Charentes) est 57 % supérieur au plus faible (Ile-de-France).

Le prix de revient au kilomètre le plus onéreux (Ile-de-France) est 65 % plus élevé que le plus économique (Poitou-Charentes).

La prochaine redéfinition des régions nous donnera une autre image de cette diversité.



LE BUDGET VÉHICULE ESSENCE 2015 DES 22 RÉGIONS FRANÇAISES

En Euros

	2015									
	Budget annuel	Achat reprise	Frais financiers	Assurance	Carburant	Entretien	Garage véhicule	Péage	Kilométrage annuel	Prix au kilomètre
1 Lorraine	5 361	2 494	250	560	708	828	359	162	6 887	0,778
2 Champagne-Ardenne	5 368	2 484	250	567	817	761	302	187	7 947	0,675
3 Picardie	5 372	2 482	250	628	782	761	290	179	7 605	0,706
4 Franche-Comté	5 509	2 485	250	566	894	828	282	204	8 697	0,633
5 Poitou-Charentes	5 535	2 491	250	576	975	766	250	227	9 669	0,572
6 Limousin	5 535	2 491	250	550	877	835	332	200	8 528	0,649
7 Bretagne	5 541	2 495	250	556	846	766	435	193	8 229	0,673
8 Bourgogne	5 541	2 500	250	583	974	761	250	223	9 475	0,585
9 Auvergne	5 555	2 494	250	568	857	831	359	196	8 329	0,667
10 Pays de la Loire	5 570	2 497	250	564	892	766	397	204	8 674	0,642
11 Alsace	5 574	2 486	250	577	886	828	345	202	8 614	0,647
12 Corse	5 578	2 476	250	653	775	860	384	180	7 681	0,726
13 Haute-Normandie	5 582	2 484	250	627	816	799	420	186	7 938	0,703
14 Nord-Pas de Calais	5 648	2 494	250	656	884	806	356	202	8 597	0,657
15 Basse-Normandie	5 657	2 484	250	577	976	799	348	223	9 489	0,596
16 Aquitaine	5 690	2 485	250	669	840	835	419	192	8 164	0,697
17 Centre	5 730	2 492	250	574	924	799	480	211	8 984	0,638
18 Midi-Pyrénées	5 752	2 483	250	657	866	835	463	198	8 422	0,683
19 Ile-de-France	5 803	2 495	250	643	633	865	773	145	6 158	0,942
20 Rhône-Alpes	5 930	2 492	250	681	809	831	682	185	7 863	0,754
21 Languedoc-Roussillon	5 933	2 493	250	647	904	860	573	206	8 796	0,675
22 Provence-Alpes-Côte d'Azur	6 099	2 501	250	726	860	860	706	196	8 360	0,730

