



BUDGET

de l'automobiliste français



Juin 2010

Synthèse	p. 4
Le Budget de l'Automobiliste Essence 2009	p. 6
Le Budget de l'Automobiliste Diesel 2009	p. 10
Comparaison des budgets de quatre automobilistes français	p. 13
L'automobiliste français face aux taxes	p. 17
Bénéfices et maléfices du bonus écologique et de la prime à la casse du marché automobile	p. 20
Le Budget "véhicule essence" des 22 régions françaises	p. 25

Créé en 1987, le «Budget de l'automobiliste français» est une photographie des dépenses moyennes effectuées par un automobiliste «type » au cours de toute l'année précédente.

La constance des références utilisées, s'appuyant en premier lieu sur le véhicule le plus vendu dans sa catégorie l'année précédente, permet ainsi de comparer facilement le budget d'une année sur l'autre.

Mais le monde automobile est en mouvement constant : on a assisté à la commercialisation des premiers véhicules hybrides, au succès des véhicules low cost, à des tentatives de déploiement de l'E85. Toutes ces évolutions, rendant les choix de l'automobiliste plus variés que par le passé, nécessitent des analyses plurielles.

Le déploiement progressif d'énergies alternatives amène l'automobiliste à se poser légitimement un certain nombre de questions, cruciales pour son budget automobile, et pour lesquelles il entend être bien conseillé et fermement défendu !

Quel modèle économique sera mis en œuvre pour le déploiement de véhicules électriques urbains ? Les batteries seront-elles vendues ou louées ?

Quelle fiscalité de substitution sera mise en œuvre par rapport à la TIPP (taxe intérieure sur les produits pétroliers) qui représente une part majeure de la taxation de l'automobile, facteur important de la fiscalité de l'Etat (autant que l'impôt sur le revenu) ?

Pour éclairer les décideurs, l'évolution du budget des véhicules les plus vendus est un outil devenu indispensable.

Cette année, le «budget» a également été l'occasion de faire un bilan complet du bonus-malus écologique, au-delà des seuls éléments quantitatifs, et de mettre en évidence quelques conséquences induites, notamment sur le marché de l'occasion.

Avec l'arrivée d'une rigueur économique qui ne veut pas encore dire son nom, la question essentielle des prochains mois sera celle de savoir comment l'automobiliste pourra utiliser au mieux les innovations technologiques, les nouvelles énergies, de nouveaux modes de financement ou d'utilisation des véhicules, pour à la fois améliorer son budget automobile, préserver l'environnement, rouler plus en sécurité sur les routes, et tout cela sans devoir subir de restrictions inutiles à sa mobilité.

L'Automobile Club répondra bien sûr présent dans ce débat.

Didier BOLLECKER

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

4 Synthèse



La crise affecte le marché

La crise financière internationale a eu des effets sur l'activité du marché automobile national en 2009. Elle a, en particulier, généré une amplification de la politique de bonus, initialement conçue pour combattre le CO₂, mais mobilisée aussi pour soutenir l'activité des constructeurs français, dont le volume des ventes était en danger.

Les conséquences n'ont pas toujours été bonnes.

Heureusement, les prix des carburants sont redescendus de leurs sommets de 2008, jusqu'à même retrouver leurs valeurs d'il y a trois à cinq ans, avec toujours un avantage fiscal pour le gazole.

L'Argus efface la pompe

Dans ce contexte, le budget 2009 de notre Clio essence, à bonus neutre, s'établit à 5609 €, en progression de près de 1,7% par rapport à 2008.

Des facteurs contradictoires sont intervenus :

- le kilométrage annuel est descendu de plus de 2% à 9163 km, principalement parce que les plus gros rouleurs continuent de migrer vers le diesel,
- le prix du super a baissé de près de 11%,
- mais la Clio de 4 ans, donnée en reprise, perd encore plus de 9% sur la tendance, après cette deuxième année de politique de bonus qui affecte profondément le marché de l'occasion.

Cinq litres de gazole pour le prix de quatre

Le budget du propriétaire de la 308 diesel connaît pour sa part une baisse de plus de 3% à 7346 €.

Son kilométrage est resté quasi stable à 15853 km.

Son bonus de 700 €, ajouté à un carburant en dégringolade de 21%, a largement et heureusement compensé la perte de valeur de la 307 de reprise (plus de 6% par rapport à la tendance).

Une année faste pour le consommateur

L'année 2009 a connu une inflation de 0,1%, et le pouvoir d'achat salarial a augmenté de 2,2%. Mais l'automobiliste n'est pas un consommateur comme les autres.

La carte grise et les frais financiers sont restés stables, mais les dépenses de péages ont augmenté de 6%, et l'entretien de 4%.

Le nombre de morts et de blessés sur la route a diminué de 8 à 9% l'année précédente, mais la prime d'assurance a baissé de moins de 1%.

Une nouvelle frontière

Tous les ans, un nombre régulier d'automobilistes migre de l'essence au diesel. A partir de quel kilométrage annuel sont-ils gagnants dans cette affaire ?

En 2009, si l'homme de la Clio essence avait parcouru ses 9163 km en Clio diesel, cela lui aurait coûté 5631 € au lieu de 5609 €, soit 22 € de plus !

Les coûts d'amortissement de l'achat, des frais financiers, de l'assurance et de l'entretien sont plus élevés en Clio diesel, mais le poste carburant est inférieur de 37%.

Si l'écart de taxation se maintient entre les deux carburants, la nouvelle frontière entre l'essence et le diesel se situe désormais dès 9200 km.

L'occasion ne fait pas le larron

Bénéfices et maléfices du bonus et de la prime à la casse du marché automobile

L'automobiliste en véhicule essence dans les régions

Cette année, l'acheteur d'une Clio de 4 ans paie moins cher sa voiture dans un marché en déliquescence, mais celle de 8 ans qu'il revend a aussi baissé en valeur. Il fait surtout une économie de trésorerie.

En parcourant 10 000 km, il dépense 2 472 € au total, et la différence avec la Clio neuve est plus grande que l'année dernière. Son kilomètre parcouru, en économisant sur tous les postes, sauf le carburant, est 60 % moins cher.

Mais il paie la même TIPP (et sa TVA) que les autres. Ainsi le taux de taxation de son budget atteint 56 %, contre 33 à 39 % pour la Clio, la 308 ou la 607 neuves.

Avantages :

- les voitures à faible CO₂ deviennent moins chères,
- les immatriculations de voitures neuves augmentent de 10 %,
- on débarrasse le parc de voitures âgées, polluantes et dangereuses,
- on diminue le CO₂ à la fois par les voitures neuves entrantes et par les voitures sortantes,
- on participe au sauvetage des organismes de financement plombés par la crise.

Questionnements :

- ce sont les filtres à particules (FAP) qui luttent contre la pollution, pas la chasse au CO₂,
- les véhicules supplémentaires vendus sont majoritairement hors de France,
- une nouvelle campagne de bonus pourrait encourager la délocalisation,
- bonus et prime à la casse ont aggravé la crise chez les équipementiers et les sous-traitants,
- les primes ont affecté lourdement le marché de l'occasion en volume d'échange et en valeur,
- 2,2 millions d'automobilistes ont payé moins cher leur voiture neuve. Les 28 millions restants ont vu leur patrimoine automobile diminuer fortement de valeur, par l'effondrement de la cote en deux ans,
- les 2 millions d'achat anticipés en 2009 vont manquer dans les ventes en 2010 et 2011,
- un tiers du parc est formé de seconde ou troisième voiture dans des foyers majoritairement aisés et urbains. Etait-ce la bonne cible ?

