



PRIORITÉ À LA MOBILITÉ

BUDGET

ACA de l'automobiliste ©

Juin 2012

Synthèse	p. 4
Le Budget de l'Automobiliste Essence 2011	p. 6
Le Budget de l'Automobiliste Diesel 2011	p. 10
Comparaison des budgets de quatre automobilistes français	p. 14
L'insupportable prix du carburant	p. 19
L'Automobiliste français face aux taxes	p. 22
Le budget « véhicule essence » des 22 régions françaises	p. 25



Dès le début de l'année dernière, l'Automobile Club Association avait tiré la sonnette d'alarme sur la hausse continue des prix du carburant, rappelant qu'elle avait atteint des niveaux insupportables pour des millions de familles, pénalisant prioritairement les ménages modestes, habitant les communes périphériques, les petites villes ou les zones rurales, et qui ont un besoin quotidien de l'automobile.

La suite est connue. La question des prix du carburant s'est largement invitée dans les débats lors de l'élection présidentielle, suscitant promesses et engagements de différents candidats.

On ne doit pas jouer impunément avec l'automobile, car même décriée, villipendée de toute part, la voiture demeure assurément un instrument essentiel d'accès à l'emploi, l'outil essentiel de notre mobilité, un élément significatif du développement de notre économie, ainsi que le garant de l'autonomie et du maintien à domicile de nos concitoyens les plus âgés.

Pour l'Automobile Club Association, le message est clair : le coût financier pour accéder à la mobilité individuelle doit rester à un niveau acceptable pour nos concitoyens.

L'automobiliste français mériterait également un peu plus de considération quant à la politique à long terme en matière de carburants.

Incité pendant la dernière décennie à acquérir des véhicules fonctionnant au gazole car consommant en moyenne 25 % de moins que son homologue à essence, l'automobiliste français a fortement « diésélisé » ses achats, même si son kilométrage annuel ne le justifiait pas toujours.

Paré de toutes les vertus quant aux gains en termes d'émissions de CO₂, le diesel est largement promu par le Grenelle de l'environnement, aboutissant, à partir de 2007, à un bonus-malus largement articulé autour du gazole.

Au final, 72,4 % des véhicules vendus dans l'hexagone en 2011 étaient équipés d'un moteur diesel, l'un des taux le plus élevé d'Europe.

Mais l'effet conjoint d'une évolution des normes liées aux particules et aux oxydes d'azote, les progrès sensibles des moteurs à essence et la faiblesse chronique de la production de gazole par l'industrie pétrolière française, semble pouvoir déboucher peut-être sur la fin de l'âge d'or pour le diesel, avec, hélas, un possible alignement des taxes pesant sur le gazole sur le niveau de celles pesant sur l'essence.

L'automobiliste qui aura été largement incité à faire le choix du diesel risquerait alors de subir une double, voire une triple peine : après avoir été ponctionné plus lourdement à l'achat (plus cher que le modèle essence correspondant), il verrait aussi augmenter son budget de carburant, tout en risquant de ne pas pouvoir, en l'absence de filtre à particules, circuler dans les ZAPA qu'on lui annonce...

Interrogé par l'Automobile Club Association lors des élections présidentielles, le nouveau Président de la République, avait fait part de son désir « d'engager avec les acteurs du marché une réflexion de fond sur les marges dégagées par la vente des produits d'hydrocarbures » et souhaitait « que l'État ne ponctionne pas davantage les consommateurs du fait des revenus supplémentaires automatiquement générés par la hausse des carburants ».

L'Automobile Club Association et ses 700 000 membres y veilleront.

Deux années de records

Pour la seconde année consécutive, le prix des carburants a connu une augmentation à deux chiffres : 11,4 % en essence et 16,5 % en gazole en 2011, après 11,5 % et 14,6 % en 2010.

En deux ans, le SP95 a augmenté de près d'un quart (24 %), et le gazole de plus d'un tiers (35 %), alors que l'inflation cumulée était de 4 %.

Et pourtant, on a immatriculé 7,6 millions de voitures particulières neuves ou d'occasion pendant chacune des deux années, égalant les records de 2001, 2002 et 2007.

Le parc des véhicules particuliers dépasse désormais les 31 millions depuis 2010.

Le besoin de se déplacer est toujours aussi grand, et le pourcentage de ménages motorisés continue de s'accroître. Des voitures d'occasion qui durent plus longtemps et des véhicules low cost abordables facilitent l'accès à l'automobile à des foyers plus modestes.

Records aussi pour les taxes

Toute accélération brutale du prix d'un carburant hyper taxé devient non supportable pour certains. En 2011, un plein de 50 litres de Super n'a coûté que 32 € pour le produit lui-même (dont moins du dixième pour les marges de distribution).

Mais le prix à payer à la pompe a été de 75 € (dont 43 € de taxes).

Aucun produit, aucun usage n'est autant pénalisé.

Dans les budgets les plus modestes, souvent motorisés par nécessité, l'argent laissé en trop à la pompe a peut-être été prélevé sur le budget entretien et les péages, gages de sécurité, mais eux aussi en augmentation régulière.

En 2011, l'automobiliste a payé 1 528 € de taxes sur l'ensemble de son budget véhicule essence, et l'automobiliste diesel, plus gros rouleur, y a laissé 1 887 €.

La voiture low cost a limité sa participation à 1 132 €, et le véhicule d'occasion a abandonné 954 € (dont 510 € pour le carburant).

En cette même année 2011, le Smic mensuel net a été de 1 093,31 €.

Record encore pour la reprise

Dans notre Budget, le coût d'acquisition prend en compte la valeur du véhicule neuf et celle de la voiture cédée en reprise.

Plusieurs années de bonus, primes à la casse et remises exceptionnelles ont diminué le prix apparent des voitures neuves, et donc rendu moins attractifs les véhicules d'occasion. La valeur de ces derniers a diminué régulièrement.

Pour la Clio essence, en 4 ans, le prix catalogue a augmenté de 5 %, la valeur de reprise à l'Argus a baissé de 17 %, la somme à rajouter par l'acquéreur a augmenté de près de 22 %, alors que l'inflation dans la même période était de 6 %.

Bonus et prime à la casse ont concerné moins d'un automobiliste sur cinq, mais ont dégradé une grande partie du marché de l'occasion et, par là, la valeur patrimoniale automobile des Français.

La Clio Essence en 2011

Notre automobiliste qui roule à l'essence a parcouru cette année 9 022 km (en retrait de 54 km) dans une Clio III de 6 CV, qu'il a achetée sans bonus ni malus.

Son budget global atteint 5 976 €, en progression de 4 %, près de deux fois l'inflation. Cet accroissement vient principalement du Super (11 %), et du poste Achat-Reprise (près de 4 %).

Par comparaison, longtemps déconseillé aux petits rouleurs, le gazole est désormais rentable, avec la nouvelle Clio diesel équivalente, à partir de 8 900 km.

La 308 Diesel en 2011

Une voiture low cost à l'achat

L'insupportable carburant

Les Budgets des Régions

Notre automobiliste Diesel a acheté sa 308 de 5 CV avec un bonus de 400 €. Il consomme 1,3 l de moins que la Clio essence et paie son carburant 11 % moins cher. Ses dépenses d'entretien sont deux fois plus élevées, en particulier parce qu'il parcourt 71 % de km de plus que la Clio.

A 7 654 €, son budget annuel est en hausse de 2,5 %, pour un parcours de 15 476 km (en retrait de 172 km).

Ayant plus de 4 ans de présence sur le marché français, la Logan diesel nous fait désormais connaître la tenue de sa côte à la reprise. Comparée à la Clio diesel dont elle est issue, elle gagne 43 % sur le poste Achat-Reprise.

Pour l'usage, les gains sont relativement plus modestes, mais réels : autour de 9 % en entretien et assurance. Toutefois, en carburant, avec l'ancien moteur Renault, elle dépense 17 % de plus que la nouvelle Clio diesel.

Au final, avec 4 479 € annuels, son budget est inférieur de 24 % à celui de la voiture française, à kilométrage égal. A l'acquisition, on gagne 43 %, mais sur l'ensemble des autres postes, seulement 2 % en moyenne.

Achat roumain, usage français.

