

BUDGET

de l'automobiliste français



L'Automobile Club

Association Française des Automobilistes

Juin 2009

Synthèse	p. 4
Le Budget de l'Automobiliste Essence 2008	p. 6
Le Budget de l'Automobiliste Diesel 2008	p. 10
Comparaison des budgets de quatre automobilistes français	p. 13
L'automobiliste français face aux taxes	p. 17
Comment payer moins cher	p. 20
Le Budget "véhicule essence" des 22 régions françaises	p. 25

Des politiques envers l'automobiliste pas toujours cohérentes

Les messages délivrés par les pouvoirs publics ne sont pas faciles à décoder. Après avoir tenté de réduire l'utilisation individuelle des véhicules automobiles (notamment dans le cadre du Grenelle de l'Environnement), voilà que l'Etat, crise oblige, encourage l'industrie automobile à la fois par des aides directes ainsi que par le soutien à l'acquisition de véhicules neufs, grâce à une nouvelle prime à la casse.

Dans ce contexte, un peu troublé, l'automobiliste se fraye un chemin, profitant des primes et bonus écologiques au point de déséquilibrer le bonus malus imaginé par l'Etat.

Il n'est pas pour autant dupe et se rend bien compte que ces politiques heurtées n'ont pas que des effets positifs et ne facilitent pas les choix rationnels, en modifiant l'environnement économique de l'automobiliste. Aujourd'hui, le conducteur découvre ainsi, par exemple, que la différence de tarif entre le gazole et l'essence s'est réduite, ou encore que la valeur de son véhicule à la revente a été largement écornée.

Cet élément n'est pas étranger à l'importante hausse du coût du kilomètre parcouru + 5 % pour le véhicule essence, + 7,3 % pour le véhicule diesel.

Pour limiter les conséquences des augmentations dans son budget, l'automobiliste réduit son kilométrage. S'il examine avec intérêt des solutions alternatives telles que le covoiturage ou l'auto partage, ces pratiques ne sont aujourd'hui guère plus qu'anecdotiques.

Alors l'automobiliste est attentif. Il regarde tous ses postes de coûts, fait jouer la concurrence, n'hésite pas à se former à l'éco-conduite pour diminuer sa consommation.

Malheureusement il garde aussi plus longtemps son véhicule, ne bénéficiant pas ainsi des progrès en matière de sécurité et d'écologie qu'un véhicule d'aujourd'hui lui apporterait.

Il ressent également, dans tous les domaines de sa vie d'automobiliste, le besoin de se regrouper, de s'appuyer sur une structure représentative, à la fois capable de le défendre et de le conseiller.

C'est probablement ce contexte qui explique le développement fort de L'Automobile Club, Association Française des Automobilistes, organisme enfin national et décidé à faire progresser mobilité et sécurité au profit de tous les usagers de la route.

Didier BOLLECKER
*Président de L'Automobile Club,
Association Française des Automobilistes.*

4 Synthèse



Les kilométrages sont en baisse

Le retournement de tendance dans le comportement de l'automobiliste, que nous avons vu apparaître en 2007, trouve sa confirmation en 2008.

Depuis quelques années, le kilométrage annuel de l'automobiliste essence décline régulièrement au dessous du seuil des 10 000 km. En 2007, c'est le parcours des utilisateurs de gazole qui avait à son tour baissé, bien que de peu (1 %). Cette année, la tendance se confirme avec un recul de plus de 4 % des déplacements pour le diesel, et de près de 2 % pour le véhicule essence.

Le carburant en est la cause

Le prix du gazole a grimpé de 20 % entre janvier et juin 2008, avant de baisser de 31 % de juin à décembre.

Un même mouvement s'est produit pour le super aux mêmes périodes : + 10 % puis - 28 %.

La frayeur du printemps n'a pas été apaisée par le retour au calme de l'automne. L'automobiliste a senti le vent du boulet sur son pouvoir d'achat, et semble vouloir restreindre durablement son train de vie sur la route.

Trois fois plus fort que l'inflation

Il faut dire que, si les frais financiers et l'assurance sont restés calmes (au niveau de l'inflation générale de 1 %), à l'inverse, les prix unitaires des voitures, de la carte grise, de la main-d'œuvre, des pièces détachées, du garage du véhicule et les tarifs de péage ont évolué globalement entre + 3 % et + 5 %.

En moyenne annuelle, le prix du super a augmenté de 6 % et celui du gazole de près de 16 % par rapport à 2007.

Ce sont l'amélioration du rendement des moteurs et l'abaissement volontaire des kilométrages qui ont contenu l'emballlement des budgets annuels de 2008 :

- 5517 € à + 3,2 % pour les 9363 km de la Clio essence,
- 7598 € à + 3,0 % pour les 15734 km de la 308 diesel.

Rouler moins coûte plus cher

Mais le verdict des tarifs en hausse est là. Par rapport à 2007, le coût du km parcouru est en forte augmentation :

- + 5,0 % pour la Clio essence à 0,589 €,
- + 7,3 % pour la 308 diesel à 0,450 €.

Une recherche d'économie menacée

Plus des trois quarts des voitures neuves vendues en 2008 consomment du gazole. Beaucoup de petits rouleurs ont rejoint leurs rangs, participant ainsi aux 4 % de baisse du kilométrage de la catégorie.

Cette année encore, si le conducteur de la Clio essence parcourait ses 9363 km en Clio diesel, cela ne lui coûterait que 67 € de plus. Le surcoût de l'entretien est payé par les économies de carburant. Le diesel serait donc rentable globalement à partir de 10 000 km par an.

Mais s'il y a un signal d'inversion de tendance en 2008, c'est bien celui du prix même du gazole.

En 2007, pour 10 € de gazole, vous aviez 1,3 litres de carburant de plus que pour 10 € de SP95. En 2008, vous n'avez plus que 0,5 litre de différence. Qu'en sera-t-il demain ? Le gazole sera-t-il vendu plus cher que le super, comme au Royaume-Uni (+ 9 %) ?

Une recherche d'économie bloquée

Comment payer moins cher ?

L'automobiliste dans les régions

Notre Clio d'occasion roule 10 000 km dans l'année. Elle fait des économies sur tout (sauf sur le carburant), et divise par deux (2 713 €) le budget d'une Clio neuve. Mais elle a, comme les autres, subi l'envolée du prix du super et ses 157 % de taxes.

Son budget est affecté par un taux de taxation record de 55 %, contre 32 % à 37 % pour les voitures neuves de notre panel (et 19,6 % pour les produits de consommation courante).

La Clio d'occasion paie, cette année, 960 € de taxes.

Consommateur le plus taxé, l'automobiliste espère que, parmi les pistes porteuses d'espoir que nous passons en revue, l'une ou l'autre d'entre elles allégera bientôt son budget annuel :

- le rendement des moteurs,
- l'espacement de l'entretien,
- l'allègement des voitures,
- le changement d'énergie,
- le bonus-malus écologique,
- le partage des frais,
- l'écoconduite,
- l'autolimitation,
- l'amélioration du pouvoir d'achat automobile.

S'il veut garder, à un juste prix, ses capacités de déplacement individuel, l'automobiliste va certainement devoir faire évoluer ses pratiques.

Mais il lui reste à espérer que ses principaux partenaires (constructeurs, pétroliers, réparateurs, assureurs, financiers, pouvoirs publics) en fassent autant.

Le chiffrage des budgets de l'automobiliste dans les régions met en évidence les différences des kilométrages (de 6 800 km à 10 800 km), des budgets (de 4 900 € à 5 800 €) et des prix de revient au kilomètre (de 0,499 € à 0,777 €).



6 Le Budget de l'Automobiliste Essence 2008

La nouvelle Clio

Le budget 2008 de l'automobiliste utilisant une voiture fonctionnant à l'essence s'élève à 5 517 €.

Cet automobiliste possède une Renault Clio III, 1,2 l, 5 CV, 5 portes, d'une puissance de 100 chevaux, finition Dynamique, 140 g de CO₂ au km, bonus neutre.

Il a acquis cette Clio au prix catalogue de 16 050 €. Il a cédé en reprise une Clio de 4 ans et 40 000 km à la côte Argus de 6 250 €.

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 9 363 km avec une consommation moyenne de 5,8 litres aux 100 km, en baisse de 12 % par rapport au moteur précédent.

Chaque kilomètre lui a coûté 0,589 €, soit une augmentation de 5,0 % par rapport à 2007, et malgré une baisse de son kilométrage annuel de 1,8 % (9 363 km au lieu de 9 535 km), il se retrouve avec un budget en progression : 5 517 € au lieu de 5 345 €.