Légende

Mini

Maxi

BUDGET NATIONAL 2015
= 5 796 €

Légende

1 Classement (valeur du budget)

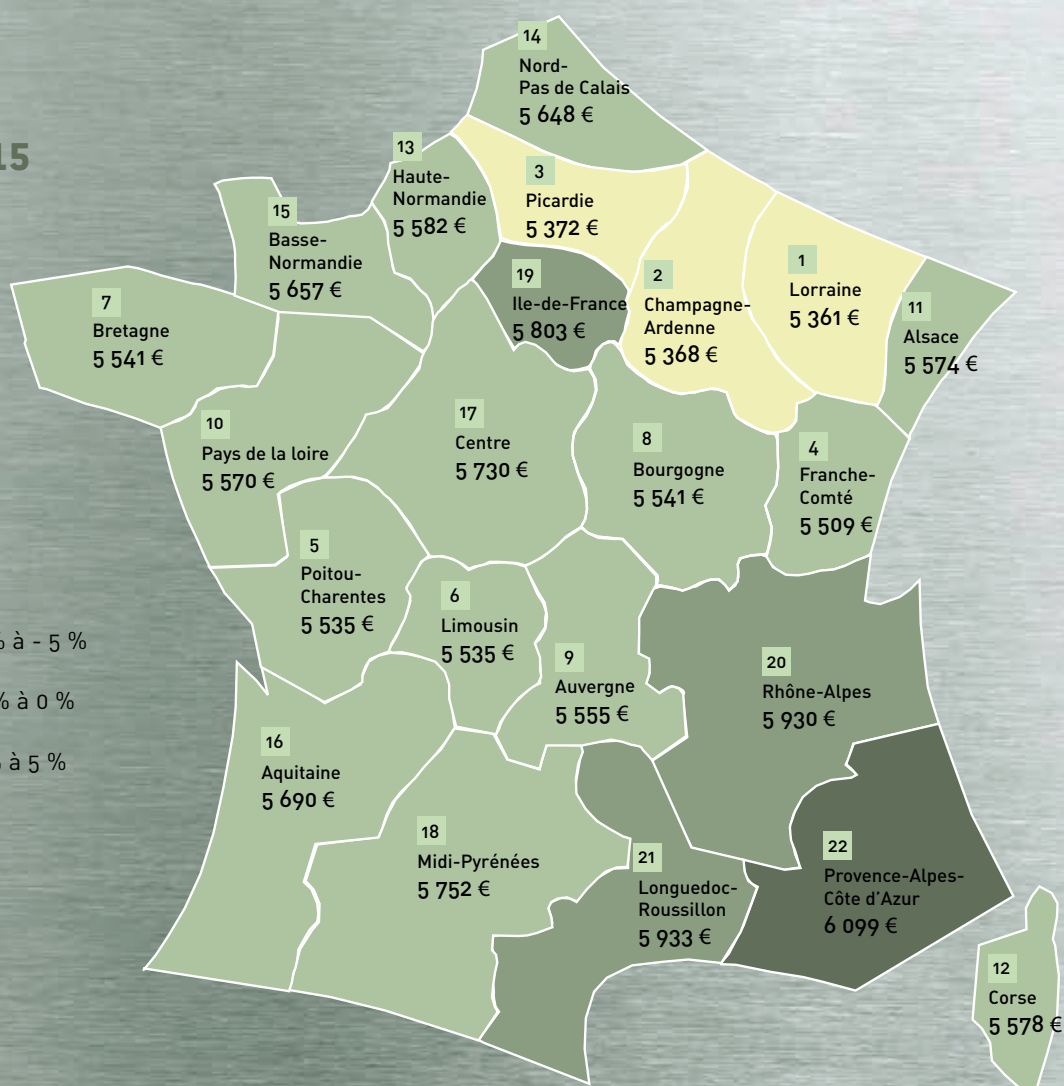
ECARTS/AU BUDGET NATIONAL :

Régions 1 à 3 = écart < de - 10 % à - 5 %

Régions 4 à 18 = écart < de - 5 % à 0 %

Régions 19 à 21 = écart > de 0 % à 5 %

Région 22 = écart > à 5 %



LA VOITURE MOYENNE D'OCCASION 2015

La Voiture Moyenne d'occasion a augmenté son prix en 2015 : 14 926 € (+ 3,9 %).
Les SUV urbains sont à la fête : revente après 23 mois, 72 % de valeur résiduelle !

Texte : Xavier Chimits
Données : Houda Yahia



LE PRIX MONTE, LE KILOMÉTRAGE BAISSE

La Voiture Moyenne d'Occasion 2015 ne ressemble pas tout à fait à la Voiture Moyenne Neuve. Elle lui est supérieure en gabarit, poids, puissance. Mais suit sa pente, avec quelques années de décalage : baisse régulière de la voilure, pour réduire la consommation.

La Voiture Moyenne d'Occasion a cessé de grandir : 4,25 m de long. Elle perd du poids, de la cylindrée : 1 334 kg et 1 686 cm³ en 2013, 1 326 kg et 1 667 cm³ en 2015. Sans renoncer au brio : un meilleur rapport poids/puissance lui permet de courir de 0 à 100 km/h plus vite en 2015 (11,4 s) qu'en 2013 (11,6 s).