Le parcours hiératique du prix du baril de pétrole nous fait ressentir comme douloureux les moments où il grimpe, surtout si c'est en même temps que son complice, le dollar.

Depuis un quart de siècle, l'évolution technologique des moteurs fait baisser nos consommations unitaires. Pour le même plein en gazole, il nous faut 25 % d'heures de Smic en moins.

Notre budget carburant a baissé de 1 % par an depuis 1985. Imperceptible à l'œil nu. Ce gain ne vient ni des pays producteurs, ni des législateurs qui reconduisent annuellement les taxes pétrolières. Il est dû aux efforts des motoristes.

Pendant ce même quart de siècle, 10 % de ménages en plus ont eu accès à l'automobile. Mais ces derniers arrivés sont les ménages les plus modestes, pour qui l'achat et l'entretien d'une voiture demandent de mobiliser les économies et d'accepter des sacrifices.

Le gazole a augmenté de 35 % en deux ans. Pour ces ménages récemment motorisés, le dépit et la grogne semblent légitimes.

Suivant les Régions, nos propriétaires de véhicule essence roulent entre 6 600 km et 10 400 km, pour des budgets annuels qui s'étagent de 5 500 € à 6 200 €, avec un prix au kilomètre entre 0,54 € et 0,90 €.



Le Budget de l'Automobiliste Essence 2011

La Clio 2011

Le Budget ACA de l'automobiliste utilisant une voiture fonctionnant à l'essence s'élève à 5 976 €. Cet automobiliste possède une Clio III TCE, 1,2 l, 6 CV, 5 portes, d'une puissance de 101 chevaux, finition Expression Clim, 125 g de CO₂ au km, bonus neutre.

Il a acquis cette voiture au prix catalogue de 16 350 €. Il a cédé en échange une Clio de 4 ans, ayant parcouru 37 000 km, à la côte Argus de 5 470 €.

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

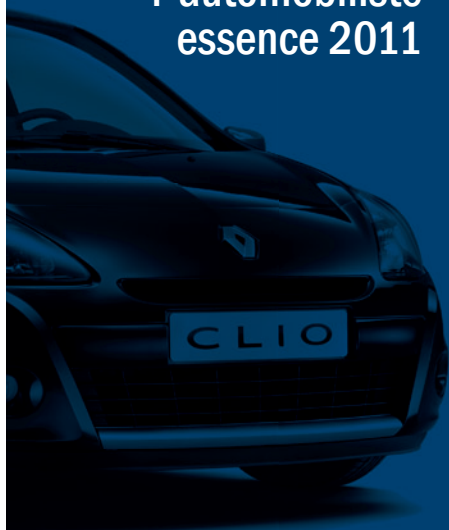
Selon le SOeS-CCTN (Bilan de la Circulation), le parcours moyen de l'automobiliste circulant dans une voiture particulière fonctionnant à l'essence a baissé de 0,6 % par rapport à l'année précédente.

Ainsi, le kilométrage de l'automobiliste-essence du Budget de l'Automobile Club Association est passé de 9 076 km en 2010 à 9 022 km en 2011, soit 54 km de moins.

Avec une consommation de 5,8 l aux 100 km, chaque kilomètre parcouru lui a coûté 0,662 €, toutes dépenses confondues, soit une augmentation de 4,6 % par rapport à 2010.

Son budget total a atteint pour l'année la somme de 5 976 €, en augmentation de 4 % par rapport à l'année précédente (5 744 €), dans une économie nationale sujette à une inflation de 2,1 %

Le budget de l'automobiliste essence 2011



L'acquisition plombée par la reprise

En Euros	HORS TAXES		TAXES		TTC	
	2010	2011	2010	2011	2010	2011
Achat moins reprise	2 194	2 274	483	502	2 677	2 776
Frais financiers	276	286	54	56	330	342
Assurance	463	469	121	123	584	592
Carburant	274	337	435	449	709	786
Entretien	598	616	117	121	715	737
Garage du véhicule	458	466	90	92	548	558
Total hors taxes	4 263	4 448				
Péage			181	185	181	185
Total taxes			1 481	1 528		
Total TTC					5 744	5 976
2011/2010		4,30 %		3,20 %		4,00 %
Prix au km	0,47	0,493	0,163	0,169	0,633	0,662
2011/2010 au km		4,90 %		3,90 %		4,60 %

Le prix-catalogue de cette Clio essence (16 350 € en 2011) augmente régulièrement, mais, depuis 2007, il n'a progressé que de 5,1 %, alors que l'inflation cumulée était de 6 % pour la même période.

Dans notre calcul du coût de l'acquisition, nous prenons en compte ce que notre automobiliste obtient de la revente du même modèle acheté neuf il y a 4 ans, affecté du kilométrage parcouru chaque année, tel que mesuré dans notre étude annuelle.



L'assurance : une année sage

Appelez-moi Hyper

Une pause pour les pièces

Cette année, il en retire 5 470 €, c'est-à-dire qu'il doit remettre 10 880 € pour pouvoir acheter le modèle de l'année. En 2007, son effort n'était que de 8 950 €, soit une augmentation de 21,6 %.

Pendant ces quatre dernières années, les politiques de bonus, primes à la casse et remises exceptionnelles ont profondément perturbé le marché de l'occasion. Ce que l'acheteur de voiture neuve gagnait avec le bonus, il le perdait en double avec la reprise. Pour les modèles sans bonus, la perte était encore plus prononcée.

Pour cette Clio essence, avec une inflation générale cumulée de 6 % entre 2007 et 2011, le prix catalogue a augmenté de 5,1 %, la valeur de reprise à l'Argus a baissé de 17,1 %, et la somme à rajouter par l'acquéreur a augmenté de 21,6 %.

Le marché automobile a été soutenu à court terme dans le neuf, mais le patrimoine automobile des Français a été détérioré pour une période indéterminée.

Enfin, l'acquisition d'un véhicule suppose le paiement d'une taxe sur la carte grise. En 2011, elle se monte à 224 € pour une 6 CV (+5,7 %). Depuis 2007, l'augmentation est de 15,5 %, soit deux fois et demi l'inflation cumulée. Le diable se cache dans les détails.

Au total, le coût de l'acquisition (achat moins reprise plus carte grise) atteint 2 776 € en 2011, soit un accroissement de 3,7 % en un an. Par rapport à 2007, il aura fallu déboursier 21,4 % de plus, soit trois fois et demi l'inflation correspondante, en raison principalement de la perte de valeur du véhicule de reprise.

La valeur moyenne de la prime d'assurance de notre Clio essence s'est établie à 592 €, en augmentation maîtrisée de 1,4 %.

Simultanément, le nombre de tués sur la route s'est maintenu au-dessous des 4 000 morts (dont 53 % d'automobilistes) et à hauteur de 80 000 blessés (dont 44 % d'automobilistes).

L'accidentologie n'avait donc pas de raison d'affecter une augmentation éventuelle du coût des dommages aux personnes.

Par contre, sur le plan matériel, on pouvait craindre l'impact de la progression des taux horaires de réparation et des pièces constructeurs (plus de 4 %), ou des autres pièces (3 %). Il semble n'avoir joué que pour moitié dans l'accroissement de la prime.

Notre automobiliste, en 2011, a consommé 524 litres de Super, pour payer 786 €, soit 10,9 % de plus qu'en 2010, avec un kilométrage inférieur.

Le baril de pétrole a augmenté de 29 % en 2010, puis de 40 % en 2011.

Le litre de SP95 a suivi, en grimpant de 28 % chaque année avant impôts, pour atteindre, avec les impôts, 1,35 € en 2010 (+11,3), puis 1,50 € en 2011 (+11,4).

En deux ans, avec des parcours annuels inférieurs à ceux de 2009, le budget carburant de l'automobiliste-essence s'est accru de 22,6 %, pour 4 % d'inflation cumulée.

Insupportable...

L'entretien est souvent un point sensible du budget.

Cette année, face à une inflation de 2,1 %, si les ingrédients de peinture s'envolent encore de 4,7 %, et la main-d'œuvre de 4 %, les pièces de rechange de la Clio III restent sages avec une poussée inhabituelle de 1,2 %, la plus faible depuis 2007.

Le budget entretien s'accroît quand même de 3,1 % en 2011.



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 558 € en 2011 (+1,8 %).