C'est une hausse de 3,2 % dans une économie nationale sujette à une inflation de 1,0 %.

En Euros	HORS TAXES		TAXES		TTC	
	2007	2008	2007	2008	2007	2008
Achat moins reprise	1 871	2 048	415	444	2 286	2 492
Frais financiers	282	276	55	54	337	330
Assurance	455	456	120	120	575	576
Carburant	293	286	511	449	804	735
Entretien	560	579	110	114	670	693
Garage du véhicule	427	440	84	86	511	526
Total hors taxes	3 888	4 085				
Péage			162	165	162	165
Total taxes			1 457	1 432		
Total TTC					5 345	5 517
2008/2007		5,10 %		-1,70 %		3,20 %
Prix au km	0,408	0,436	0,153	0,153	0,561	0,589
2008/2007 au km		6,90 %		0 %		5,00 %



Le coût de l'acquisition

Le prix catalogue de notre Clio III s'est accru de 3,2 % par rapport à 2007. Le prix moyen de la carte grise a augmenté en 2008 de 5,1 %.

Le nouveau moteur de la Clio fait baisser la puissance fiscale de 6 CV à 5 CV. La carte grise ne coûte donc que 170 €, en baisse de 12,4 %.

Les nouveaux modèles affectent souvent le marché de l'occasion. La Clio de 4 ans, donnée en reprise, ne vaut que 6250 €, en baisse de 5,3 % par rapport à 2007.

En conséquence, le poste achat moins reprise s'établit à 2492 € (+ 9,0 %). Le coût du crédit a légèrement fléchi, et a demandé pratiquement le même montant (330 €, - 0,2 %), pour financer un poste achat-reprise pourtant plus conséquent.

Assuré et rassuré

Les tarifs de l'assurance 2008 ont été établis par la profession en fonction de la situation de 2007.

Le nombre des tués sur la route avait baissé de 6,2 %. Mais ce qui sous-tend l'évolution du montant des primes, c'est le nombre des voitures accidentées (- 0,2 %), le nombre d'accidents corporels (+ 1,2 %), le coût des réparations (+ 5 %).

De ce fait, le maintien des tarifs (- 0,2 % à 576 €) est en soi une nouvelle encourageante. Le climat concurrentiel dans la profession génère une tendance à la stabilité.

Un super en super forme

En passant de 1,35 € à 1,49 €, le litre de SP95 a bondi de 10 % entre janvier et juin 2008.

Puis il a baissé de 28 % entre juin et décembre (1,08 €).

La hausse a laissé plus de traces dans l'esprit des automobilistes que la baisse qui a suivi, pourtant deux fois plus forte. En décembre, le SP95 était 20 % moins cher qu'en janvier (1,08 € contre 1,35 €).

Comme l'automobiliste a réduit ses parcours annuels de 1,8 %, et que la Clio 2008 consomme 12 % de moins que la précédente, le budget carburant s'établit à 735 €, en baisse de 8,6 % par rapport à 2007. Sans le changement de moteur, le budget carburant aurait été en hausse de 4,1 % à 837 €. L'évolution technologique a du bon.

(Notons par ailleurs que le prix du litre hors taxes, plus proche du baril de brut, a bondi de 21 % dans le premier semestre, de 0,53 € à 0,64 €, puis est dégringolé de 53 % dans le second, de 0,64 € à 0,30 €. La TIPP et la TVA ont joué, mais lourdement, un rôle d'amortisseur dans les pourcentages).

L'entretien entretient ses hausses

Les tarifs de main-d'œuvre continuent leur progression à + 4,8 %. Chez ce constructeur, les pièces détachées ont augmenté de 5,9 %. C'est la baisse du kilométrage qui ramène le budget entretien à une hausse de 3,4 % à 693 €.

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.

Ce poste s'accroît ainsi de 2,9 % à 526 €.

Trafic en baisse, péage en hausse

Les autoroutes sont généralement moins affectées par les réductions d'utilisation. Cette année pourtant, le trafic a diminué de 1,2 % pour les véhicules légers.

L'augmentation moyenne des tarifs de 2,9 % a engendré un accroissement de dépenses de 1,7 % pour le conducteur essence à 165 €.



Des taxes en baisse !

Le budget 2008 de la Clio essence présente une caractéristique inhabituelle : le montant des taxes acquittées a baissé !

L'explication en est simple : le nouveau moteur de la voiture, de conception très différente, consomme 12 % de moins que celui de 2007. De plus, le kilométrage annuel a diminué (-1,8 %).

En 2008, l'automobiliste a consommé 543 litres de SP95, au lieu de 629 litres en 2007. Sa facture de carburant TTC a chuté de 804 € à 735 €, et les taxes sont passées de 511 € à 449 € (-18,5 %). Par contre, les taxes sur le poste achat-reprise ont progressé de 7,0 %.

Ainsi, alors que le budget total hors taxes a augmenté de 5,1 % à 4 085 €, le total des taxes a baissé de 1,7 % à 1 432 €. Moins de 2 %, c'est peu, mais c'est rare !

A quoi sert l'argent du budget ?

Sur 100 € dépensés, l'automobiliste consacre :

- 45 € à l'amortissement de l'achat de la voiture,
- 13 € au carburant,
- 13 € à l'entretien,
- 10 € à l'assurance,
- 10 € au garage de la voiture,
- 6 € aux frais financiers,
- 3 € aux péages.

Le carburant ne représente que 13,3 % des dépenses de cet automobiliste, alors que c'est le poste le plus sensible au quotidien. C'est sur l'achat de la voiture que les économies sont à rechercher en priorité. Ce qui fait, pour certains, le succès des Dacia, qui consomment pourtant plus.

Qui reçoit cet argent ?

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

- 26 € de taxes vont au percepteur,
- 37 € Hors Taxes vont au constructeur,
- 11 € H.T. au garagiste,
- 8 € H.T. à l'assureur,
- 8 € H.T. au loueur de garage,
- 5 € H.T. au pompiste,
- 5 € H.T. au financier.

Les deux principaux partenaires à surveiller par l'automobiliste sont le constructeur et le percepteur. Les demandes de remises sont plus faciles avec l'un qu'avec l'autre.

Comment économiser sur les taxes ?

Sur 100 € de taxes :

- 31 € concernent le carburant,
- 31 € l'amortissement de la voiture,
- 12 € le péage,
- 8 € l'assurance,
- 8 € l'entretien,
- 6 € le garage du véhicule,
- 4 € les frais financiers.

Si l'on veut économiser sur les taxes, il faut rechercher une voiture moins chère, et qui, en même temps, consomme moins (à puissance égale). Oiseau rare...

8 % de remise sur l'achat de la voiture

Un diesel pour le même usage

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

Il gagne 1 284 € sur l'achat de la Clio neuve, mais perd 500 € sur la reprise de l'occasion. Ses 784 € gagnés s'amortissent sur 4 ans à raison de 196 € par an auxquels s'ajoutent 27 € économisés sur les frais financiers.

L'avantage acquis de 223 € ramène le budget annuel de 5517 € à 5294 € (- 4,0 %).

S'il parvient à revendre sa Clio d'occasion sans accorder une remise de 8 %, il garde ses 1 284 €, soit 321 € par an, plus les 27 € de frais financiers économisés. Cet avantage de 348 € ramène le budget à 5169 € (- 6,3 %).

Pour un automobiliste parcourant, comme la Clio essence, 9363 km par an, le diesel est-il plus avantageux ?

Calculons le budget pour une Clio III 5 CV, 5 portes, 1,5 l dCi 86 chevaux, finition Dynamique. Elle coûte 17 650 € moins 700 € de bonus, soit 16 950 €, et consomme 4,4 litres de gazole à 1,267 € (6,4 % moins cher que l'essence à 1,354 €).

Sa Clio diesel de 4 ans et 40 000 km, qu'il donne en reprise, coûte 6 850 € à l'Argus. Hormis le garage et le péage normalement identiques, les coûts des autres postes sont plus élevés que pour la Clio essence :

- l'entretien : + 22,4 %,
- l'amortissement de l'achat : + 3,0 %,
- les frais financiers : + 5,5 %,
- l'assurance : + 5,6 %.

Mais la dépense en carburant est de 29,0 % moins élevée que celle du modèle essence, générant un budget final de 5 584 €, seulement 1,2 % plus élevé que le budget essence.

Le prix de revient kilométrique s'établit à 0,596 € contre 0,589 € pour l'essence (+ 1,2 %).