Les budgets régionaux montrent la diversité des kilométrages (de 6 700 km à 10 800 km), des budgets (de 5 100 € à 5 900 €) et des prix de revient au kilomètre (de 0,517 € à 0,808 €).



6 Le Budget de l'Automobiliste Essence 2009

La Clio 2009

Le budget 2009 de l'automobiliste utilisant une voiture fonctionnant à l'essence s'élève à 5 609 €.

Cet automobiliste possède une Renault Clio III TCE, 1,2 l, 6 CV, 5 portes, d'une puissance de 100 chevaux, finition Dynamique, 137 g de CO₂ au km, bonus neutre.

Il a acquis cette voiture au prix catalogue de 16 050 €. Il a cédé en échange une Clio de 4 ans et 40 000 km à la cote Argus de 5 670 €.

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 9 163 km avec une consommation moyenne de 5,8 litres aux 100 km.

Chaque kilomètre lui a coûté 0,612 €, soit une augmentation de 3,9 % par rapport à 2008.

Mais comme il a abaissé son kilométrage annuel de 2,14 % (9 163 km au lieu de 9 363 km), il se retrouve avec un budget quand même en progression : 5 609 € au lieu de 5 517 €.

C'est une hausse de 3,9 % dans une économie nationale sujette à une inflation de 0,1 %, avec un pouvoir d'achat salarial supérieur à 2008 de 2,2 %.

En Euros	HORS TAXES		TAXES		TTC	
	2008	2009	2008	2009	2008	2009
Achat moins reprise	2 048	2 170	444	476	2 492	2 646
Frais financiers	276	276	54	54	330	330
Assurance	456	453	120	119	576	572
Carburant	286	214	449	427	735	641
Entretien	579	587	114	115	693	702
Garage du véhicule	440	454	86	89	526	543
Total hors taxes	4 085	4 154				
Péage			165	175	165	175
Total taxes			1 432	1 455		
Total TTC					5 517	5 609
2009/2008		1,70 %		1,60 %		1,67 %
Prix au km	0,436	0,453	0,153	0,159	0,589	0,612
2009/2008 au km		3,90 %		3,90 %		3,90 %

**L'Argus
plonge :
le coût de
l'acquisition
s'envole**

Le prix catalogue de notre Clio III est resté stable par rapport à 2008.

Le prix moyen de la carte grise n'a pas augmenté, mais la Clio de référence a retrouvé sa catégorie fiscale antérieure (6 CV).

Le grand écart vient de la reprise : la Clio de 4 ans, donnée en échange, ne vaut plus que 5 670 €, en baisse de 9,3 %.

Pour garder le pouvoir d'achat au moment de la reprise du véhicule d'occasion, il faudrait que la cote soit sensiblement la même d'une année sur l'autre, en face d'un véhicule neuf à prix constant. La Clio a connu deux décotes successives de 5,3 % et 9,3 %. En deux années de politique de bonus, la valeur de reprise d'une Clio de 4 ans a chuté de 14 %, de 6 600 € à 5 670 €, soit une perte sèche de 930 €.



Soyez assuré d'être bien couvert

Le Super rajeunit de trois ans

L'entretien loin de l'inflation

La Clio n'étant pas une voiture marginale à décote rapide, on peut faire volontiers l'hypothèse que la campagne de bonus, qui a offert une prime à un million d'acheteurs de véhicules essence, a fait perdre simultanément à 15 millions d'utilisateurs de super, au moins le septième de leur valeur patrimoniale automobile (-14 %).

En 2009, le poste achat moins reprise atteint 2 646 €, soit +15,2% en deux ans.

Pour se consoler, on constatera que le coût du crédit, soumis à une forte concurrence, est resté stable.

L'usager a craint en 2009 que les compagnies d'assurances, qui doivent gérer au mieux leurs importantes réserves, ne soient affectées par ces placements malchanceux qui ont déclenché la crise financière. Le montant des primes allait-il en souffrir ?

Les tarifs d'assurance 2009 ont été établis en fonction de la sinistralité routière de l'année précédente.

En 2008, les baisses par rapport à 2007 sont de :

- 9,2% pour le nombre de blessés,
- 8,4% pour les accidents corporels,
- 8,2% pour le nombre de morts,
- 3,0% pour le "coût de l'insécurité routière" (ONISR).

En 2009, la prime payée par notre Clio de référence a baissé de 0,7% (572 € au lieu de 576 €).

Le montant des primes semble indifférent à l'amélioration de la sécurité routière.

De 2002 à 2008, le nombre de blessés sur les routes a baissé de -31,8%, celui des morts de -44,3%.

De 2003 à 2009, années consécutives, la prime d'assurance de la Clio a augmenté de +18,7% en euros courants.

Roulez prudemment : les assureurs qui mettent en évidence l'augmentation des coûts de réparation, aussi, vous en remercient.

L'année 2008 avait connu une envolée inhabituelle du prix des carburants. Le Super, en redescendant en 2009 de 1,354 € à 1,207 € (-10,8%) revient à un tarif qu'il n'avait pas connu depuis 2005/2006.

Mais le kilométrage annuel n'a pas bondi de 10% pour autant.

Celui de l'ensemble des automobilistes est resté quasi stable à +0,82%, celui des utilisateurs de Super a baissé de 2,14%.

Il faut bien admettre que l'automobiliste ne se jette pas sur les pompes à la moindre baisse de prix, et qu'il se déplace essentiellement en fonction de ses besoins de base.

Notons que le prix hors taxes du Super a baissé de 23,4% dans le même temps (0,403 € au lieu de 0,526 €), mais les imbougeables TIPP & TVA ont réduit notre gain à la pompe à 10%.

Les tarifs de main-d'œuvre continuent leur progression à 4,2% et les ingrédients de peinture à 6%. Chez ce constructeur, les pièces détachées ont augmenté de 2,5%.

La baisse du kilométrage annuel réajuste le budget entretien à un niveau de hausse de 3,56% à 717 €.

Ce dépassement systématique au-delà de l'inflation est une tendance à long terme. Dans les douze dernières années, dans la profession, les pièces détachées ont augmentées de 34% et la main d'œuvre de 73% pendant que l'inflation cumulée se situait à +18,3%.



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 coût est porté à 543 € en 2009.

Toujours du trafic sur les autoroutes

Ce sont les autoroutes qui ont profité principalement de la reprise du trafic, qui s'est accru de 2,6%.

L'augmentation moyenne des tarifs de 2,32% a engendré un accroissement de dépenses de 6,05% pour le conducteur essence à 175 €.

Des taxes en hausse modérée

Les taxes de la Clio augmentent peu (1,6%), en passant de 1 432 € à 1 455 €.

Mais ce n'est qu'un équilibre entre les 5% gagnés sur le carburant en baisse, face au péage et à l'achat moins reprise qui montent à 6 et 7%.

Les taxes représentent 26% du budget de la Clio.

A quoi sert l'argent du budget ?

Sur 100 € dépensés, l'automobiliste consacre :

- 47 € à l'amortissement de l'achat de la voiture,
- 13 € à l'entretien,
- 11 € au carburant,
- 10 € à l'assurance,
- 10 € au garage de la voiture,
- 6 € aux frais financiers,
- 3 € aux péages.

Quand on a payé la voiture, on n'a pas encore dépensé la moitié de ce qu'elle nous coûte.

Le carburant ne représente que 11,4% des frais.

Qui reçoit cet argent ?

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

- 26 € de taxes vont au percepteur,
- 39 € hors taxes vont au constructeur,
- 10 € ht au garagiste,
- 8 € ht à l'assureur,
- 8 € ht au loueur de garage,
- 5 € ht au financier,
- 4 € ht au pompiste.