L'autoroute dans la norme

Selon l'Insee, l'augmentation des dépenses de péage s'est accrue de 2,1 % en 2011.

Juste au même niveau que l'indice des prix à la consommation.

L'utilisateur de la Clio III essence a dépensé cette année 185 € de frais d'accès aux autoroutes.

Taxons encore

Les taxes représentent 26 % du budget de la Clio essence.

Par rapport à 2010, elles augmentent toujours plus vite que l'inflation, en passant de 1 481 € à 1 528 € (+3,2 %), avec l'infatigable concours du carburant.

A quoi sert l'argent du budget ?

Sur 100 € dépensés, l'automobiliste consacre :

- 47 € à l'amortissement de l'achat de la voiture
- 13 € au carburant
- 12 € à l'entretien
- 10 € à l'assurance
- 9 € au garage de la voiture
- 6 € aux frais financiers
- 3 € aux péages

L'acquisition pèse lourd, mais moins que la moitié des dépenses. C'est contre-intuitif... Cette année, le carburant dépasse l'entretien, alors qu'il était derrière il y a deux ans.

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
- 10 € ht vont au garagiste
- 8 € ht vont à l'assureur
- 8 € ht au loueur de garage
- 6 € ht au pompiste
- 5 € ht au financier

Le pompiste, éternel dernier dans ce classement depuis les origines, vient de gagner une place. Mais il ne touche qu'un euro sur seize !

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

Le carburant se maintient à la deuxième place. Prions...

8 % de remise sur l'achat de la voiture

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

Il gagne 1 308 € sur l'achat de la Clio neuve, mais perd 438 € sur la reprise de l'occasion. Ses 870 € gagnés s'amortissent sur 4 ans à raison de 217 € par an, auxquels s'ajoutent 27 € économisés sur les frais financiers.

Un diesel pour le même usage

L'avantage acquis de 244 € ramène le budget annuel de 5 976 € à 5 732 € (4,1 % d'économie).

S'il parvient à revendre sa Clio d'occasion sans accorder de remise de 8 %, il garde ses 1 308 €, soit 327 € par an, plus les 27 € de frais financiers économisés.

Cet avantage de 354 € ramène le budget à 5 378 € (10 % d'économie par rapport au budget initial).

Pour un automobiliste parcourant, comme la Clio essence, 9 022 km par an, le diesel est-il plus avantageux ?

Calculons le budget pour une Clio III 5CV, 5 portes, 1,5 l dCi, finition Expression, nouveau moteur 90 chevaux, 89g CO₂ au km, 4 litres aux 100 km. Elle coûte 18 550 € moins 800 € de bonus, soit 17 750 € et consomme 4 litres de gazole à 1,335 € (11 % moins cher que l'essence à 1,50 €).

Sa Clio diesel de 4 ans et 48 000 km, qu'il cède en reprise, coûte 7 000 €. Hormis le garage et le péage identiques, les coûts des autres postes sont plus élevés que pour la Clio essence :

- l'entretien : +21,0 %
- les frais financiers : +16,4 %
- l'assurance : +5,7 %

... mais l'amortissement de l'achat est désormais 1,5 % moins élevé : la voiture neuve est nettement plus chère (2 200 € moins 800 € de bonus), mais la diesel de 4 ans perd moins de valeur que la Clio essence de 4 ans dont la côte décroît rapidement (dommage collatéral de la campagne de bonus),

... mais la dépense en carburant est de 38,7 % moins élevée que celle du budget essence, générant un budget final de 5 875 €, soit 1,7 % au-dessous de celui de la Clio essence.

Le prix de revient kilométrique s'établit à 0,651 € contre 0,662 € pour l'essence (-1,7 %).

Pour la Renault Clio, par rapport à l'essence, le gazole est désormais rentable à partir de 8 872 km par an.

Les motoristes pensaient que concevoir et fabriquer de petits diesels coûtait cher. C'est bien le cas, mais le pari est gagné.

Budget 2011 de la clio diesel



	HORS TAXES	TAXES	TTC	RAPPEL ESSENCE	DIESEL/ ESSENCE
	€	€	€	€	%
Achat moins reprise	2 247	487	2 734	2 776	-1,50 %
Frais financiers	333	65	398	342	16,40 %
Assurance	497	129	626	592	5,70 %
Carburant	245	237	482	786	-38,70 %
Entretien	746	146	892	737	21,00 %
Garage du véhicule	466	92	558	558	0 %
Total hors taxes	4 534				
Péage		185	185	185	0 %
Total taxes		1 341			
Total TTC			5 875	5 976	-1,70 %
Prix au km	0,502	0,149	0,651	0,662	-1,70 %

Le Budget de l'Automobiliste Diesel 2011

L'usager du diesel

Le budget ACA de l'automobiliste utilisant une voiture fonctionnant au gazole s'élève cette année à 7 654 €, en hausse de 2,5 % par rapport à 2010.

Cet automobiliste possède une Peugeot 308 HDI Access FAP de 92 chevaux, 110 g de CO₂ au km, 1,6 l de cylindrée, 5CV, 5 portes, bonus de 400 €.

Le prix catalogue est de 21 250 €, bonussé à 20 850 €.

Il a cédé en reprise une 308 de 4 ans ayant parcouru 62 000 km, à la côte Argus de 8 375 € (modèle HDI de 1,6 l Confort Pack FAP de 90 chevaux).

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

Selon le SOeS-CCTN (Bilan de la Circulation), le parcours moyen pour 2011 de l'automobiliste circulant dans une voiture particulière fonctionnant au gazole a baissé de 1,1 % par rapport à l'année précédente.

Ainsi l'automobiliste-gazole du Budget de l'Automobile Club Association est passé de 15 648 km en 2010 à 15 476 km en 2011.

Sa consommation moyenne est de 4,5 litres aux 100 km. Chaque kilomètre lui a coûté au total 0,495 €, soit une hausse de 3,8 % par rapport à l'année précédente.

Le budget de l'automobiliste diesel 2011

En Euros	HORS TAXES		TAXES		TTC	
	2010	2011	2010	2011	2010	2011
Achat moins reprise	2 613	2 608	556	557	3 169	3 165
Frais financiers	424	424	83	83	507	507
Assurance	566	574	148	150	714	724
Carburant	374	473	433	457	807	930
Entretien	1 186	1 222	232	239	1 418	1 461
Garage du véhicule	458	466	90	92	548	558
Total hors Taxes	5 621	5 767				
Péage			303	309	303	309
Total taxes			1 845	1 887		
Total TTC					7 466	7 654
2011/2010		2,60 %		2,30 %		2,50 %
Prix au km	0,359	0,373	0,118	0,122	0,477	0,495
2011/2010 au km		3,90 %		3,40 %		3,80 %

Les frais d'acquisition

La 308 affiche un prix catalogue de 21 250 €, en hausse de 3,9 % et un bonus qui passe de 500 € à 400 €, ce qui ramène son prix de vente à 20 850 €, soit 4,5 % de plus qu'en 2010.

La 308 de 2007 cédée en reprise côte 8 375 € à l'Argus, en hausse de 17,1 % sur l'ancienne 307 de 2006, moins bien équipée.

La carte grise augmente de plus de 5 % à 186 €.

Le poste Achat moins Reprise à 3 165 € est au niveau de celui de 2010 à 3 169 € (-0,1 %).



L'assurance tranquille

Le gazole à la pompe : huit fois l'inflation

L'entretien toujours soutenu

Une année relativement calme dans les tarifs d'assurance, malgré le prix soutenu des réparations.

La prime de notre 308 diesel progresse de 1,4 % à 724 €.

En 2011, le litre de gazole a augmenté de 16,5 % en passant, d'une année sur l'autre, de 1,15 € à 1,34 €, soit une hausse proche de 8 fois l'inflation de l'année (2,1 %).

En parcourant 15 476 km (1,1 % de moins qu'en 2010), le propriétaire de notre 308 a consommé 696 litres de gazole pour 930 €, soit une dépense en progression de 15,2 %.

C'est la deuxième année consécutive que le budget gazole s'emballe à ce point, alors que les parcours sont à la baisse.

En deux ans, les dépenses de carburant de la 308 ont augmenté de 30 %, pendant que les kilométrages parcourus et les consommations afférentes baissaient de 2,4 %.

