

**BUDGET**

**DE L'AUTOMOBILISTE  
FRANÇAIS**

**OCTOBRE 2008**



**Automobile Club**

[www.automobileclub.org](http://www.automobileclub.org)

# SOMMAIRE

- p. **3**     **Editorial**
- p. **4**     **Synthèse**
- p. **6**     **Le budget de l'automobiliste Essence 2007**
- p. **10**    **Le budget de l'automobiliste Diesel 2007**
- p. **13**    **Comparaison des budgets  
de quatre automobilistes français**
- p. **17**    **L'automobiliste français face aux taxes**
- p. **20**    **Les nouvelles alternatives**
- p. **22**    **L'éco-conduite, écologique et économique**
- p. **24**    **Les budgets de demain : la tendance**
- p. **26**    **Les budgets « véhicule essence »  
des 22 régions françaises**

## ***Défendre le pouvoir d'achat de l'automobiliste***

Le regard posé sur le budget de l'automobiliste de l'année passée est faussement rassurant.

En effet, l'apparente stabilité de son budget n'est acquise qu'au prix d'une baisse du kilométrage moyen, si bien, qu'en réalité, le prix au kilomètre s'est une nouvelle fois montré en augmentation.

Mais cela ne faisait qu'annoncer les bouleversements de l'année 2008.

Le facteur le plus important est bien sûr celui du prix du carburant. Le yoyo fortement ascendant du prix du baril de pétrole a, malgré la bonne tenue de l'euro, provoqué des augmentations très importantes à la pompe, plus importantes à certains moments pour le gazole que pour le super sans plomb, venant ainsi brouiller plus encore la lisibilité pour le conducteur des critères de choix du véhicule.

Ainsi, le litre de SP 95 est passé de 1,16 € en janvier 2007 à 1,49 € le 20 juin 2008, avant de redescendre à 1,39 € le 19 septembre 2008. Le litre de gazole est passé de 1 € en janvier 2007 à un pic de 1,45 € le 30 mai 2008, avant de redescendre à 1,28 € le 19 septembre dernier.

Un deuxième élément a apporté son lot de perturbations à l'automobiliste. Il s'agit de la vignette écologique, tout droit issue du Grenelle de l'Environnement.

Avant de parler des effets de cette vignette il convient de noter, dès à présent, qu'elle comportait dès l'origine des points critiquables qui, à cette date, n'ont pas encore été résolus :

- malus écologique pour des véhicules simplement adaptés à un usage familial dès que le foyer comporte plusieurs enfants (berlines, monospaces),
- bénéfice du bonus écologique attribué à l'identique à des véhicules équipés ou non d'un filtre à particules.

Selon les calculs gouvernementaux la mesure aurait globalement bénéficié financièrement aux automobilistes puisqu'elle aurait coûté à l'Etat. Précisons que le calcul actuel est erroné, dans la mesure où il ne prend pas en compte les anticipations importantes intervenues en décembre 2007 d'achats de véhicules promis au malus. L'annonce précipitée de l'opération en est la cause.

La mévente consécutive de véhicules de cylindrée moyenne ou importante dans les premiers mois de l'année, tout en perturbant l'ensemble de l'industrie automobile, a créé un déséquilibre artificiel que les pouvoirs publics tentent d'utiliser pour promouvoir l'idée injuste d'un malus devenant annuel alors que le bonus resterait unique.

En tout état de cause, ces mesures introduites en 2008, alliée aux hausses fulgurantes du prix du carburant ont fréquemment entraîné le choix par l'automobiliste d'un véhicule de plus petite taille qui, certes, consommera moins, mais qui ne bénéficiera pas obligatoirement des mêmes équipements et assurément pas du même espace.

De plus, ces perturbations ont provoqué de l'inquiétude chez les propriétaires de véhicules, dont le réflexe, ces tous derniers mois, est de conserver plus longtemps leur voiture, au détriment de la protection de l'environnement, et de la sécurité qu'aurait apporté son remplacement par une automobile bénéficiant des plus récentes innovations en la matière.

L'absence de renouvellement du parc automobile - l'âge moyen atteignant plus de 8 ans en France - vient annihiler les efforts environnementaux promus par ailleurs.

L'enfer est pavé de bonnes intentions, les décisions gouvernementales également.

L'Automobile Club, dont les membres sont répartis sur l'ensemble du territoire français et qui a vu sa représentativité renforcée par la récente absorption de la Fédération Française des Automobile Clubs, est le mieux armé pour défendre le pouvoir d'achat de l'automobiliste :

- en le représentant sans complaisance ni excès auprès des pouvoirs publics,
- en négociant pour ses membres des remises chez ses partenaires,
- en apportant directement des services et avantages constituant un ensemble unique.

Les automobilistes ont plus que jamais besoin d'une organisation qui soit toujours à leurs côtés.

**Didier BOLLECKER**

*Président de l'Automobile Club*

**Un tournant ?** | 2007 marque peut-être un tournant dans le comportement des automobilistes français.

Jusqu'ici, nous constatons une baisse continue, lente mais régulière, des kilomètres des petits rouleurs sur véhicule essence (autour de 10 000 km par an) : encore - 2,5 % cette année.

Désormais, le phénomène s'amorce chez les moyens rouleurs sur véhicule diesel (autour de 17 000 km). Leurs parcours, souvent incompressibles parce que nécessaires, s'abaissent aussi, même si c'est de peu (- 1 %).

Il faut dire que le prix de revient au kilomètre continue de s'accroître : + 2,4 % pour le véhicule essence (Clio III), et + 11,4 %, pour le véhicule diesel (chiffre ponctuellement gonflé par le passage de la 307 à la 308. Mais c'est le prix de l'évolution technologique et de la modernité).

La 308, d'ailleurs, consomme moins que la voiture qu'elle remplace. Le gazole ne compte que pour 11 % à 12 % TTC dans le budget total du moyen rouleur. Hors taxes, il ne dépasse pas 5 %. Sur 100 € dépensés par l'automobiliste diesel, 5 seulement vont au pétrolier. Ce ne sont donc pas les brusques variations de la valeur du baril (même si c'est un signe très sensible) qui sont la cause unique des changements de comportement qui s'installent.

Rouler, au total, reste cher.

**La Clio en 2007** | En 2007, le budget de l'automobiliste essence avec la Clio III s'élève à 5 345 €, en baisse de 0,3 % par rapport à 2006.

Ce repli est dû principalement à la baisse du kilométrage annuel de 2,5 % à 9 535 km. Chaque kilomètre revient à 0,561 € (+ 2,4 %).

Le prix catalogue de la Clio est à la hausse (+ 3,3 %), le litre de super augmente de 4,2 %, les dépenses de péage grimpent, l'entretien suit l'inflation, l'assurance et le crédit baissent.

Le budget total est taxé à 37,5 %. Passer au diesel avec ce kilométrage ? Cette année, cela lui coûterait 4 % de plus.

**La nouvelle 308** | Le propriétaire de la 308 diesel a parcouru 16 407 km en 2007 (- 1 %) et dépensé 7 378 €, soit 10 % de plus qu'avec la 307 de l'année précédente. Chaque changement de modèle apporte des progrès et des surcoûts. Mais, cette année, la tenue décevante en occasion de la 307 de 4 ans cédée en reprise a plombé les comptes.

Le prix du litre de gazole a augmenté de 1,6 %, mais la consommation unitaire et les kilomètres parcourus ont baissé, comme l'assurance et l'entretien.

Ce budget est taxé à 33 %. Le kilomètre coûte 0,450 €.

**Petits et gros budgets** | L'automobiliste à petit budget roule en Clio essence d'occasion. Pour 10 000 km, il dépense 2 659 € (la moitié de la Clio neuve) en économisant sur tous les postes, sauf sur le carburant. Son budget est taxé à 56 %, sur un prix au kilomètre de 0,266 €.

Le gros rouleur dépense 14 657 € avec une 607 diesel dont chacun des 35 000 km lui coûte 0,419 €. Gros budget, mais qui parvient à rentabiliser une grosse voiture, quand de tels kilométrages sont nécessaires.

**C'est l'usage qui est taxé** | Les dépenses qu'il faut engager pour acquérir une voiture sont soumises à un impôt proche de la TVA normale, mais l'usage seul est taxé à 55 % sur la 308, 61 % sur la 607, 69 % sur la Clio neuve ou 78 % sur la Clio occasion en 2007. Les taxes sur le gazole pèsent 6 fois la TVA, 9 fois pour le super.



### Peut-on dépendre moins ?

Les alternatives pour dépenser moins sont peu nombreuses. La Logan est devenue, en 2007, le break le plus immatriculé en France. Ce nouveau véhicule « low cost » diminue le prix d'achat de moitié, mais le budget total annuel seulement d'un quart. C'est déjà bien, mais la concurrence manque pour en profiter au maximum.

La voiture hybride reste une valeur sûre mais encore confidentielle. L'éthanol E85 connaît des obstacles et son avenir en France est incertain.

La location avec option d'achat (LOA) pourra lever le handicap de l'immobilisation de capital, lourd obstacle pour certains, quand les opérateurs seront moins gourmands.

### Ecologie et économie

L'éco-conduite est l'autre virage de l'année 2007. Les économies sont possibles en modifiant les comportements des automobilistes et, en plus, c'est écologique.

Nous avons chiffré dans le budget les bénéfices qu'on retire des conseils de l'Automobile Club. La sécurité, l'écologie et la bourse de l'automobiliste y gagnent. On peut même profiter des avancées technologiques des manufacturiers de pneumatiques.

Enfin, le respect des limitations de vitesse aurait pu faire économiser 453 millions d'euros aux automobilistes épiés.

### Et demain ?

Après cette année qui marque un tournant, quelle sera la tendance des budgets de demain ?

Le chapitre (peu optimiste) consacré à l'avenir possible des différents postes du budget ne laisse qu'un espoir : la vigilance.

### La France et sa diversité

Enfin, l'analyse des budgets régionaux du véhicule essence montre la diversité des kilométrages (de 7 000 km à 11 000 km), des budgets (de 4 800 € à 5 600 €) et des prix de revient au kilomètre (de 0,466 € à 0,730 €).

La Lorraine, le Poitou-Charentes et l'Île de France montent sur les différents podiums.



## > Le Budget de l'Automobiliste Essence 2007

### Un budget annuel en baisse de 14 €

Le budget 2007 de l'automobiliste utilisant une voiture fonctionnant à l'essence s'élève à 5 345 €.

Notre automobiliste possède une Renault Clio III, 1,4 l, 6 CV, 5 portes, d'une puissance de 100 chevaux, finition Dynamique.

Il l'a acquise dans l'année au prix catalogue de 15 550 €. Il a cédé en échange une Clio de 4 ans et 40 000 km à la côte Argus de 6 600 €.

Pour financer son achat, il a pris un crédit de 4 ans pour 80 % de la valeur neuve de la Clio.