Le constructeur et le percepteur prennent les deux tiers du gâteau. Cette année, le pompiste est le dernier servi.

Comment économiser sur les taxes ?

Sur 100 € de taxes :

- 33 € concernent l'amortissement de la voiture,
- 29 € le carburant,
- 12 € le péage,
- 8 € l'assurance,
- 8 € l'entretien,
- 6 € le garage du véhicule,
- 4 € les frais financiers.

L'amortissement de la voiture, le carburant et le péage génèrent les trois quarts des impôts de l'automobiliste qui roule au super.

8 % de remise sur l'achat de la voiture

Un diesel pour le même usage

Budget 2009 de la clio diesel

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

Il gagne 1 284 € sur l'achat de la Clio neuve, mais perd 450 € sur la reprise de l'occasion. Ses 830 € gagnés s'amortissent sur 4 ans à raison de 207 € par an, auxquels s'ajoutent 26 € économisés sur les frais financiers.

L'avantage acquis de 233 € ramène le budget annuel de 5 609 € à 5 376 € (-4,2%).

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 26 € de frais financiers économisés.

Cet avantage de 347 € ramène le budget à 5 262 € (6,2%).

Pour un automobiliste parcourant, comme la Clio essence, 9 163 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 17 650 € moins 700 € de bonus, soit 16 950 €, et consomme 4,4 litres de gazole à 1,001 € (17,1 % moins cher que l'essence à 1,207 €).

Sa Clio diesel de 4 ans et 40 000 km, qu'il donne en reprise, cote 6 325 €. Hormis le garage et le péage identiques, les coûts des autres postes sont plus élevés que pour la Clio essence :

- l'entretien : +22,4 %,
- l'assurance : +5,6 %,
- les frais financiers : +5,5 %,
- l'amortissement de l'achat : +2,0 %.

Mais la dépense en carburant est de 37,1 % moins élevée que celle du modèle essence, générant un budget final de 5 631 €, seulement 0,4 % plus élevé que le budget essence.

Le prix de revient kilométrique s'établit à 0,614 € contre 0,612 € pour l'essence (+0,4%).

L'écart était de 1 % en 2006, de 4 % en 2007, 1,2 % en 2008. Pour la Clio, le gazole (avec son bonus) devient durablement rentable à partir de 9 200 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.

	HORS TAXES	TAXES	TTC	RAPPEL ESSENCE	DIESEL/ ESSENCE
	€	€	€	€	%
Achat moins reprise	2 221	478	2 699	2 646	2,00 %
Frais financiers	291	57	348	330	5,50 %
Assurance	478	126	604	572	5,59 %
Carburant	165	238	403	641	-37,13 %
Entretien	718	141	859	702	22,36 %
Garage du véhicule	454	89	543	543	=
Total hors taxes	4 327				
Péage		175	175	175	=
Total taxes		1 304			
Total TTC			5 631	5 609	0,39 %
Prix au km	0,472	0,142	0,614	0,612	0,39 %

10 Le Budget de l'Automobiliste Diesel 2009

L'usager du diesel

Le budget de l'automobiliste utilisant une voiture fonctionnant au gazole s'élève cette année à 7346 €, en baisse de 3,3% par rapport à 2008.

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 700 €.

Le prix catalogue bonifié est de 19850 €. Il a cédé en reprise une 307 de 4 ans avec 68000 km au compteur à la cote Argus de 7150 € (modèle 1,6 l HDI X line Clim) en baisse de 6,2%. 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 15853 km (+0,63%) avec une consommation moyenne de 4,5 litres aux 100 km. Chaque kilomètre lui a coûté 0,463 €, soit une baisse de 4,1% par rapport à l'année précédente.



En Euros	HORS TAXES		TAXES		TTC	
	2008	2009	2008	2009	2008	2009
Achat moins reprise	2765	2655	584	562	3349	3217
Frais financiers	438	417	86	82	524	499
Assurances	557	553	147	146	704	699
Carburant	447	291	450	422	897	713
Entretien	1105	1155	216	226	1321	1381
Garage du véhicule	440	454	86	89	526	543
Total hors taxes	5752	5525				
Péage			277	294	277	294
Total taxes			1846	1821		
Total TTC					7598	7346
2009/2008		-3,90%		-1,40%		-3,32%
prix au km	0,366	0,348	0,117	0,115	0,483	0,463
2009/2008 au km		-4,80%		-1,80%		-4,06%

Les frais d'acquisition

La 308 affiche un prix catalogue de 20550 € en baisse de 2,4%, et un bonus en hausse qui passe de 200 € à 500 €, ce qui ramène son prix de vente à 19850 €, soit 4,8% de moins qu'en 2008. La 307 de 2005 cédée en reprise vaut 7150 €, en baisse de 6,2% par rapport à la 307 de 2004 échangée l'année précédente (7625 €).

Le poste achat moins reprise à 3217 € gagne 132 € sur 2008 (-3,9%).

Les frais financiers engendrent une dépense de 499 €.

Une assurance stable

Les tarifs d'assurance, ignorant la bourrasque financière et la baisse des accidents corporels de plus de 8% en 2008, ont pu baisser de 0,7% à 699 €.



Le gazole revient à son niveau d'il y a 4 ans

L'entretien entretient l'inflation

Le coût du garage

Le coût du péage

Taxes en baisse dans un budget en baisse

A quoi sert l'argent du budget ?

Qui reçoit cet argent ?

Après une année 2008 exceptionnelle, pendant laquelle les prix du gazole avaient grimpé à 1,267 €, le litre est redescendu à 1,001 €, soit une baisse de 35,3 % hors taxes, ramenée à -21,0 % TTC par le biais de la TIPP et de sa TVA. La pompe affiche un tarif qu'elle n'avait pas connu depuis 2004/2005.

Les taux horaires de main d'œuvre ont augmenté de 4,2 %. Chez ce constructeur, le prix unitaire des pièces détachées s'est accru de 3,17 %.

Le budget entretien de la voiture diesel est passé à 1 381 €, en hausse de 3,9 %, dans une économie où l'inflation générale n'a pas dépassé 0,1 %.

L'évolution du coût du garage du véhicule suit les variations de l'indice de référence des loyers (IRL) et amène sa valeur à 543 € en 2009.

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 294 € (+6,05 %).

L'utilisateur de la 308 débourse 1 821 € de taxes en 2009, en baisse de 1,4 %.

Ces taxes représentent le quart du budget global.

Cette année, les hausses de taxes dues à l'entretien et au péage (4 à 6 %), sont compensées par les baisses sur l'achat moins reprise et le gazole (4 à 6 % également).

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

- 44 € à l'amortissement de la voiture (47),
- 19 € à l'entretien (13),
- 10 € au carburant (11),
- 9 € à l'assurance (10),
- 7 € au garage de la voiture (10),
- 7 € aux frais financiers (6),
- 4 € au péage (3).

L'entretien a toujours été un poste plus lourd dans le budget diesel. Mais une meilleure valeur de la 307 de reprise rend l'amortissement moins pesant que pour le budget de la voiture essence.

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

- 25 € au percepteur (26),
- 36 € hors taxes au constructeur (39),
- 16 € ht au garagiste (10),
- 8 € ht à l'assureur (8),
- 6 € ht au loueur de garage (8),
- 6 € ht au financier (5),
- 3 € ht au pompiste (4).

Le pompiste est le parent pauvre (3 € sur les 100 €), encore plus qu'en essence.

Le garagiste (16 €) est beaucoup plus gourmand que pour la Clio (10 €).