L'écart était de 1 % en 2006 et de 4 % en 2007. Pour la Clio, le gazole (avec son bonus) devient durablement rentable autour de 9 500 km, sous réserve :

- que le prix du gazole n'augmente pas plus vite que le prix du super,
- que le prix des voitures bonifiées ne se mette pas à grimper,
- que le bonus actuel soit maintenu à son niveau.

Budget 2008 de la clio diesel

	HORS TAXES	TAXES	TTC	RAPPEL ESSENCE	DIESEL/ ESSENCE
	€	€	€	€	%
Achat moins reprise	2 111	456	2 567	2 492	+ 3,00 %
Frais financiers	291	57	348	330	+ 5,50 %
Assurance	481	127	608	576	+ 5,50 %
Carburant	260	262	522	735	- 29,00 %
Entretien	709	139	848	693	+ 22,40 %
Garage du véhicule	440	86	526	526	=
Total hors taxes	4 292				
Péage		165	165	165	=
Total taxes		1 292			
Total TTC			5 584	5 517	+ 1,20 %
Prix au km	0,458	0,138	0,596	0,589	+ 1,20 %

10 Le Budget de l'Automobiliste Diesel 2008

L'usager du diesel

Le budget de l'automobiliste utilisant une voiture fonctionnant au gazole s'élève cette année à 7 598 €.

Il possède une 308 Peugeot HDI 90 Confort Pack FAP 5 portes 5 CV de 90 chevaux, 120 g de CO₂ au km, bonus de 200 €.

Le prix catalogue bonifié est de 20 850 €. Il a cédé en reprise une 307 de 4 ans avec 72 000 km au compteur à la côte Argus de 7 625 € (modèle 2.0 I HDI XR 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 15 734 km avec une consommation moyenne de 4,5 litres aux 100 km. Chaque kilomètre lui a coûté 0,483 €, soit une augmentation de 7,3 % par rapport à 2007 (0,450 €).

Mais, comme il a abaissé son kilométrage annuel de 4,1 % (15 734 km contre 16 407 km en 2007), son budget 2008 de 7 598 € est en hausse de 3,0 % par rapport à l'année précédente (7 378 €).

En Euros	HORS TAXES		TAXES		TTC	
	2007	2008	2007	2008	2007	2008
Achat moins reprise	2 699	2 765	570	584	3 269	3 349
Frais financiers	390	438	76	86	466	524
Assurance	555	557	147	147	702	704
Carburant	378	447	466	450	844	897
Entretien	1 099	1 105	215	216	1 314	1 321
Garage du véhicule	427	440	84	86	511	526
Total hors taxes	5 548	5 752				
Péage			272	277	272	277
Total taxes			1 830	1 846		
Total TTC					7 378	7 598
2008/2007		3,70 %		0,90 %		3,00 %
Prix au km	0,338	0,366	0,112	0,117	0,45	0,483
2008/2007 au km		8,30 %		4,50 %		7,30 %

Les frais d'acquisition

La 308 affiche un prix catalogue de 21 050 €, en augmentation de 3,2 % par rapport à 2007, alors que l'inflation 2008 est de 1,0 %. Elle bénéficie d'un bonus de 200 €, ce qui ramène son prix de vente à 20 850 €, soit 2,2 % de plus qu'en 2007.

Simultanément, la 307 de 2004 cédée en reprise vaut 7 625 €, en hausse de 1,9 %, par rapport à la 307 de 2003 échangée l'année précédente (7 485 €).

Les frais financiers, dont les taux chez ce constructeur atteignent un TEG de 10,19 % pour 48 mois, engendrent une dépense de 524 €.



L'assurance assagie

Les tarifs d'assurance, en quasi stabilité (+ 0,3 %), comme ces dernières années, entraînent une prime d'une valeur de 704 €.

Rouler moins pour payer plus

Le moteur diesel de 90 chevaux de la 308 a vu, encore cette année, son rendement énergétique s'améliorer, avec une consommation UTAC aux 100 km de 4,5 litres au lieu de 4,7 litres (- 4,3 %).

Le prix du gazole s'est envolé de + 15,7 % par rapport à l'année précédente. En réaction, l'utilisateur a abaissé son kilométrage de 4,1 %.

L'ensemble de ces variations porte le budget carburant de la 308 à 897 € (+ 6,8 %).

Un meilleur moteur et un usager qui se restreint n'ont réussi qu'en partie à museler les débordements du brut.

Rouler moins pour payer autant

Le prix unitaire des pièces détachées de ce constructeur a augmenté de 5,03 % en moyenne cette année, et les taux horaires de main-d'œuvre ont grimpé de 4,8 %.

Avec des temps d'intervention inchangés et un kilométrage annuel en baisse de 4,1 %, le budget entretien a connu une faible augmentation de 0,7 % à 1 321 €.

Le coût du garage

L'évolution du coût du garage du véhicule suit les variations de l'indice de référence des loyers (IRL), et progresse à 526 € (+ 2,9 %).

Le coût du péage

Plus gros rouleur que l'automobiliste essence, l'utilisateur d'une voiture diesel fréquente aussi beaucoup plus les autoroutes, même si c'est moins que l'année dernière.

Sa contribution aux péages atteint cette année 277 € (+ 1,8 %).

Moins de kilomètres pour autant de taxes

L'utilisateur de la 308 débourse 1 846 € de taxes en 2008, en augmentation de 0,9 %. Le taux de taxation du budget est de 32,1 % contre 33,0 % en 2007. Tout se joue à 1 % près.

Cet apparent équilibre cache un grossissement des postes à TVA normale (19,6 %), contrebalancé par la baisse des taxes acquittées sur le carburant. En effet, en 2008, notre automobiliste n'a acheté que 708 litres de gazole, contre 771 litres l'année précédente. Mais sur son budget total, il a payé autant de taxes.

Le percepteur ne connaît pas la crise.

A quoi sert l'argent du budget ?

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

- 44 € à l'amortissement de la voiture (45),
- 17 € à l'entretien (13),
- 12 € au carburant (13),
- 9 € à l'assurance (10),
- 7 € au garage de la voiture (10),
- 7 € aux frais financiers (6),
- 4 € aux péages (3).

L'entretien a toujours été un poste plus lourd dans le budget diesel. Mais pour le carburant, proportionnellement, la différence se réduit par rapport à la Clio essence.



Qui reçoit cet argent ?

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

- 24 € au percepteur (26),
- 36 € H.T. au constructeur (37),
- 15 € H.T. au garagiste (11),
- 7 € H.T. à l'assurance (8),
- 6 € H.T. au pompiste (5),
- 6 € H.T. au loueur de garage (8),
- 6 € H.T. au financier (5).

Là encore, c'est le garagiste qui fait la différence dans les dépenses de la 308 par rapport à la Clio.

Un réservoir de taxes

Sur 100 € de taxes :

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

Tant que le gazole gardera une fiscalité favorable, l'automobiliste économisera des taxes en roulant au diesel.

Un prix d'ami

Si l'acquéreur d'une 308 diesel obtient 8 % de remise sur l'achat de sa voiture neuve, il économisera 417 € chaque année sur le poste achat moins reprise et 42 € sur les frais financiers.

Son gain de 489 € représente une baisse de ses dépenses annuelles de 6,4 %.

S'il doit, par contre, céder en même temps 8 % sur la reprise de sa 307 d'occasion, le gain n'est plus que de 337 € (4,4 % de son budget annuel).



Comparaison des budgets de quatre automobilistes français

13

Quel profil pour
quel modèle ?

Petit rouleur : véhicule essence Renault Clio III 1,2 I TCE Dynamique 5 CV Etat : neuve Revente : au bout de 4 ans Kilométrage annuel 2008 : 9 363 km	Moyen rouleur : véhicule diesel Peugeot 308 1,6 I HDI 90 Confort FAP 4 CV Etat : neuve Revente : au bout de 4 ans Kilométrage annuel 2008 : 15 734 km
Petit budget : véhicule essence Renault Clio II 1,2 I Authentique 6 CV Etat : occasion de 4 ans : 40 000 km Revente : à 8 ans Kilométrage annuel 2008 : 10 000 km	Gros rouleur : véhicule diesel Peugeot 607 2,0 I HDI Premium FAP 8 CV Etat : neuve Revente : au bout de 4 ans Kilométrage annuel 2008 : 35 000 km

Un petit budget
et un gros
rouleur

Rouler en
véhicule
d'occasion

Face à nos deux véhicules de référence (Clio essence neuve et 308 diesel), 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 2 713 € de budget annuel, la voiture d'occasion coûte cette année 51 % de moins que la Clio neuve (5 517 €). 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 55 %, contre 32 à 37 % pour les trois voitures neuves.