La grande majorité du parc étant à dominante diesel, il faut s'attendre à ce que le législateur découvre et s'étonne de l'injuste disparité entre la TICPE de l'hyper sans plomb (60,69 € l'hectolitre) et celle du gazole (42,84 €) et ne se hâte de rétablir, au plus haut niveau, l'égalité des automobilistes devant l'impôt.

Ce serait pour bientôt : on va cependant attendre que le baril se calme, et que le dollar s'apaise avant de tenter la manœuvre. La fenêtre de tir sera étroite, mais c'est nous qui sommes au bout de la lunette.

Attendons-nous à un budget carburant en plein développement.

Les taux horaires de main-d'œuvre ont augmenté de 4 %. Les prix unitaires des pièces détachées de la 308 se sont accrus de 4,27 %.

Les dépenses d'entretien pour ce modèle progressent de 4,15 %. Mais la baisse du kilométrage parcouru ramène l'évolution du "budget entretien" 2011 à 3 %, c'est-à-dire 1 461 €.

On s'interroge régulièrement sur l'origine des facteurs qui entrent en jeu dans les variations des prix pratiqués pour les opérations d'entretien. On pourrait penser à des facteurs exogènes, comme la flambée des matières premières ou les pressions salariales. Ou bien, au crédit, à l'amélioration des procédés de fabrication, comme pour les véhicules eux-mêmes. Les tarifs pourraient alors être relativement proches.

Cela n'expliquerait pas les disparités parfois importantes.

Dans une étude récente, le SRA a analysé l'évolution du prix des pièces sur les six dernières années, parmi les constructeurs opérant en France. L'éventail va de +11% à +44 % pendant cette période où l'inflation n'a pas dépassé les 9,8 %.

Pourquoi le plus sage augmente-t-il le prix de ses pièces quatre fois moins que le plus gourmand, sur une période de plusieurs années ?

S'agit-il de conditions techniques, économiques ou financières sur la durée, ou de politiques tarifaires délibérées ?

Dans l'éventail, on trouve un constructeur à +11 %, un autre à +18 %, trois autour de +22 %, trois autres autour de +31 %, un à +35 % et le dernier (ou le premier) à +44 %.

Notre automobiliste, à la sortie de l'atelier, a de quoi rester dubitatif à la lecture de sa facture.

Le coût du garage

Le coût du péage

Taxes en hausse dans un budget en hausse

A quoi sert l'argent du budget ?

Qui reçoit cet argent ?



L'évolution du coût du garage du véhicule suit les variations de l'indice de référence des loyers (IRL) et amène sa valeur à 558 € en 2011 (+1,8 %).

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 309 € (+2,0 %).

L'utilisateur de la 308 débourse 1 887 € de taxes en 2011, soit 2,3 % de plus que l'année précédente.

Ces taxes représentent toujours le quart du budget global.

La hausse est due principalement au carburant.

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

- 41 € à l'amortissement de la voiture (47)
- 19 € à l'entretien (12)
- 12 € au carburant (13)
- 10 € à l'assurance (10)
- 7 € au garage de la voiture (9)
- 7 € aux frais financiers (6)
- 4 € au péage (3)

A l'achat, la voiture diesel est plus chère que la voiture essence. Mais la 308 de reprise s'est bien tenue à la côte parce que c'était un nouveau modèle à l'époque, alors que la Clio de reprise a vu sa côte se dégrader pendant les campagnes de bonus qui dévalorisaient les véhicules essence.

L'entretien maintient son écart, pendant que le carburant l'inverse par rapport à l'année précédente.

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

- 25 € au perceuteur (26)
- 34 € hors taxes au constructeur (37)
- 16 € ht au garagiste (10)
- 8 € ht à l'assureur (8)
- 6 € ht au pompiste (6)
- 6 € ht au loueur de garage (8)
- 5 € ht au financier (5)

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

Cette année, le pompiste, habituellement dernier, a gagné deux places.

Un réservoir de taxes

Sur 100 € de taxes :

- 30 € concernent l'amortissement de la voiture (33)
- 24 € le carburant (29)
- 16 € le péage (12)
- 13 € l'entretien (8)
- 8 € l'assurance (8)
- 5 € le garage du véhicule (6)
- 4 € les frais financiers (4)

Par rapport à l'année dernière, le carburant pèse un euro de plus.

Un véhicule de reprise qui tient bien mieux la côte, et un carburant privilégié par le percepteur, allègent le poids des taxes par rapport à la Clio. Mais un entretien plus conséquent entraîne des taxes spécifiques plus lourdes.

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 417 € chaque année sur le poste Achat moins Reprise et 40 € sur les frais financiers.

Son gain de 457 € représente une baisse de ses dépenses annuelles de 6,0 %.

S'il doit, par contre, céder en même temps 8 % sur la reprise de sa 308 d'occasion, le gain n'est plus alors que de 290 € (3,8 % de son budget annuel).



Comparaison des budgets de quatre automobilistes français

**Quel profil pour quel
modèle ?**

**Un petit budget et un
acheteur low cost**

**Rouler en véhicule
d'occasion**

Petit rouleur : véhicule essence Renault Clio III 1,2 I TCE Expression Clim 6 CV Etat : neuve Revente au bout de 4 ans Kilométrage annuel 2011 : 9 022 km	Moyen rouleur : véhicule diesel Peugeot 308 1,6 I HDI 92 Access FAP 5 CV Etat : neuve Revente : au bout de 4 ans Kilométrage annuel 2011 : 15 476 km
Petit budget : véhicule essence Renault Clio III 1,4 I Dynamique 6 CV Etat : occasion de 4 ans : 38 000 km Revente à 8 ans Kilométrage annuel 2011 : 9 022 km	Low Cost : véhicule diesel Dacia Logan 1,5 dCi 75 Silver Line 4 CV Etat : neuve Revente : au bout de 4 ans Kilométrage annuel 2011 : 9 022 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 9 022 km par an, et celui d'un acquéreur de voiture low cost Dacia Logan avec le même kilométrage annuel.

Avec 2 637 € de budget annuel, la voiture d'occasion dépense cette année 56 % de moins que la Clio neuve (5 976 €).

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 atteint 57 % contre 33 % à 34 % pour les trois voitures neuves.

Notre propriétaire de voiture low cost dépense 4 479 €, soit 76 % du budget de la voiture française comparable dont il est dérivé, la Clio diesel neuve (5 875 €).

C'est le concept du générique adapté à l'automobile : les prestations sont sensiblement les mêmes et les économies sont faites sur l'acquisition (ici -43 %). Par contre, l'usage est presque aussi onéreux (-2 %).

Chaque voiture a son usage et son budget particulier.

Priorité est donnée à l'économie : le propriétaire revend son ancien véhicule, une Renault de 8 ans (1,2 I Authentique 4 CV 2003) 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 6,6 litres aux 100 km.

L'entretien et les réparations sont réalisés en partie par ses soins, selon ses compétences. Il se procure les pièces aux meilleures conditions du marché. Il gare son véhicule sur le domaine public. Sa fréquentation des autoroutes payantes est de 30 % inférieure à la moyenne des autres automobilistes. Il parcourt une distance de 9 022 km par an.



Budget 2011 pour un véhicule d'occasion

La recherche des économies

Peu d'économies sur les taxes



	HORS TAXES	TAXES	TTC
	€	€	€
Achat moins reprise	660	186	846
Frais financiers	51	0	51
Assurance	153	41	194
Carburant	382	510	892
Entretien	437	86	523
Garage du véhicule	0	0	0
Total hors taxes	1 683		
Péage		131	131
Total taxes		954	
Total TTC			2 637
Prix au km	0,186	0,106	0,292

Notre propriétaire d'occasion dépense 2 637 € dans l'année, contre 5 976 € pour la Clio essence 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 :

- 70 % sur le poste Achat-Reprise
- 85 % sur les frais financiers
- 67 % sur les frais d'assurance
- 29 % sur l'entretien
- 100 % sur le garage du véhicule
- 30 % sur le péage

Mais sa voiture plus ancienne consomme davantage, et il dépense 13,5 % de carburant en plus.

Pour un kilométrage équivalent à celui de la Clio neuve, il réalise 56 % d'économie sur l'ensemble du budget.