Un réservoir de taxes

Sur 100 € de taxes :

- 31 € concernant l'amortissement de la voiture (33),
- 23 € le carburant (27),
- 16 € le péage (12),
- 12 € l'entretien (8),
- 8 € l'assurance (8),
- 5 € le garage du véhicule (6),
- 5 € les frais financiers (4).

Un véhicule de reprise qui tient mieux la cote, et un carburant privilégié par le percepteur, allègent le poids des taxes plus lourdes payées par la Clio.

Un prix d'ami

Si l'acquéreur d'une 308 diesel obtient 8 % de remise sur l'achat de sa voiture en plus du bonus, il économisera 397 € chaque année sur le poste achat moins reprise et 40 € sur les frais financiers.

Son gain de 437 € représente une baisse de ses dépenses annuelles de 5,8 %.

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 294 € (4 % de son budget annuel).



Comparaison des budgets de quatre automobilistes français

13

Quel profil pour
quel modèle ?

Un petit budget
et un gros
rouleur

Rouler en
véhicule
d'occasion

Petit rouleur : véhicule essence Renault Clio III 1,2 I TCE Dynamique 6 CV Etat : neuve Revente : au bout de 4 ans Kilométrage annuel 2009 : 9 163 km	Moyen rouleur : véhicule diesel Peugeot 308 1,6 I HDI 90 Confort FAP 5 CV Etat : neuve Revente : au bout de 4 ans Kilométrage annuel 2009 : 15 853 km
Petit budget : véhicule essence Renault Clio II 1,2 I Authentique 5 CV Etat : occasion de 4 ans/40 000 km Revente : à 8 ans Kilométrage annuel 2009 : 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 2009 : 35 000 km

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 2 472 € de budget annuel, la voiture d'occasion dépense cette année 56 % de moins que la Clio neuve (5 609 €).

Le propriétaire de la voiture d'occasion fait des économies sur tous les postes (sauf le carburant). Mais le taux de taxation de son budget s'élève à 56 %, contre 33 à 39 % pour les trois voitures neuves.

Notre gros rouleur en 607 dépense 14 573 €, soit 5,9 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 (0,416 €) est moins élevé que celui de la 308 (0,463 €) et encore plus de la Clio neuve (0,612 €).

Priorité est donnée à l'économie : le propriétaire revend son ancien véhicule, une Renault Clio de 8 ans (1,2 I Authentique 5 CV 2001), et finance son différentiel d'achat par un retrait sur son épargne. Il est assuré au tiers auprès d'un opérateur de type direct, avec une couverture minimale de risques. 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. Sa fréquentation des autoroutes payantes est 30 % inférieure à la moyenne des automobilistes.

Il parcourt une distance de 10 000 km par an.

Budget 2009 pour un véhicule d'occasion



Comment payer moins ?

Moins de tout sauf des taxes

	HORS TAXES	TAXES	TTC
	€	€	€
Achat moins reprise	669	173	842
Frais financiers	67	-	67
Assurance	146	39	185
Carburant	280	468	748
Entretien	423	83	506
Garage du véhicule	-	-	-
Total hors taxes	1 585		
Péage		124	124
Total taxes		887	
Total TTC			2 472
Prix au km	0,158	0,089	0,247

Notre propriétaire de voiture d'occasion dépense 2 472 € dans l'année, contre 5 609 € pour la Clio neuve, soit moins de la moitié (44,1 %).

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

- 68 % sur le poste achat reprise,
- 80 % sur les frais financiers,
- 68 % sur la prime d'assurance,
- 28 % sur l'entretien,
- 100 % sur le garage du véhicule,
- 30 % sur le péage.

Mais sa voiture plus ancienne consomme plus, et il dépense 17 % de carburant en plus.

Pour un kilométrage supérieur de 9,1 % à celui de la Clio neuve, il réalise quand même 56 % d'économie sur l'ensemble du budget.

Chaque kilomètre parcouru lui revient à 0,247 €, soit 60 % de celui de la Clio neuve (0,612 €).

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'accident.

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 :

- 62 % sur le budget hors taxes (1 585 € contre 4 154 €),
- mais seulement 39 % sur les taxes qu'il acquitte (887 € contre 1 455 €).

Il paie des produits et services hors taxes à 36 % de leur valeur neuve, mais acquitte 61 % 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 26 % 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 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 aux 100 km). Il effectue l'entretien et les réparations selon les prescriptions 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 14 573 € en 2009.

Budget 2009 pour un véhicule haut de gamme

	HORS TAXES	TAXES	TTC
	€	€	€
Achat moins reprise	4 891	1 027	5 918
Frais financiers	167	-	167
Assurance	1 004	265	1 269
Carburant	873	1 263	2 136
Entretien	2 733	536	3 269
Garage du véhicule	845	166	1 011
Total hors taxes	10 513		
Péage		803	803
Total taxes		4 060	
Total TTC			14 573
Prix au km	0,3	0,116	0,416

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 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 de carburant triple de valeur (2 136 € contre 713 €).

Avec 14 573 €, le budget de la 607 est pratiquement le double de celui de la 308 (7 346 €).

Mais comme la 607 parcourt plus du double de kilomètres (35 000 contre 15 853), son prix de revient kilométrique se retrouve inférieur de 10 % à celui de la 308 (0,416 € contre 0,463 €).

Les taxes de la 607 grimpent comme son kilométrage annuel (+123 %), mais son budget hors taxes ne s'accroît que de 90 %.





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 9 163 km pour la Clio neuve à 35 000 km pour la 607, le rapport est de 1 à 3,8. Les budgets s'échelonnent de 2 472 € pour l'occasion à 14 573 € pour la 607, le rapport va de 1 à 5,9.

Quand l'automobiliste parcourt 1 000 km en 2009, il dépense 247 € en Clio d'occasion, 416 € en 607, 463 € en 308 et 612 € 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 (0,612 €) qu'à la 308 (0,463 €) et à la 607 (0,416 €). 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 0,247 €. 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 59 % de celui de la 607 (0,416 €). Enfin, c'est lui qui supporte le taux de taxation le plus élevé par rapport au prix hors taxes (56 % contre 33 à 39 % pour les trois voitures neuves).

Comparatif des budgets des 4 automobilistes

	MODELES			
	Clio occasion	Clio neuve	308 Diesel	607 Diesel
Kilométrage annuel	10 000	9 163	15 853	35 000
	€	€	€	€
Achat moins reprise	842	2 646	3 217	5 918
Frais financiers	67	330	499	167
Assurance	185	572	699	1 269
Carburant	748	641	713	2 136
Entretien	506	702	1 381	3 269
Garage du véhicule	-	543	543	1 011
Péage	124	175	294	803
Total TTC	2 472	5 609	7 346	14 573
Coût au km	0,247	0,612	0,463	0,416
Total hors taxes	1 585	4 154	5 525	10 513
Taxes payées	887	1 455	1 821	4 060
Part des taxes	35,90 %	25,90 %	24,80 %	27,90 %
Taux de taxation	56,00 %	35,00 %	33,00 %	38,60 %