Pourtant, malgré le recul du diesel (81 % des transactions en 2013, 77 % en 2015), elle s'avère de plus en plus sobre : 0,3 l/100 km épargnés depuis 2012.

566 € D'AUGMENTATION EN UN AN

Seul bémol, le prix. En ce domaine aussi, la Voiture Moyenne d'Occasion fait preuve de constance, mais en sens inverse : la note grimpe chaque année, bien au-delà d'une inflation devenue quasi nulle.

Elle coûtait 13 656 € en 2012. La voici rendue à 14 926 € en 2015, après avoir observé la plus forte augmentation annuelle des trois derniers exercices : + 3,9 % (14 360 € en 2014, 566 € de différence).

Consolation, la Voiture Moyenne Neuve de France fait pire : + 4,6 % entre 2014 (24 012 €) et 2015 (25 108 €). Et la Voiture Moyenne d'Occasion peut avancer un argument qui justifie ce renchérissement : même si son âge au moment de la transaction augmente (38 mois en 2012, 43 mois en 2015), son kilométrage annuel décroît : 16 265 km en 2012, 15 818 km en 2015.

PETITS SUV : UN CAS À PART

L'analyse de la Voiture Moyenne d'Occasion 2015 par segment révèle toutefois de fortes variations de l'évolution de son prix d'achat d'une catégorie à l'autre : + 7 % en 2015 chez les familiales, + 6 % chez les grands monospaces, segments où les ventes en neuf diminuent d'année en année, ce qui provoque une contraction de l'offre en occasion.

Chez les SUV, nouvelle coqueluche du marché français, les propositions sont nombreuses, et les prix bougent peu : + 2 % chez les luxueux, 0 % chez les compacts.

Les petits SUV constituent un cas à part. Leur avènement est récent, leur croissance en neuf relève du phénomène : 37 000 ventes en 2012, 227 000 en 2015 ! Elle est pour partie alimentée par des véhicules de démonstration ou les loueurs de courte durée, ce qui hâte leur remise sur le marché de l'occasion. Et les constructeurs les dotent de moteurs moins puissants pour les rendre accessibles à un plus large public. Ainsi, leur prix baisse : - 2 % en 2015. Mais leur valeur résiduelle reste au zénith : 72 %. Car ils sont encore très jeunes au moment de la revente : 23 mois !

Le Showroom de l'occasion



14 926 € diesel 77 %
54 495 km
15 818 km/an
117 ch
5,0 l/100 km
VALEUR RÉSIDUELLE 54,8 %

ÉVOLUTION DE LA VOITURE MOYENNE D'OCCASION

Caractéristiques	Variations 2015/14	2015	2014	2013
Cylindrée (cm³)	✓	1 667	1 670	1 686
Puissance (ch)	^	117	115	114
Couple (nm)	^	249	246	244
Longueur (m)	—	4,25	4,25	4,24
Largeur (m)	—	1,78	1,78	1,78
Hauteur (m)	—	1,53	1,53	1,53
Empattement (m)	—	2,61	2,61	2,61
Poids (kg)	✓	1 326	1 327	1 334
Poids/Puissance (kg/ch)	✓	11,3	11,5	11,7
Vitesse maxi (km/h)	^	187	186	186
0 à 100 km/h (s)	✓	11,4	11,5	11,6
Consommation (l/100 km)	✓	5,0	5,1	5,2
CO2 (g/km)	✓	127	129	134
Diesel (%)	✓	77 %	80 %	81 %
5 portes (%)	^	79 %	78 %	76 %
Boîte manuelle (%)	✓	79 %	82 %	83 %
Prix de vente (€)	^	14 926 €	14 360 €	13 985 €
Age (mois)	^	42,7	40,5	39,3
Kilométrage (km)	^	54 492	52 581	51 793
Kilométrage annuel (km/an)	✓	15 818	15 868	15 956
Valeur résiduelle	^	54,8 %	54,4 %	54 %