Il a parcouru dans l'année 9 535 km avec une consommation moyenne de 6,6 litres aux 100 km.

Chaque kilomètre lui a coûté 0,561 €, soit une augmentation de 2,3 % par rapport à 2006, mais comme il a abaissé son kilométrage annuel de 2,5 % (9 535 au lieu de 9 777 km en 2006), il se retrouve avec un budget sensiblement identique : 5 345 € au lieu de 5 359 € (baisse de 0,3 %).



| Euros               | HORS TAXES |         | TAXES |         | TTC   |         |
|---------------------|------------|---------|-------|---------|-------|---------|
|                     | 2006       | 2007    | 2006  | 2007    | 2006  | 2007    |
| Achat moins reprise | 1 892      | 1 871   | 418   | 415     | 2 310 | 2 286   |
| Frais financiers    | 288        | 282     | 56    | 55      | 344   | 337     |
| Assurance           | 460        | 455     | 122   | 120     | 582   | 575     |
| Carburant           | 281        | 293     | 510   | 511     | 791   | 804     |
| Entretien           | 566        | 560     | 111   | 110     | 677   | 670     |
| Garage du véhicule  | 422        | 427     | 83    | 84      | 505   | 511     |
| Total hors taxes    | 3 909      | 3 888   |       |         |       |         |
| Péage               |            |         | 150   | 162     | 150   | 162     |
| Total taxes         |            |         | 1 450 | 1 457   |       |         |
| Total TTC           |            |         |       |         | 5 359 | 5 345   |
| 2007/2006           |            | - 0,5 % |       | + 0,5 % |       | - 0,3 % |
| Prix au km          | 0,400      | 0,408   | 0,148 | 0,153   | 0,548 | 0,561   |
| 2007/2006 au km     |            | + 0,2 % |       | + 3,4 % |       | + 2,4 % |

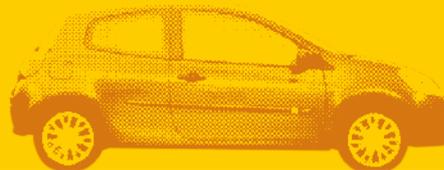
### L'acquisition de la voiture

Le prix catalogue de notre Clio III (15 550 €) a subi une augmentation de 3,3 %, alors que l'inflation se limitait à 1,4 %. De plus, le prix moyen de la carte grise a encore grimpé de 2,1 % (194 €).

Mais les aléas du marché d'occasion ont compensé ces hausses. Après 18 mois de recul, suite au lancement de la Clio III, la côte de reprise de la Clio de 4 ans est remontée de 10 %, pour retrouver un niveau en rapport avec ses prestations (6 600 €).

De ce fait, le poste achat moins reprise s'est fixé à 2 286 € en baisse de 1 %. Il reste néanmoins le plus lourd du budget (43 %).

Les frais financiers ont profité d'une dernière année de crédit facile. Le poste en a bénéficié pour descendre de 344 à 337 € (- 2 %).



## L'assurance en baisse

La baisse des tarifs se poursuit dans l'assurance. Le kilométrage moyen de l'automobiliste diminue chaque année et le nombre d'accidents, tout comme leur gravité, connaissent une heureuse diminution : moins d'accidents, moins graves, nécessitant moins de pièces détachées, et moins d'heures de main d'œuvre. Les tarifs d'assurance ont tardé à suivre, mais cette année encore, on constate une baisse moyenne de 1,2 % dans notre panel d'assureurs, en harmonie avec l'accalmie dans le coût des réparations, qui, en 2007, est demeuré proche de l'inflation (1,5 % contre 1,4 %).

## Le yoyo du super

Le litre de super sans plomb 95 a connu, en 2007, des variations nombreuses entre 1,15 € et 1,35 €, soit un écart de 17 % mais, sur l'ensemble de l'année, la valeur moyenne TTC (1,277 €) n'est en accroissement que de 4,2 % par rapport à 2006.

Le prix hors taxes est monté de 6,7 % en rapport avec l'augmentation du brut. La TIPP a progressé de 2,21 % et, avec la TVA sur l'ensemble, les taxes ont augmenté au total de 2,8 %. C'est peut-être pour faire face à ces hausses que l'automobiliste essence a diminué son parcours kilométrique de 2,5 %.

Au total, le budget carburant de 2007 atteint 804 € (791 € en 2006 : +1,6 %)

## Plus rare, plus vite, plus cher

L'entretien et la réparation connaissent des évolutions positives : les temps moyens d'intervention ont encore diminué de 3,4 % en 2007.

Mais, simultanément, les taux horaires de main d'œuvre facturée ont progressé de 4,9 % (après 3 années de hausse, chacune entre 5 et 6,5 %).

De plus, le tarif moyen des pièces détachées de ce constructeur a progressé de 2,7 %.

Au total, main-d'œuvre et pièces annulent les gains de productivité et l'espacement des opérations, laissant une augmentation finale de 1,5 % du budget entretien à 670 €.

## Une pause pour se garer

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.

Le poste garage du véhicule s'accroît ainsi de 1,1 %, à 511 €.

## Péage : près de 6 milliards

Malgré la réduction du kilométrage annuel, le transfert de trafic des routes nationales vers les autoroutes continue, pour le plus grand bien des temps de déplacement et de la sécurité des automobilistes, et au bénéfice des sociétés d'autoroutes.

Les voitures particulières ont versé en 2007 à ces dernières 5,7 milliards de droits de péage (en augmentation de 7,9 %), sans compter les surcoûts du carburant, de la restauration et des autres services fournis sur le réseau autoroutier.

Le budget péage de l'automobiliste essence se monte ainsi à 162 € (+7,9 %).

## Les taxes dans le budget 2007

Chaque poste de budget connaît des variations plus ou moins importantes par rapport à l'année précédente.

Mais ces variations peuvent s'équilibrer, puisque le budget 2007 ne diffère de celui de 2006 que de 14 € (5345 € contre 5359 €).

Curieusement, il en est de même pour le total des dépenses hors taxes (3888 € contre 3909 € : - 0,5 %) et le total des taxes (1457 € contre 1450 € : + 0,5 %).

Le budget 2007 est taxé à 37,5 % (37,1 % en 2006). On rappellera que la taxe la plus courante est de 19,6 % et qu'il existe même une taxe basse de 5,5 % qui concerne notamment les transports collectifs.

La voiture est ainsi imposée près de sept fois plus que l'autocar. Ils sont pourtant tous deux usagers du même réseau routier.

## A quoi sert l'argent du budget ?

Sur 100 € dépensés, l'automobiliste consacre :

- 43 € à l'amortissement de l'achat de la voiture
- 15 € au carburant
- 12 € à l'entretien
- 11 € à l'assurance
- 10 € au garage de la voiture
- 6 € aux frais financiers
- 3 € aux péages.

Le carburant ne représente que 15 % des dépenses des automobilistes, alors que parfois on entend certains évaluer le coût de leur dernier grand déplacement par le nombre de litres d'essence consommés. Il n'empêche que, le plus souvent, ce sont les soubresauts du prix du baril qui entraînent les plus grands changements à l'intérieur du budget, à égalité avec les variations du marché de l'occasion pour la reprise.

## Qui reçoit cet argent ?

Quand le propriétaire d'une Clio essence dépense 100 €, à qui va l'argent ?

- 27,50 € de taxes vont au percepteur
- 35 € H.T. au constructeur
- 10,50 € H.T. au garagiste
- 8,50 € H.T. à l'assureur
- 8 € H.T. au loueur de garage
- 5,50 € H.T. au pompiste
- 5 € H.T. au financier

Si on ne tient pas compte des taxes (mais le peut-on ?) cela coûte plus cher d'entretenir sa voiture, ou de l'assurer, ou de la garer, plutôt que de la faire rouler.

## Un tiers de taxes dans le réservoir

A l'inverse, on constate qu'on paie beaucoup plus de taxes sur le carburant que sur n'importe quel autre poste, même celui de l'achat du véhicule. Sur 100 € de taxes :

- 35 € concernent le carburant
- 28 € l'amortissement de la voiture
- 11 € le péage
- 8 € l'assurance
- 8 € l'entretien
- 6 € le garage du véhicule
- 4 € les frais financiers

Quand le prix à la pompe s'envole, il y a plus de possibilité de modulation par la taxe que par le prix hors taxes. C'était le principe de la TIPP flottante, que l'on a pourtant abandonnée.

Si l'utilisation de la voiture était soumise au régime général de la TVA à 19,6 %, le budget de la Clio essence serait limité à 4 650 €. Mais il est pénalisé d'un supplément de taxes qui l'oblige à dépenser, cette année, 1 457 € de plus (+ 15 %).

Pour contrer les effets de ce traitement imposé au consommateur le plus taxé du pays, l'automobiliste recherche des possibilités d'économie, à commencer lors de l'achat du véhicule.



## 5 % de remise à l'achat de la voiture

Quel est 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 778 € sur l'achat de la Clio neuve mais perd 330 € sur la reprise de l'occasion. Ses 448 € gagnés s'amortissent sur 4 ans à raison de 112 € par an auxquels s'ajoutent 17 € économisés sur les frais financiers.

L'avantage acquis de 129 € ramène le budget annuel de 5 345 € à 5 216 € (- 2,4 %).

S'il parvient à revendre sa Clio d'occasion sans accorder une remise de 5 %, il garde ses 778 €, soit 195 € par an, plus les 17 € de frais financiers économisés. Cet avantage de 212 € ramène le budget à 5 133 € (- 4 %).

## Un diesel pour le même usage

Pour un automobiliste parcourant 9 535 km par an, le diesel est-il plus avantageux ?

Calculons le budget pour une Clio III 5 CV, 5 portes 1,5 l dCi 85 chevaux, finition Dynamique. Elle coûte 17 350 € et consomme 4,4 l de gazole à 1,095 € le litre (14,3 % moins cher que l'essence à 1,277 €).

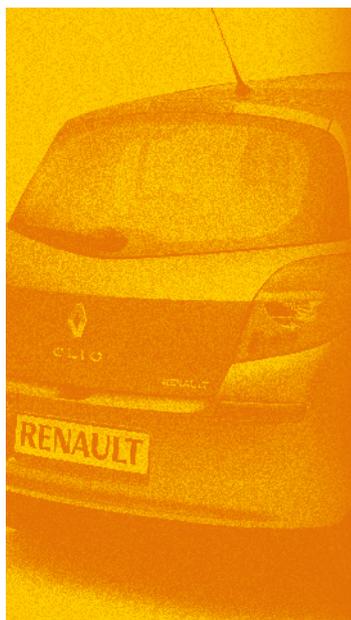
Sa Clio diesel de 4 ans et 44 000 km coûte 7 020 € à l'Argus. Hormis le garage et le péage normalement identiques, les coûts des autres postes sont plus élevés :

- l'entretien (+ 22,4 %),
- l'amortissement de l'achat (14,7 %),
- les frais financiers (+ 11,6 %),
- et l'assurance (+ 5,6 %).