L'automobiliste français face aux taxes

17

Quatre budgets, quatre taxations

Répartitions des taxes

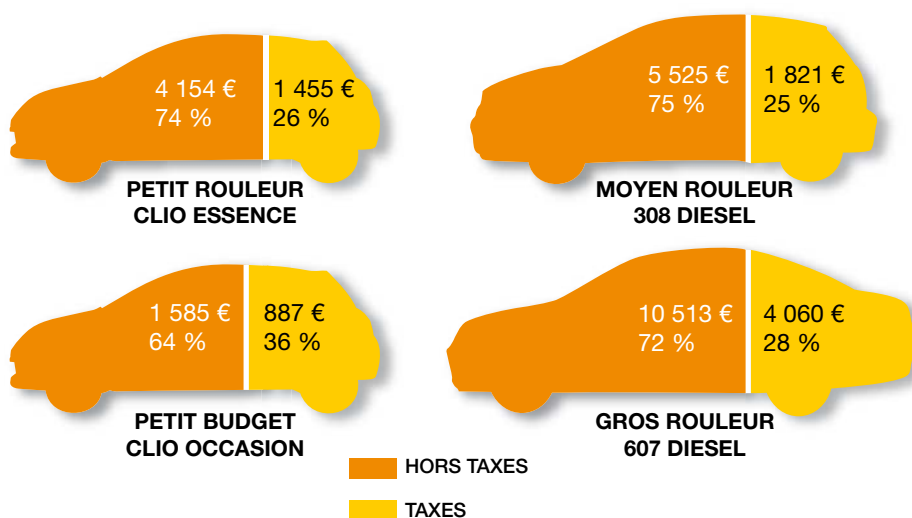
L'usage est lourdement taxé

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 :

- 25 € de taxes pour une 308 diesel,
- 26 € pour une Clio essence neuve,
- 28 € pour une 607 diesel,
- et jusqu'à 36 € 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 :

- 54 % pour la 308,
- 62 % pour la 607,
- 67 % pour la Clio neuve,
- 84 % 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 : 6,7,
- Taxes sur les assurances : 4,5,
- Taxes sur les carburants : 24,1,
- TVA sur l'entretien : 4,5,
- Péages : 8,2,
- Cartes grises : 1,6,
- Divers : 1,2.

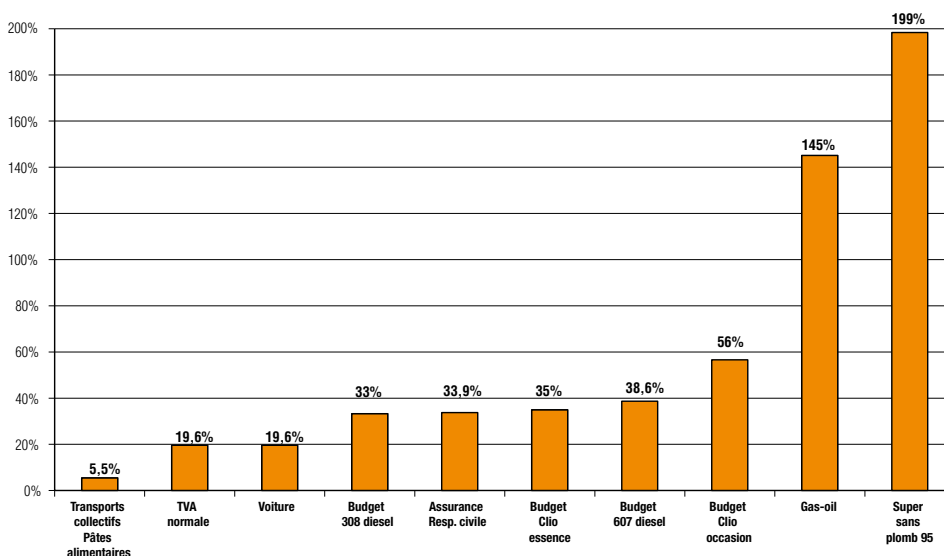
Soit un total de 50,8 milliards.

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) dépasse les 38%, soit presque le double de la TVA. Et il faut compter près de trois fois pour la Clio occasion (56%), plus de sept fois pour le gazole (145%), et plus de dix fois pour le super sans plomb (199%).

Tous ces surcoûts rendent compte du poids réel des taxes dans l'économie du déplacement individuel.

Taux de taxation spécifiques



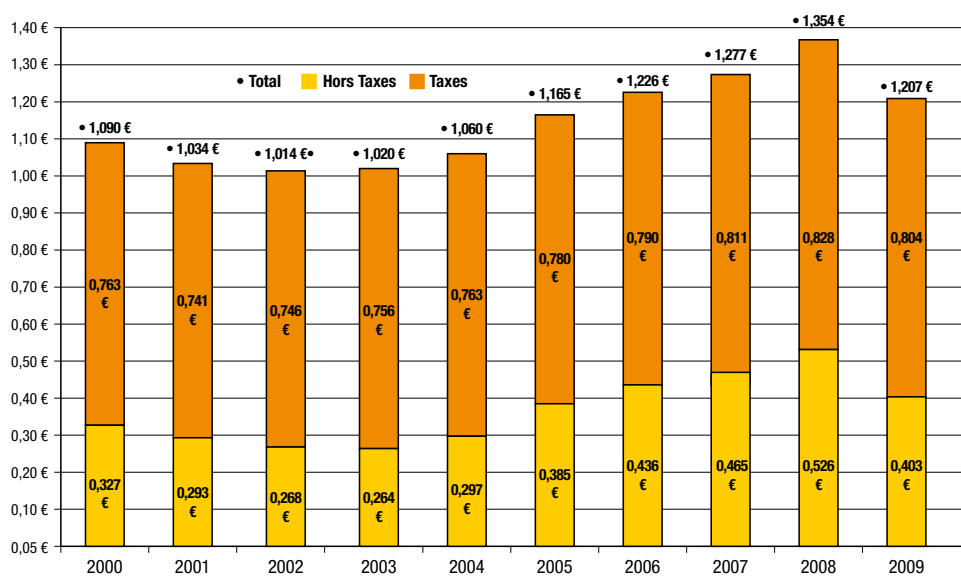
Prix des carburants

Euros par litre	SUPER			GAZOLE		
	2008	2009	2009/2008	2008	2009	2009/2008
Hors taxes	0,526	0,403	-23,40 %	0,632	0,409	-35,30 %
Taxes	0,828	0,804	-2,90 %	0,635	0,592	-6,80 %
TTC	1,354	1,207	-10,90 %	1,267	1,001	-21,00 %
Imposition	157 %	199 %		101 %	145 %	
Rappel TIPP	0,606	0,606	=	0,426	0,428	=

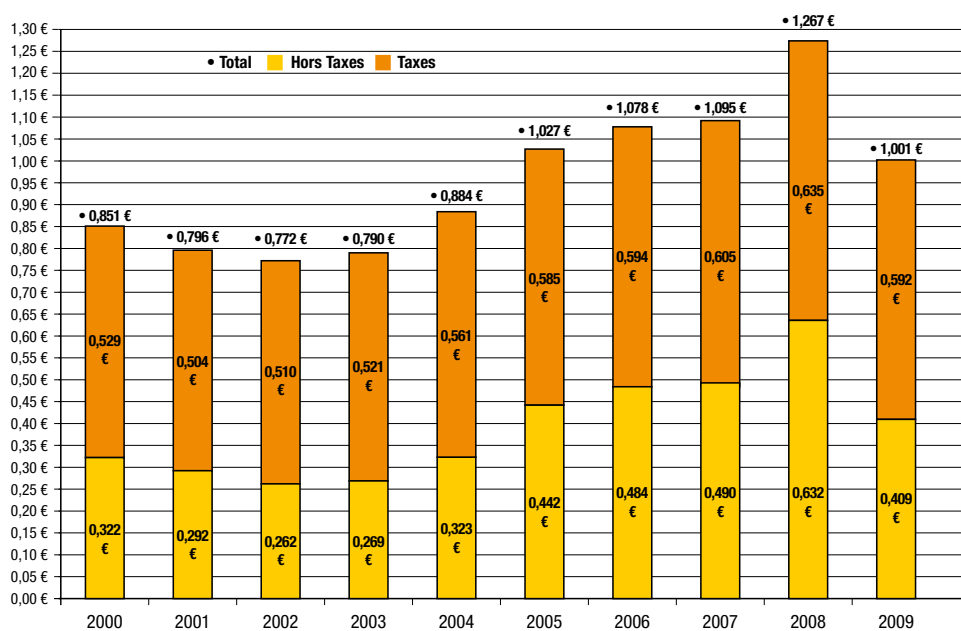
Qu'obtient l'automobiliste quand il paye 10 € à la pompe ?

