

# Budget de l'Automobiliste 2010 : Une année de reprise ... des prix !

Depuis 1987, le « Budget de l'automobiliste français » publié par L'Automobile Club, Association Française des Automobilistes (ACAFA) est une photographie des dépenses moyennes effectuées par un automobiliste « type » au cours de toute l'année précédente.

L'année 2010 a été marquée par une envolée des prix des carburants à la pompe (qui se poursuit largement en 2011)

L'inflation des prix à la consommation a beau avoir été de 1,5 % en 2010, certains produits et services liés à l'automobile ont réussi à faire plus ! Ainsi le carburant (entre 11 et 15 %), la « carte grise » (près de 4 %), l'entretien (près de 3 %), ou l'assurance (plus de 2 %).

L'automobiliste s'en est préservé en partie, en diminuant encore légèrement son parcours annuel.

Dans ce contexte, notre automobiliste qui roule à l'essence dans une Renault Clio III de 6 CV a parcouru 9 076 km en 2010. Son budget a été 5 744 € (soit 2,4 % de plus qu'en 2009) et ce malgré une légère baisse de son parcours annuel (- 1 %)

Notre automobiliste diesel, avec sa Peugeot 308 de 5 CV, a dépensé 7 466 € (+ 1,6 %) pour 15 648 km parcourus (- 1,3 %). Son véhicule consomme 1,3 l de moins que la Clio essence et il paie son carburant 15 % moins cher. Son budget entretien est quasiment le double, mais c'est en partie parce qu'il parcourt 72 % de kilomètres en plus. Tous les postes de son budget (dont le carburant + 13,2 %) ont augmenté, sauf son poste Achat-Reprise.

Il faut noter que dans notre porte-monnaie d'automobiliste, le carburant « hors taxe » ne compte que pour 5 % de nos dépenses. Mais additionné de sa TIPP et de sa TVA, le litre de Super a grimpé de près de huit fois l'inflation à 1,35 € en moyenne, et celui du gazole de près de dix fois à 1,15 € en moyenne.

Influant sur la sécurité du véhicule, l'entretien n'est pas un luxe, mais il en a les prix... il représente plus de 12 % pour la voiture essence, près de 20 % pour le diesel en 2010.

Depuis de nombreuses années, la progression du poste « entretien » est en permanence supérieure à l'inflation, tant pour les pièces (+ 39 % en treize ans), que pour la main-d'œuvre (+ 79 %), sans qu'on ne puisse obtenir pour autant une justification économique toujours rationnelle.

L'automobiliste est le premier contribuable de France, car il a versé en 2010 autour de 60 milliards d'euros de contribution au Trésor Public (dont plus de la moitié au titre des carburants) soit plus que l'impôt sur le revenu.

Face à une TVA de référence à 19,6 %, le gazole est taxé à 116 % et le Super à 159 %.

La TIPP (Taxe Intérieure sur les Produits Pétroliers) est devenue la TICPE (Taxe Intérieure de Consommation sur les Produits Énergétiques) mais ce changement de dénomination n'a pas modifié les taux d'accises qui n'ont pas été aménagés pour venir en aide aux automobilistes aux budgets modestes, malgré le maintien des prix élevés à la pompe.

Didier BOLLECKER, Président de l'Automobile Club, a rappelé que la TIPP est : « **un impôt indirect anti-redistributeur, dont le rôle n'est ni économique ni social, mais purement fiscal. Accompagnée de sa TVA, la TIPP a sorti près de mille milliards d'euros, en valeur 2010, des poches de l'automobiliste, depuis le choc pétrolier des années 1970, sans que les automobilistes n'aient bénéficié d'un quelconque retour en termes de sécurité routière, puisque le réseau autoroutier, 4 fois plus sûr, est financé par le péage et non par le produit de la TIPP/TVA . Quelle que soit l'énergie des véhicules dans le futur, espérons seulement que les taxes qui succéderont à la TIPP-TVA seront des impôts non seulement fiscaux, mais s'intéresseront aussi aux soucis économiques et sociaux de leurs infatigables contributeurs** »

Le dossier du budget est disponible sur [www.automobileclub.org/budget](http://www.automobileclub.org/budget)