Mais la dépense en carburant est de 42,9 % moins élevée que celle du modèle essence, générant un budget final de 5 558 €, seulement 4 % plus élevé que le budget essence.

L'écart s'est légèrement creusé par rapport à l'année dernière (1 % de différence en 2006 contre 4 % en 2007), principalement en raison des variations de la valeur de reprise de la Clio de 4 ans.

Le prix de revient au kilomètre s'établit à 0,583 € (au lieu de 0,561 € : + 4 %)



| Euros               | HORS TAXES | TAXES | TTC   | RAPPEL ESSENCE | DIESEL/ ESSENCE |
|---------------------|------------|-------|-------|----------------|-----------------|
|                     | €          | €     | €     | €              | %               |
| Achat moins reprise | 2 159      | 464   | 2 623 | 2 286          | + 14,7          |
| Frais financiers    | 314        | 62    | 376   | 337            | + 11,6          |
| Assurance           | 480        | 127   | 607   | 575            | + 5,6           |
| Carburant           | 205        | 254   | 459   | 804            | - 42,9          |
| Entretien           | 686        | 134   | 820   | 670            | + 22,4          |
| Garage du véhicule  | 427        | 84    | 511   | 511            | =               |
| Total hors taxes    | 4 271      |       |       |                |                 |
| Péage               |            | 162   | 162   | 162            | =               |
| Total taxes         |            | 1 287 |       |                |                 |
| Total TTC           |            |       | 5 558 | 5 345          | + 4,0           |
| Prix au km          | 0,448      | 0,135 | 0,583 | 0,561          | + 4,0           |

# > Le budget de l'automobiliste Diesel 2007

## Le budget de la nouvelle 308

Le budget 2007 de l'automobiliste utilisant une voiture fonctionnant au gazole s'élève à 7 378 €.

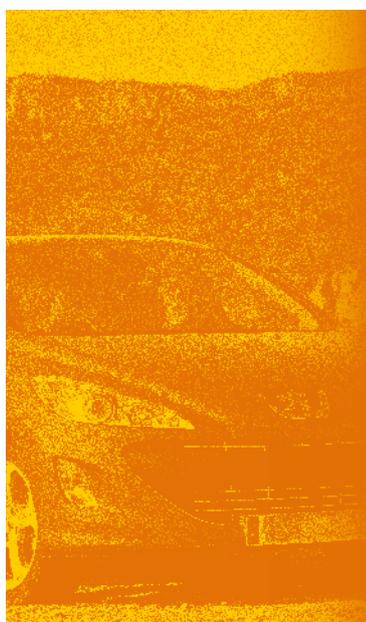
Notre automobiliste possède la nouvelle 308 Peugeot HDI 90 Confort Pack FAP 5 portes 5 CV 90 ch.

Il l'a acquise au prix catalogue de 20 400 €. Il a cédé en reprise une 307 de 4 ans avec 75 450 km au compteur à la côte Argus de 7 485 € (modèle 2.0 I HDI XP Présence).

Pour financer son achat, il a pris un crédit de 4 ans pour 80 % de la valeur de la 308 neuve.

Il a parcouru dans l'année 16 407 km avec une consommation moyenne de 4,7 l aux 100 km. Chaque kilomètre lui a coûté 0,450 €, soit une augmentation de 11 % par rapport à 2006.

Mais, comme il a abaissé son kilométrage annuel de 1 % (16 407 km contre 16 564 en 2006), son budget de 7 378 € est en hausse de 10 % par rapport à l'année précédente (6 702 €).



| Euros               | HORS TAXES |          | TAXES |         | TTC   |          |
|---------------------|------------|----------|-------|---------|-------|----------|
|                     | 2006       | 2007     | 2006  | 2007    | 2006  | 2007     |
| Achat moins reprise | 2 180      | 2 699    | 466   | 570     | 2 646 | 3 269    |
| Frais financiers    | 383        | 390      | 75    | 76      | 458   | 466      |
| Assurance           | 526        | 555      | 139   | 147     | 665   | 702      |
| Carburant           | 393        | 378      | 482   | 466     | 875   | 844      |
| Entretien           | 1 088      | 1 099    | 213   | 215     | 1 301 | 1 314    |
| Garage du véhicule  | 422        | 427      | 83    | 84      | 505   | 511      |
| Total hors taxes    | 4 992      | 5 548    |       |         |       |          |
| Péage               |            |          | 252   | 272     | 252   | 272      |
| Total taxes         |            |          | 1 710 | 1 830   |       |          |
| Total TTC           |            |          |       |         | 6 702 | 7 378    |
| 2007/2006           |            | + 11,1 % |       | + 7,0 % |       | + 10,1 % |
| Prix au km          | 0,301      | 0,338    | 0,103 | 0,112   | 0,404 | 0,450    |
| 2007/2006 au km     |            | + 12,3 % |       | + 8,7 % |       | + 11,4 % |

## Succession coûteuse

L'apparition d'un nouveau modèle peut amener des bouleversements dans le budget annuel.

La 308 affiche un prix catalogue de 20 400 €, en augmentation de 6,8 % sur celui de la 307 de 2006 qu'elle remplace (19 100 €).

Simultanément, la 307 de 2003 donnée en reprise coûte 7 485 €, en baisse de 15,9 % par rapport à la 307 de 2002 cédée l'année précédente (8 675 €). La 308 a fait vieillir la 307.

Souvent constaté dans l'étude des budgets de l'Automobile Club, ce déséquilibre disparaît généralement l'année suivante. Les variations du marché de l'occasion peuvent être aussi perturbantes que celles du carburant.

Les frais financiers, dont les taux sont en baisse, doivent supporter une augmentation de la somme empruntée, et montent à 466 €, en progression limitée à 1,7 %.



### L'assurance s'alourdit

Les tarifs d'assurance sont en baisse (- 1,2%), mais le prix de la voiture assurée a grimpé.

Le tarif de notre nouvelle Peugeot augmente de 5,6% à 702 €, modéré par le maintien de la puissance du moteur.

### Un mélange détonnant

Notre 308 garde le même moteur que notre 307 de l'année dernière (90 ch) mais améliore son rendement : la consommation aux 100 km passe de 4,9 l à 4,7 l selon l'UTAC (- 4,1%).

Le prix du gazole suit un chemin inverse. Ayant commencé l'année à 1,01 € en janvier, il termine très fort au-dessus de 1,20 €. Mais sa moyenne annuelle à 1,095 € n'est en augmentation que de 1,6% par rapport à 2006 (1,078 €), proche de l'inflation annuelle (1,4%).

Deuxième surprise : la baisse du kilométrage annuel (-1%), la baisse de la consommation unitaire (- 4,1%) et l'augmentation modérée du gazole (+1,6%) produisent l'évènement de cette année : le budget carburant de la Peugeot Diesel est en baisse de 3,5% à 844 € (875 € en 2006).

Rouler moins avec une meilleure voiture (plus chère) fait faire des économies. Les chiffres sont parfois en dissonance avec le ressenti du consommateur.

### L'entretien contenu

Le prix unitaire des pièces détachées de ce constructeur a augmenté de 3,54% cette année et les taux horaires de la profession ont grimpé de 4,9%.

A l'inverse, les temps d'intervention ont baissé de 3,4%, le kilométrage annuel a diminué de 1%, et le changement de modèle a espacé les révisions.

Au total, le budget entretien est contenu à 1% de progression à 1314 €.

### Se garer au plus juste

L'évolution du coût du garage du véhicule suit les variations de l'indice de référence des loyers, et progresse à 511 € (+1,1%).

### Le diesel aime l'autoroute

Plus gros rouleur que l'automobiliste essence, l'utilisateur d'une voiture diesel fréquente aussi beaucoup plus les autoroutes.

Sa contribution aux péages atteint cette année 272 € (en augmentation de 7,9%).

### Les taxes du diesel

L'utilisateur de la 308 débourse 1830 € de taxes en 2007, en augmentation de 7%.

Le taux de taxation du budget, par contre, est de 33% contre 34,3% en 2006. Cette baisse vient du grossissement des postes à TVA normale (19,6%), dont le poste Achat (forte somme et fort accroissement) et de la baisse inhabituelle du poste carburant (taxé à 123%).

### A quoi sert l'argent du budget

Sur 100 € dépensés, l'automobiliste diesel a consacré (entre parenthèse le chiffre essence correspondant)

- 44 € à l'amortissement de la voiture (43)
- 18 € à l'entretien (12)
- 11 € au carburant (15)
- 10 € à l'assurance (11)
- 7 € au garage de la voiture (10)
- 6 € aux frais financiers (6)
- 4 € aux péages (3)

L'achat et l'entretien ont toujours été des postes plus lourds pour le diesel.

Le gazole ne compte que pour un gros 11% des dépenses.

## Qui reçoit cet argent ?

Quand le propriétaire d'une 308 diesel dépense 100 €, à qui va l'argent ?

- 25 € au perceuteur (27,5)
- 37 € H.T. au constructeur (35)
- 15 € H.T. au garagiste (10,5)
- 7 € H.T. à l'assurance (8,5)
- 6 € H.T. au loueur de garage (8)
- 5 € H.T. au financier (5)
- 5 € H.T. au pompiste (5,5)

Le pétrolier est le dernier servi, mais si le baril flambe, c'est lui qu'on incendie.

Quand le litre de gazole augmente de 20 %, la part du pompiste passe de 5 € à 6 €, si cela dure toute l'année, et à seulement 5,25 €, si cela dure trois mois.

## Un quart de taxes dans le réservoir

La diminution du budget carburant de l'automobiliste diesel met la station-service au second rang des endroits où on laisse le plus de taxes.

Sur 100 € de taxes :

- 31 € concernent l'amortissement de la voiture (28)
- 25 € le carburant (35)
- 15 € le péage (11)
- 12 € l'entretien (8)
- 8 € l'assurance (8)
- 5 € le garage du véhicule (6)
- 4 € les frais financiers (4)

## On négocie

Si l'acquéreur d'une 308 diesel obtient 5 % de remise sur l'achat de sa voiture neuve, il économise 255 € chaque année sur le poste achat moins reprise et 24 € sur les frais financiers.

Son gain de 279 € représente une baisse de ses dépenses annuelles de 3,8 %.

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 161 € (2,2 % du budget annuel).