	En 2008	En 2009	2009/2008
Super	7,39 litres	8,28 litres	+12,1 %
Gazole	7,89 litres	9,99 litres	+26,6 %

Evolution du prix moyen du sans plomb 95



Evolution du prix moyen du gazole



20 Bénéfices et maléfices du bonus écologique et de la prime à la casse du marché automobile

Le coût en euros

La politique du bonus écologique de 2009 a fortement affecté le marché du neuf et de l'occasion, et par là même le porte-monnaie de l'automobiliste et du contribuable.

L'année précédente, en 2008, les bonus et malus attachés à la vente de voitures neuves avaient pour intention principale de participer à la lutte contre la pollution. La grave crise financière intervenue alors a changé la donne : les primes de 2009 ont eu pour mission supplémentaire de soutenir les ventes des constructeurs français en difficulté sur le territoire national.

En 2009, 806 millions d'euros ont été distribués en bonus et 600 millions en prime à la casse.

Le malus, de son côté, a rapporté 177 millions d'euros. Cette opération a, de ce fait, coûté un peu plus d'un milliard deux cents millions à l'Etat.

Qui a touché quoi, qui a payé quoi ?

- 420 000 automobilistes ont reçu 1 000 € de prime à la casse, plus un bonus moyen de 634 €,
- 840 000 automobilistes ont touché un bonus moyen de 634 € sans prime à la casse,
- 180 000 automobilistes ont reçu une prime à la casse de 1 000 € sans bonus,
- 640 000 acheteurs de voitures neuves n'ont connu ni bonus, ni prime, ni malus,
- 180 000 automobilistes se sont acquittés d'un malus moyen de 890 €,
- 5 200 000 automobilistes ont acheté une voiture d'occasion,
- 23 300 000 automobilistes n'ont pas acheté de voiture en 2009,
- l'ensemble des contribuables (dont tous les automobilistes) a financé la campagne bonus-malus-prime à la casse pour un montant de 1 229 000 000 € (plus de 1,2 milliard d'euros),
- la valeur de la cote, comme on le verra plus loin, des 28,3 millions de voitures de un an ou plus, a perdu environ 13 % en deux ans de politique de bonus, soit un minimum de 13 milliards d'euros.

Pour qui et pourquoi a été dépensé cet 1,2 milliard d'euros ?

Pour qui et pourquoi a-t-on dévalorisé le patrimoine automobile des Français de 13 milliards d'euros ?

L'impact sur l'activité économique

La campagne de bonus est considérée comme étant la cause du maintien du volume des ventes de voitures neuves par rapport à 2008, et même de son accroissement de 10,7 % (2,27 millions d'immatriculations).

Cela a-t-il profité à l'économie française ?

- 40 % du million de voitures vendues en France en 2009, qui émettent moins de 120 g de CO₂ au km, sont de marque étrangère,
- 48 % du million de voitures vendues en France en 2009 qui émettent de 121 à 160 g (faible bonus ou sans bonus-malus en forte progression cette année), sont également de marque étrangère.



L'impact sur la pollution

Nous avons donc 900 000 voitures de marque étrangère qui ont bénéficié des effets de l'opération, dont plus de 200 000 ont aussi touché la prime à la casse de 1 000 €.

Qu'en est-il du 1,15 million de véhicules de marque française vendues en 2009, émettant les mêmes taux de CO₂ ?

PSA Peugeot-Citroën produit un peu plus de 63 % de ses véhicules particuliers hors de France, et la proportion approche les trois quarts pour Renault. Les pourcentages sont encore plus élevés quand il s'agit des voitures de petite cylindrée, qui sont justement celles qui ont bénéficié du bonus.

Ainsi, sur les deux millions de voitures à bonus ou sans malus, avec ou sans prime à la casse, vendues en 2009, seulement 300 000 environ ont été fabriquées en France (15 %).

Par cette opération destinée à préserver l'environnement et soutenir les constructeurs français, l'automobiliste-contributeur français a investi six fois plus pour l'emploi à l'étranger, que pour l'emploi en France.

Cela peut d'ailleurs s'aggraver. Si un nouveau plan du même genre, privilégiant les mêmes modèles de voitures fabriquées à l'étranger, est à nouveau mis en place, ce sera une véritable incitation pour les constructeurs français à étendre la délocalisation de la production, privant, en même temps, les équipementiers et autres sous-traitants locaux du développement dont ils ont besoin.

Le bonus écologique a favorisé le développement des ventes de véhicules à moteur diesel, lequel émet moins de CO₂ qu'un moteur essence, mais rejette des particules.

Le CO₂ n'est pas un polluant, mais un gaz à effet de serre. La pollution vient de l'oxyde d'azote, du monoxyde de carbone et des hydrocarbures imbrûlés.

Le bonus a favorisé les petites diesels très souvent dépourvues de filtre à particules (FAP). Sans FAP, ces moteurs rejettent quinze à vingt cinq fois plus de particules que s'ils en étaient équipés.

La bataille contre la pollution n'a donc pas été gagnée en 2009, même si l'on a progressé notablement sur le plan du CO₂, en faisant simultanément entrer dans le parc près de deux millions de voitures "propres", et sortir six cent mille véhicules de plus de dix ans, polluants, de technologie ancienne et dangereux pour la sécurité.

Que dire aussi de la pollution générée par les transports supplémentaires ?

Les quatre vingt cinq pour cent de véhicules fabriqués à l'étranger doivent être amenés en France jusque chez le concessionnaire vendeur. Ils viennent d'Espagne, de Roumanie, de la République Tchèque, de Slovaquie, de Turquie, et mobilisent des bateaux, des trains, des camions qui engendrent CO₂ et pollution.





Les effets sur le marché de l'occasion

En achetant une voiture neuve, 1,5 million d'automobilistes ont touché un bonus et/ou une prime à la casse.

Sur les 30,5 millions d'automobilistes, il en reste 29 millions qui n'ont rien reçu.

La baisse du prix d'un modèle neuf a un impact direct sur la valeur du même modèle sur le marché de l'occasion.

En deux ans de bonus écologique, les véhicules de notre Budget de l'Automobiliste ont vu leur valeur résiduelle à quatre ans, baisser de 10 % pour la Clio diesel, de 13 % pour la Clio d'essence d'occasion, de 14 % pour la Clio essence neuve et de 15 % pour la 604 diesel. Même la 308 diesel a perdu 6 % cette année.

Les loueurs longue durée (LDD), qui revendent chaque année le tiers de leur flotte, ont estimé entre 900 et 1 000 € la perte de la valeur résiduelle unitaire des voitures de trois ans qu'ils ont cédés en 2009.

Les "marchands" de véhicules d'occasion ont vu leur stock perdre jusqu'à 10 % en valeur sur le marché français. C'est l'exportation qui leur a permis de minimiser les pertes.

Le particulier ne se rend compte de la perte de valeur de son capital que lorsqu'il met son véhicule en vente. La cote est plus basse, le client plus rare et plus réticent. La perte est encore plus sévère, et non négociable, quand on veut céder le véhicule à un concessionnaire en période de bonus.

