



**AUTOMOBILE CLUB  
ASSOCIATION**

PRIORITÉ À LA MOBILITÉ



# LE BUDGET

ACA de l'Automobiliste®

**JUIN 2014**

**Budget de la  
Renault Clio essence  
p. 4**

**Budget de la  
Renault Clio diesel  
p. 6**

**Budget de la  
Peugeot 308 diesel  
p. 8**

**Budget de la  
Dacia Logan  
p. 10**

**Budget de la  
Toyota Prius  
p. 12**

**Comparaison des  
budgets  
p. 14**

**L'automobiliste  
français face  
aux taxes  
p. 16**

**Electrique : une  
première approche  
p. 18**

**Le budget véhicule  
essence des 22 régions  
françaises  
p. 20**

**A propos de la  
méthodologie  
du Budget de  
l'Automobiliste  
p. 22**

**L'Automobile Club  
Association  
p. 23**

# 2 SOMMAIRE

# 3 ÉDITO



**Didier BOLLECKER**

Président de  
l'Automobile Club Association

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

Cette nouvelle édition du " *Budget de l'Automobiliste* " de l'ACA présente pour la première fois un budget pour l'automobiliste ayant choisi d'acheter un véhicule hybride.

Cette première approche budgétaire d'un véhicule hybride dans notre " *Budget* " reflète la lente progression du secteur automobile vers une offre de véhicules globalement plus sobres, entraînant une diminution constante de leur impact environnemental.

Si l'on se projette dans le futur, le marché des véhicules électrifiés (hybrides et électriques) est encore très incertain car le surcoût de ces véhicules reste important et l'existence d'incitations fiscales reste un support encore inévitable dont le coût sera croissant.

Ce sont bien les décisions prises en matière de politique fiscale automobile qui seront déterminantes pour garantir une évolution vers des véhicules encore plus vertueux.

La modification du système du bonus-malus en octobre 2013 a rapidement eu des effets sur les ventes de véhicules électriques. 713 véhicules électriques particuliers ont été immatriculés en mars 2014, contre 1 350 en mars 2013. La chute la plus considérable est celle de la Renault Zoé avec 255 immatriculations en mars 2014 contre 1 090 un an auparavant.

Le bonus-malus rapporte maintenant de l'argent à l'Etat, mais est-ce bien le but à atteindre ?

Par ailleurs, des épisodes récents de pics de pollution aux particules ont jeté à nouveau l'opprobre sur le diesel, d'aucuns voulant résolument éradiquer cette motorisation en oubliant que si les particules (qui ne proviennent que très partiellement des moteurs) peuvent avoir des effets délétères sur la santé, il faut largement nuancer ces données en tenant compte de l'âge des véhicules. Ainsi, la généralisation du filtre à particules obligatoire de série sur tous les véhicules particuliers diesel depuis la mise en place de la norme Euro 5 (1<sup>er</sup> janvier 2011) a une très grande efficacité en retenant près de 100 % des particules, de sorte que, compte tenu de l'évolution lente du parc automobile, le problème des particules d'origine automobile sera réglé entre 2020 et 2023.

Est-il cohérent de vouloir supprimer ce type de motorisation, alors qu'elle consomme toujours 15 à 20 % de moins que son équivalent essence, et qu'elle est en mesure de valoriser, sous son nouvel habit d'hybride diesel, les compétences de nos constructeurs nationaux, et ce, sans compter avec l'absence de capacité supplémentaire de raffinage pour l'essence en France?

Essence, diesel, hybride ou électrique, le choix de la motorisation doit se faire en fonction des habitudes de conduite et du kilométrage parcouru en privilégiant l'achat des véhicules récents équipés de systèmes modernes de dépollution.

Pour faire ses choix, qui seront cruciaux pour la mobilité, l'économie, l'environnement, l'automobiliste a besoin d'une visibilité fiscale à moyen et long terme, qui soit incitative et non punitive, ce qui, de toutes les façons, pénaliserait la mobilité et découragerait les automobilistes de se tourner vers des véhicules et des carburants plus efficaces.

# 4 LE BUDGET DE LA RENAULT CLIO ESSENCE

## La Clio essence en 2013

Notre automobiliste de référence roulant à l'essence a parcouru 8 900 km en 2013, en augmentation de 1,07 % par rapport à l'année précédente.

Sa Clio est une TCe 90 Energy Zen eco<sub>2</sub> de 4 CV qui obtient un bonus de 200 € pour ses 99 g de CO<sub>2</sub>. Le prix d'achat est ramené cette année à 16 100 €, soit un gain de 700 € par rapport au modèle choisi en 2012. La valeur de reprise de la Clio de 4 ans ayant progressé, le poste " achat-reprise " baisse nettement de 8,8 %.

Le moteur turbo 3 cylindres à injection fait diminuer la consommation, pendant que le super baisse de 1,90 % : le poste " carburant " gagne ainsi 10,6 %. Enfin Renault est le seul constructeur à baisser cette année le prix moyen de ses pièces de rechange (-3 %).

**C'est donc une année inhabituelle qui voit le budget global de la Clio descendre de -5,7 % à 5 705 € au point qu'il faut maintenant 17 885 km à la Clio diesel comparable pour devenir plus économique que le modèle essence sur une année.**

La révolution de la motorisation 3 cylindres turbo essence à injection est en marche.