Notre gros rouleur en 607 dépense 15 075 €, soit 5,6 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 (0,430 €) est moins élevé que celui de la 308 (0,483 €) et encore plus de la Clio neuve (0,589 €).

Priorité est donnée à l'économie : le propriétaire revend son ancien véhicule, une Renault Clio de 8 ans (RTE 4 CV 2000), 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 en hypermarché. Sa consommation est de 6,2 litres aux 100 kilomètres.

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 2008 pour un véhicule d'occasion

	HORS TAXES	TAXES	TTC
	€	€	€
Achat moins reprise	769	202	971
Frais financiers	93	18	111
Assurance	156	30	186
Carburant	326	513	839
Entretien	409	80	489
Garage du véhicule	-	-	-
Total hors taxes	1 753		
Péage		117	117
Total taxes		960	
Total TTC			2 713
Prix au km	0,175	0,096	0,271

Comment économiser ?

Notre propriétaire de voiture d'occasion dépense 2 713 € dans l'année, contre 5 517 € pour la Clio neuve, soit environ la moitié (49,2 %).

En recherchant les solutions les moins coûteuses, il parvient à faire les économies suivantes par rapport à la Clio neuve :

- 61 % sur le poste achat-reprise,
- 66 % sur les frais financiers,
- 68 % sur la prime d'assurance,
- 29 % sur l'entretien,
- 100 % sur le garage du véhicule,
- 30 % sur le péage.

Mais sa voiture plus ancienne consomme plus, et il dépense 14 % de carburant en plus.

Pour un kilométrage supérieur de 6,8 % à celui de la Clio neuve, il réalise quand même 51 % d'économie sur l'ensemble du budget. Chaque kilomètre parcouru lui revient à 0,271 €, soit 47 % de celui de la Clio neuve (0,589 €).

Moins de tout sauf des taxes

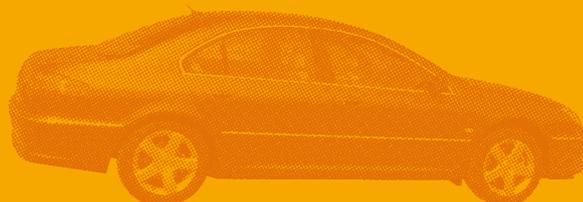
Notre voiture d'occasion divise par deux son budget, mais il faut rappeler que son propriétaire :

- roule dans une voiture plus ancienne, moins sûre par construction, par usure, et par un moindre entretien préventif,
- a mobilisé toute ou partie de son épargne,
- dispose d'une couverture d'assurance minimale,
- subit les aléas et les risques d'une 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 au budget de la Clio neuve, notre automobiliste a fait une économie de :

- 57 % sur le budget hors taxes (1 753 € contre 4 085 €),
- mais seulement 33 % sur les taxes qu'il acquitte (960 € contre 1 432 €)



Notre gros rouleur

Budget 2008 pour un véhicule haut de gamme

La 607 face à la 308

Il paie des produits et services hors taxes à 43 % de leur valeur neuve, mais acquitte 67 % 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 (35 % contre 26 % de leur budget TTC) et sont plus exposés aux pannes et aux accidents.

Il parcourt 35 000 km par an. Il renouvelle sa 607 diesel de 8 CV tous les 4 ans. Il finance son achat comptant. Il souscrit une assurance tous risques à faible franchise. Il fait ses pleins de carburant indifféremment dans tous les réseaux (6,1 litres de gazole / 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 15 075 € en 2008.

	HORS TAXES	TAXES	TTC
	€	€	€
Achat moins reprise	4 369	924	5 293
Frais financiers	742	146	888
Assurance	1 069	209	1 278
Carburant	1 348	1 357	2 705
Entretien	2 630	516	3 146
Garage du véhicule	843	165	1 008
Total hors taxes	11 001		
Péage		757	757
Total taxes		4 074	
Total TTC			15 075
Prix au km	0,314	0,116	0,43

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

La 607 consomme 36 % de gazole en plus au kilomètre, et effectue des parcours deux fois plus élevés : son poste carburant triple de valeur (2 705 € contre 897 €).

Avec 15 075 €, le budget de la 607 est pratiquement le double de celui de la 308 (7 598 €). Mais comme la 607 parcourt plus du double de kilomètres (35 000 contre 15 734), son prix de revient kilométrique se retrouve inférieur de 11 % à celui de la 308 (0,430 € contre 0,483 €).

Les taxes de la 607 grimpent comme son kilométrage annuel (+122 %), mais son budget hors taxes ne s'accroît que de 91 %.



Quatre profils, quatre budgets

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

Les parcours annuels vont de 9363 km pour la Clio neuve à 35000 km pour la 607. Le rapport est de 1 à 3,7. Les budgets s'échelonnent de 2713 € pour l'occasion à 15075 € pour la 607. Le rapport va de 1 à 5,6.

Quand l'automobiliste parcourt 1000 km en 2008, il dépense 271 € en Clio d'occasion, 430 € en 607, 483 € en 308 et 589 € en Clio neuve.

Au milieu de ces budgets si différents, deux points subsistent au fil des ans :

- parmi les voitures neuves, le kilomètre coûte plus cher à la Clio (0,589 €) qu'à la 308 (0,483 €) et à la 607 (0,430 €). Plus on roule, plus on peut amortir un véhicule de cylindrée supérieure.
- le propriétaire de la voiture d'occasion parvient à abaisser le coût de son kilomètre à 0,271 €. 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 (0,430 €). Enfin, c'est lui qui supporte le taux de taxation le plus élevé par rapport au prix hors taxes (55 % contre 32 à 37 % pour les trois voitures neuves).

Comparatif des budgets des 4 automobilistes

Euros	MODELES			
	Clio occasion	Clio neuve	308 Diesel	607 Diesel
Kilométrage annuel	10 000	9363	15 734	35 000
Achat moins reprise	971	2 492	3 349	5 293
Frais financiers	111	330	524	888
Assurance	186	576	704	1 278
Carburant	839	735	897	2 705
Entretien	489	693	1 321	3 146
Garage du véhicule	-	526	526	1 008
Péage	117	165	277	757
Total TTC	2 713	5 517	7 598	15 075
Coût au km	0,271	0,589	0,483	0,43
Total hors taxes	1 753	4 085	5 752	11 011
Taxes payées	960	1 432	1 846	4 074
Part des taxes	35,40 %	26,00 %	24,30 %	27,00 %
Taux de taxation	54,80 %	35,10 %	32,10 %	37,00 %



L'automobiliste français face aux taxes

17

Quatre budgets, quatre taxations

Répartitions des taxes

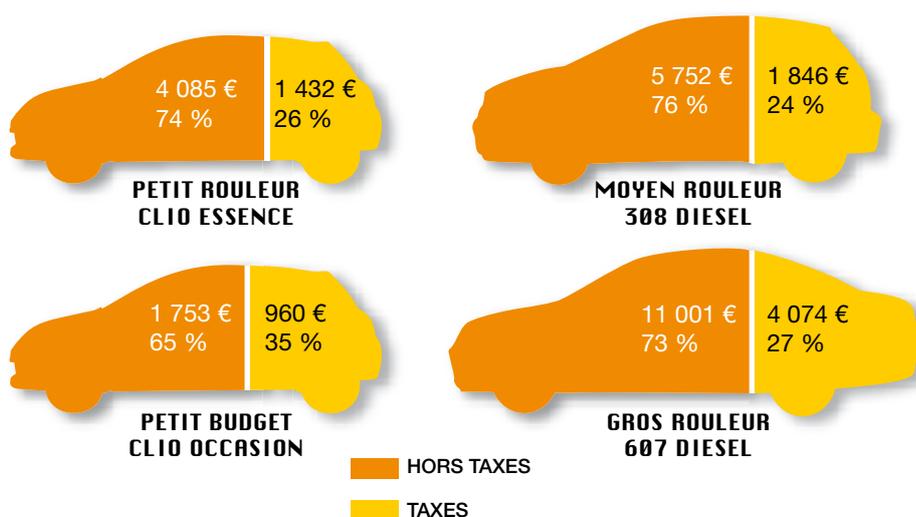
L'usage est lourdement taxé

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 :

- 24 € de taxes pour une 308 diesel,
- 26 € pour une Clio essence neuve,
- 27 € pour une 607 diesel,
- et jusqu'à 35 € pour une Clio occasion.