Prenons un exemple : le prix catalogue moyen (avant bonus) des voitures particulières vendues en 2009 est légèrement supérieur à 19 000 € selon les calculs de l'Argus.

Une voiture équivalente fabriquée il y a 8 ans valait en occasion 3 400 € il y a deux ans (avant les bonus). La même voiture, fabriquée deux ans plus tard, ne vaut plus en 2009 que 2 940 €, soit une perte de 460 € (-13,5%).

Si la perte moyenne des 28,3 millions de voitures françaises de 1 an à 15 ans est de 460 €, on peut estimer la perte totale de valeur du patrimoine automobile des Français à 13 milliards d'euros. Effets cumulés d'une crise financière et d'une campagne de bonus, écologique à l'origine, et transformée à la hâte en sauvegarde d'une branche industrielle.



L'heureux acheteur d'une voiture à bonus

Quelle était la cible ?

Est-ce que le seul homme heureux dans l'affaire est celui qui a acheté une voiture neuve bonifiée en 2009 ?

Un bonus de 700 € représente 5% d'un véhicule de 14 000 €. Si le vendeur a incité notre automobiliste à acheter des équipements complémentaires (pratique courante en 2008 et 2009, reconnue par les professionnels eux-mêmes) pour toute ou partie de la valeur du bonus, notre heureux homme repart avec une voiture mieux équipée pour le prix catalogue d'origine.

Dans trois ou quatre ans, quand il voudra revendre sa voiture, la cote Argus tiendra compte d'une moins value proportionnelle au bonus, mais oubliera la plus value relative au suréquipement. Notre automobiliste aura ainsi perdu toute ou partie de la contrevalue de son bonus d'origine.

De plus, en 2009, s'il a donné à un professionnel un véhicule d'occasion en reprise de la voiture neuve à bonus, il aura constaté une baisse de valeur inhabituelle et non négociable de son véhicule âgé.

Aura-t-il vraiment gagné quelque chose ?

Il lui reste éventuellement la prime à la casse de 1 000 €. A 10 ans, beaucoup de voitures sont proches de cette valeur : le gain sera modeste ; à 15 ans : c'est une affaire.

Le discours qui incitait à acheter des véhicules bonifiés était centré sur la préservation de l'environnement et le soutien de l'industrie automobile française. On ne parlait pas d'aider les automobilistes en mal de pouvoir d'achat.

Ce sont, en majorité, des petits véhicules à usage urbain qui ont été achetés. Or, on voit mal un contremaître, père de trois enfants, habitant une sous-préfecture et propriétaire d'une 406 de plus de dix ans, se décider à acheter une Twingo neuve.

Qui, possédant un véhicule très âgé et disposant de moyens financiers suffisants, était intéressé par ce type de voiture ?

Il existe, en France, près de 6% des foyers qui possèdent trois voitures ou plus, et plus de 30% des foyers qui en ont deux. Ils possèdent à eux seuls plus de la moitié du parc, et leurs secondes et troisièmes voitures, généralement âgées ou très âgées, en constituent le tiers. Soit près de dix millions de véhicules.

Il y a là un gisement important de voitures âgées, dont le financement du remplacement est relativement aisé, et qui sera consacré à un usage urbain. L'observation avait déjà été faite en son temps à l'occasion de "l'opération Balladur".

Les automobilistes plus modestes, possédant une voiture ancienne, et gênés par des problèmes de pouvoir d'achat, n'ont probablement pas participé au niveau de leurs besoins, à cette campagne de bonus écologique.

C'est à ce niveau que le rajeunissement du parc est le plus nécessaire, pour l'environnement bien sûr, mais aussi pour la sécurité routière.

Les prochaines campagnes pourraient s'en préoccuper.



Quelles leçons pour l'automobiliste ?

La prochaine fois que vous revendrez votre voiture en occasion, attendez-vous à une surprise. La cote de reprise risque d'être basse pendant une certaine période, tant que le prix du neuf ne sera pas revenu à son niveau d'avant les bonus.

Les voitures low cost, avec de longs délais de livraison, tiendront bien leur cote à l'Argus, donc seront plus intéressantes neuves que d'occasion. Ce sont les moins touchées par la crise et les effets pervers du bonus.

Les pièces détachées de toutes les voitures augmentent deux fois plus vite que l'inflation, la main d'œuvre quatre fois, mais pas le prix catalogue des véhicules neufs. Donc, si vous roulez beaucoup, revendez assez vite avant que votre voiture ne rentre dans sa période "changement de pièces d'usure". Par contre, si vous roulez peu, gardez votre voiture plus longtemps. La perte à la revente, aggravée par la crise et les bonus, sera moins douloureuse avec l'âge.

Les voitures hybrides sont quasiment au point. **La Toyota Prius est la voiture la plus vendue au Japon en 2009** (plus de 10 % du marché). Mais on connaît encore mal **comment évolueront la valeur de reprise, le coût de l'entretien et même celui de l'assurance, tant qu'un parc significatif n'existera pas en France.** Mais le pronostic est favorable.

Les voitures électriques sont pour demain, encore incertaines tant sur le plan technologique que sur le plan économique.

Le diesel est intéressant à partir de 9 000 km par an. Mais n'oubliez pas le filtre à particules, contre la pollution et pour une meilleure valeur de reprise. Et surtout, surveillez la TIPP !

En conclusion, le bonus écologique et la prime à la casse ont aidé l'environnement et soutenu la construction automobile à l'étranger, pour la regrettable somme de 1,2 milliard d'euros.

Mais ils n'ont fait reculer la pollution que là où il y avait un filtre à particules, et ils ont dévalorisé le patrimoine automobile des Français pour une période indéterminée.

Enfin, il ne faut pas oublier que ceux qui avaient vraiment besoin de rajeunir leur véhicule, n'ont pas été au centre de la cible.



Le Budget "véhicule essence" des 22 régions françaises

25

Kilométrages en baisse

En 2009, les automobilistes roulant à l'essence ont réduit à nouveau leur parcours dans toutes les provinces françaises.

C'est toujours l'automobiliste d'Ile-de-France qui a les plus faibles kilométrages. Il est le moins diésélisé, en raison de ses parcours restreints. Le Francilien "essence" n'a pas dépassé 6 740 kilomètres dans l'année.

Dans les autres régions, les trajets vont de 7 553 km en Lorraine à 10 626 km dans le **Poitou-Charentes**.

Budgets en hausse

Les budgets, de leur côté, ont augmenté, en raison de l'accroissement des postes entretien, garage du véhicule et péage. De plus, la perte de valeur importante du véhicule essence de reprise a largement effacé les économies, pourtant non négligeables, faites sur le carburant.

Ces budgets régionaux vont de 5 082 € pour la Lorraine à 5 852 € pour la Provence Alpes Côte d'Azur.

Le prix de revient au kilomètre parcouru varie de 0,517 € dans le Poitou-Charentes (qui roule le plus), à 0,808 € dans la région Ile-de-France (qui roule le moins).

L'Ile-de-France dans de coûteux bouchons

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 (481 €), péage (127 €) et même entretien (533 €), 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.

Des Charentaises bien alertes

L'automobiliste du Poitou-Charentes est celui (ou celle) qui dépense le moins pour ce poste de garage du véhicule (233 €), mais, comme il (ou elle) roule plus que les autres, il (ou elle) débourse les plus gros budgets carburant (740 €), péage (206 €) et entretien (832 €).

Les régions économiques

Quatre régions, parmi les huit dont les automobilistes parcourent moins de 9 000 km par an, parviennent à limiter leurs budgets au-dessous de 5 300 € : ce sont la Lorraine (5 082 €), la Picardie (5 166 €), la Champagne-Ardenne (5 192 €) et la Corse (5 295 €).