## > Comparaison des budgets de quatre automobilistes français

### Quel profil pour quel modèle ?

|   |   |
|---|---|
| <b>Petit rouleur : véhicule essence Renault Clio III 1,4 I Dynamique 6 CV</b><br>Etat : neuve<br>Revente : au bout de 4 ans<br>Kilométrage annuel 2007 : 9 535 km                 | <b>Moyen rouleur : véhicule diesel Peugeot 308 1,6 I HDI Confort FAP</b><br>Etat : neuve<br>Revente : au bout de 4 ans<br>Kilométrage annuel 2007 : 16 407 km   |
| <b>Petit budget : véhicule essence Renault Clio II 1,4 I Authentique 6 CV</b><br>Etat : occasion de 4 ans - 40 000 km<br>Revente : à 8 ans<br>Kilométrage annuel 2007 : 10 000 km | <b>Gros rouleur : véhicule diesel Peugeot 607 20I HDI 8 CV Premium FAP</b><br>Etat : neuve<br>Revente : au bout de 3 ans<br>Kilométrage annuel 2007 : 35 000 km |

### Un petit budget et un gros rouleur

Face à nos deux véhicules de référence (la Clio essence du petit rouleur et la 308 diesel du 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 2 659 € de budget annuel, la voiture d'occasion coûte cette année 50 % de moins que la Clio neuve (5 345 €). 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 56 % contre 33 à 38 % pour les trois voitures neuves.

Notre gros rouleur en 607 dépense 14 657 €, soit 5,5 fois plus que le propriétaire de la voiture d'occasion, pour 3,5 fois plus de kilomètres. Mais le prix de revient de la 607 au kilomètre parcouru (0,419 €) est moins élevé que celui de la 308 (0,450 €) et encore plus de la Clio neuve (0,561 €).

### Notre propriétaire de véhicule d'occasion

Il donne la priorité à l'économie : il revend son ancien véhicule, une Renault Clio de 8 ans (RTE 4 CV 1999), et finance son différentiel d'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 essentiellement 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 par an.

### Budget annuel 2007 par poste de dépenses pour un véhicule d'occasion

| Euros               | HORS TAXES | TAXES | TTC   |
|---------------------|------------|-------|-------|
|                     | €          | €     | €     |
| Achat moins reprise | 784        | 202   | 986   |
| Frais financiers    | 90         | 18    | 108   |
| Assurance           | 146        | 39    | 185   |
| Carburant           | 288        | 504   | 792   |
| Entretien           | 395        | 78    | 473   |
| Garage du véhicule  | -          | -     | -     |
| Total hors taxes    | 1 703      | -     | -     |
| Péage               | -          | 115   | 115   |
| Total taxes         | -          | 956   | -     |
| Total TTC           | -          | -     | 2 659 |
| Prix au km          | 0,170      | 0,096 | 0,266 |

## La recherche prioritaire de l'économie

Notre propriétaire de voiture d'occasion dépense 2 659 € dans l'année, contre 5 345 € pour la Clio neuve, soit environ la moitié (49,7 %).

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 :

- 57 % sur le poste achat-reprise
- 60 % sur les frais financiers
- 68 % sur les primes d'assurance
- 2 % sur le carburant
- 29 % sur l'entretien
- 100 % sur le garage du véhicule
- 30 % sur le péage

Pour un kilométrage supérieur de 4,9 %, il réalise 50 % d'économie sur l'ensemble du budget. Le coût du kilomètre parcouru est de 0,266 € soit 47 % de celui de la Clio neuve (0,561 €).

Au total, il diminue le budget de la moitié mais c'est sur le poste le plus taxé, le carburant, que les économies sont les plus difficiles (2 % contre 29 % à 100 % sur les autres postes).

## Moins de sécurité et plus de taxes

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

- roule dans une voiture plus ancienne, moins sûre par construction, par usure, et 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.

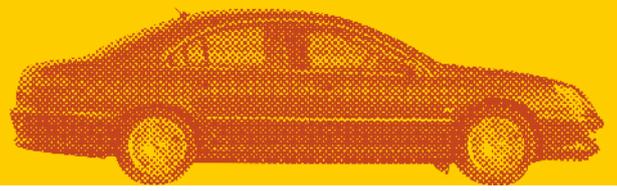
L'économie qu'il a faite pour accéder à un véhicule a été obtenue en partie aux dépens de la qualité du produit et de la sécurité, sans pouvoir échapper dans les mêmes proportions à la pression fiscale.

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

- 66 % sur le budget hors taxes (1 703 € contre 3 888 €),
- mais seulement 44 % sur les taxes qu'il acquitte (956 € contre 1 457 €).

Il paie des produits et services hors taxes à 34 % de leur valeur neuve, mais acquitte 56 % des taxes appliquées au budget de la Clio neuve.

L'acquisition d'un véhicule d'occasion permet un accès à un moindre coût à la mobilité, mais les automobilistes plus modestes paient proportionnellement plus d'impôts que les acheteurs de voitures neuves (36 % contre 27 % de leur budget TTC) et sont plus exposés aux pannes et aux accidents.



## Notre gros rouleur |

Il parcourt 35 000 km par an. Il renouvelle sa 607 diesel de 8 CV tous les 3 ans (une 2,2 l HDI de 2004). Il finance son achat comptant. Il souscrit une assurance tous risques. Il fait ses pleins de carburant indifféremment dans tous les réseaux (6,1 l de gasoil aux 100 km). Il effectue l'entretien et les réparations du véhicule selon les préconisations du constructeur. Dans les deux tiers des cas, il parque son véhicule dans un garage. Il fréquente les autoroutes payantes 30 % de plus que la moyenne des automobilistes. Il dépense 14 657 € en 2007.



### Budget annuel 2007 par poste de dépenses pour un véhicule haut de gamme

| Euros               | HORS TAXES | TAXES | TTC    |
|---------------------|------------|-------|--------|
|                     | €          | €     | €      |
| Achat moins reprise | 4 494      | 946   | 5 440  |
| Frais financiers    | 739        | 145   | 884    |
| Assurance           | 1 023      | 252   | 1 275  |
| Carburant           | 1 046      | 1 292 | 2 338  |
| Entretien           | 2 505      | 491   | 2 996  |
| Garage du véhicule  | 819        | 160   | 979    |
| Total hors taxes    | 10 626     | -     | -      |
| Péage               | -          | 745   | 745    |
| Total taxes         | -          | 4 031 | -      |
| Total TTC           | -          | -     | 14 657 |
| Prix au km          | 0,304      | 0,115 | 0,419  |

## La 607 face à la 308 |

Pour évaluer la différence des dépenses entre un rouleur diesel moyen et un gros rouleur diesel, comparons le budget de la 607 avec celui de la 308.

Par rapport à la 308, le poste carburant connaît une augmentation de 177 %. En effet, la voiture consomme 30 % de gazole de plus au kilomètre, et effectue des parcours plus élevés de 113 %.

Avec 14 657 €, le budget de la 607 est presque le double de celui de la 308 (7 399 €). Mais comme la 607 parcourt plus du double de kilomètres (35 000 contre 16 407), son prix de revient au kilomètre se retrouve inférieur de 7 % à celui de la 308 (0,419 € contre 0,451 €).

Cependant, pour un kilométrage plus que doublé, le budget hors taxes de la 607 augmente de 92 %, les taxes grimant, quant à elles, de 118 %.

## Quatre véhicules, quatre usages, quatre budgets différents

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 2 659 € à 14 657 € pour ces mêmes voitures. Le rapport va de 1 à 5,5.

Quand l'automobiliste parcourt 1 000 km en 2007, il dépense 266 € en Clio d'occasion, 419 € en 607, 451 € en 308 et 561 € en Clio neuve.

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

- Parmi les voitures neuves, le kilomètre parcouru coûte plus cher à la Clio (0,561 €) qu'à la 308 (0,451 €) et à la 607 (0,419 €). 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 0,266 €. Mais c'est au détriment de la fiabilité, de la sécurité, et de l'accès aux technologies nouvelles. De plus, le prix de son kilomètre représente quand même 63 % de celui de la 607 (0,419 €). Enfin, c'est lui qui supporte le taux de taxation le plus élevé par rapport au prix hors taxes (56 % contre 33 à 38 % pour les trois voitures neuves).

### Comparatif des budgets de quatre automobilistes français

| Euros                                   | MODELES                          |                               |                               |                               |
|---|----------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|
|   | Occasion essence<br>Renault Clio | Neuve Essence<br>Renault Clio | Neuve Diesel<br>Peugeot 308 D | Neuve Diesel<br>Peugeot 607 D |
| Nbre km parcourus/an                    | 10 000                           | 9 535                         | 16 407                        | 35 000                        |
| Achat moins reprise                     | 986                              | 2 286                         | 3 269                         | 5 440                         |
| Frais financiers                        | 108                              | 337                           | 466                           | 884                           |
| Assurance                               | 185                              | 575                           | 702                           | 1 275                         |
| Carburant                               | 792                              | 804                           | 844                           | 2 338                         |
| Entretien                               | 473                              | 670                           | 1 314                         | 2 996                         |
| Garage du véhicule                      | -                                | 511                           | 511                           | 979                           |
| Péage                                   | 115                              | 162                           | 272                           | 745                           |
| Total TTC                               | 2 659                            | 5 345                         | 7 378                         | 14 657                        |
| Coût au km                              | 0,27                             | 0,56                          | 0,450                         | 0,419                         |
| Total hors taxes                        | 1 703                            | 3 888                         | 5 548                         | 10 626                        |
| Taxes payées                            | 956                              | 1 457                         | 1 830                         | 4 031                         |
| Part des taxes                          | 36,00 %                          | 27,30 %                       | 25,20 %                       | 27,50 %                       |
| Taux de taxation sur le prix hors taxes | 56,10 %                          | 37,50 %                       | 33,00 %                       | 37,90 %                       |

## > L'automobiliste français face aux taxes

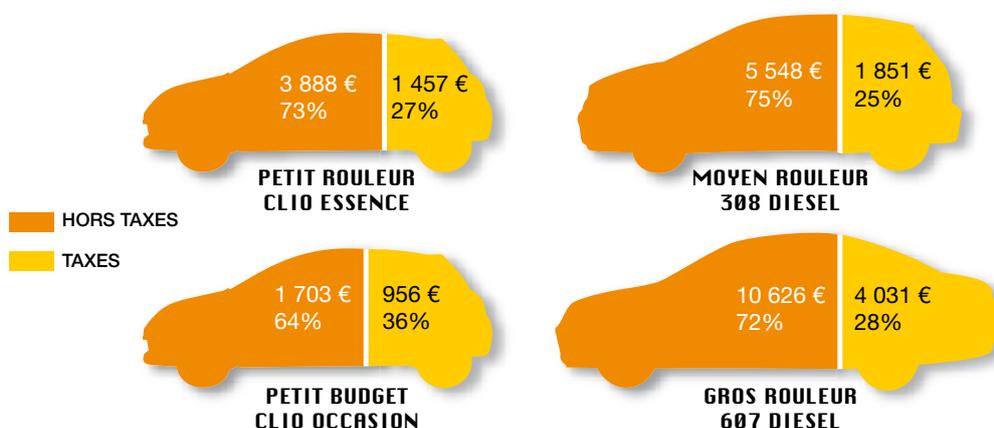
### Quatre budgets, quatre taxations

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 budget automobile, il y a :

- 25 € de taxes pour une 308 diesel,
- 27 € pour une Clio Essence neuve,
- 28 € pour une 607 diesel
- Et jusqu'à 36 € pour une Clio occasion.