## Le budget de la Clio essence 2013

En Euros	HT		TAXES		TTC	
	2012	2013	2012	2013	2012	2013
Achat moins reprise	2 279	2 083	505	457	2 784	2 540
Frais financiers	288	256	56	50	344	306
Assurance	483	492	127	130	610	622
Carburant	358	311	437	400	795	711
Entretien	632	631	124	126	756	757
Garage du véhicule	477	479	93	96	570	575
<b>Total HT</b>	<b>4 517</b>	<b>4 252</b>				
Péage			190	194	190	194
<b>Total Taxes</b>			<b>1 532</b>	<b>1 453</b>		
<b>Total TTC</b>					<b>6 049</b>	<b>5 705</b>
<b>2013/2012</b>		<b>-5,90%</b>		<b>-5,20%</b>		<b>-5,70%</b>
Prix au km	0,516	0,478	0,175	0,163	0,691	0,641
<b>2013/2012 au km</b>		<b>-7,40%</b>		<b>-6,90%</b>	<b>4,40%</b>	<b>-7,20%</b>

## Ce qu'il faut retenir

- Un poste " achat-reprise " en nette baisse.
- Un poste " carburant " en baisse, malgré la hausse du kilométrage annuel.
- Un poste " entretien " quasi stable.

En moyenne sur l'année 2013, le prix du litre de SP95 s'est établi à 1,53 €/litre contre 1,56 € en 2012 (soit -1,90 %).



# 6 LE BUDGET DE LA RENAULT CLIO DIESEL

## La Clio diesel en 2013

Pour un automobiliste parcourant 8 900 km par an, la version diesel de la Clio de référence est-elle plus avantageuse ?

La Clio diesel est la dCi 90 Energy Zen éco<sup>2</sup> 4cv 5 portes 90 ch. Le véhicule figure au prix catalogue de 18 600 € avec un bonus de 550 €, soit un prix d'achat de 18 050 €, pour des émissions de CO<sub>2</sub> de 83 g/km.

Les postes " achat ", " assurance " et " entretien " sont plus élevés en contrepartie d'un poste " carburant " moins élevé de 32 %.

## Le budget de la Clio diesel 2013

En Euros	HT	TAXES	TTC	RAPPEL ESSENCE	DIESEL/ ESSENCE
Achat moins reprise	2 284	498	2 782	2 540	9,50 %
Frais financiers	279	55	334	306	9,10 %
Assurance	522	136	658	622	5,80 %
Carburant	246	235	481	711	-32,30 %
Entretien	763	153	916	757	21,00 %
Garage du véhicule	479	96	575	575	=
<b>Total HT</b>	<b>4 573</b>				
Péage		194	194	194	=
<b>Total Taxes</b>		<b>1 367</b>			
<b>Total TTC</b>			<b>5 940</b>	<b>5 705</b>	<b>4,10 %</b>
Prix au km	0,514	0,154	0,668	0,641	4,20 %

## Ce qu'il faut retenir

- À kilométrage identique (8 900 km dans l'année), le budget total de la Clio diesel est 4,10 % plus élevé que celui de son homologue essence.
- Hors carburant, le budget de la Clio diesel (5 940 € - 481 € = 5 459 €) est supérieur de 465 € à celui de la Clio essence (5 705 € - 711 € = 4 994 €).
- Mais tous les 100 km, la Clio diesel consomme 5,40 € de gazole (4 litres à 1,35 €) contre 8 € de super pour la Clio essence (5,2 litres à 1,54 €).

La Clio diesel économise ainsi 2,60 € (8 € - 5,40 € = 2,60 €) de carburant tous les 100 km par rapport à son homologue essence. Il lui faudra donc parcourir  $100 \text{ km} \times (465 \text{ €} / 2,60 \text{ €}) = 17\,885 \text{ km}$  pour obtenir le même budget global que la Clio essence. Au-delà de ce kilométrage annuel, c'est la Clio diesel qui devient plus économique en 2013.



# 8 LE BUDGET DE LA PEUGEOT 308 DIESEL

La 308 diesel en 2013

Elue "voiture de l'année" en 2014, la Peugeot 308 1,6 l HDi Fap Access s'améliore aussi en poids et en rendement. Ses 92 chevaux, avec 95 g de CO<sub>2</sub>, regagnent un bonus de 200 € perdu l'année précédente. La valeur de reprise progresse également, permettant au poste "achat-reprise" de baisser de 6,6 %.

Notre automobiliste roulant au diesel a parcouru 15 271 km, soit 97 km de moins qu'en 2012. Un meilleur rendement du moteur et une baisse du prix du gazole (et du kilométrage) diminue le poste "carburant" de 10,3 %, pendant que l'entretien coûte 1,9 % de plus.

Au total, cette nouvelle 308 fait gagner 3,8 % à son propriétaire avec un budget total de 7 687 €.

Le budget de la 308 diesel 2013

En Euros	HT		TAXES		TTC	
	2012	2013	2012	2013	2012	2013
Achat moins reprise	2 780	2 594	594	559	3 374	3 153
Frais financiers	437	402	85	80	522	482
Assurance	591	603	155	158	746	761
Carburant	510	442	456	424	966	866
Entretien	1 251	1 271	245	254	1 496	1 525
Garage du véhicule	477	480	93	96	570	575
<b>Total HT</b>	<b>6 046</b>	<b>5 792</b>				
Péage			317	324	317	324
<b>Total Taxes</b>			<b>1 945</b>	<b>1 895</b>		
<b>Total TTC</b>					<b>7991</b>	<b>7687</b>
<b>2013/2012</b>		<b>-4,20%</b>		<b>-2,60%</b>		<b>-3,80%</b>
Prix au km	0,393	0,379	0,127	0,124	0,52	0,503
<b>2013/2012 au km</b>		<b>-3,60%</b>		<b>-2,40%</b>		<b>-3,30%</b>

## Ce qu'il faut retenir

- Un poste " achat-reprise " moins élevé d'un tiers par rapport à la Clio diesel.
- Un poste " carburant " 12 % plus élevé que sa cousine Clio diesel, de conception plus moderne, et fabriquée par le même groupe.

