



BUDGET

de l'automobiliste français



L'Automobile Club
Association Française des Automobilistes

Juin 2011

Synthèse	p. 4
Le Budget de l'Automobiliste Essence 2010	p. 6
Le Budget de l'Automobiliste Diesel 2010	p. 10
Comparaison des budgets de quatre automobilistes français	p. 13
L'automobiliste français face aux taxes	p. 17
Coût d'acquisition et coût d'usage	p. 20
De l'énergie à tout prix	p. 23
Le Budget « véhicule essence » des 22 régions françaises	p. 29



Si l'on interroge aujourd'hui les automobilistes en prononçant le mot budget, leur première réaction, bien compréhensible, va être de citer la hausse du prix du carburant.

Visible en 2010, année de notre étude, accélérée en 2011, l'augmentation du prix à la pompe a pris de telles proportions qu'un certain nombre d'automobilistes ont commencé à réduire leur mobilité ou tout au moins à envisager de le faire. Et pourtant c'est l'aspect paradoxal, les années 2009 et 2010 ont été des années record en matière de ventes de véhicules neufs.

L'automobiliste d'aujourd'hui est, en fait, devenu un automobiliste malin.

Il profite des opportunités que le marché et l'Etat lui apportent : prime à la casse, bonus écologique.

Il n'hésite pas à se porter vers des carburants moins taxés, au risque que son choix initial se retrouve progressivement invalidé par des modifications de la fiscalité.

Il recherche les moyens de faire des économies en privilégiant certains véhicules low cost, en sortant de l'autoroute pour rechercher la station-service la moins chère, en tentant de remplacer certains trajets autoroutiers par des trajets sur des routes nationales au prix d'une sécurité inférieure.

Il se renseigne non seulement sur le prix d'achat des véhicules mais le coût de l'entretien, la longévité des pièces ou des pneumatiques qu'il achète.

Il est prêt, lorsque l'organisation de sa mobilité le lui permet, de troquer, à certains moments, l'utilisation exclusive de son véhicule contre un partage soit sous forme de co-voiturage soit, dans d'autres cas, d'auto-partage.

Il s'intéresse à l'écologie et va choisir des véhicules moins gourmands voire fonctionnant avec d'autres énergies si les prix qui lui sont proposés sont compétitifs.

En résumé, l'automobiliste d'aujourd'hui ne se laisse plus mener par le bout du nez. S'informant en permanence, il adopte à la fois un comportement responsable et recherche la minimisation de ses coûts.

C'est à ce consommateur-là que l'industrie automobile et les producteurs de services vont avoir de plus en plus à faire face, les obligeant à concevoir, imaginer et mettre en œuvre des solutions adaptées à un niveau d'exigence à la mesure de la part que représente la mobilité dans son budget.

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

Une année de reprise... des prix

L'année 2010 a été marquée par une envolée des prix des carburants à la pompe (qui n'était pas terminée en décembre) et par une dégradation continue de la valeur de reprise de la voiture, que l'automobiliste qui roule à l'essence cède lors de l'achat d'un véhicule neuf.

L'inflation des prix à la consommation a beau avoir été nettement plus forte que l'année précédente (1,5% contre 0,1%), certains produits et services liés à l'automobile ont fait 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 son parcours annuel, mais le prix de revient total de son kilomètre a progressé de plus de 3%.

Trois barils pour le prix de quatre

Le prix moyen du baril de pétrole a grimpé en 2010 comme vingt fois l'inflation (en dollar + 30%) ou vingt cinq fois l'inflation (en euro + 37%).

Heureusement, dans notre porte-monnaie d'automobiliste, le carburant « hors taxe » n'a compté que pour 5% de nos dépenses (3% en 2009).

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€, et celui du gazole de près de dix fois à 1,15€.

L'entretien, un produit de luxe ?

L'entretien a un poids non négligeable dans le budget de l'automobiliste: plus de 12% pour la voiture essence, près de 20% pour le diesel en 2010. Depuis de nombreuses années, sa progression 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.

Cette année a consciencieusement participé à la tendance avec une main-d'œuvre à + 3,3% et des pièces plus chères entre + 2 et + 5%.

Influant sur la sécurité du véhicule, l'entretien n'est pas un luxe, mais il en a les prix...