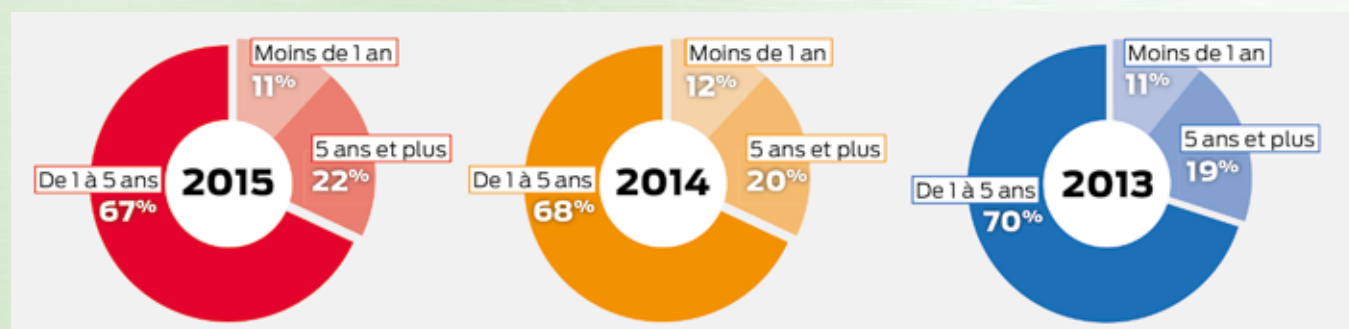


LA VOITURE MOYENNE D'OCCASION 2015 DE CHAQUE SEGMENT

Citadines (€) 7 302 VR 57,6 % Km 9 726 ⌚ 45 mois ⛽ 11%	Polyvalentes (€) 10 055 VR 55,9 % Km 14 687 ⌚ 42 mois ⛽ 65%	Compactes (€) 14 462 VR 53,5 % Km 16 554 ⌚ 43 mois ⛽ 84 %	Familiales (€) 18 669 VR 49,2 % Km 17 872 ⌚ 48 mois ⛽ 93 %
Grande routières (€) 30 058 VR 48,8 % Km 18 574 ⌚ 50 mois ⛽ 93%	Petits monospaces (€) 10 367 € VR 51,9 % Km 14 329 ⌚ 44 mois ⛽ 77%	Ludospaces (€) 11 041 VR 52,7 % Km 14 410 ⌚ 47 mois ⛽ 97%	Monospaces compacts (€) 14 716 VR 49,9 % Km 17 010 ⌚ 45 mois ⛽ 95 %
Grands monospaces (€) 19 106 VR 46,5 % Km 19 329 ⌚ 52 mois ⛽ 98 %	SUV petits (€) 16 219 VR 71,5 % Km 15 308 ⌚ 23 mois ⛽ 77 %	SUV compacts (€) 18 822 VR 59,9 % Km 17 533 ⌚ 37 mois ⛽ 95 %	SUV de luxe (€) 34 702 VR 57,1 % Km 20 106 ⌚ 45 mois ⛽ 89%

(€) Prix moyen d'acquisition VR Valeur résiduelle ⌚ Durée de détention Km Kilomètre annuel ⛽ Part du gazole

RÉPARTITION DES VOITURES VENDUES PAR TRANCHE D'ÂGE



Les ventes de voitures d'occasion de professionnels à particuliers concernent pour l'essentiel des modèles plutôt récents.

Les autres, de moindre valeur financière, se négocient souvent directement de particulier à particulier. 78 % des véhicules étudiés par *L'argus* pour définir la Voiture Moyenne d'occasion 2015 avaient moins de 5 ans d'âge. Parmi eux, bon nombre de voitures de sociétés, généralement remis

dans le commerce après 3 ans. Signe d'un intérêt toutefois croissant des professionnels pour le reste du marché, la part des véhicules de plus de 5 ans ne cesse de croître dans leurs ventes : 17 % en 2012, 19 % en 2013, 20 % en 2014, 22 % en 2015.