### Répartitions des taxes



### L'usage est lourdement pénalisé

La possession (achat moins reprise + frais financiers + garage) représente ce que l'on doit dépenser avant le premier kilomètre. Cette prise de possession peut être taxée jusqu'à 25 % selon la carte grise de la voiture.

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

- 55 % pour la 308,
- 61 % pour la 607,
- 69 % pour la Clio neuve,
- 78 % pour la Clio occasion.

## Un deuxième impôt sur le revenu

L'ensemble des taxes acquittées par les utilisateurs de véhicule, telles qu'on peut les estimer ci-dessous, approchent les 51 milliards d'euros, soit un montant de l'ordre de l'impôt sur le revenu, ou de l'impôt sur les sociétés en 2007 :

- TVA sur les voitures neuves : 6,6
- Taxes sur les assurances : 4,5
- Taxes sur les carburants : 25,1
- TVA sur l'entretien : 4,3
- Péages : 7,4
- Cartes grises et permis : 1,5
- Divers : 1,2
- TOTAL : 50,6 milliards d'Euros

Plus de la moitié des ménages français ne paient pas l'impôt sur le revenu, mais tous les automobilistes paient la TIPP, et la TVA appliquée à la TIPP.

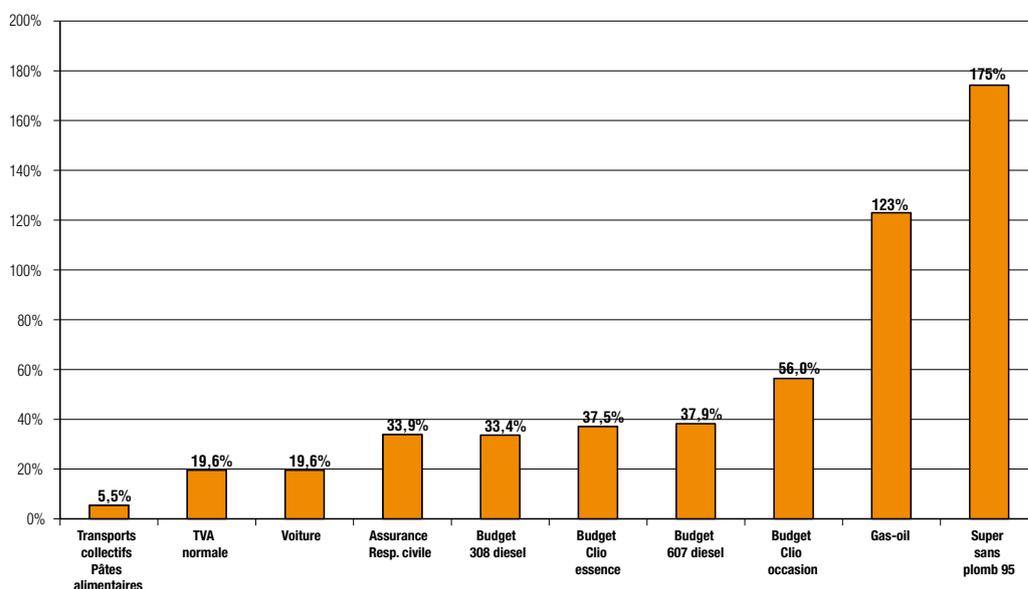
## Le poids réel de la TIPP

En 2007, la TIPP, après 3 ans de stabilité, a augmenté de 2,16 % pour le gazole (0,426 € par litre), et de 2,21 % pour le super sans plomb (0,602 €), dans une économie où l'inflation était évaluée à 1,4 %.

La taxe à la valeur ajoutée à 19,6 % (TVA) est, en principe, la référence en matière d'impôt sur la consommation. Mais le taux de taxation de l'ensemble du budget de la 607 (possession + usage) atteint 37,9 %, soit presque le double de la TVA normale.

Et il faut compter près de trois fois pour la Clio occasion (56 %), plus de six fois pour le gazole (123 %) et près de neuf fois pour le super sans plomb (175 %). Tous ces surcoûts rendent compte du poids réel de la TIPP dans l'économie du déplacement individuel.

### Taux de taxation spécifiques





## Prix des carburants

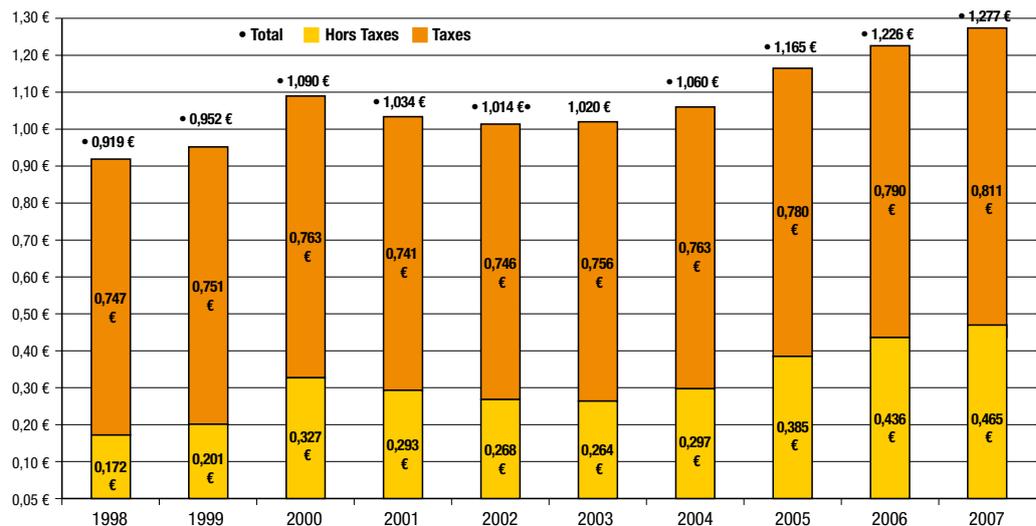


|                   | SUPER |       |        | GAZOLE |       |        |
|-------------------|-------|-------|--------|--------|-------|--------|
|                   | 2006  | 2007  |        | 2006   | 2007  |        |
| Hors taxes en €   | 0,436 | 0,465 | +6,7 % | 0,484  | 0,490 | +1,2 % |
| Taxes             | 0,790 | 0,811 | +2,8 % | 0,594  | 0,605 | +1,9 % |
| TTC               | 1,226 | 1,277 | +4,2 % | 1,078  | 1,095 | +1,6 % |
| Taux d'imposition | 181 % | 175 % |        | 123 %  | 124 % |        |
| Rappel TIPP €/l   | 0,589 | 0,602 | +2,2 % | 0,417  | 0,426 | +2,2 % |

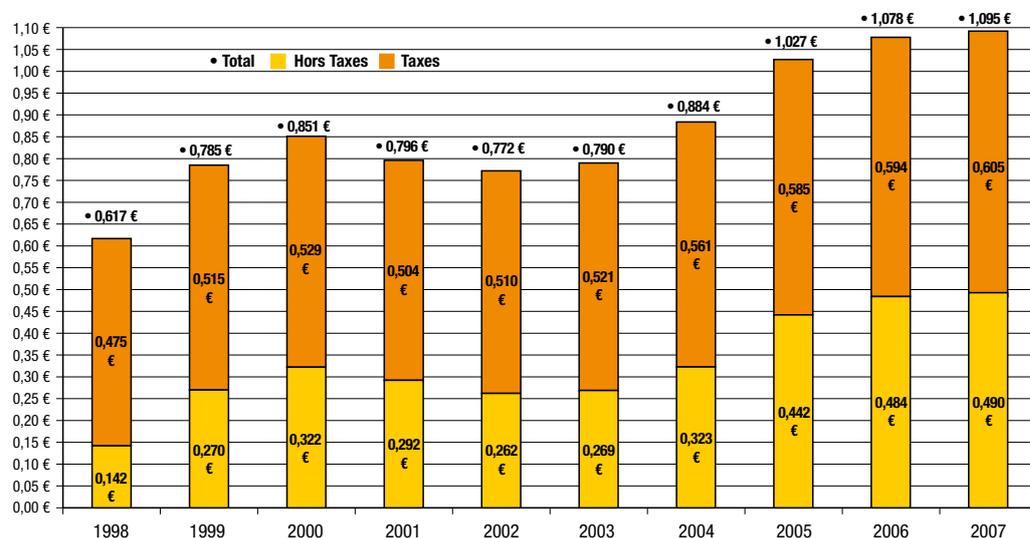
Qu'obtient l'automobiliste quand il paye 10 € à la pompe ?

|        | En 2006     | En 2007     | 07/06  |
|--------|-------------|-------------|--------|
| Super  | 8,16 litres | 7,83 litres | -4,0 % |
| Gazole | 9,28 litres | 9,13 litres | -1,6 % |

## Evolution du prix moyen du sans plomb 95



## Evolution du prix moyen du gas-oil



### Le premier break en France

Nous avons examiné l'année dernière quatre exemples de nouveaux produits, nouvelles énergies ou nouveaux modes de financement qui étaient offerts à l'automobiliste.

Faisons le point, un an après, des budgets alternatifs du véhicule « low cost » Dacia Logan, de la Toyota hybride à l'électricité, de la Ford Focus à l'éthanol et de la Renault Clio financée par la location avec option d'achat.

Les voitures « low cost » apparaissent progressivement sur le marché. L'année dernière, notre voiture représentative de ce segment était une Logan diesel dont le budget global était inférieur de 32 % à notre 307 diesel (avec un moteur cependant plus puissant), pour un kilométrage annuel de 16 500 km.

Une année pleine s'est passée et la Logan, dans sa nouvelle version break, s'est hissée au premier rang des breaks immatriculés en France, avec 22 200 unités (32 600 en tout avec les berlines). Ses principaux concurrents ont connu des baisses en volume de 17 % à 25 %.

Pour l'ensemble des immatriculations, la Logan est désormais au quatorzième rang en France, et pourrait continuer à progresser encore, quand son constructeur décidera d'approvisionner plus largement le marché français.

La Logan berline 1,5 l DCi Lauréate vendue à 10 690 € cohabite dans le même réseau constructeur avec la Mégane 1,5 l DCi Expression à 20 550 € qui présente des prestations similaires en ce qui concerne le niveau d'équipement, la motorisation, la sécurité, le confort et l'écologie.

### Sur quoi économise-t-on ?

L'automobiliste français va-t-il pouvoir diviser son budget par deux ?

Comme nous l'avons vu l'an dernier, avec ce type de voiture « low cost », on économise la moitié de son budget sur l'achat et les frais financiers, le quart sur l'assurance et l'entretien, et rien sur le carburant, le garage du véhicule et le péage. Au final, on avait réduit quand même ses dépenses d'un tiers...