Chaque kilomètre parcouru lui revient à 0,292 €, soit 56 % de moins que celui de la Clio essence neuve (0,662 €).

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

- roule dans une voiture plus ancienne, moins sûre par conception, 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,
- est plus sensible aux variations du prix du carburant, proportionnellement plus lourd dans son budget.

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.



Notre automobiliste low cost

Budget 2011 pour un véhicule low cost diesel

En effet, comparé au budget de la Clio neuve, notre "petit budget" a fait une économie de :

- 62 % sur le budget hors taxes (1 683 € contre 4 448 €)
- mais seulement 38 % sur les taxes qu'il acquitte (954 € contre 1528 €).

Il paie des produits et des services hors taxes à 38 % de la valeur neuve, mais acquitte 62 % 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 25 % ou 26 % de leur budget TTC) et sont plus exposés aux pannes et aux accidents.

Il a fait l'acquisition d'une Dacia Logan diesel, véhicule fabriqué à l'étranger sur la base d'un ancien modèle de marque française (Renault Clio diesel). Les prestations et la destination sont comparables, et nous avons fait la comparaison sur la base d'un même kilométrage (9 022 km).

C'est la recherche de l'économie, au prix d'une technique d'il y a quelques années mais néanmoins appréciable, et avec une carrosserie spécifique, à la différence de la Renault Campus.

	HORS TAXES	TAXES	TTC	Rappel TTC CLIO diesel	LOGAN/ CLIO diesel
	€	€	€	€	%
Achat moins reprise	1 275	287	1 562	2 734	-42,90 %
Frais financiers	190	37	227	398	-43,00 %
Assurance	452	120	572	626	-8,60 %
Carburant	288	278	566	482	17,40 %
Entretien	676	133	809	892	-9,30 %
Garage du véhicule	466	92	558	588	0%
Total hors taxes	3 347				
Péage		185	185	185	0%
Total taxes		1 132			
Total TTC			4 479	5 875	-23,80 %
Prix au km	0,371	0,125	0,496	0,651	-23,80 %



La Logan face à la Clio diesel

Pour évaluer le niveau de dépenses de notre voiture low cost, comparons le budget de la Logan diesel avec celui de la Clio diesel, fabriquées toutes deux par le même Groupe sous des marques différentes.

Le Groupe Renault fabrique à l'étranger (main-d'œuvre moins chère, montage traditionnel, pièces déjà amorties) un véhicule de finition plus sommaire (Dacia Logan).

La Clio diesel, quant à elle, bénéficie des derniers équipements et de la dernière technologie, en particulier en matière de moteur.

La Logan, produite au prix roumain, une fois importée en France, est entretenue avec des pièces françaises au tarif horaire français.

L'assurance, les frais financiers, le garage du véhicule, les péages et, hélas aussi, le carburant sont de tarification française. Même le taux de reprise à 4 ans, qu'on aurait pu espérer meilleur, plafonne à 40 %, au même niveau que les autres véhicules diesel (la Clio essence est à 33,5 %).

Quand on compare la Logan diesel à la Clio diesel, le poste Achat-Reprise est quand même 43 % inférieur, l'assurance et l'entretien à -9 %.

Mais le budget carburant est supérieur de 17 %.

En regroupant les postes, l'acquisition est généreusement à -43 %, et l'usage petitement à -2 %.

Au total, le budget annuel de la Logan, à 4 479 €, est 24 % moins élevé que celui de la Clio diesel à 5 875 €.

Avec 4 ans de budget Clio (23 500 €), on peut vivre 5 ans en Logan (22 395 €).

Quatre profils, quatre budgets

Pour entrer dans le monde de l'automobile (si l'on s'en tient au poste Achat moins Reprise annuel), c'est la Clio occasion qui est la plus accessible avec 846 € pour 9 022 km.

Il faut mettre près de 2 fois plus pour la Logan (1 562 €), plus de 3 fois pour la Clio neuve (2 776 €), près de 4 fois pour la 308 (3 165 €), cette dernière pour 15 476 km.

Pour y vivre toute une année, le classement est le même, puisque le budget total de la 308 (7 654 €) est trois fois celui de la Clio occasion (2 637 €) mais non pas quatre, cette fois, et pour parcourir 72 % de kilomètres en plus.

Pourtant, ces deux voitures aux extrêmes ont le même budget carburant, autour de 900 €, un moteur essence de technologie ancienne étant plus gourmand qu'un diesel moderne.

L'entretien de la voiture diesel reste plus onéreux depuis l'origine, et ici celui de la 308 pèse deux fois celui de la Clio neuve, mais pour 15 000 km au lieu de 9 000 km.

Comparatif des budgets 2011 des quatre automobilistes

Par kilomètre, la Clio neuve dépensera 0,66 €, tandis que le propriétaire de la Logan (petit rouleur) et celui de la 308 (gros rouleur) resteront juste au-dessous de 0,50 €. On va plus loin en diesel.

Quant à la Clio d'occasion, ayant économisé sur tous les postes, sauf le carburant, elle ne dépassera pas 0,30 €.

Et, sur ces 0,30 €, il y aura un tiers de taxes, tandis que les trois autres véhicules ne s'en laisseront imposer qu'un quart.

À chacun selon sa bourse et ses besoins de mobilité.

	MODELES			
	Clio occasion	Clio neuve	Logan Diesel	308 Diesel
Kilométrage annuel	9 022	9 022	9 022	15 476
	€	€	€	€
Achat moins reprise	846	2 776	1 562	3 165
Frais financiers	51	342	227	507
Assurance	194	592	572	724
Carburant	892	786	566	930
Entretien	523	737	809	1 461
Garage du véhicule	0	558	558	558
Péage	131	185	185	309
Total TTC	2 637	5 976	4 476	7 654
Coût au km	0,292	0,662	0,496	0,495
Total hors taxes	1 683	4 448	3 347	5 767
Taxes payées	954	1 528	1 132	1 887
Part des taxes	36,20 %	25,60 %	25,30 %	24,70 %
Taux de taxation	56,70 %	34,40 %	33,80 %	32,70 %



L'insupportable prix du carburant

19

Six litres pour
le prix de sept

Noyé dans
le budget

Un thermomètre
insupportable

Les prix
brûlent-ils ?

En 2010, les dépenses de carburant représentaient 11 % du budget de l'automobiliste diesel. C'est le troisième poste du budget, après l'amortissement de la voiture et l'entretien.

Notre automobiliste a acheté cette année-là 702 litres de gazole pour 807 €.

En 2011, pour la même somme, il ne tire de la pompe que 602 litres. Son carburant a augmenté de 16,5 %, en passant de 1,15 € à 1,34 € le litre. Il se retrouve avec 100 litres de moins.

S'il veut parcourir en 2011 le même kilométrage que l'année précédente, il va devoir déboursier 134 € de plus.

Son budget global va donc au moins passer, à cause du carburant, de 7 466 € en 2010 à 7 600 € soit une augmentation de 1,8 %.

Les autres postes du budget d'un ménage (loyer, alimentation, etc.) connaissent régulièrement des variations de cette ampleur (2 % ou plus).

Tout accroissement des coûts est vécu comme désagréable. Mais qu'est-ce qui rend les variations du prix des carburants plus insupportables que celles des autres dépenses du foyer ?

Moins de 2 % d'augmentation n'est peut-être qu'agaçant, mais 100 litres en moins dans le réservoir est inacceptable.

L'automobiliste se préoccupe du prix d'une voiture en moyenne tous les quatre ans. Il paie une facture d'entretien une fois par an, au même rythme que la prime d'assurance.

Mais c'est tous les quinze jours, ou tous les mois, selon son kilométrage, qu'il voit le prix de son litre de carburant s'afficher à la pompe.

Chaque changement de tarif du carburant réveille la question récurrente : est-ce que tout cela n'est pas trop ?

Le carburant est le thermomètre insupportable de nos dépenses automobiles.

En un quart de siècle, le prix du gazole a changé.

Dans les années 1985-1990, il s'achetait en francs en moyenne à 3,54 F, soit l'équivalent de 0,54 € (entre 0,65 € en 1985 et 0,49 € en 1988).

Dans les années 2007-2011, il a fallu déboursier en moyenne 1,17 € (entre 1,00 € en 2009 et 1,34 € en 2011).