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

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

- 52 % pour la 308,
- 56 % pour la 607,
- 64 % pour la Clio neuve,
- 83 % pour la Clio occasion.



Le consommateur le plus taxé

L'ensemble des taxes acquittées par les utilisateurs de véhicule, telles qu'on peut les estimer ci-dessous, dépassent les 50 milliards d'euros, soit un montant de l'ordre de l'impôt sur le revenu ou de l'impôt sur les sociétés :

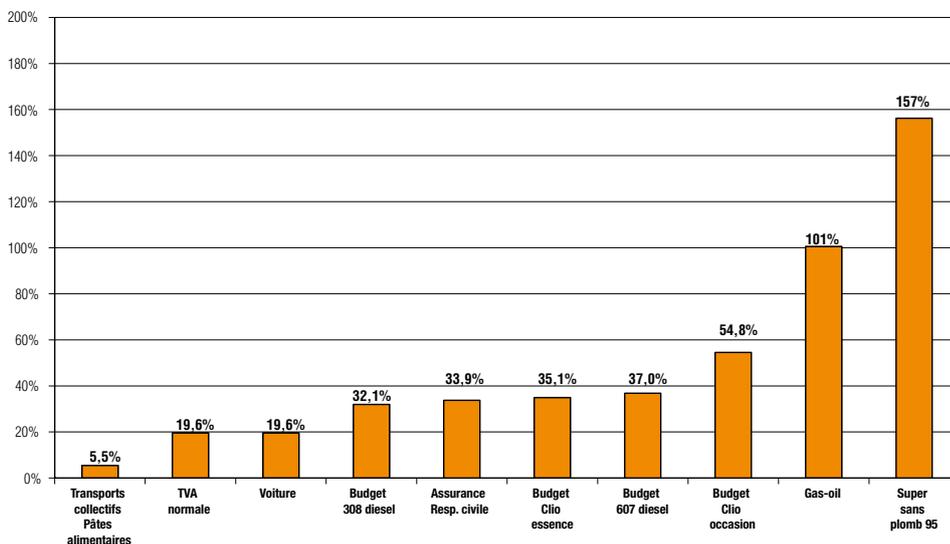
- TVA sur les voitures neuves : 6,1
- Taxes sur les assurances : 4,5
- Taxes sur les carburants : 25,2
- TVA sur l'entretien : 4,3
- Péages : 7,5
- Cartes grises : 1,6
- Divers : 1,2
- Soit un total de 50,4 milliards.

La taxe à la valeur ajoutée à la valeur surajoutée

La taxe à la valeur ajoutée à 19,6 % (TVA normale) est, en principe, la référence en matière d'impôt en ce qui concerne la consommation. Mais le taux de taxation de l'ensemble du budget de la 607 (possession + usage) atteint 37,0 %, soit presque le double de la TVA.

Et il faut compter près de trois fois pour la Clio occasion (54,8 %), plus de cinq fois pour le gazole (101 %), et près de huit fois pour le super sans plomb (157 %). Tous ces surcoûts rendent compte du poids réel des taxes dans l'économie du déplacement individuel.

Taux de taxation spécifiques



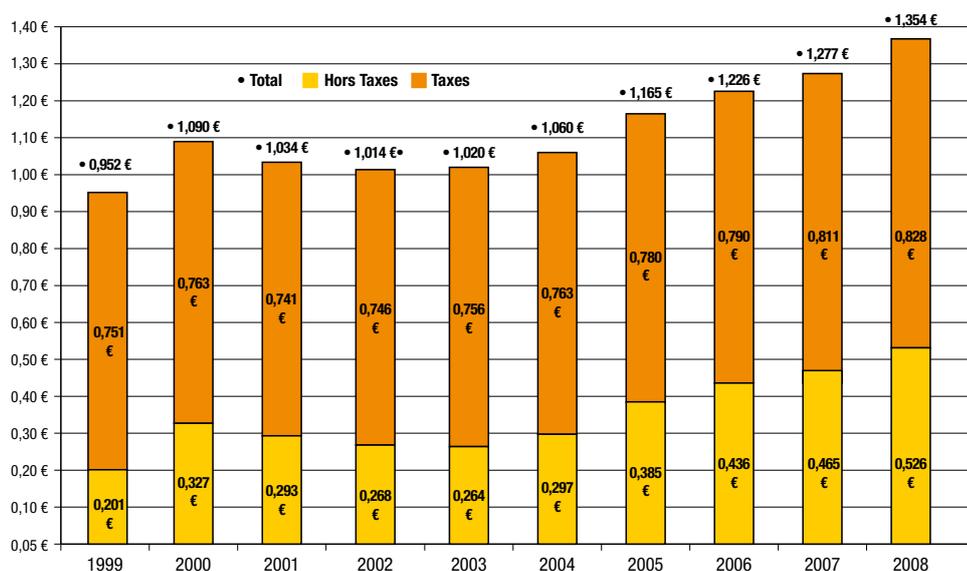
Prix des carburants

Euro par litre	SUPER			GAZOLE		
	2007	2008	2008/2007	2007	2008	2008/2007
Hors taxes	0,465	0,526	+ 13,10 %	0,490	0,632	+ 29,00 %
Taxes	0,811	0,828	+ 2,10 %	0,605	0,635	+ 5,00 %
TTC	1,277	1,354	+ 6,00 %	1,095	1,267	+ 15,70 %
Imposition	175 %	157 %		124 %	101 %	
Rappel TIPP	0,602	0,606	+ 0,60 %	0,426	0,428	+ 0,50 %

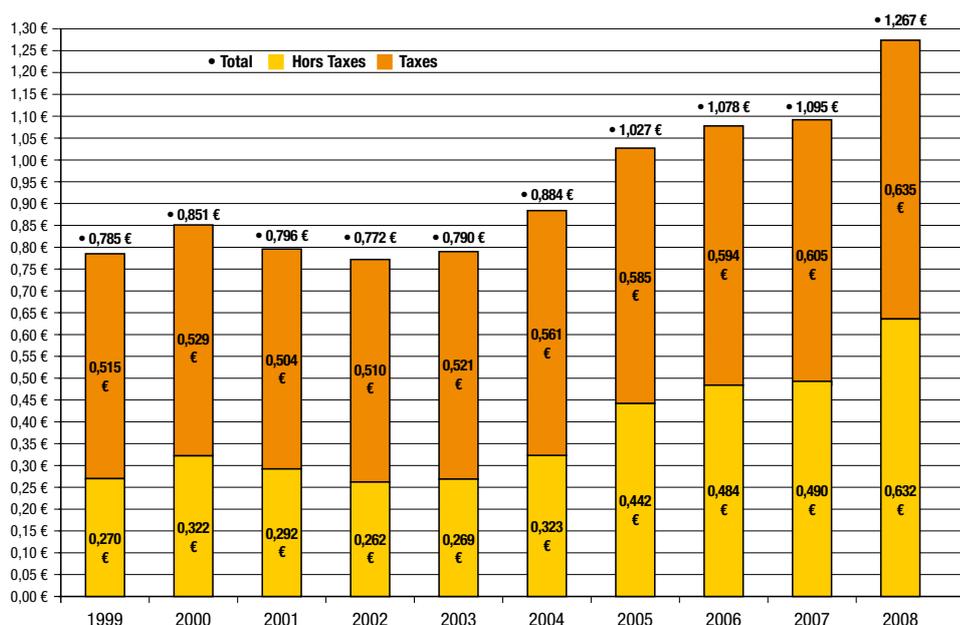
Qu'obtient l'automobiliste quand il paye 10 € à la pompe ?

	En 2007	En 2008	08/07
Super	7,83 litres	7,39 litres	- 5,7%
Gazole	9,13 litres	7,89 litres	- 13,6%

Evolution du prix moyen du sans plomb 95



Evolution du prix moyen du gazole



20 Comment payer moins cher

Le rendement des moteurs

L'évolution technologique continue de fournir à l'automobiliste des véhicules plus performants, non pas seulement en vitesse et en accélération comme autrefois, mais en sécurité, et, pour ce qui nous concerne dans ce Budget, en consommation.

La 308 diesel a baissé de 6 % en deux ans sa consommation selon l'UTAC, et la Clio essence de 12 %, avec un nouveau moteur aussi performant.

La technologie permet d'améliorer les moteurs, mais les constructeurs tardent à les mettre sur le marché, tant que les investissements sur les modèles en cours n'ont pas été amortis. En raison de l'écotaxe imposée dès le début de 2008, on a vu les constructeurs réagir très vite par une nouvelle offre de moteurs économes, preuve que la technique était prête. C'est l'obligation de baisser le niveau de CO₂ qui a fait baisser la consommation de carburant des nouveaux moteurs.