Cette année la comparaison peut être plus précise avec des moteurs plus proches. Le modèle le plus vendu en 2007 dans la gamme Logan est le nouveau break (deux tiers des ventes), plus élégant et plus logeable. Avec son moteur diesel de 85 ch et dans sa version Lauréate, il peut être comparé au break Peugeot 307 diesel de 90 ch d'entrée de gamme.

### Un quart de dépenses en moins

Pour près de 5 400 € de budget annuel (16 400 km en 2007), le break Logan permet une économie de 23 % sur le break 307 dont les dépenses annuelles avoisinent les 7 000 €.

La Logan ne représente en 2007 que 1,58 % du marché français (mais 11,6 % en break). D'autres voitures « low cost » sont annoncées à échéance, qui vont représenter une alternative crédible pour l'automobiliste français.

### Une voiture électrique qui roule

Avec la Prius, Toyota continue de développer une voiture innovante et réaliste. Innovante, elle l'est par l'association du moteur thermique et du moteur électrique. Réaliste : ces voitures ne sont plus expérimentales, mais sont achetées partout dans le monde et se fiabilisent entre les mains des conducteurs de tous les jours. C'est un pas en avant concret par rapport aux véhicules tout électrique, qui ne parviennent pas encore à rivaliser avec les voitures thermiques.

Toyota a vendu en France un peu plus de 5 000 Prius en 2007, en augmentation de 2,4 %. C'est presque autant que Mercedes avec sa Classe E (5 300).

### Unique et peu comparable

L'année dernière, nous l'avons comparé à une Peugeot 307 de prestations classiques comparables. La Prius avait affiché un budget supérieur de 12 %, à usage équivalent (16 500 km par an).

La difficulté, c'est que cette Prius n'est pas totalement comparable actuellement, parce qu'elle offre des caractéristiques différentes liées à sa conception propre : silence, souplesse, confort de conduite et faibles émissions de CO<sub>2</sub>. En 2007, 5 000 Français ont trouvé cela plus intéressant.

Avant même l'apparition du bonus-malus écologique, la Prius bénéficie déjà d'un bonus imbattable à l'achat de 2 000 €.



## Une des voitures de demain

Pour Toyota, ce n'est qu'une étape. Au Japon, aux Etats-Unis et en France avec EDF, la marque teste une Prius hybride rechargeable qui permettra le développement des performances. Cela supposera, bien sûr, le développement du réseau de bornes publiques de recharge (200 actuellement en France).

L'héritière de la Prius sera peut-être la voiture courante de demain, avec les concurrentes qu'elle ne manquera pas de générer... et un budget révisé à la baisse.

## L'E85 face à trois obstacles

L'éthanol E85 est un biocarburant formé d'un mélange de 85 % de bioéthanol et de 15 % de super. Ses deux vertus principales sont :

- Sa faible émission de CO<sub>2</sub> : 100 g/km contre 140 pour le gazole et 169 pour le super (sur Ford Focus 1,8 l).
- Son prix : 0,85 € le litre contre 1,095 € pour le gazole (+ 29 %) et 1,277 € pour le super (+ 50 %).

Premier obstacle : sa consommation est supérieure de 25 % au super et de 68 % au gazole. Ainsi, sur la Ford Focus, qui dispose des trois motorisations, on dépense 76 € en E85, 91 € en super (20 % de plus), mais seulement 58 € en gazole (23 % de moins) pour 1 000 km parcourus. Le budget total de la Ford Focus éthanol reste, comme l'an dernier, supérieur de 5 % à celui de la Ford Focus Gazole pour 9 500 km annuel, et de 5,5 % pour 16 400 km.

Second obstacle : 500 pompes étaient prévues pour 2007, mais seulement 190 étaient ouvertes fin décembre 2007 principalement dans les grandes surfaces.

L'installation est subventionnée (2 millions d'euros en 2007), mais tous les crédits n'ont pas été utilisés. Ainsi 4 500 mètres cubes d'E85 seulement ont été distribués, à comparer aux 10 millions de tonnes de super et aux 32 millions de tonnes de gazole.

Troisième obstacle : les véhicules roulant au bioéthanol ne sont pas exclus du dispositif de l'éco-pastille et peuvent subir un malus écologique (ce sera le cas de la Ford Focus).

## Un avenir incertain

Ainsi 4 000 véhicules flexfuel seulement circulent en France sur 31 millions de voitures (contre 15 000 en Suède, dont le parc total est 6 à 7 fois plus petit).

L'avenir de l'E85 est donc incertain en France, d'autant que la montée des prix des céréales risque de perturber la filière biocarburant (coût et disponibilité des matières premières).

## La location avec option d'achat

Nous avons examiné le cas, l'an dernier, d'un automobiliste ayant à choisir entre un achat à crédit et une location avec option d'achat, tous deux sur 3 ans, pour une Clio III Authentique 5 CV, 5 portes, 1,2 l, 75 ch d'une valeur de 12 750 €.

S'il acceptait d'acheter le véhicule à la valeur mentionnée dans la location en fin de contrat, les deux systèmes de financement (crédit et LOA) atteignaient le même coût à 1,1 % près.

Regardons maintenant ce qui se passe s'il ne rachète pas la voiture à l'issue de la location.

Le véhicule, au prix catalogue de 12 750 € perd, à 3 ans, 44 % de sa valeur à l'Argus, soit 5 610 €.

C'est pour cette valeur de 5 610 € qu'il a payé en location :

- un premier loyer de 3 825 €,
- puis 36 loyers de 138 € ou 4 968 €,
- soit des versements pour un total de 8 793 €.

## Mieux vaut acheter la voiture

Il a donc déboursé 8 793 € pour une valeur de décôte de 5 610 €, soit un supplément de 3 183 € ou 56,7 % d'intérêts sur 3 ans.

La valeur résiduelle de son véhicule à l'Argus est de 56 % du tarif neuf, soit 7 140 €.

C'est seulement en l'achetant à la valeur indiquée dans le contrat (5 226 €) qu'il retrouvera une dépense comparable à l'achat à crédit.

Combien le font ?

## > L'éco-conduite, écologique et économique

Pour contenir ou réduire le budget annuel, de nouvelles possibilités apparaissent. Il se trouve que de nombreuses initiatives en faveur de l'écologie sont favorables simultanément aux économies.

Nous verrons, dans ce chapitre, l'avancée significative d'un nouveau type de pneu, les conseils pratiques de l'Automobile Club en faveur de l'éco-conduite et leurs incidences budgétaires, et quelques conséquences financières de la confrontation aux radars.

### La liaison au sol |

Peut-on avoir une éco-conduite grâce aux pneumatiques ?

On savait déjà que vérifier régulièrement la pression des pneumatiques améliorait la sécurité et, en prolongeant la vie des pneus, on faisait des économies et on retardait le problème des déchets liés aux pneus usés.

Mais, chaque année, les véhicules nouveaux qui arrivent sur le marché sont plus lourds, équipés de gommes plus tendres, et de dimension plus grande.

De ce fait, la périodicité de renouvellement des pneus est régulièrement à la baisse. Autrefois, à 50 000 km, elle peut maintenant descendre à 35 000 km pour certains modèles.

Mais la recherche progresse chez les fabricants de pneus, afin de parvenir à diminuer la résistance au roulement.

Il faut se rappeler qu'à chaque tour de roue, le pneumatique se déforme pour épouser la route. En se déformant, les matériaux qui constituent le pneu s'échauffent et dissipent une partie de l'énergie transmise par le moteur.

Cette résistance au roulement peut nécessiter jusqu'à 20 % de la consommation d'énergie d'un véhicule. C'est au niveau de cette seule surface de contact avec la route, que se jouent non seulement la sécurité, mais aussi une partie du budget.

En travaillant sur les constituants et la structure du pneu, des manufacturiers sont finalement parvenus à faire régresser la résistance au roulement, tout en augmentant la durée de fiabilité du pneu et la sécurité qui dépend de lui.

### Roulez zen |

Testé par un laboratoire allemand indépendant (TUV-SUD Automotive) sur 14 000 km, ce pneu d'une nouvelle génération a montré, par la baisse de 20 % de la résistance au roulement, les performances suivantes :

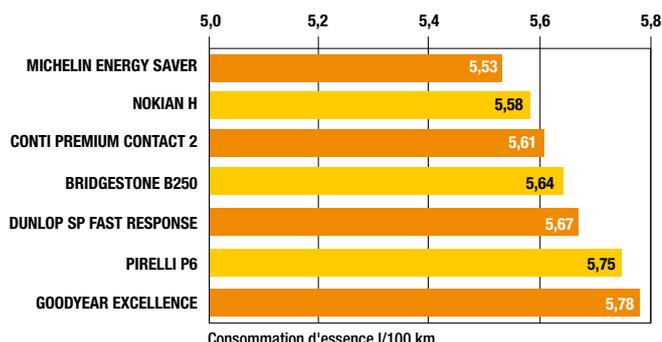
- baisse de la consommation en énergie du véhicule équivalente à 0,2 litres aux 100 km,
- allongement de la durée du pneumatique en kilomètre de 40 %.

De plus, ces résultats ne sont pas acquis aux dépens de la sécurité, puisque, en situation d'adhérence précaire (sol mouillé par exemple), ce pneu freine sur des distances comparables et souvent meilleures que les pneus de grande marque présents sur le marché.

Concrètement, quelles sont les conséquences de ces progrès majeurs sur nos budgets automobiles ?

Combien économise-t-on avec ce nouveau pneu?

### Consommation d'essence de pneus été 195/65 R15 H





Notre Clio essence va économiser 19 litres de carburant à 1,277 € pour ses 9 535 km, soit 24,35 €.

Par rapport à un train de pneus conventionnels de même prix (270 €), elle va parcourir 56 000 au lieu de 40 000 km (+ 40 %), son budget annuel va passer de 74 € à 46 € (gain de 28 €).

Soit une économie totale de 52,35 €, l'équivalent d'un plein d'essence de 41 litres chaque année pendant 5 ans et demi.

Notre 308 diesel va économiser 32 litres de gazole à 1,095 € pour ses 16 407 km annuels, soit 35 €.

Par rapport à un train de pneu conventionnel de même prix (310 €), son budget annuel va passer de 127 € à 91 € (gain de 36 €).

Soit une économie totale de 71 €, équivalent à 92 % de la valeur d'un pneu, chaque année pendant 3 ans et demi.

## Des conseils bienvenus

L'Automobile Club a donné une place de choix, parmi toutes ses activités, à la promotion du concept d'éco-conduite.

Pour ce faire, il diffuse des brochures d'information et développe ses interventions de formation auprès du grand public et au sein des entreprises.

Nous avons extrait quelques uns de ces conseils de base (qu'on oublie trop souvent), parce qu'ils se traduisent aisément par des chiffres concrets dans nos budgets automobilistes.

## Economique et écologique

Si vous roulez uniquement sur la route, une galerie sur le toit toute l'année génère 160 € de carburant en plus pour la Clio et 170 € pour la 308.