La Clio Essence en 2010

Notre automobiliste qui roule à l'essence a parcouru cette année 9 076 km dans une Clio III de 6 CV, qu'il a acheté sans bonus ni malus.

Il a baissé très légèrement son parcours annuel (- 1%), qui lui a pourtant coûté 5 744€, soit 2,4% de plus que l'année dernière. Cet accroissement vient principalement du Super (plus de 11%) et de la perte de valeur de sa Clio de 4 ans (près de 6%).

La 308 Diesel en 2010

Notre automobiliste diesel a acheté sa 308 de 5 CV avec un bonus de 500€. Il consomme 1,3l de moins que la Clio essence et 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 bonifié.

Il a dépensé 7 466€ (+ 1,6%) pour 15 648 km (- 1,3%).

Contribuons

L'automobiliste est (peut-être) le premier contribuable de France.

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.

Face à la TVA de référence à 19,6%, le budget de l'automobiliste en voiture neuve est imposé en 2010 entre 33% et 35%, celui de la voiture d'occasion à 60%, sans oublier le gazole à 116% et le Super à 159%.

Les dépenses liées à l'acquisition de la voiture sont taxées entre 20% et 25%.

La Taxe Intérieure sur les Produits Pétroliers

Les Budgets des Régions

Mais les frais liés à l'usage entraînent une imposition de 52% à 64% chez les propriétaires de voiture neuve, imposition qui atteint 85% chez le propriétaire de notre voiture d'occasion.

En 2010, ramenées au kilomètre parcouru, les taxes versées ont augmenté de 2,50% pour la Clio essence, et de 2,60% pour la 308 diesel, toujours plus rapidement que l'inflation.

L'«accise» est une forme d'impôt indirect forfaitaire, indépendant de la valeur du produit imposé et qui s'intègre même au prix du produit, ce qui permet de lui appliquer la TVA.

Elle est destinée à décourager la consommation des produits nocifs (à la santé ou à l'équilibre commercial). En France, elle est réservée à l'alcool, au tabac et, sous le nom de TIPP, aux carburants automobiles.

Impôt indirect antiredistributeur, son rôle n'est pas économique et encore moins social, il est purement fiscal. Accompagnée de sa TVA, elle a sorti près de mille milliards d'euros, en valeur 2010, des poches de l'automobiliste, depuis le choc pétrolier des années 1970.

Elle a servi essentiellement à «participer» à l'équilibre des comptes de la nation, sans retour spécifique sur les automobilistes, même les plus modestes. En Europe, les pays qui n'ont pas su l'utiliser ont été gravement déstabilisés par la dernière crise financière mondiale.

Fixée une fois par an, la TIPP, impôt archaïque hérité de la gabelle, est incapable de faire face aux changements brutaux qui interviennent en cours d'année, malgré une tentative qu'elle regrette (on est plus souple pour le tabac, et plus permissif pour l'alcool). Elle n'est pas là pour servir l'économie, mais pour s'en servir.

Une seule certitude : elle n'envisage ni de disparaître, ni de s'adapter.

Suivant les Régions, nos propriétaires de véhicule essence roulent entre 6 700 km et 10 500 km, pour des budgets annuels qui s'étagent de 5 300€ à 6 000€, avec un prix au kilomètre entre 0,52€ et 0,87€.



Le Budget de l'Automobiliste Essence 2010

La Clio 2010

Le budget 2010 de l'automobiliste utilisant une voiture fonctionnant à l'essence s'élève à 5 744€.

Cet automobiliste possède une Renault Clio III TCE Euro 5, 1,2l, 6 CV, 5 portes, d'une puissance de 100 chevaux, finition Expression, 129g de CO₂ au km, bonus neutre.

Il a acquis cette voiture au prix catalogue de 15 850€. Il a cédé en échange une Clio de 4 ans et 38 000 km à la côte Argus de 5 355€.

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

Il a parcouru dans l'année 9 076 km avec une consommation moyenne de 5,8 litres aux 100 km. Chaque kilomètre lui a coûté 0,633€, soit une augmentation de 3,4% par rapport à 2009.