Au final, un budget " low cost " qui n'est que de 16 % inférieur à celui de Clio diesel, car l'usage n'est pas " low cost ".



# 10 LE BUDGET DE LA DACIA LOGAN DIESEL

## La Logan diesel en 2013

La marque Dacia permet principalement, à un nombre croissant d'automobilistes modestes, d'accéder à la voiture neuve. Puis par ses véhicules d'occasion vieillissant bien, elle fait entrer sur le marché de nouveaux automobilistes.

Sa politique de prix est donc déterminante. Les marques françaises font, cette année, un effort visible dans ce domaine. De plus, dans la gamme Dacia, la Logan est en compétition avec la Sandero, pour une histoire de coffre arrière.

La Logan diesel 2013 baisse son prix, tout en s'équipant d'un moteur qui ne dégage plus que 99 g de CO<sub>2</sub>, indispensables pour récupérer un bonus de 200 € qu'elle avait perdu l'année précédente, ramenant ainsi son prix net à 11 600 €.

Voiture produite en Roumanie, la Logan diesel hérite d'un poste "achat-reprise" de 30 % moins onéreux que celui de la Clio diesel. Mais, entretenue en France, son poste "entretien" n'est plus que de 7 % inférieur à celui de la Clio diesel.

Avec un moteur amélioré mais moins moderne que celui de sa cousine française, son poste "carburant" est de 12 % supérieur.

Au final, avec 4 988 €, la Logan coûte sur l'année 1 000 € de moins que la Clio diesel (5 940 €).

## Le budget de la Logan diesel 2013

En Euros	HT	TAXES	TTC	RAPPEL TTC CLIO DIESEL	LOGAN/ CLIO DIESEL
Achat moins reprise	1 583	357	1 940	2 782	-30,30 %
Frais financiers	235	47	282	334	-15,50 %
Assurance	476	126	602	658	-8,50 %
Carburant	276	265	541	481	12,50 %
Entretien	712	142	854	916	-6,80 %
Garage du véhicule	479	96	575	575	=
<b>Total HT</b>	<b>3 761</b>				
Péage		194	194	194	=
<b>Total Taxes</b>		<b>1 227</b>			
<b>Total TTC</b>			<b>4 988</b>	<b>5 940</b>	<b>-16,00 %</b>
Prix au km	0,423	0,138	0,561	0,668	-16,00 %

## Ce qu'il faut retenir

- Un poste " achat-reprise " moins élevé d'un tiers par rapport à la Clio diesel.
- Un poste " carburant " 12 % plus élevé que sa cousine Clio diesel, de conception plus moderne, et fabriquée par le même groupe.

Au final, un budget " low cost " qui n'est que de 16 % inférieur à celui de Clio diesel, car l'usage n'est pas " low cost ".



# 12 LE BUDGET DE LA TOYOTA PRIUS

**La Prius en 2013**

La voiture hybride Prius de Toyota associe un moteur thermique à essence et un moteur électrique émettant 92 g de CO<sub>2</sub>, générant un bonus exceptionnel de 2 860 € (quatorze fois celui de la 308 pour 3 g de CO<sub>2</sub> de différence). Ce bonus ramène le prix d'achat de 28 600 € à 25 740 €.

La technologie de pointe et l'innovation, indispensables au progrès, se paient cher. Avant le bonus, le prix de vente de la Prius est 35 % plus élevé que celui de la 308. Mais la détaxation sait modifier les conditions de marché : après bonus, la différence n'est plus que de 22 %.

La Prius a bien sûr attiré les automobilistes curieux de nouveautés. Mais on pense qu'elle a intéressé aussi et surtout certains gros rouleurs en essence qui ne voulaient pas succomber au gazole. En l'absence de données précises sur le parcours moyen des utilisateurs de la Prius, nous avons établi son budget sur les bases du kilométrage annuel des diésélistes : 15 271 km.

Econome grâce à sa bi-motorisation, la Prius consomme dans l'année 30 litres de moins que la 308, pourtant peu gourmande. Mais comme il s'agit de super, la facture atteint 939 €.

L'entretien et les changements de pièces tout au long de la vie d'une voiture techniquement complexe, qui coûte près de trente mille euros à construire, pourrait s'envoler. Mais la Prius a toujours été en tête ou sur le podium des voitures les plus fiables, et malgré une heure de main d'œuvre 15 % plus élevée que celle de la 308, son poste " entretien " se limite à 1 566 €.

Enfin, la reprise de la Prius de 4 ans reste dans la moyenne supérieure (40 % du prix de renouvellement d'achat), preuve de sa bonne tenue dans le temps, et amène le poste " achat-reprise " à 3 885 €.

Au total, le budget annuel atteint 8 782 €, pour une berline écologique, silencieuse et peu gourmande, autant en ville que sur route, tout en évitant le gazole.



## Le budget de la Prius hybride 2013

En Euros	HT	TAXES	TTC
Achat moins reprise	3 196	689	3 885
Frais financiers	510	102	612
Assurance	697	183	880
Carburant	411	528	939
Entretien	1 385	261	1 566
Garage du véhicule	480	96	576
<b>Total HT</b>	<b>6 599</b>		
Péage		324	324
<b>Total Taxes</b>		<b>2 183</b>	
<b>Total TTC</b>			<b>8 782</b>
Prix au km	0,432	0,143	0,575

### Ce qu'il faut retenir

Par rapport à la 308 diesel à laquelle elle est comparée :

- un poste " achat-reprise " plus élevé de 23,2 % ;
- un poste " assurance " plus élevé de 15,6 % ;
- un poste " carburant " plus élevé de 8,4 %.