Si vous roulez uniquement en ville ou en banlieue, des pneus sous-gonflés vous coûtent 16 à 32 € de super en plus sur la Clio, et 17 à 34 € de gazole sur la 308.

Dans votre journée de déplacement en ville, additionnez les temps où vous êtes resté au point mort dans les encombrements. Si vous atteignez une heure et quart, vous avez consommé 1 litre de carburant pour 0 kilomètre.

A l'inverse, sur les trajets courts, choisissez la marche à pied, le vélo ou les transports publics, vous consommerez 0 litre aux 100 km.

Variante : économisez 5 km de petit trajet chaque jour, 5 jours par semaine, 10 mois par an. Vous gagnez 88 € de super sur la Clio ou 98 € de gazole avec la 308.

Une personne de 65 kg en plus en permanence dans votre voiture alourdit votre budget carburant annuel de 32 € en Clio et de 34 € en 308. Gardez-la, mais demandez-vous combien de poids inutile reste en permanence dans votre coffre et autres tiroirs de rangement (chaînes à neige, jerrycans, outillage superflu, etc).

Pour une température extérieure de 25 degrés, la climatisation en permanence vous coûtera, pendant les trois mois d'été, 24 € d'essence sur la Clio et 25 € de gazole sur la 308.

## La sagesse paye

Deux conseils sont également à mettre en avant :

- Anticiper (surveiller ses rétroviseurs pour conserver une allure fluide, par exemple), c'est jusqu'à 20 % de consommation en moins : 161 € de super sur la Clio ou 169 € de gazole pour la 308.
- Une conduite « agressive » (accélérations brutales, sur-régimes, etc), c'est 40 % de consommation en plus : 322 € pour la Clio, 338 € pour la 308.

## L'argent file vite

Utile pour augmenter la sécurité et diminuer la consommation de carburant, le respect des limitations de vitesse peut être une source d'économie.

En 2007, les radars routiers et urbains ont déclenché 7 millions de contraventions d'une valeur moyenne de 65 €.

Si vous faites partie des automobilistes surpris, vous avez tous ensemble versé 453 millions d'euros (+ 30 % par rapport à 2006).

Si on répartissait ces millions d'euros avec équité entre les 37 millions de véhicules circulant en France, chacun paierait 12,20 €.

Comme c'est une « pénalité individuelle consécutive au non-respect de la loi », nous ne l'avons pas intégré dans le budget annuel de l'automobiliste.

A 12,20 €, elle représenterait 0,23 % du budget annuel pour la Clio et 0,17 % pour la 308.

## > Les budgets de demain : la tendance

### Le budget achat |

L'apparition de la Logan risque de bouleverser le paysage automobiliste français. Elle fait baisser le prix d'achat de moitié, et le budget annuel d'un quart.

Elle est déjà en tête des ventes de break en France en 2007, bien qu'elle souffre d'un approvisionnement assez restreint pour la France. Appuyée par la Sandero, puis éventuellement déclinée en tout-terrain, puis en monospace, elle peut déplacer le centre de gravité de l'éventail des véhicules neufs dans les années à venir, au détriment des berlines polyvalentes actuelles (Renault Clio et Peugeot 207). Le budget automobile moyen de la voiture la plus vendue pourrait alors baisser d'un quart.

Le succès peut durer. La concurrence possible de voitures à bas prix venues d'outre mer, supposées peu fiables et peu sûres, faisait sourire certains. Mais Renault-Dacia a surpris tout le monde en fabricant, avec des pièces et des technologies des anciennes Clio et Mégane, une espèce de « vieille » voiture neuve, peu chère, très fiable et suffisamment sûre et confortable. L'autre constructeur français, Peugeot-Citroën, n'a pas choisi de s'engager sur ce créneau, ce qui nous enlève la possibilité d'avoir une saine concurrence, bénéfique pour les prix.

Aussi doit-on considérer l'hypothèse inverse selon laquelle la Logan et ses dérivés se contenteraient de prendre une place à côté des autres, comme les monospaces qui n'ont fait disparaître ni les berlines, ni les breaks ? Les berlines traditionnelles resteraient alors au centre du marché.

Cette hypothèse est confortée quand on voit que Dacia n'a livré en France que 15 % de sa production. De plus, Dacia a préféré fournir pour deux tiers des breaks, ce qui lui permettait de déloger la Peugeot 307 de sa place de leader dans la catégorie des breaks. Il n'aurait pas pu le faire avec ces volumes dans la catégorie des berlines compactes.

La voiture « low cost » comme véhicule moyen des Français va donc dépendre des initiatives de la concurrence, auxquelles Renault prendra alors intérêt à répondre. A court terme, la Clio ou la 207 peuvent rester en tête. Les marges sont sauvées.

Un autre changement notable peut venir du développement du bonus-malus écologique.

On pourrait assister à un transfert massif des ventes vers les voitures bonifiées. Le budget achat de notre automobiliste moyen baisserait alors de la valeur moyenne du bonus. Mais on peut craindre :

- que les pouvoirs publics cherchent à en faire une opération fiscalement rentable en modulant les bonus pour qu'ils restent inférieurs aux malus encaissés,
- que par un effet pervers (déjà observé à l'époque de la baisse de la TVA sur les voitures neuves de 25 % à 20 %) le prix catalogue des voitures à bonus ne grimpe du montant des bonus en un petit nombre d'années, effaçant l'effet de la remise. Le budget de l'automobiliste reviendrait ainsi plus ou moins vite à son étiage antérieur.

### Le budget financement |

Il y a quelques décennies, le crédit a amené à la voiture de nouvelles couches de population ne disposant pas d'un capital de départ suffisant.

La location avec option d'achat (LOA) pourrait renouveler cet afflux de sang neuf. En effet, elle demande un acompte de départ équivalent, mais des mensualités moindres.

Mais l'opération n'est équilibrée que si le locataire achète la voiture en fin de contrat, puisque dans ce cas, le coût est comparable à celui du crédit classique.

Or, il s'agit d'une clientèle qui, au contraire, cherche à changer de voiture assez vite, en immobilisant le minimum de capital, et qui ne veut pas à nouveau déboursier de l'argent pour garder un véhicule usagé.

Si les établissements financiers des constructeurs ne modifient pas l'acompte initial et/ou le taux des mensualités, le crédit classique risque de rester pour longtemps le mode de financement dominant.

Le budget financement de l'automobiliste moyen restera alors à son niveau actuel.



## Le budget entretien

L'entretien connaît une double évolution. D'une part, la fiabilité des véhicules augmente avec continuité, ce qui permet d'espacer les révisions et diminuer les réparations.

Simultanément, l'équipement des ateliers se modernise, la compétence des intervenants est améliorée, et les temps d'intervention diminuent. Le budget entretien devrait donc baisser pour l'automobiliste.

Mais à l'inverse, les prix des pièces détachées sont repartis à la hausse, principalement sous l'effet des matières premières. La diminution du nombre des interventions met en péril la rentabilité des ateliers et entretient la forte hausse des taux horaires de main d'œuvre.

On ne peut donc pas attendre une baisse du budget entretien de l'automobiliste dans les réseaux traditionnels, mais escompter tout au plus un maintien au niveau de l'inflation.

## Le budget énergie

Le marché pétrolier est imprévisible. Ce serait simpliste de penser qu'il sera constamment à la hausse, puisque, il y a quelque décennies, on le payait plus cher par rapport à notre pouvoir d'achat.

En 2007, le gazole hors taxes ne compte que pour 5 % dans le budget de l'automobiliste. Ses variations à la pompe ne sont sensibles qu'en raison des taxes qui l'accompagnent, et parce que c'est la dépense la plus régulière, la plus fréquente et la plus visible de l'automobiliste.

Néanmoins, la répétition des hausses (les baisses sont moins remarquées) pourrait amener certaines catégories d'automobilistes, qui en ont la possibilité, à réduire leurs trajets donc leur consommation de façon provisoire ou de façon durable. Le budget moyen de l'automobiliste pourrait alors connaître un tassement.

En alternance aux produits pétroliers, on ne peut pas raisonnablement attendre à court terme une baisse des dépenses consécutives à l'emploi massif d'énergies alternatives.

Le bioéthanol a, en France, un avenir incertain, par manque de volonté politique, et en raison du nécessaire besoin en terres agricoles.

Le moteur hybride est plus prometteur, mais seulement à moyen terme, le temps que le parc se développe.

Le pétrole et ses taxes vont donc garder un poids certain dans le budget de l'automobiliste.

## Le budget autoroute

La longueur du réseau autoroutier payant (8 500 km) tend à rejoindre celle des routes nationales (9 000 km). Le transfert du trafic continue de se faire à partir des routes gratuites vers les autoroutes payantes.

Les dépenses de péage de l'automobiliste se sont accrues respectivement de 5 %, 7 % et 8 % dans les trois dernières années. Il faut s'attendre à ce que ces dépenses continuent leur croissance.

Leur poids dans le budget semble limité, puisqu'il varie entre 3 et 5 %, suivant le type d'automobiliste.

Cependant les péages hors taxes payés par la 308 diesel (227 €) équivalent à 60 % de son budget gazole hors taxes (378 €).

## Les taxes du budget

La fiscalisation est déjà fortement ressentie par l'automobiliste à travers la TIPP alourdie de sa propre TVA, les péages et les radars. La détaxation des transports collectifs (5,5 %), face à la surtaxation des transports privés (33 % à 56 %), vient s'y ajouter.

La création du bonus-malus écologique représente une intervention supplémentaire des pouvoirs publics dans la fixation des prix d'achat des véhicules.

Nous avons connu une longue période pendant laquelle le prix du carburant à la pompe était imposé par le Ministère des Finances, et une autre avec le blocage des prix de la réparation. Ces périodes s'étaient terminées par la libéralisation des prix. Il semble que le balancier soit reparti dans l'autre sens.

Il ne faut donc pas s'attendre à une baisse des taxes dans le budget de l'automobiliste.

## Tendance à la hausse

En conclusion, dans l'ensemble des budgets, les motifs de hausse à terme pèsent plus lourd que les motifs de baisse.

Le gros rouleur suivra l'évolution technologique, ses prix et ses taxes.

Le petit rouleur devra peut-être, pour maintenir son budget, baisser son kilométrage, descendre en gamme et allonger sa période de renouvellement. Ceci peut générer un nouveau vieillissement du parc.

## > Le budget «véhicule essence» des 22 régions françaises

En 2007, les automobilistes roulant à l'essence ont encore baissé leurs kilométrages annuels. En province, ils s'étagent désormais de 8 070 km en Lorraine à 11 320 en Poitou-Charentes.

Les budgets régionaux ont donc baissé, mais, hélas, pas dans les mêmes proportions. Ils vont, cette année, de 4 863 € en Lorraine à 5 581 € en Provence-Alpes-Côte d'Azur, soit une dépense inférieure de 12,6% pour les Lorrains.