Pour les mêmes périodes, le Smic horaire est passé en moyenne de l'équivalent en francs de 4,28 € à 8,80 €.

Gazole et Smic horaire ont un peu plus que doublé (2,18 et 2,06), sensiblement au même rythme.

Si le prix du litre par rapport au pouvoir d'achat a peu progressé, le budget carburant de l'automobiliste diesel a par contre très sensiblement diminué.

Pour cause, les progrès que les constructeurs ont apporté au rendement des moteurs : la consommation moyenne est passée en 25 ans de 8,5 à 6 litres aux 100 kilomètres.



Les nouveaux automobilistes

Enfin à leur portée...

Tout le monde s'y met, sauf...

La goutte de gazole qui fait déborder...

Pour parcourir ses 15 000 kilomètres annuels, notre automobiliste a vu sa consommation passer de 1 275 litres à 0,54 € (688 €) à 900 litres à 1,17 € (1 053 €).

Là où il fallait travailler 161 heures de Smic à 4,28 € (688 €), il ne faut plus que 120 heures à 8,80 € (1 053 €) vingt cinq ans plus tard.

En un quart de siècle, le temps de travail nécessaire pour financer un budget carburant de 15 000 kilomètres a baissé de 25 %, en passant de 161 heures à 120 heures.

En tendance longue, le budget gazole a baissé de 1 % par an.

La vision de cette imperceptible mais indéniable baisse a constamment été perturbée par le yoyo du coût du baril de pétrole.

En un quart de siècle, le parc des voitures particulières est passé de 21 millions à 31 millions de véhicules.

Cet accroissement est en partie dû au tiers des ménages parmi les plus aisés qui se sont équipés d'une seconde ou d'une troisième voiture.

Mais on a vu apparaître également des ménages plus modestes qui ont enfin eu accès au monde automobile.

Entre 1985 et 2011, le pourcentage des ouvriers possédant une voiture est passé de 85 % à 91 %, celui des employés de 76 % à 83 %, et surtout celui des retraités de 54 % à 81 %, pendant que les autres catégories, déjà très équipées, évoluaient peu.

En 1985, 84 % des ménages vivaient au-dessus du seuil de pauvreté et 73 % des ménages étaient motorisés.

Actuellement, face aux 86,5 % des ménages au-dessus du fameux seuil, on compte 83 % de ménages motorisés. L'écart de 11 % s'est réduit à 3,5 %.

Ces nouveaux arrivants sont ceux dont les revenus sont les plus modestes, et parfois même précaires.

Comment sont-ils entrés dans le monde automobile ?

L'effort des constructeurs en matière de fiabilité a fait passer la durée de vie moyenne de 5 à 9 ans d'une voiture qui, maintenant, connaît trois propriétaires successifs au lieu de deux, en moyenne. Le nouvel automobiliste est souvent ce troisième acheteur.

Le progrès technique a favorisé l'accession à l'automobile de ces nouveaux arrivants, au pouvoir d'achat en accroissement régulier. De plus, un marché diversifié leur permet de faire des économies sur tous les postes de leur budget automobile, sauf que...

Sauf que le prix du litre de gazole est le même pour une grosse berline germanique neuve que pour une occasion française de troisième main.

L'étude du budget de la voiture d'occasion montre que le carburant peut représenter jusqu'à un tiers des dépenses occasionnées par le véhicule. C'est le seul domaine dans lequel il n'y a pas de variable d'ajustement entre le marché et le porte-monnaie du conducteur.

Pour ceux qui ont mobilisé la totalité de leurs moyens pour se motoriser, une augmentation de 16,5 % du prix du gazole peut faire exploser les comptes. Perdre



100 litres de gazole en pouvoir d'achat d'une année sur l'autre est difficilement supportable.

Pour une personne proche du Smic, 120 heures de travail pour faire le plein annuel représente 17 jours ouvrés dans l'année, c'est-à-dire près de trois semaines et demi. Comment supporter plus ?

Voilà pourquoi, avec une baisse de 25 % du budget carburant en un quart de siècle, on se retrouve en même temps avec des réactions exacerbées lors des changements brutaux de tarifs.

Les ménages menacés peuvent trancher aux dépens des frais d'entretien et des péages, c'est-à-dire de la sécurité.

Combien d'accidents, de blessés, de morts sont en cause ?

Le carburant est le produit le plus taxé en France.

L'automobiliste est le contribuable le plus imposé en France.

Va-t-il devoir s'exiler ?

Certains frontaliers, le temps d'un plein, le font.

Protestation purement locale, au nom des autres.

Maigre consolation...



L'automobiliste français face aux taxes

Quatre budgets, quatre taxations

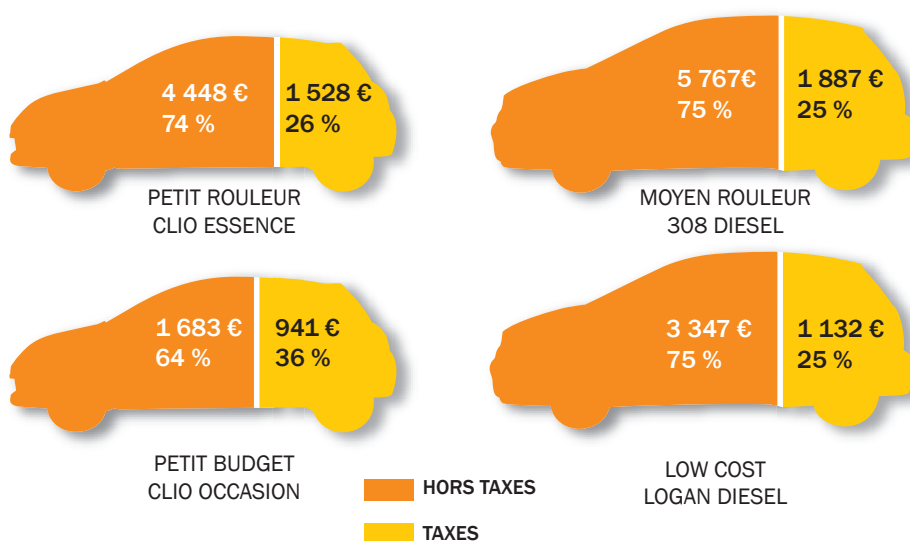
Répartitions des taxes

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,
- 25 € de taxes pour une Logan diesel,
- 26 € pour une Clio essence neuve
- 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) est beaucoup plus fortement imposé :

- 51 % pour la 308
- 51 % pour la Logan
- 62 % pour la Clio neuve
- 75 % pour la Clio d'occasion.

Il ne fait pas bon rouler dans un véhicule essence, sauf pour le percepteur.



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 60 milliards d'euros, soit un montant supérieur à l'impôt sur le revenu ou à l'impôt sur les sociétés :

- Taxes sur les carburants : 34
- Péages : 9,5
- TVA sur les voitures neuves : 6,9
- TVA sur l'entretien : 4,8
- Taxes sur l'assurance : 4
- Cartes grises : 2
- Amendes forfaitaires : 1,5
- Autres : 1,5

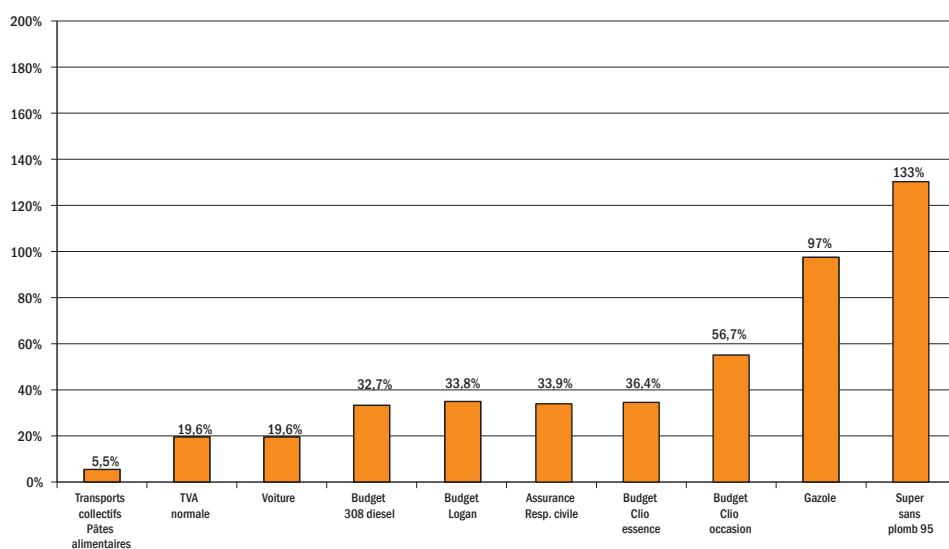
La taxe à la valeur surajoutée

La taxe à la valeur ajoutée d'un montant de 19,6 % (tva normale) est, en principe, la référence en matière d'imposition en ce qui concerne la consommation. Mais le taux de taxation des budgets de nos trois voitures neuves (308, Logan et Clio) se situe entre 32 et 34 %, soit près du double de la tva de référence.