La Prius représente un apport nouveau parmi les solutions proposées à l'automobiliste. Sa conception avant-gardiste plus complexe demande un investissement supplémentaire pour qui veut bénéficier de l'automatisme, du silence électrique et éviter le gazole.

Par rapport à une 308 diesel à boîte mécanique, le surinvestissement est de l'ordre de 14 %.



# 14 COMPARAISON DES BUDGETS

Quel profil pour  
quel modèle ?



## Petit rouleur

Véhicule essence Renault Clio  
TCE 90 EnergyZen Eco<sub>2</sub> 4 CV  
Etat : neuve  
Revente au bout de 4 ans  
Kilométrage annuel 2013 : 8 900 km



## Petit rouleur

Véhicule diesel Renault Clio  
dCi 90 Energy Zen Eco<sub>2</sub> 4 CV  
Etat : neuve  
Revente : au bout de 4 ans  
Kilométrage annuel 2013 : 8 900 km



## Moyen rouleur

Véhicule diesel Peugeot 308 1,6l HDI 92  
Access FAP 5CV  
Etat : neuve  
Revente : au bout de 4 ans  
Kilométrage annuel 2013 : 15 271 km



## Low Cost

Véhicule diesel Dacia Logan 1,5 dCi 75  
Silver Line 4CV  
Etat : neuve  
Revente : au bout de 4 ans  
Kilométrage annuel 2013 : 8 900 km



## Hybride

Véhicule hybride essence électrique  
Toyota Prius  
Etat : neuve  
Revente : au bout de 4 ans  
Kilométrage annuel 2013 : 15 271 km

## Comparatif des budgets 2013 des 5 automobilistes

	MODÈLES				
	Clio essence	Clio diesel	Logan diesel	308 diesel	Prius hybride
Kilométrage annuel	8 900	8 900	8 900	15 271	15 271
<b>En Euros</b>					
Achat moins reprise	2 540	2 782	1 940	3 153	3 885
Frais financiers	306	334	282	482	612
Assurance	622	658	602	761	880
Carburant	711	481	541	866	939
Entretien	757	916	854	1 525	1 566
Garage du véhicule	575	575	575	576	576
Péage	194	194	194	324	324
<b>Total TTC</b>	<b>5 705</b>	<b>5 940</b>	<b>4 988</b>	<b>7 687</b>	<b>8 782</b>
Coût au km	0,641	0,668	0,561	0,503	0,575
<b>Total HT</b>	<b>4 252</b>	<b>4 573</b>	<b>3 761</b>	<b>5 792</b>	<b>6 599</b>
Taxes payées	1 453	1 367	1 227	1 895	2 183
<b>Part des taxes</b>	<b>25,50 %</b>	<b>23,00 %</b>	<b>24,60 %</b>	<b>24,70 %</b>	<b>24,90 %</b>
Taux de taxation	34,20 %	29,90 %	32,60 %	32,70 %	33,10 %

### Ce qu'il faut retenir

- L'automobiliste " low cost " réalise une économie sensible à l'achat mais qui ne se retrouve pas à l'usage.
- Le coût au km reste sensiblement à l'avantage de la 308 qui parcourt 15 000 km/an. On va plus loin et moins cher en diesel.

La Prius hybride se rapproche du diesel pour les " rouleurs ". Elle propose une alternative (essence + électrique + automatisme) au diesel, sous réserve qu'elle conserve le bonus 14 fois plus élevé que celui de la Peugeot 308 diesel, soutenue de son côté par un carburant nettement moins taxé.



# 16 L'AUTOMOBILISTE FRANÇAIS FACE AUX TAXES

## La sur-taxation permanente

L'économie et la technologie automobiles ont été régulièrement modifiées et perturbées par la multiplication des taxes.

- Après la première guerre mondiale, l'Etat nationalise la distribution des produits pétroliers et s'arrote une taxe provisoire mais significative dont on ne s'est jamais défait.
- Après la seconde guerre mondiale, pour sauver les centrales thermiques au fuel, concurrencées par le nucléaire, on surtaxe l'essence pour écouler le gazole.
- Les bonus-malus, de finalité écologique, offrent de fait une petite seconde voiture neuve aux ménages multi-motorisés et dévaluent en partie le marché de l'occasion.
- Les bonus apportent aux hybrides et électriques de 10 % à 34 % sur le prix de vente et demandent au contribuable de financer le développement technologique.
- Les " aménagements " de la taxation sur l'électrique, qui ont déjà commencé, perturbent la visibilité des constructeurs sur l'avenir de ce marché.
- Les péages sont une forme de taxe à payer pour pouvoir rouler sur des autoroutes où l'on se tue quatre fois moins que sur le réseau secondaire.

En 2013, la situation des taxes automobiles est la suivante :

- le péage, provisoire à l'origine, continue de grimper : trois fois plus vite que l'inflation (2,0 % contre 0,7 %) cette année,
- face à une taxation de 20 % sur la grande majorité des produits et des services, nos cinq véhicules de référence sont taxés de 29,9 % à 34,2 % pour l'ensemble acquisition et usage,
- le gazole, en 2013, supporte 96 % de taxes (près de 5 fois la TVA) et le super 128 % (plus de 6 fois).