Les régions ont économisé, mais en roulant moins : de ce fait, le prix de revient au kilomètre a augmenté. En province, il va de 0,466 € pour le Poitou-Charentes, à 0,611 € pour le Rhône-Alpes (24% d'économie pour le poitevin) et s'envole à 0,730 € pour l'Île-de-France.

### L'Île-de-France toujours à part

L'Île-de-France présente un cas à part. C'est une région à forte densité d'habitations, de commerces, de bureaux. Le trafic est régulièrement saturé aux heures de pointe, le stationnement est difficile, les transports publics sont très développés.

Il y a plus de véhicules à essence que de diesel : 58% - 42% contre 43% - 57% en province, pour des petits trajets de proximité. Le kilométrage est donc plus bas : un peu plus de 7 000 km par an, contre 9 500 km en moyenne nationale.

Le Francilien compense des produits et des services plus chers par un plus faible kilométrage : son budget carburant (618 €) et son budget entretien (526 €) sont les plus faibles. Par contre, le garage de la voiture (715 €) et la carte grise (270 €) atteignent des sommets.

### Ceux qui roulent le plus

Le Poitou-Charentes dispose du prix de revient au kilomètre le plus bas (0,466 €, 36% de moins que l'Île de France) principalement en raison de son kilométrage annuel le plus élevé (11 320 km). Son garage est le moins cher (225 €), mais c'est lui qui dépense le plus en carburant (950 €), en entretien (783 €) et en péage (177 €).

### Ceux qui dépensent le moins

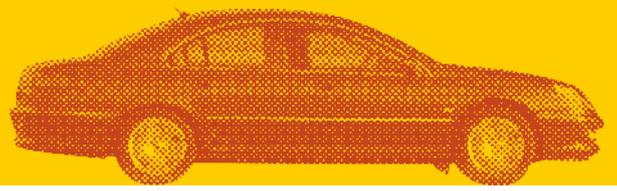
Trois automobilistes ont, en 2007, un budget inférieur à 5 000 € :

- Le Lorrain (4 863 €) est le plus économe de ses parcours (8 070 km). Il est en deuxième place pour le carburant, l'entretien et le péage.
- Le Picard (4 911 €). C'est le second pour le kilométrage (8 689 km) et les dépenses d'entretien.
- Le Champenois (4 939 €), troisième pour l'entretien et cinquième pour l'assurance, le carburant et le garage.

### Ceux à qui la voiture coûte cher

Les plus gros budgets sont ceux de la Provence-Alpes-Côte d'Azur et du Languedoc Roussillon autour de 5 500 €.

Ces régions doivent supporter des frais fixes parmi les plus lourds (assurance, garage) et des postes carburants et entretien plus sévères qu'ailleurs.



## Le budget « véhicule essence » des 22 régions françaises

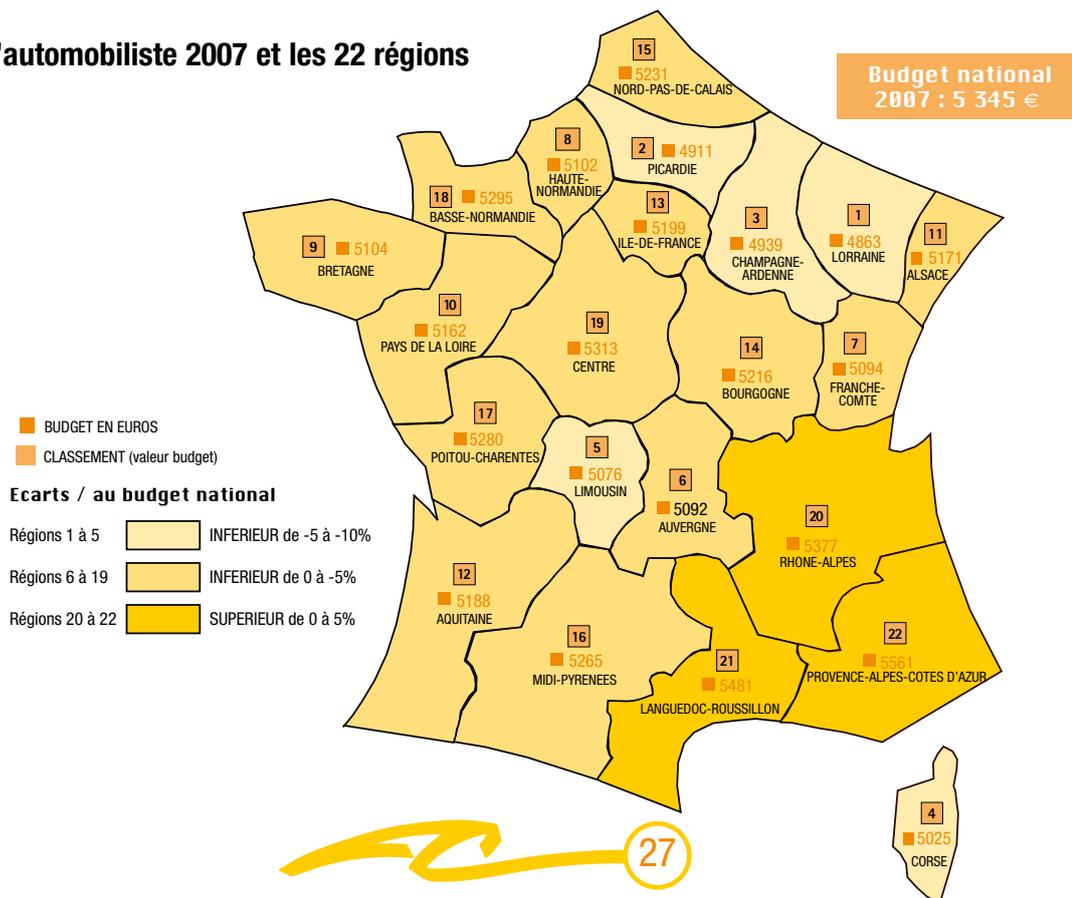
| En Euros                       | Budget annuel | Achat reprise | Frais financiers | Assurance | Carburant | Entretien | Garage véhicule | Péage | Kilométrage annuel | Prix au kilomètre |
|--------------------------------|---------------|---------------|------------------|-----------|-----------|-----------|-----------------|-------|--------------------|-------------------|
| 1. Lorraine                    | 4 863         | 2 285         | 337              | 503       | 679       | 585       | 336             | 138   | 8 070              | 0,602             |
| 2. Picardie                    | 4 911         | 2 278         | 337              | 562       | 731       | 593       | 263             | 147   | 8 689              | 0,565             |
| 3. Champagne-Ardenne           | 4 939         | 2 285         | 337              | 509       | 758       | 623       | 275             | 152   | 8 994              | 0,549             |
| 4. Corse                       | 5 025         | 2 278         | 337              | 584       | 706       | 623       | 349             | 148   | 8 781              | 0,572             |
| 5. Limousin                    | 5 076         | 2 282         | 337              | 495       | 821       | 675       | 301             | 165   | 9 749              | 0,521             |
| 6. Auvergne                    | 5 092         | 2 282         | 337              | 510       | 798       | 677       | 327             | 161   | 9 518              | 0,535             |
| 7. Franche Comté               | 5 094         | 2 285         | 337              | 508       | 833       | 707       | 256             | 168   | 9 946              | 0,512             |
| 8. Haute Normandie             | 5 102         | 2 288         | 337              | 559       | 760       | 623       | 382             | 153   | 9 078              | 0,562             |
| 9. Bretagne                    | 5 104         | 2 285         | 337              | 498       | 786       | 640       | 399             | 159   | 9 401              | 0,543             |
| 10. Pays de Loire              | 5 162         | 2 282         | 337              | 509       | 831       | 676       | 361             | 166   | 9 918              | 0,520             |
| 11. Alsace                     | 5 171         | 2 288         | 337              | 519       | 829       | 715       | 313             | 170   | 9 953              | 0,519             |
| 12. Aquitaine                  | 5 188         | 2 282         | 337              | 601       | 784       | 647       | 381             | 156   | 9 323              | 0,556             |
| 13. Ile de France              | 5 199         | 2 307         | 337              | 578       | 618       | 526       | 715             | 118   | 7 120              | 0,730             |
| 14. Bourgogne                  | 5 216         | 2 290         | 337              | 522       | 913       | 744       | 227             | 183   | 10 835             | 0,481             |
| 15. Nord Pas de Calais         | 5 231         | 2 285         | 337              | 591       | 823       | 705       | 324             | 166   | 9 831              | 0,532             |
| 16. Midi Pyrénées              | 5 265         | 2 282         | 337              | 588       | 807       | 668       | 421             | 162   | 9 625              | 0,547             |
| 17. Poitou Charentes           | 5 280         | 2 285         | 337              | 517       | 950       | 775       | 225             | 191   | 11 320             | 0,466             |
| 18. Basse Normandie            | 5 295         | 2 282         | 337              | 518       | 907       | 750       | 316             | 185   | 10 856             | 0,488             |
| 19. Centre                     | 5 313         | 2 285         | 337              | 517       | 855       | 709       | 437             | 173   | 10 279             | 0,517             |
| 20. Rhône Alpes                | 5 377         | 2 302         | 337              | 607       | 738       | 626       | 619             | 148   | 8 805              | 0,611             |
| 21. Languedoc                  | 5 481         | 2 288         | 337              | 580       | 869       | 718       | 519             | 170   | 10 062             | 0,545             |
| 22. Provence Alpes Côte d'Azur | 5 561         | 2 304         | 337              | 658       | 807       | 672       | 624             | 159   | 9 454              | 0,589             |

Légende

Maxi

Mini

## Budget de l'automobiliste 2007 et les 22 régions



**L'Automobile Club défend les droits des automobilistes pour le développement de la mobilité et de la sécurité routière.**

Les actions collectives de l'Automobile Club 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..., 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 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'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 Entier**

En cas de difficultés techniques ou médicales.

• **L'accès aux services Allô Diagnostic de la panne et Vérification Devis Auto Réparation.**

• **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, les vacances et voyages à prix Club ([www.voyages-club.fr](http://www.voyages-club.fr)).**

• **Le choix d'une assurance auto, moto, santé, habitation, auprès d'Autoclub Assurances ([www.autoclub-assurances.fr](http://www.autoclub-assurances.fr)).**

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](http://www.automobileclub.org) le site de tous les automobilistes,

[www.vroumy.com](http://www.vroumy.com) le portail des automobilistes, qui référence tous les sites consacrés au monde automobile.

[www.autoblogger.fr](http://www.autoblogger.fr) le pôle de rencontre et d'expression de tous les « interautomobilistes ».

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 de l'Automobile Club, 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.

L'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 et la gravité des accidents de la circulation par une modification durable du comportement des conducteurs.



**Automobile Club**

**0821 74 11 11** (0,118 € ttc/min)

**[www.automobileclub.org](http://www.automobileclub.org)**

**Siège : 5, Avenue de la Paix - 67000 Strasbourg**

**Bureau parisien : 14, avenue de la Grande Armée - 75017 Paris**