L'inévitable augmentation de la TIPP sur le gazole va engendrer une créativité supplémentaire dans les bureaux d'étude des constructeurs. Ils nous proposeront des véhicules qui consomment encore moins, mais probablement plus chers. Le prix catalogue mangera au moins le bonus.

L'automobiliste a, en ce moment, l'œil rivé sur la consommation unitaire et la hauteur du bonus, plus que sur le prix du catalogue. On ne saurait que recommander la vigilance.

L'espacement de l'entretien

La bonne tenue des lubrifiants automobiles actuels et l'amélioration des processus de lubrification des moteurs ont facilité l'espacement des vidanges, des visites à l'atelier et des révisions.

Mais les ateliers désertés engendrent une augmentation des prix qui facilite l'émergence de réseaux d'entretien indépendants, qui vendent moins cher les pièces (presque toujours), et la main-d'œuvre (le plus souvent).

Pour garder leur clientèle d'atelier, les constructeurs ont complexifié l'entretien, aidé involontairement par les aléas de l'électronique. Mais les réseaux d'entretien indépendants se sont adaptés assez vite. L'arme suivante fut l'allongement de la durée de la garantie, qui oblige l'acheteur de voiture neuve à revenir plus longtemps pour les révisions obligatoires (et les pièces d'usure vendues en même temps). Ce qui semble un simple cadeau supplémentaire est aussi un fil à la patte un peu plus long.

L'évolution technologique aurait dû, sinon supprimer, au moins alléger fortement les contraintes de l'entretien. Mais les constructeurs ne veulent pas que leurs ateliers de mécanique connaissent le sort des ateliers de carrosserie, sinistrés par la baisse des accidents (44 % de voitures accidentées en moins dans les dix dernières années). Garder l'entretien, c'est garder un flux de clientèle dans la concession, propice à la vente de la prochaine voiture, associée à la reprise de la voiture actuelle entretenue dans ce lieu.

Est-ce l'intérêt de l'automobiliste de payer plus cher pour un éventuel mais illusoire espoir d'une meilleure reprise de sa voiture ?

Il faut s'attendre, en fait, à ce que les acheteurs de voitures neuves sortent de plus en plus vite du réseau primaire dès la fin de la garantie, et qu'on aboutisse, à terme, à une séparation progressive entre le marché de la vente de voiture et un marché de l'entretien échappant aux constructeurs. L'essor de voitures moins complexes (Dacia et autres) accélérera ce mouvement. C'est un peu l'évolution technologique à l'envers, sous le poids de prix injustement excessifs.

L'allègement des voitures

Un hebdomadaire reconnu de la presse automobile, qui nous fournit depuis ses débuts des "cotes" incontournables, observe et calcule aussi, depuis un demi-siècle, la "voiture moyenne" vendue en France, véhicule virtuel construit à partir de la moyenne de chacune des caractéristiques des voitures vendues dans l'année.

Cette voiture moyenne n'a pas cessé de grandir, de s'alourdir, de gagner en puissance, en vitesse de pointe etc. En 30 ans, par exemple, avec 22 % de cylindrée en plus, elle a gagné 59 % de puissance pour tirer 35 % de poids en plus. Tout cela pour 16 % de Smic supplémentaires à l'achat.

Dès 2007, cette revue pointait, l'annonce d'un retournement de la tendance. Ce retournement se confirme et s'amplifie en 2008.

Alors que le prix catalogue des véhicules a augmenté (comme notre Clio et notre 308 à + 3,2 %), la moyenne des Français a réagi en achetant des voitures moins lourdes (- 3,1 %), moins puissantes (- 4,8 %) et moins chères (- 5,3 %). Et nous savons aussi qu'ils ont roulé moins avec (de - 1,8 % à - 4,1 %).

Un signal fort est lancé aux fournisseurs de l'automobiliste : la course aux "plus" est suspendue, la course aux "mieux" est engagée. L'évolution technologique devra se mettre au service de la réduction des coûts, parce que l'automobiliste a déjà commencé à réduire ses frais.

Cela est possible, comme nous l'avions vu l'année dernière, dans le chapitre que nous avons consacré à ce nouveau type de pneumatique qui permet, à performances égales, de réduire la consommation de carburant de la voiture, et d'allonger de 40 % la durée du pneu.

Tout effort est payant.

Le changement d'énergie

Peut-on trouver moins cher que le super ou le gazole ?

Nous avons vu en détail, l'an dernier, que la voiture hybride n'en était encore qu'à ses débuts, et que sa rentabilité pour l'automobiliste moyen restait incertaine. Pourtant, après Toyota et Honda, ce sont Mercedes, Bmw, Lexus, Volkswagen, Peugeot qui ont des prototypes prometteurs qui roulent. A court terme, toutefois, leur place sur le marché restera confidentielle.

Dans la droite ligne du GPL, le bioéthanol rencontre des difficultés pour se développer. L'attractivité de leur prix de revient à l'usage n'a pas convaincu.

Il faut signaler aussi qu'au-delà du court terme, des recherches sont très avancées pour l'hydrogène, la pile à combustible, l'hybride électrosolaire et même l'air comprimé.

Mais pour l'automobiliste moyen, le problème reste le même : dans le prix d'un litre de carburant, il y a toujours plus de taxes que de produit. Au-delà de l'évolution technologique que rien ne va arrêter, c'est le législateur qui décidera de la réussite ou non d'une nouvelle source d'énergie, simplement en manipulant les décimales de la TIPP (0,4279 € pour le gazole et 0,6061 € pour le SP95 en 2008).

Le choix des prochaines énergies est, pour l'instant, plus entre les mains de l'électeur que du consommateur.





Le bonus-malus écologique

Le bonus-malus écologique a pour objet d'inciter les acheteurs de voitures neuves à se tourner vers des modèles moins polluants (jusqu'à 120 g de CO₂ au km). De ce strict point de vue, l'opération a été un succès en 2008, puisqu'on a vendu 930 000 voitures de ce type contre 635 000 l'année précédente (+ 46 %) pour un bonus moyen de 588 €.

A l'inverse, les véhicules à malus sont passés de 500 000 à 290 000 (- 42 %), pour un malus moyen de 869 €.

Les ventes de voitures sans bonus ni malus ont baissé de 10 % de 932 000 à 835 000 véhicules.

1,2 millions d'acheteurs (soit 3,8 % des 31,4 millions d'automobilistes) ont soit perçu les 547 millions d'euros de bonus, soit acquitté les 252 millions d'euros de malus. 96,2 % des automobilistes n'ont pas été concernés, sauf en tant que contribuable, pour couvrir le déficit de 295 millions d'euros.

Continuons les calculs :

- le bonus moyen de 588 € est versé une seule fois pour toute la vie de la voiture (15 ans en général), soit une économie de 39 € par an sur votre budget annuel (0,5 % du budget de la 308 diesel en 2008)
- le malus moyen de 869 € est acquitté la première année, mais pour combler les futurs déficits, il est question pour 2008, décidé depuis pour les plus gros véhicules, de percevoir 160 € par an pendant toute la vie de la voiture, même en cas de changement de propriétaire : soit $869 € + (160 € \times 14) = 3\,109 €$.

Faut-il acheter une voiture à malus? D'un point de vue budgétaire, certainement pas, parce que le surcoût important de 3 109 € va être lourdement aggravé par la perte abyssale de la côte à l'Argus, lors de la revente.

Et une voiture à bonus? Pour 39 € par an, allez-vous ruminer pendant 15 ans que ce n'est pas cette voiture que vous auriez voulu acheter? Si vous la revendez dans 4 ans, attendez-vous à ce que la côte Argus ait baissé proportionnellement à votre bonus original. Si vous tardez à l'acheter, prévoyez que les seuils de bonus pourront être plus exigeants et les primes plus modestes (il faut combler le déficit de 295 millions d'euros).

Pensons maintenant aux 29 millions d'automobilistes qui n'ont pas été concernés par le bonus-malus en 2008. Il y a parmi eux 9 millions de propriétaires de voitures de plus de 10 ans. Dans leur grande majorité, ils possèdent ce type de voiture âgée parce qu'ils doivent restreindre leurs dépenses par nécessité. On les voit mal parvenir à acheter une voiture neuve, même avec la prime à la casse, ni se faire accepter aisément par un organisme de crédit.