Les régions plus chargées

A l'autre extrémité du classement, six régions dépensent plus de 5 500 € par an sans avoir des kilométrages excessifs, 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 (5 852 €), le Languedoc-Roussillon (5 730 €), le Rhône-Alpes (5 646 €), le Centre (5 560 €), la Basse-Normandie (5 527 €) et le Midi-Pyrénées (5 519 €).

Une Normandie plus haute

Cette année, dans le classement des 22 régions, la Haute-Normandie (5 352 €) est passée de la neuvième à la septième place, en dépensant quelques euros de moins que l'Auvergne et la Bretagne.

Le budget « véhicule essence » des 22 régions françaises

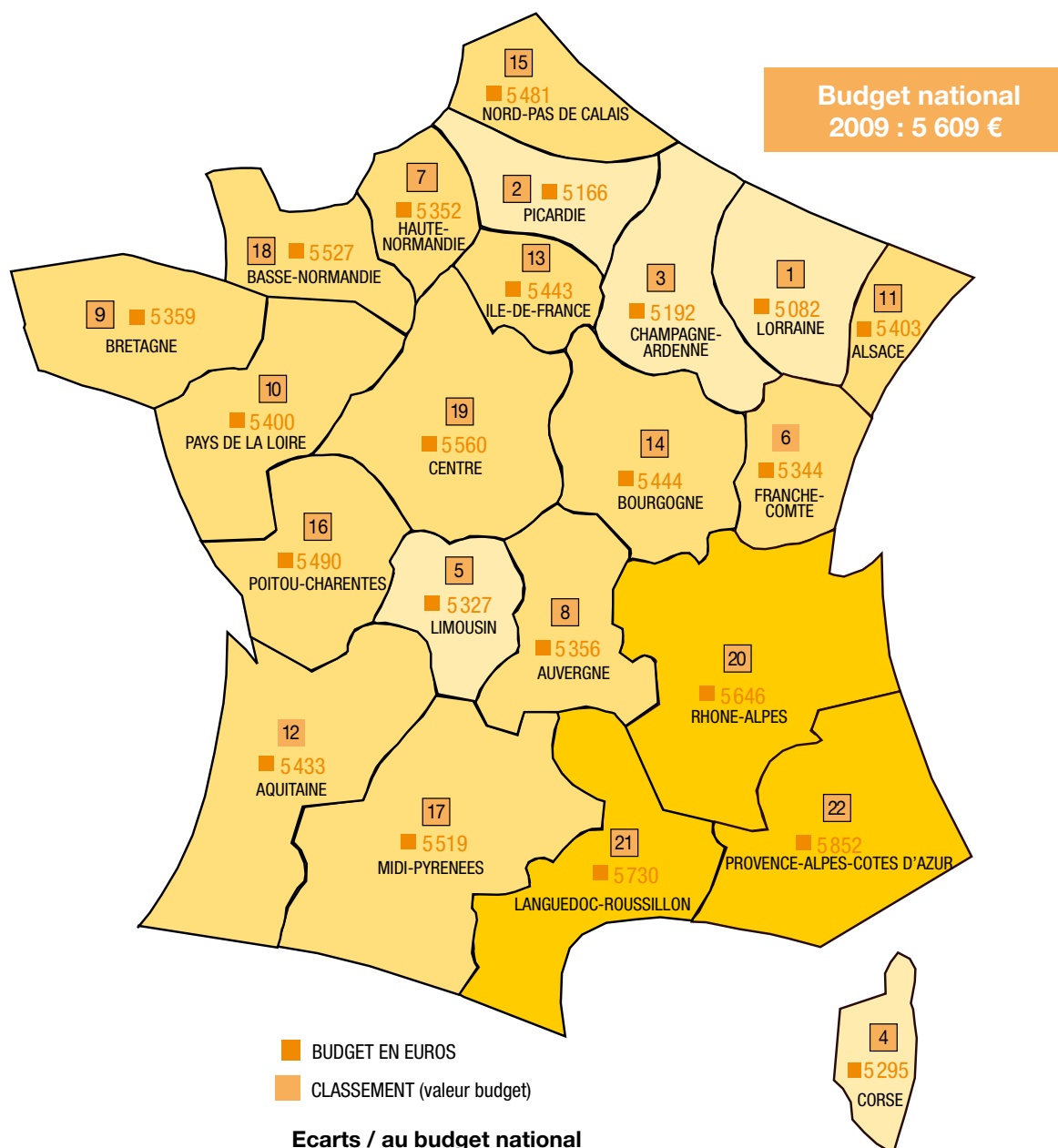
En Euros en 2009	Budget annuel	Achat reprise	Frais financiers	Assurance	Carburant	Entretien	Garage véhicule	Péage	Kilométrage annuel	Prix au kilomètre
1 Lorraine	5 082	2 636	330	500	520	612	337	147	7 553	0,673
2 Picardie	5 166	2 629	330	559	583	635	272	158	8 350	0,619
3 Champagne-Ardenne	5 192	2 635	330	506	605	668	284	164	8 643	0,601
4 Corse	5 295	2 630	330	582	563	671	360	159	8 438	0,628
5 Limousin	5 327	2 636	330	494	655	723	311	178	9 369	0,569
6 Franche-Comté	5 344	2 639	330	505	665	760	264	181	9 557	0,559
7 Haute-Normandie	5 352	2 638	330	556	606	663	394	165	8 724	0,613
8 Auvergne	5 356	2 645	330	506	637	727	337	174	9 146	0,586
9 Bretagne	5 359	2 639	330	496	627	682	413	172	9 034	0,593
10 Pays de la Loire	5 400	2 632	330	504	663	720	372	179	9 531	0,567
11 Alsace	5 403	2 638	330	516	655	758	323	183	9 466	0,571
12 Aquitaine	5 433	2 631	330	595	625	690	393	169	8 960	0,606
13 Ile-de-France	5 443	2 653	330	574	481	552	724	127	6 740	0,808
14 Bourgogne	5 444	2 639	330	519	728	796	235	197	10 413	0,537
15 Nord-Pas de Calais	5 481	2 635	330	586	657	760	334	179	9 448	0,580
16 Poitou-Charentes	5 490	2 635	330	514	740	832	233	206	10 626	0,517
17 Midi-Pyrénées	5 519	2 633	330	585	644	718	434	175	9 249	0,597
18 Basse-Normandie	5 527	2 633	330	516	724	799	326	199	10 432	0,530
19 Centre	5 560	2 635	330	513	682	762	451	187	9 878	0,563
20 Rhône-Alpes	5 646	2 649	330	605	589	674	639	160	8 641	0,654
21 Languedoc-Roussillon	5 730	2 639	330	577	693	772	536	183	9 669	0,593
22 Provence-Alpes-Côte d'Azur	5 852	2 651	330	652	652	733	662	172	9 183	0,637

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.automobile-club.org le site de tous les automobilistes ;
- www.autoblogger.fr le pôle de rencontre et d'expression de tous les « internautomobilistes » ;
- Il peut rejoindre la communauté de L'Automobile Club sur **Facebook** ;
- Il peut télécharger gratuitement l'appli iPhone **KOI TU RISK**.

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.

La présence au sein de L'Automobile Club, de la société L'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.

L'Automobile Club fête en 2010 ses 110 ans et compte plus de 510 000 adhérents.

L'Automobile Club
Association Française des Automobilistes
0821 74 11 11 (0,12 € ttc/min depuis un poste fixe)
www.automobile-club.org
Siège : 5, Avenue de la Paix - 67000 Strasbourg
Bureau parisien : 14, avenue de la Grande Armée - 75017 Paris