Ce que explique l'évolution de l'âge de la Voiture Moyenne d'Occasion au moment de la transaction : 38 mois en 2012, 39 mois en 2013, 41 mois en 2014, 43 mois en 2015.

SA DIFFÉRENCE ? L'ATOUT DIESEL...

La Voiture Moyenne d'Occasion 2015 conserve une forte part de moteurs diesel dans ses ventes. Une singularité dont elle tire profit : vigueur, sobriété.

La Voiture Moyenne d'Occasion 2015 était âgée de 3 ans et 7 mois au moment de sa vente. On aurait donc pu penser qu'elle serait une photographie, décalée dans le temps, de la Voiture Moyenne Neuve 2011.

Erreur. Les transactions analysées dans le détail par *L'argus* en 2015 correspondent à une catégorie de voitures d'occasion : celles vendues par des professionnels à des particuliers, soit un gros tiers du marché. Ce qui influe non seulement sur l'âge et la valeur des modèles.

Mais aussi sur leurs caractéristiques physiques : dans le lot, entrent pour une large part des véhicules en location longue durée souscrite par des entreprises et qui reviennent sur le marché de l'occasion dans un délai moyen de trois ans. Parmi elles, bon nombre de voitures de fonction, typées haut de gamme.

DU PUNCH, MALGRÉ SON POIDS

En conséquence, la Voiture Moyenne d'Occasion 2015 est plus grande que la Voiture Moyenne Neuve 2011 : 4,25 m (+ 6 cm). De cylindrée bien supérieure (1 667 cm³, + 113 cm³), plus puissante (117 ch, + 11 ch). Une vigueur nécessaire car elle est lourde : 1 326 kg (+ 60 kg). Grâce à ce supplément de punch, elle parvient à accélérer plus fort (11,4 s de 0 à 100 km/h) que la Voiture Moyenne Neuve 2011 (12,1 s). Pourtant, elle ne consomme pas davantage : 5,0 l/100 km !

LE DIESEL : PAS QUE DES DÉFAUTS...

Hors le prix, la différence essentielle entre Voiture Moyenne d'Occasion 2015 (14 926 €) et Voiture Moyenne Neuve 2011 (21 181 €) tient à la proportion de moteurs diesels : 77 % dans le premier cas, 72 % dans le second.

Cette surreprésentation du diesel chez la Voiture Moyenne d'Occasion est logique : les véhicules de société sont quasi exclusivement dotés de diesels pour être assujettis à une TVA récupérable.

Même si le diesel est en recul sur la Voiture Moyenne d'Occasion (81 % en 2013, 80 % en 2014), sa forte part influe sur plusieurs des critères relevés en 2015 : cylindrée, couple. Elle explique aussi une consommation inférieure à celle de la Voiture Moyenne Neuve 2011, alors qu'elle est plus grande, plus lourde et plus puissante. Preuve que le diesel n'a pas que des défauts, du moment qu'il évite de rouler en ville.

TOUS LES CHIFFRES

	OCCASION 2015	NEUVE 2015	NEUVE 2011
Cylindrée (cm ³)	1 667	1 473	1 554
Puissance (ch)	117	113	106
Couple (Nm)	249	231	224
Longueur (m)	4,25	4,22	4,19
Largeur (m)	1,78	1,78	1,76
Hauteur (m)	1,53	1,54	1,54
Empattement (m)	2,61	2,61	2,59
Poids	1 326	1 255	1 266
Vitesse maxi (km/h)	187	185	181
0 à 100 km/h	11,4	11,4	12,1
Consommation (l/100 km)	5	4,5	5
Diesel	77 %	58 %	72 %
Prix de vente	14 926 €	25 108 €	21 181 €

COMMENT L'ARGUS PROCÈDE

L'argus fait écho à son étude sur la Voiture Moyenne de France, publiée depuis 1953, en traçant désormais le portrait de la Voiture Moyenne d'Occasion.