La désorganisation que le bonus-malus écologique engendre sur le marché de l'occasion va retarder le renouvellement de cette partie du parc trop vieille, trop polluante, trop accidentogène, et, comme le montre le budget de la Clio d'occasion, trop taxée (83 % sur les frais d'usage).

La principale vertu économique du bonus-malus écologique est d'aider les constructeurs français et étrangers à vendre des voitures neuves sur le marché français. Mais que peut-on apporter, sur le plan écologique et sur le plan économique, au "fond du parc", sinistré dans ces deux domaines?

Le partage des frais

Partager à plusieurs les frais d'un même véhicule permet de réduire sensiblement les dépenses d'un automobiliste.

Dans le covoiturage, un automobiliste propose à des passagers potentiels de les transporter dans sa voiture pour un trajet qui lui est propre, dont il a déjà décidé la date et l'heure.

Les frais sont partagés sur proposition du conducteur, incluant carburant et péages éventuels, parfois avec un quota pour l'assurance et l'entretien.

Pour que cette proposition aboutisse, l'automobiliste doit avoir accès à un dispositif qui diffuse son offre, et lui renvoie les réponses des personnes intéressées.

Commencée au début des années 80 avec des procédures assez primaires, cette pratique bénéficie maintenant des possibilités d'Internet pour la mise en relation et du téléphone portable pour le ramassage.

Le covoiturage est encore très limité en France, mais son potentiel n'est pas négligeable, quand on observe le développement qu'il connaît dans certains pays étrangers.

Au Canada, les autoroutes autour des grandes villes ont des voies réservées aux "véhicules à occupation multiple". Aux Pays-Bas, la prise en charge et la sécurité des covoitureurs est assurée par de longs trottoirs spéciaux à l'entrée des autoroutes.

Au niveau local, le covoiturage se développe spontanément pour emmener les enfants à l'école par rotation, ou pour le trajet domicile-travail vers une même entreprise. A plus longue distance, des trajets en commun se font vers des manifestations culturelles ou sportives.

Le covoiturage divise les frais par trois ou quatre, mais ne peut concerner qu'une partie du budget de l'automobiliste. Il est plus adapté aux déplacements individuels qu'aux voyages en famille, directs ou par étapes.

De son côté, l'autopartage est basé, non sur un automobiliste invitant et son véhicule personnel, comme l'est le covoiturage, mais sur un groupe d'utilisateurs qui s'associent en vue de l'achat et du partage de véhicules. A l'étranger, l'autopartage connaît d'autres applications sous la forme de location de très courte durée à des clients inscrits comme abonnés à un service.

A la différence du covoiturage, c'est l'utilisateur qui prend l'initiative de choisir son type de véhicule, sa période, son lieu de prise de possession et de restitution. Pendant cette période, il a l'usage exclusif de la voiture, ce qui lui permet les déplacements en famille et la liberté des trajets. Le système est plus souple, mais plus onéreux que le covoiturage. Par contre, il est plus économique que la possession permanente en cas d'utilisation limitée.

Plusieurs villes au Canada, aux Etats-Unis, aux Pays Bas, en Suisse, en Allemagne (et même à Paris et Strasbourg) labellisent des acteurs de l'autopartage et neutralisent des places sur la voirie, réservées aux voitures de ces groupements, sur un modèle comparable à celui des vélos.

Covoiturage et autopartage sont les prémises d'un mouvement qui va toucher un segment de marché plus intéressé par l'utilisation que par la possession de la voiture. La mutualisation des frais et la parcellisation des périodes d'utilisation vont permettre des économies sur le budget de l'automobiliste dans des proportions directement liées à l'usage.

Cela ressemble à du "transport public individuel".

Nous avons examiné en détail dans le Budget de l'année dernière, les retombées positives, sur le plan de l'écologie et sur le plan de l'économie, d'un type de conduite vigilant dont les différentes composantes sont regroupées sous le vocable "écoconduite".

Les moyens de moins polluer, mieux assurer sa sécurité, diminuer ses coûts d'utilisation rentrent dans cette pratique. Plusieurs études en France et à l'étranger confirment les chiffres de baisse de pollution, d'accidents et de frais d'utilisation associés à l'écoconduite. En 2008, plusieurs événements ont renforcé la sensibilisation du public et des entreprises : la crise financière et économique qui met en péril le pouvoir d'achat, la hausse brutale des carburants, l'application du bonus écologique.

Au-delà des particuliers, cette année a marqué un tournant dans l'intérêt concret qu'ont vu de nombreuses entreprises à fortes flottes de former leur personnel roulant à une conduite plus économique et en même temps plus sûre (baisse des accidents de trajet de 10 à 15 %). Un des exemples majeurs de cet engouement est la décision déjà mise en œuvre de La Poste d'entraîner progressivement tout son personnel roulant de distribution dans un programme de perfectionnement.

L'écoconduite





L'autolimitation

Depuis plusieurs dizaines d'années, les sondages pratiqués auprès des automobilistes montraient de façon récurrente leur détermination à diminuer significativement leur consommation, si les carburants atteignaient tel ou tel prix limite annoncé. Mais le besoin de se déplacer est devenu une telle nécessité, que ces menaces ne se sont jamais concrétisées.

L'année 2008 a marqué un tournant. Les changements de prix ont été brusques et de forte amplitude, et on a pu observer des baisses de consommation.

Nous avons mis face à face le trafic sur le réseau autoroutier mois par mois comparé à l'année précédente, et les variations mensuelles du prix du gazole en 2008.

Suite à un trafic à tendance haussière dans le premier trimestre, le passage du gazole déjà cher de 1,21 € à 1,27 € en mars entraîne une baisse de 8,1 % du trafic le mois suivant. Un passage à 1,40 € puis à 1,44 € en mai et juin déclenche une baisse du trafic de 2,6 % en juin et 3,8 % en juillet.

D'août à décembre, le prix du gazole est reparti à la baisse jusqu'à 0,99 €, mais le trafic n'a pas repris et a continué à décliner, au lieu de retourner à son niveau de l'année d'avant. Dans ce second semestre, le rétablissement du prix du gazole n'a pas déclenché la reprise du trafic.

La première alerte du printemps avait été perçue comme provisoire. Celle de l'été est restée en mémoire. L'impact psychologique a duré plus longtemps que l'impact économique.

Dans le contexte actuel, l'automobiliste semble désormais capable de limiter durablement sa consommation, malgré le retour du gazole à un prix plus bas. L'avenir nous dira si cette autolimitation volontaire est un phénomène durable ou provisoire.

Sur le long terme, nous avons comparé quelques prix entre 1990 et 2008.

Par rapport au Smic :

- les pièces de rechange ont baissé de 21 %,
- le super plombé a baissé de 10 %,
- notre Renault de référence a baissé de 9 % à l'achat,
- mais le gazole a augmenté de 28 %,
- et le taux de main-d'œuvre de 35 %.

Sur le court terme, on note une aggravation :

- les pièces de rechange ont beaucoup varié à la hausse depuis 2006, en relation avec les perturbations du marché des matières premières,
- en 2004, une heure de Smic permettait d'acheter 7,18 litres de super, et en 2008 seulement 6,43 litres, soit une baisse de pouvoir d'achat de 10,4 %,
- en 2004, une heure de Smic permettait d'acheter 8,60 litres de gazole, et en 2008 seulement 6,87 litres, soit une baisse de pouvoir d'achat de 20,1 %.

L'amélioration du pouvoir d'achat automobile ?

Le Budget "véhicule essence" des 22 régions françaises

25

Kilométrages en baisse

En 2008, les automobilistes roulant à l'essence ont réduit leurs parcours dans toutes les provinces françaises.

C'est toujours l'automobiliste d'Ile-de-France qui a le plus faible kilométrage. C'est la dernière région à résister à la domination du diesel, en raison de ses parcours restreints. Son kilométrage "essence" moyen a encore reculé à 6 887 km par an.

En province, les kilométrages annuels s'étagent de 7 718 km en Lorraine jusqu'à 10 858 km dans le Poitou-Charentes.

Budgets en hausse

Si les parcours ont baissé, les budgets, par contre, ont augmenté, sous l'effet du renchérissement du carburant, de l'entretien, du péage, du garage du véhicule et du prix d'achat-catalogue de la voiture. Ces budgets régionaux vont de 4 987 € pour la Lorraine à 5 775 € pour la Provence Alpes Côte d'Azur.

Le prix de revient au kilomètre parcouru varie de 0,499 € dans le Poitou-Charentes (qui roule le plus) à 0,777 € dans la région Ile-de-France (qui roule le moins).