Plus de 80 % des déplacements en France se font par la route. Ils sont essentiels pour le développement économique, c'est-à-dire, entre autres, pour l'emploi et pour le pouvoir d'achat. Pourquoi en surcharger autant le coût réel ?

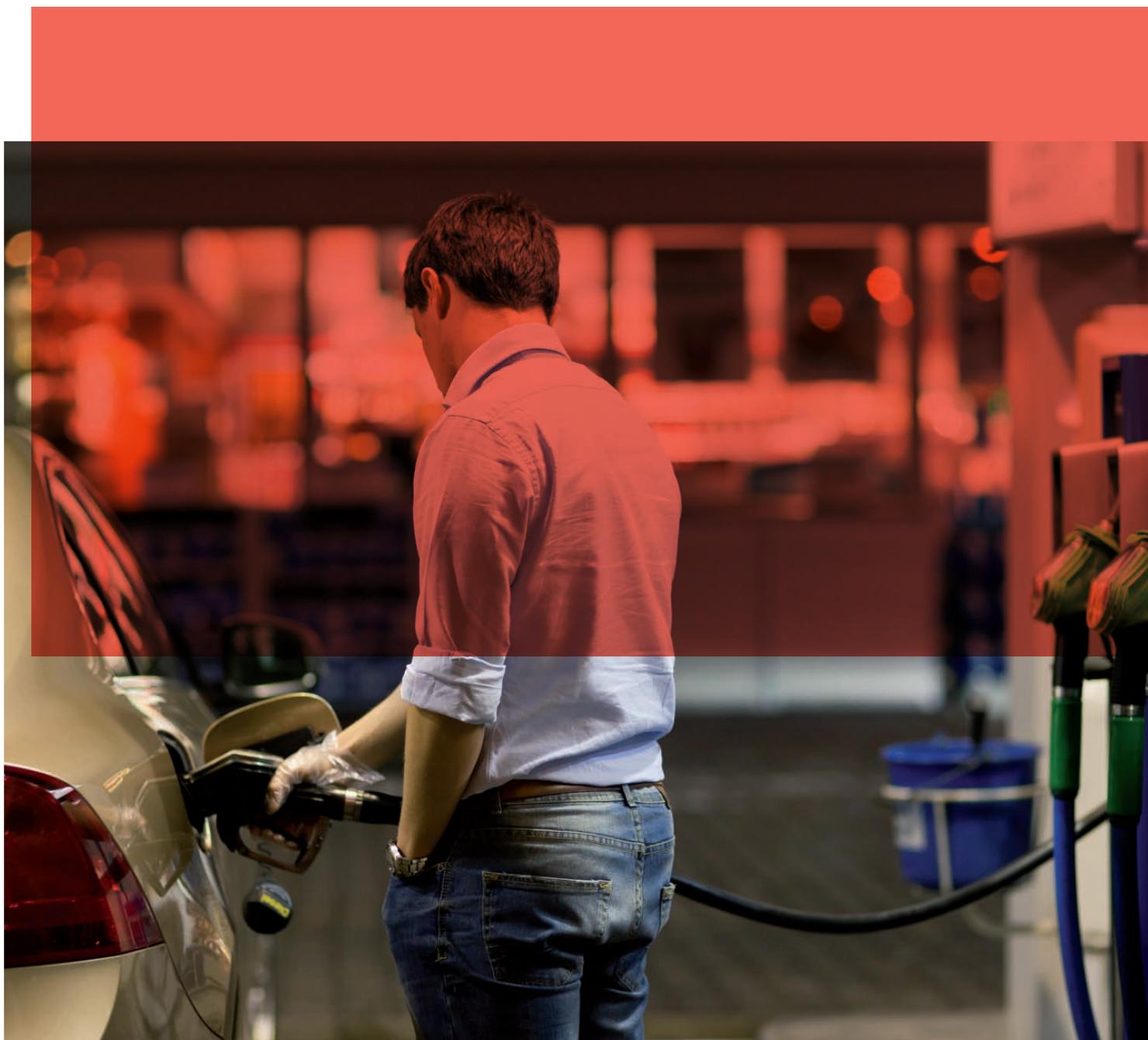
Quant à l'hybride et à l'électrique, ils seront rattrapés par Bercy dès qu'ils auront le début d'une présence significative sur le marché, sans pour autant soulager la taxation des énergies vieillissantes.

L'avenir du déplacement individuel est partiellement technologique et lourdement fiscal.



## Prix des carburants

Euros par litre	SUPER			GAZOLE		
	2012	2013	2013/2012	2012	2013	2013/2012
HT	0,706	0,673	-4,70 %	0,737	0,69	-6,40 %
Taxes	0,86	0,864	0,50 %	0,659	0,66	0,20 %
TTC	1,566	1,537	-1,90 %	1,396	1,35	-3,30 %
Imposition	122 %	128 %		89 %	96 %	
Rappel TICPE	0,606	0,606		0,428	0,428	



# 18 ÉLECTRIQUE : UNE PREMIÈRE APPROCHE

Le plan présenté par le Ministre du Développement durable prévoyait en 2009 :

- un objectif de 2 millions de véhicules électriques d'ici 2020,
- la création d'une filière de batteries françaises (dont 625 millions d'euros pour l'usine de Flins),
- un investissement de 1,5 milliard d'euros dans les infrastructures de recharge sur le territoire.

Fin 2013, la situation est la suivante :

- 8 700 voitures électriques ont été vendues dans l'année, soutenues par des bonus dépassant 6 000 €,
- le projet d'investissement pour le site Renault à Flins destiné à la production de batteries a été abandonné,
- on ne compte que 5 600 bornes de recharge sur la voirie.