Et il faut compter près du triple pour la Clio occasion (57 %), près de cinq fois pour le gazole (97 %), et près de sept fois pour le super sans plomb (133 %) en 2011.

Tous ces surcoûts rendent compte du poids réel des taxes dans l'économie du déplacement individuel, qui constitue plus de 82 % de la mobilité en France.

Taux de taxation spécifiques



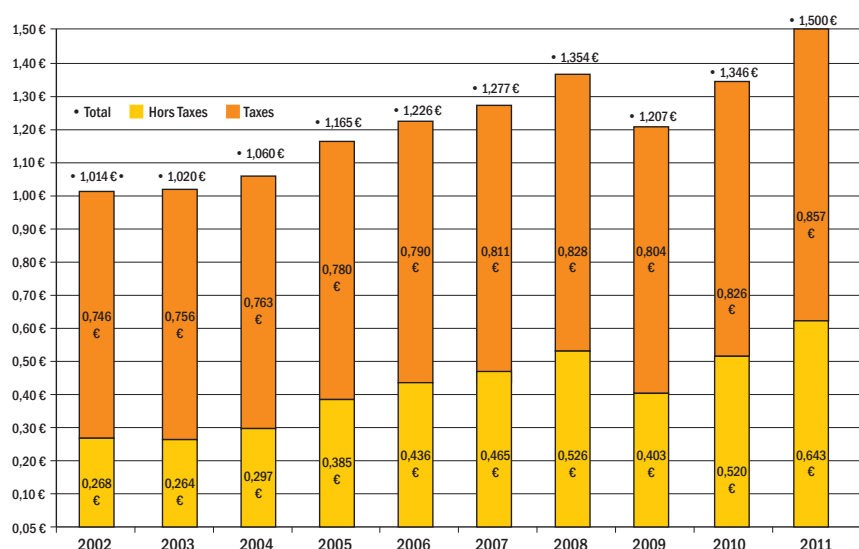
Prix des carburants

Euros par litre	SUPER			GAZOLE		
	2010	2011	2011/2010	2010	2011	2011/2010
Hors taxes	0,519	0,643	23,90 %	0,531	0,679	27,90 %
Taxes	0,827	0,857	3,60 %	0,616	0,656	6,50 %
TTC	1,346	1,5	11,40 %	1,147	1,135	16,40 %
Imposition	159 %	133 %		160 %	97 %	
Rappel TICPE	0,606	0,606	0	0,428	0,428	0

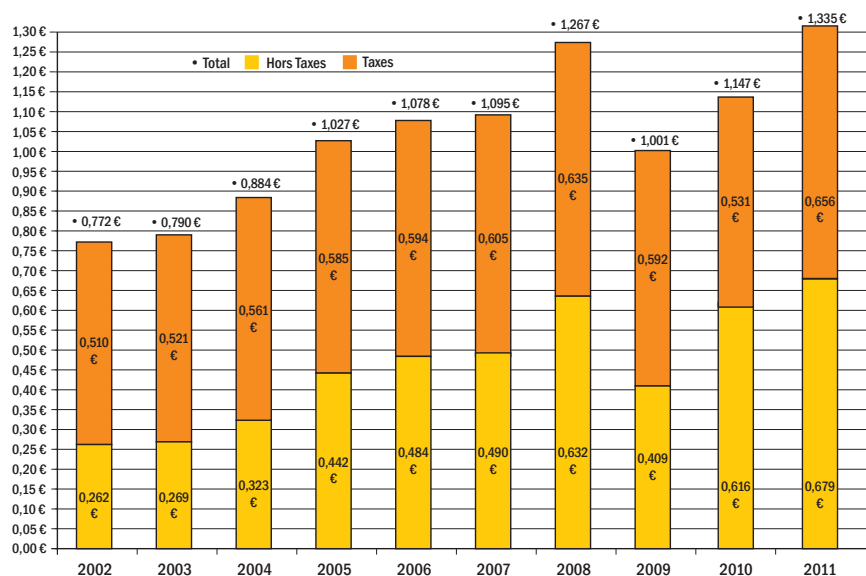
Qu'obtient l'automobiliste quand il paye 50€ à la pompe ?

	En 2009	En 2010	En 2011
Super	41 litres	37 litres	33 litres
Gazole	50 litres	43 litres	37 litres

Evolution du prix moyen du sans plomb 95



Evolution du prix moyen du gazole



Le Budget « véhicule essence » 2011 des 22 régions françaises

**Une TICPE en tout
ou rien**

Nous nous intéressons ici à l'automobiliste régional conduisant un véhicule à essence.

Dans cette année 2011, où le supercarburant a atteint des sommets, les automobilistes de Corse et du Poitou-Charentes ont dû apprécier que leurs Régions respectives renoncent à leur part de TICPE, évitant d'augmenter encore le prix du plein.

Les autres Régions sont toutes allées au bout de ce que la loi de finance leur autorisait, à savoir 1,77 € par hectolitre, aux dépens de leurs administrés.

**Une Carte Grise qui
peut voir double**

Les Conseils Régionaux ont aussi usé de leur liberté de taxation en établissant le prix de la Carte Grise (incluse dans notre Budget à la rubrique "Achat-Reprise").

Pour notre Clio de 6 CV, les Corses ont payé 162 € et les Picards 174 €.

Mais à l'autre bout de l'échelle (une double échelle), les Provençaux, avec 307 €, ont dépassé les Parisiens, champions l'an dernier, et ont battu de 10 % les 277 € de la capitale.

Viennent ensuite le Nord-Pas de Calais, qui a grimpé de près de 29 % d'un seul coup à 270 €, puis l'Aquitaine avec 216 €, en hausse de plus de 19 %.

Qui a dit que la France était un pays jacobin ?

La loi est la même pour tous, mais pas l'impôt.

**L'entretien perd
un peu le Nord**

En matière d'entretien, si les pièces pratiquent des prix nationaux, les tarifs horaires de main-d'œuvre n'hésitent pas à se diversifier.

Ils n'ont augmenté que de 2,5 % en Région Parisienne, peut-être parce qu'ils sont déjà très élevés, mais aussi en Bourgogne, en Champagne-Ardenne et en Picardie.

En Auvergne et Rhône-Alpes, ils ont grimpé de 3,9 %, mais c'est dans le Nord-Pas de Calais que, brutalement d'une année sur l'autre, ils ont sauté de 5 %.

**Première avec ses
petits sabots**

La Lorraine garde la première place avec le budget le plus économe, comme l'année dernière, en particulier parce qu'elle a le plus petit kilométrage annuel.

Mais elle dépense 708 € pour faire 1 000 km, c'est-à-dire plus d'un tiers en plus que le Poitou-Charentes, qui est la Région qui roule le plus, et se contente de 542 €, justement de ce fait.



Mon cher Kilomètre

Plus loin, la Bretagne, l'Auvergne et la Haute-Normandie, qui sont seulement à quelques euros l'une de l'autre, s'échangent les huitième, neuvième et dixième places.

La Corse, avec son carburant et sa carte grise tout en retenue, passe de la seizième à la treizième place, bousculant l'Aquitaine et le Nord-Pas de Calais, trop gourmands.

L'Ile de France, très chère, frise les 6 000 €, mais ce sont le Languedoc, Rhône-Alpes et la Provence-Côte d'Azur qui la dépassent allègrement, en raison de leurs kilométrages plus élevés et de leurs divers tarifs cossus.