L'Ile de France est isolée

Le Francilien, qui dispose de nombreux transports publics, et doit supporter des difficultés quotidiennes de trafic, est celui qui roule le moins, et se retrouve naturellement avec les plus petits budgets carburant (551 €), péage (118 €) et même entretien (551 €), malgré des taux horaires de main-d'œuvre conséquents. Le poste "garage du véhicule" est par contre le plus élevé des 22 régions, en raison du coût de l'immobilier.

Un gros rouleur

L'automobiliste du Poitou-Charentes est celui qui dépense le moins pour ce poste de garage (232 €), mais, comme il roule plus que les autres, il dépense les plus gros budgets carburant (849 €), péage (191 €) et entretien (801 €).

Les économes

Quatre régions, parmi les sept dont les automobilistes parcourent moins de 9 000 km par an, parviennent à limiter leurs budgets au-dessous (ou presque) de 5 200 € : ce sont la Lorraine (4 897 €), la Picardie (5 079 €), la Champagne-Ardenne (5 108 €) et la Corse (5 201 €).

Le Sud sur le podium

A l'autre extrémité du classement, trois régions dépensent plus de 5 500 € par an sans avoir de forts kilométrages, mais le prix unitaire de l'assurance et /ou de l'entretien et /ou du garage du véhicule y sont plus élevés.

Ce sont la Provence-Alpes-Côte d'Azur (5 737 €), le Languedoc-Roussillon (5 652 €) et la région Rhône Alpes (5 561 €).



Les régions se dépassent

Cette année, dans le classement des 22 régions :

- la Franche-Comté, la Bretagne et le Poitou-Charentes gagnent une place en prenant les sixième, huitième et seizième rangs,
- et, pour quelques euros de plus, l'Auvergne, la Haute-Normandie et le Midi-Pyrénées leur cèdent respectivement, mais à regret, leur place.

Le budget « véhicule essence » des 22 régions françaises

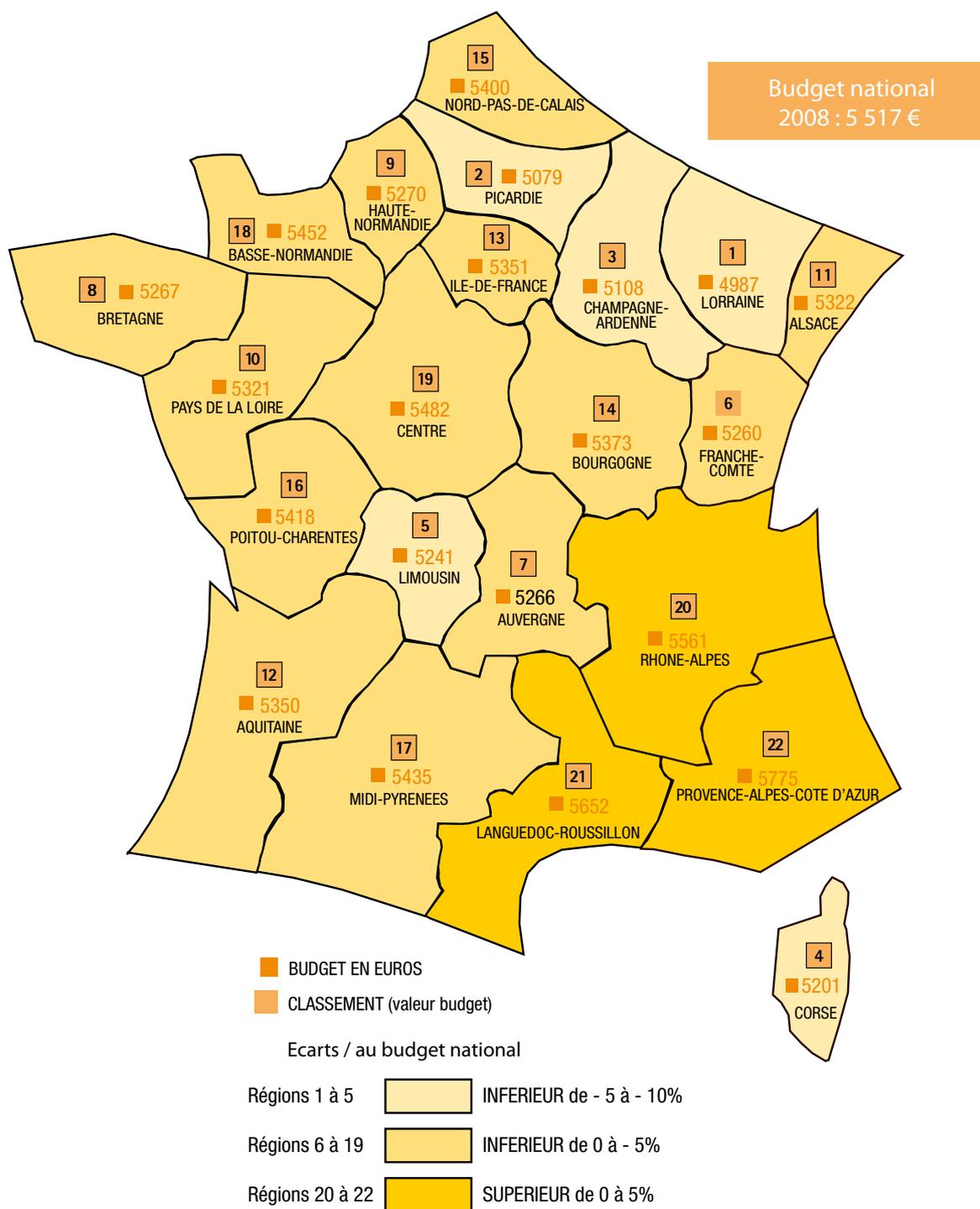
En Euros	Budget annuel	Achat reprise	Frais financiers	Assurance	Carburant	Entretien	Garage véhicule	Péage	Kilométrage annuel	Prix au kilomètre
1 Lorraine	4 987	2 491	330	504	596	591	336	139	7 718	0,646
2 Picardie	5 079	2 483	330	563	669	614	271	149	8 532	0,595
3 Champagne-Ardenne	5 108	2 491	330	510	694	645	283	155	8 832	0,578
4 Corse	5 201	2 483	330	586	646	647	359	150	8 622	0,603
5 Limousin	5 241	2 487	330	497	751	698	310	168	9 573	0,547
6 Franche-Comté	5 260	2 491	330	509	762	734	263	171	9 766	0,539
7 Auvergne	5 266	2 495	330	510	730	701	336	164	9 346	0,563
8 Bretagne	5 267	2 491	330	496	719	658	411	162	9 231	0,571
9 Haute-Normandie	5 270	2 494	330	561	695	641	393	156	8 914	0,591
10 Pays de la Loire	5 321	2 487	330	508	760	696	371	169	9 739	0,546
11 Alsace	5 322	2 494	330	520	751	732	322	173	9 673	0,550
12 Aquitaine	5 350	2 487	330	599	717	666	392	159	9 155	0,584
13 Ile-de-France	5 351	2 515	330	578	551	533	724	120	6 887	0,777
14 Bourgogne	5 373	2 496	330	523	835	769	234	186	10 640	0,505
15 Nord-Pas-de-Calais	5 400	2 491	330	590	753	734	333	169	9 654	0,559
16 Poitou-Charentes	5 418	2 491	330	518	849	804	232	194	10 858	0,499
17 Midi-Pyrénées	5 435	2 487	330	589	738	693	433	165	9 451	0,575
18 Basse-Normandie	5 452	2 487	330	520	830	772	325	188	10 660	0,511
19 Centre	5 482	2 491	330	517	782	736	450	176	10 093	0,543
20 Rhône-Alpes	5 561	2 509	330	609	675	650	637	151	8 646	0,643
21 Languedoc-Roussillon	5 652	2 494	330	581	795	745	534	173	9 880	0,572
22 Provence-Alpes-Côte d'Azur	5 775	2 511	330	657	748	707	660	162	9 383	0,615

Légende

Maxi

Mini





L'Automobile Club, Association Française des Automobilistes, 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.

• **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).**

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

• **et bien d'autres avantages...**

Les sites Internet de L'Automobile Club affichent leur vocation de permettre à l'automobiliste d'y trouver toutes les informations pertinentes et exactes dont il a besoin :

www.automobileclub.org le site de tous les automobilistes,

www.vroumy.com le portail des automobilistes, qui référence tous les sites consacrés au monde automobile,

www.autoblogger.fr le pôle de rencontre et d'expression de tous les « internautomobilistes ».

L'Automobile Club 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.