Comme toute innovation, la voiture électrique souffre de maladies de jeunesse :

- la batterie électrique pèse entre 200 et 400 kg et coûte jusqu'à 30 % du prix de la voiture (proche du montant du bonus),
- son autonomie est limitée : 70 à 140 km pour les huit voitures les plus vendues en France,
- le réseau de recharges publiques a des débuts modestes et plusieurs standards de prises de recharge coexistent encore en Europe,
- pour la recharge à domicile, il faut disposer d'un garage ou d'un parking électrifié,
- pour l'installation d'un réseau national de recharge à maillage suffisant (l'expérience GPL faisant réfléchir), le gouvernement songe à des investisseurs privés pour un dispositif comparable, sur le plan financier, au système des autoroutes. De plus le kWh délivré sera probablement plus cher que le kWh ménager (comme le gazole face au fuel) et une taxe comparable au péage verra probablement le jour près de la prise,
- la clientèle de départ est constituée de flottes d'entreprise (surveillant leur taux de CO<sub>2</sub> et leur trésorerie) qui louent au lieu d'acheter. Bercy ayant modifié le montant du bonus de la Renault Zoé qui passe de 6 300 € pour l'achat à 4 200 € pour la location longue durée, le constructeur craint de voir ses livraisons diminuer de moitié (un projet de décret en cours d'élaboration devrait modifier cette disposition pour permettre aux véhicules en LDD de bénéficier du montant maximal de 6 300 €, ndlr).



Les freins à l'essor de la voiture électrique sont nombreux et pas prêts d'être levés. Pourtant un certain nombre de conditions sont favorables :

- la législation en matière de CO<sub>2</sub> va continuer à se durcir,
- les vitesses en ville vont descendre au-dessous de 50 km/h,
- 82 % des Européens effectuent moins de 100 km par jour,
- le pétrole va (peut-être) se raréfier, va (probablement) coûter plus cher, va (sûrement) être encore plus taxé,
- dans les ménages multi-motorisés, il y a une place électrique pour la deuxième voiture, principalement utilisée en ville ou pour de courts trajets. L'opération bonus-malus de 2009 pourra être renouvelée pour asseoir un segment de clientèle stable.

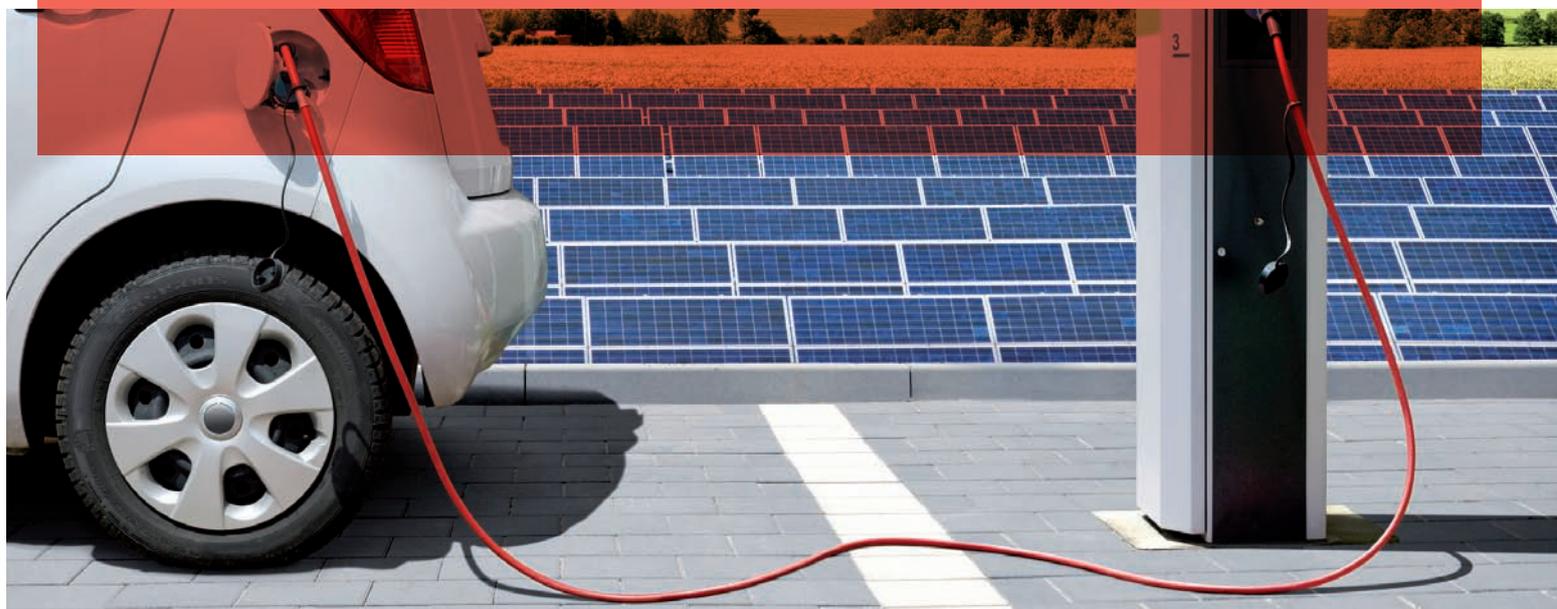
Dans l'état actuel des choses, nous ne disposons que de peu d'éléments pour établir un budget.

A l'achat, les huit marques les plus aperçues sur le marché (batterie intégrée : Peugeot, BMW, VW, Ford, ou batterie à louer : Renault, Nissan, Smart, Bolloré) ont des prix qui s'étalent de 18 300 € à 39 990 € avant bonus, et de 12 700 € à 33 700 € après bonus. Les vraies valeurs de reprise à 4 ans ne seront connues que dans quelques années.