Les régions qui roulent le plus comme le Poitou-Charentes, la Bourgogne ou la Basse-Normandie, ont le coût du kilomètre parcouru le plus bas, ne dépassant pas 0,57 €. Les Poitevins descendent même à 0,542 €.

A l'opposé, les Parisiens et les Lorrains, plus faibles rouleurs, dépassent les 0,73 €. Paris est à 0,904 €.

Chaque Région a ses atouts... et ses coûts.

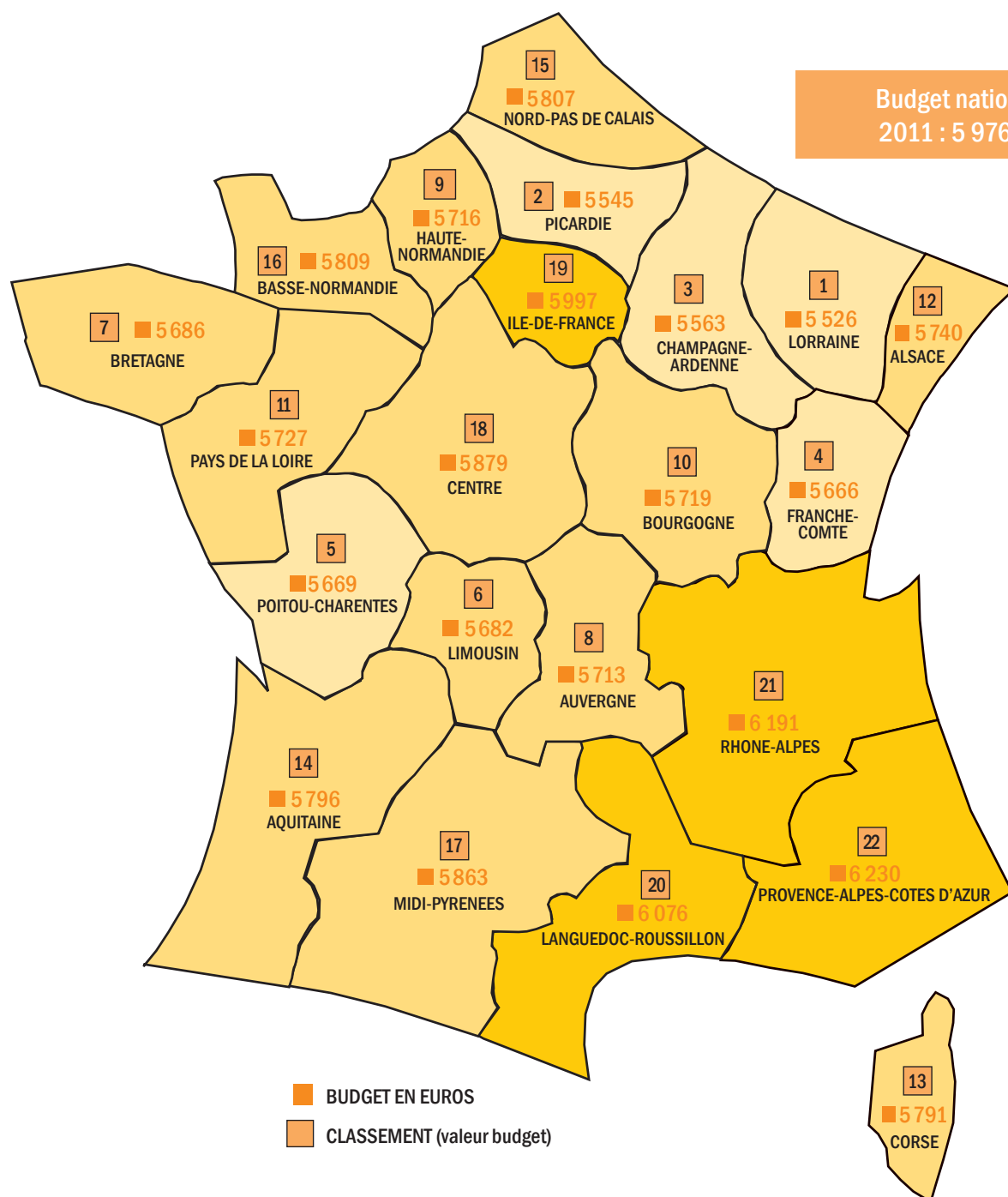
Le budget « véhicule essence » 2011 des 22 Régions françaises

En Euros en 2011	Budget annuel	Achat reprise	Frais financiers	Assurance	Carburant	Entretien	Garage véhicule	Péage	Kilométrage annuel	Prix au kilomètre
1 Lorraine	5 526	2 783	342	518	639	742	347	155	7 436	0,743
2 Picardie	5 545	2 763	342	579	709	706	280	166	8 221	0,674
3 Champagne Ardenne	5 563	2 772	342	524	754	706	292	173	8 599	0,647
4 Franche Comté	5 666	2 774	342	523	822	742	272	191	9 409	0,602
5 Poitou Charentes	5 669	2 768	342	532	874	695	241	217	10 462	0,542
6 Limousin	5 682	2 773	342	514	816	729	320	188	9 224	0,616
7 Bretagne	5 686	2 774	342	512	755	695	426	182	8 894	0,639
8 Auvergne	5 713	2 780	342	524	793	743	347	184	9 005	0,634
9 Haute Normandie	5 716	2 771	342	576	734	714	405	174	8 589	0,666
10 Bourgogne	5 719	2 783	342	537	902	706	242	207	10 252	0,558
11 Pays de Loire	5 727	2 772	342	522	824	695	383	189	9 384	0,61
12 Alsace	5 740	2 775	342	534	821	742	333	193	9 319	0,616
13 Corse	5 791	2 760	342	602	782	772	371	162	8 308	0,697
14 Aquitaine	5 796	2 774	342	617	752	729	404	178	8 822	0,657
15 Nord Pas de Calais	5 807	2 787	342	606	801	738	344	189	9 302	0,624
16 Basse Normandie	5 809	2 765	342	534	909	714	336	209	10 271	0,566
17 Midi Pyrénées	5 863	2 771	342	605	784	729	447	185	9 106	0,644
18 Centre	5 879	2 770	342	531	861	714	464	197	9 725	0,605
19 Ile de France	5 997	2 789	342	594	583	810	745	134	6 636	0,904
20 Languedoc Roussillon	6 076	2 786	342	597	831	772	552	193	9 520	0,638
21 Rhône Alpes	6 191	2 784	342	628	868	743	658	168	8 508	0,728
22 Provence Côte d'Azur	6 230	2 797	342	670	786	772	681	182	9 041	0,689

Légende

Maxi

Mini





PRIORITÉ À LA MOBILITÉ

L'Automobile Club Association défend les droits des automobilistes pour le développement de la mobilité et de la Sécurité Routière.

Ses actions collectives concernent tous les sujets liés à la mobilité, aux Plans de Déplacements Urbains, à la Qualité de l'air, à la Sécurité routière, au Budget de l'automobiliste, etc. L'Automobile Club Association, 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 Association 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 Association.
- **AC Avantages** / Une partie de vos achats effectués sur Internet remboursée (en moyenne 7 %) auprès de 600 enseignes partenaires.
- **Le contrôle technique obligatoire** / Tarif préférentiel.
- **Les vacances et voyages à prix Club** / www.voyages-club.fr
- **Le choix d'une assurance auto, moto, santé, habitation** / www.autoclub-assurances.fr
- **Et bien d'autres avantages...**

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

- **Le site de tous les automobilistes** / www.automobile-club.org
- **Le pôle de rencontre et d'expression de tous les « internautomobilistes »** / www.autoblogger.fr
- **Rejoindre la communauté de l'Automobile Club Association** / Facebook
- **Télécharger gratuitement l'appli iPhone** / Koi tu Risk

L'Automobile Club Association 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 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 Association, 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 Association compte plus de 700 000 adhérents.

BUDGET

ACA de l'automobiliste ©

www.automobile-club.org/budget

Automobile Club Association - 0820 00 25 15 (0,12 € TTC/min depuis un poste fixe)
Siège : 5 av de la Paix - 67000 Strasbourg - Bureau parisien : 9 rue d'Artois - 75008 Paris