Ou plutôt, d'un type de voitures d'occasions : celles vendues par des professionnels à des particuliers.

Soit 34 % des transactions 2015 : 2 millions, sur un total de 5,95 millions. Mais son évolution depuis 2012 indique en quel sens vont les voitures d'occasion en France.

Pour définir les 20 composantes de la Voiture Moyenne d'Occasion, L'Argus a mobilisé sa base de données et valeurs exclusives issues de ses logiciels de gestion Planet VO et Cardiff VO, et les a croisées avec les informations du Référentiel Argus, base de données exhaustive de véhicules commercialisés en France depuis 1999.



A PROPOS DE L'AUTOMOBILE CLUB ASSOCIATION

> L'AUTOMOBILE CLUB ASSOCIATION (ACA) DÉFEND LES DROITS DES AUTOMOBILISTES, LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE ET LA MOBILITÉ DURABLE POUR TOUS

Ses actions collectives concernent tous les sujets liés à la mobilité, aux Plans de Déplacements Urbains, à la Qualité de l'air, à la Sécurité routière, au Budget de l'Automobiliste...

> L'ACA, C'EST ÉGALEMENT UN ENSEMBLE UNIQUE DE SERVICES PROPOSÉS À TOUS LES AUTOMOBILISTES ET USAGERS DE LA ROUTE QUI EN DEVIENNENT MEMBRES

• L'assistance juridique

Des juristes et experts conseillent et interviennent en toute indépendance pour tous les litiges liés à l'automobile (constructeurs, assureurs...) et en cas d'infraction au Code de la route. La protection juridique permet la prise en charge des frais d'avocat dans les procédures.

• Les stages de récupération de points

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

• L'assistance routière

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

• L'assistance en Europe ou dans le Monde

En cas de difficultés techniques ou médicales.

• Show your Card!

Un programme unique de réductions auprès de milliers de partenaires dans le Monde, réservé exclusivement aux adhérents de l'ACA.

• Automobile Club Avantages

Une partie des achats effectués sur Internet auprès des 600 enseignes partenaires est remboursée (en moyenne 7%).

• Et aussi...

Le contrôle technique obligatoire à tarif préférentiel, les vacances et voyages à prix Club (voyages.automobile-club.org), les assurances auto, moto, santé, habitation (www.autoclub-assurances.fr), etc.

> L'ACA MÈNE AUJOURD'HUI DIFFÉRENTS PROGRAMMES DE FORMATION

Ateliers de la mobilité pour les automobilistes expérimentés, séances de sensibilisation à la sécurité routière pour les particuliers et aux entreprises, stages alternatifs à la sanction et stages de récupération de points dont il est devenu un acteur majeur.

> FILIALE DE L'ACA, LA SOCIÉTÉ AUTOMOBILE CLUB PRÉVENTION (ACP)

Deuxième acteur français dans le domaine de la prévention du risque routier en entreprise, ACP œuvre aujourd'hui au développement des stages de formation permanente du conducteur, aussi bien en entreprise que pour les particuliers, facteur essentiel en matière de sécurité routière.

> L'ACA, TANT PAR SA DIMENSION ASSOCIATIVE QUE PAR SES STRUCTURES TECHNIQUES, CONTRIBUE, AU TRAVERS DE SES ENGAGEMENTS ET DE SES ACTIONS DANS LE DOMAINE DE LA FORMATION ET DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE, À RÉDUIRE LE NOMBRE ET LA GRAVITÉ DES ACCIDENTS DE LA CIRCULATION PAR UNE MODIFICATION DURABLE DU COMPORTEMENT DES CONDUCTEURS.

L'ACA COMPTE PLUS DE 860 000 ADHÉRENTS
WWW.AUTOMOBILE-CLUB.ORG

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



WWW.AUTOMOBILE-CLUB.ORG/BUDGET