Les frais de fonctionnement pour 10 000 km (incluant les dépenses en électricité, le coût de l'entretien préconisé par le constructeur, mais sans le renouvellement des grosses pièces d'usure), tels qu'ils sont évoqués par les marques, tournent autour de 325 € (batterie intégrée) ou de 1 275 € (batterie à louer). Il faudra attendre les comptes publiés par les flottes d'entreprises pour connaître les montants réels.

Il est donc difficile pour l'instant de changer pour un véhicule électrique pour des raisons purement économiques. Il " menace " d'être moins onéreux que le moteur thermique, mais il faudra du temps pour en réunir les preuves.

**D'ici là, les motoristes thermiques des mêmes constructeurs auront fait des nouveaux progrès, particulièrement avec l'essence. Il y a de la place pour les deux techniques sur le marché.**



# 20 LE BUDGET VEHICULE ESSENCE DES 22 REGIONS FRANÇAISES

L'effet  
" main d'oeuvre "

L'effet  
" carburant "

Les variations du prix de la main d'œuvre ont eu un effet sur les postes " entretien ", et au-delà, sur le classement de certaines régions.

Avec 3,5 % d'augmentation (alors que la moyenne nationale est à + 2,6 %), Midi-Pyrénées est passé de la 17<sup>e</sup> à la 18<sup>e</sup> place et Aquitaine de la 13<sup>e</sup> à la 16<sup>e</sup> place.

De son côté, Nord-Pas de Calais, avec seulement 1 % d'augmentation est remonté de la 14<sup>e</sup> à la 13<sup>e</sup> place.

Autre variation plus importante, apparue à la fin des calculs, le changement dû au Super.

Cette année, le poste « carburant » a baissé dans toutes les régions, parce que la Clio 2013 a une consommation unitaire plus faible et parce que le prix du Super a diminué.

Les régions qui roulent le plus ont, de ce fait, comparativement plus économisé que les autres.

Elles ont donc remonté dans le classement. C'est le cas de celles dont les automobilistes parcourent plus de 10 100 km cette année, comme la Bourgogne qui est remonté de la 11<sup>e</sup> à la 8<sup>e</sup> place, et de la Basse-Normandie qui est passé de la 16<sup>e</sup> à la 14<sup>e</sup> place, alors que Poitou-Charentes a conforté sa 4<sup>e</sup> place.

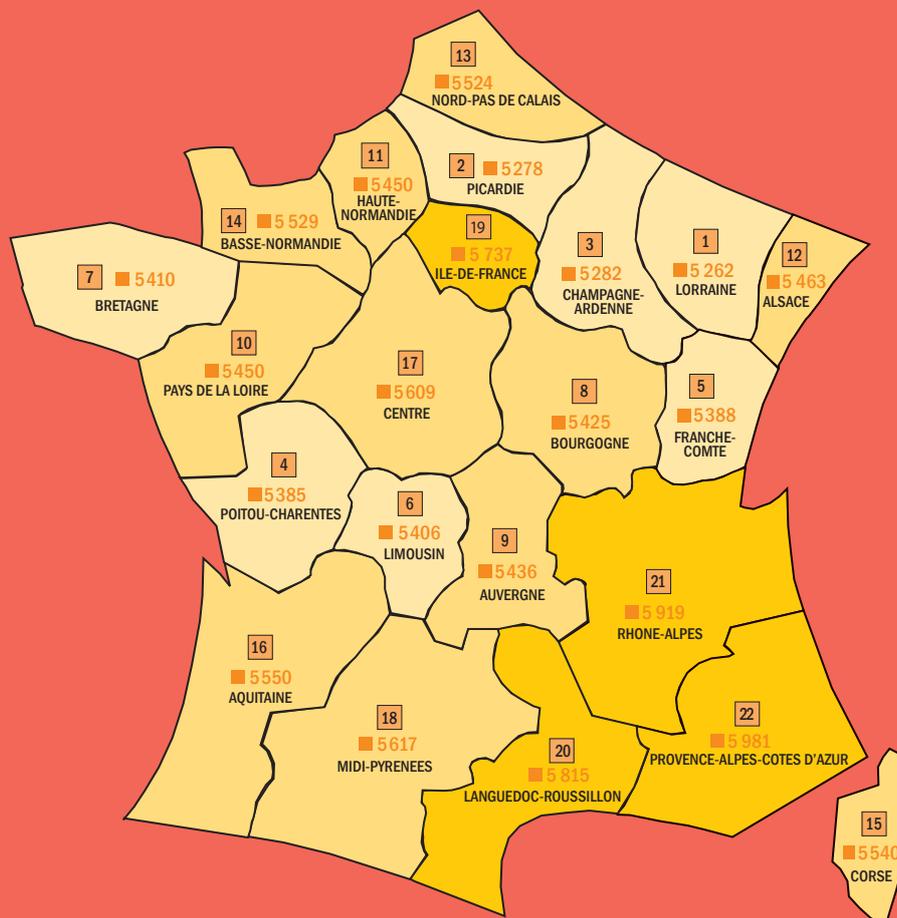
# Le budget véhicule essence 2013 des 22 régions françaises

EN EUROS EN 2013										
	Budget annuel	Achat reprise	Frais financiers	Assurance	Carburant	Entretien	Garage véhicule	Péage	Kilométrage annuel	Prix au kilomètre
1 Lorraine	5 262	2 543	306	543	579	772	357	162	7 336	0,717
2 Picardie	5 278	2 533	306	608	642	727	289	173	8 110	0,651
3 Champagne-Ardenne	5 282	2 535	306	550	682	727	301	181	8 483	0,623
4 Poitou-Charentes	5 385	2 542	306	558	791	714	248	226	10 321	0,522
5 Franche-Comté	5 388	2 536	306	549	744	772	281	200	9 282	0,580
6 Limousin	5 406	2 540	306	539	739	755	330	197	9 099	0,594
7 Bretagne	5 410	2 546	306	537	683	714	433	191	8 774	0,617
8 Bourgogne	5 425	2 546	306	564	817	727	249	216	10 113	0,536
9 Auvergne	5 436	2 540	306	550	718	772	357	193	8 882	0,612
10 Pays de la Loire	5 450	2 543	306	548	746	714	395	198	9 257	0,589
11 Haute-Normandie	5 450	2 535	306	605	664	740	418	182	8 473	0,643
12 Alsace	5 463	2 536	306	561	743	772	343	202	9 193	0,594
13 Nord-Pas de Calais	5 524	2 545	306	636	725	760	354	198	9 175	0,602
14 Basse-Normandie	5 529	2 535	306	561	823	740	346	218	10 131	0,546
15 Corse	5 540	2 527	306	632	708	816	382	169	8 195	0,676
16 Aquitaine	5 550	2 536	306	647	681	777	417	186	8 702	0,638
17 Centre	5 609	2 542	306	557	780	740	478	206	9 593	0,585
18 Midi-Pyrénées	5 617	2 534	306	635	710	777	461	194	8 982	0,625
19 Ile-de-France	5 737	2 546	306	623	528	826	768	140	6 546	0,876
20 Languedoc Roussillon	5 815	2 544	306	626	752	816	569	202	9 391	0,619
21 Rhône-Alpes	5 919	2 543	306	659	786	772	678	175	8 392	0,705
22 Provence-Côte d'Azur	5 981	2 551	306	703	712	816	702	191	8 918	0,671

Légende

Maxi Mini

## Le budget national 2013 : 5 705 €



Légende

BUDGET EN EUROS	■
CLASSEMENT (valeur budget)	■
ECARTS/AU BUDGET NATIONAL :	
Régions 1 à 7 : inférieur de - 10 à - 5 %	■
Régions 8 à 18 : inférieur de - 5 à 0 %	■
Régions 19 à 22 : supérieur de 0 à + 5 %	■

# 22 A PROPOS DE LA METHODOLOGIE DU BUDGET DE L'AUTOMOBILISTE

## Les sources utilisées

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

Les paramètres utilisés pour les différents postes du " *Budget de l'Automobiliste* " :

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



# 23 AUTOMOBILE CLUB ASSOCIATION

**L'Automobile Club Association (ACA) 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'ACA, c'est également un ensemble unique de services proposés à tous les automobilistes et usagers de la route qui en deviennent membres :**

- **L'assistance juridique** - des juristes et experts conseillent et interviennent en toute indépendance pour tous les litiges liés à l'automobile (constructeurs, assureurs...) et en cas d'infraction au Code de la route. **La protection juridique** permet la prise en charge des frais d'avocat dans les procédures.
- **Les stages de récupération de points** - un automobiliste qui a perdu des points sur son capital peut suivre un stage lui permettant de récupérer 4 points. Agréé pour le dispenser, l'ACA prend en charge la valeur du stage.
- **L'assistance routière** - le dépannage intervient en cas d'accident, de panne ou d'incident (batterie, pertes de clés, pneu crevé...), que ce soit au domicile et partout en France 24h/24 et 7j/7. Si nécessaire, un véhicule de remplacement est mis à disposition.
- **L'assistance en Europe ou dans le Monde Entier** - en cas de difficultés techniques ou médicales.
- **Show your Card!** - un programme unique de réductions auprès de milliers de partenaires dans le Monde, réservé exclusivement aux adhérents de l'ACA.
- **Automobile Club Avantages** - une partie des achats effectués sur Internet auprès des 600 enseignes partenaires est remboursée (en moyenne 7 %).
- Et aussi le **contrôle technique obligatoire à tarif préférentiel**, les vacances et voyages à prix Club ([www.automobile-club.org/voyages](http://www.automobile-club.org/voyages)), les assurances auto, moto, santé, habitation ([www.autoclub-assurances.fr](http://www.autoclub-assurances.fr)), etc.

L'ACA 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.

Filiale de l'ACA, la société **Automobile Club Prévention**, deuxième acteur français dans le domaine de la prévention du risque routier en entreprise, permet, aujourd'hui, de mieux développer les stages de formation permanente du conducteur, aussi bien en entreprise que pour les particuliers, facteur essentiel en matière de sécurité routière.

L'ACA, tant par sa dimension associative que par ses structures techniques, contribue, au travers de ses engagements et de ses actions dans le domaine de la formation et de la sécurité routière, à réduire le nombre et la gravité des accidents de la circulation par une modification durable du comportement des conducteurs.

**L'Automobile Club Association compte plus de 760 000 adhérents.**



**AUTOMOBILE CLUB  
ASSOCIATION**

**PRIORITÉ À LA MOBILITÉ**

0820 00 25 15 (0,12 € TTC/min depuis un poste fixe)

Siège : 38 avenue du Rhin - 67100 Strasbourg

Bureau parisien : 9 rue d'Artois - 75008 Paris

**[www.automobile-club.org/access/budget](http://www.automobile-club.org/access/budget)**



Devenez Fan!



@lautomobileclub



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