Mais bien qu'il ait abaissé son kilométrage annuel de 0,95% (9 076 km au lieu de 9 163 km), il se retrouve avec un budget quand même en progression: 5 744€ au lieu de 5 603€.

En Euros	HORS TAXES		TAXES		TTC	
	2009	2010	2009	2010	2009	2010
Achat moins reprise	2 170	2 194	476	483	2 646	2 677
Frais financiers	276	276	54	54	330	330
Assurance	453	463	119	121	572	584
Carburant	214	274	427	435	641	709
Entretien	587	598	115	117	702	715
Garage du véhicule	454	458	89	90	543	548
Total hors taxes	4 154	4 263				
Péage			175	181	175	181
Total taxes			1 455	1 481		
Total TTC					5 609	5 744
2009/2008		2,60%		1,80%		2,40%
Prix au km	0,453	0,47	0,159	0,163	0,612	0,633
2010/2009 au km		3,70%		2,50%		3,40%

Le prix de la voiture en légère baisse

C'est une hausse de 2,4%, dans une économie nationale sujette à une inflation de 1,5%, avec un pouvoir d'achat salarial supérieur à 2009 de 1,9%.

Notre Clio essence n'a pas bénéficié d'un bonus, ni supporté de malus. Néanmoins, son prix de vente a baissé de 200€ par rapport à 2009 (-1,25%), ce qui représente un (trop) léger rapprochement du prix réellement pratiqué en concession.

Par contre, le prix moyen de la carte grise a repris sa marche en avant avec une progression de 3,8% à 211,80€.





7

Le bonus des uns fait le malus des autres

Au moment de son achat, notre automobiliste essence cède, en échange, la Clio qu'il possédait depuis 4 ans. Sa valeur de reprise joue donc un rôle non négligeable dans son poste Achat-Reprise.

Or, trois années consécutives de politique de bonus favorisant le diesel ont eu des effets délétères sur la valeur patrimoniale de la Clio essence. Alors que le prix de reprise aurait pu rester stable (à défaut d'augmenter avec l'inflation), il est passé de 6 600 € à 5 355 €, soit une perte de 19 % pour 1 295 € en trois ans.

Le bonus des uns (les acheteurs de diesel) fait le malus des autres (les revendeurs de véhicules essence).

En conséquence, en 2010, le poste Achat moins Reprise atteint 2 677 €, soit une augmentation de 16,5 % en trois ans de bonus-malus, pour une inflation cumulée de 4,4 % pendant la même période.

Accidents en baisse, assurances en hausse

La valeur moyenne de la prime d'assurance de notre Clio essence s'est établie à 584 €, en augmentation de 2,1 %, soit près de la moitié en plus par rapport à l'inflation 2010 des prix à la consommation (1,5 %).

Cette augmentation continue à entretenir son désaccord avec la baisse du nombre de tués (-6,5 %) et de blessés (-13,1 %) sur la route par rapport à 2009.

De plus les 584 € de prime ne représentent qu'une partie des sommes engagées par l'automobiliste. En 2010, les Compagnies d'Assurances ont indemnisé 10 millions de sinistres pour un montant de 17 milliards (qu'on retrouve dans les primes), en laissant plus de 2,5 milliards d'euros à la charge des assurés, par le biais de la franchise. De plus, cette franchise amène les assurés à garder, à leur charge, les sinistres inférieurs à 250 ou 300 euros.

Pour certains, le montant final dépasse de loin les 584 € de la prime de départ.

Notre très cher Super

En 2010, le baril de pétrole augmente de 29,2 %. Le litre de SP95 suivra à +28,3 % avant impôts pour atteindre 0,52 € hors taxes.

Avec la TVA sur le carburant, la Taxe Intérieure sur les Produits Pétroliers (TIPP) et la TVA sur la TIPP, le Super à la pompe grimpe, toutes taxes comprises, à 1,35 € en moyenne sur l'année.

Le taux de taxation atteint 159 % (à comparer avec la TVA normale de 19,6 %).

Le litre de Super coûte 11,3 % de plus que l'année précédente: plus de sept fois l'inflation !

Notre automobiliste essence a baissé son kilométrage annuel d'environ 1 % à 9 076 kilomètres.

Il a ainsi consommé 527 litres de Super pour 709 €. Il a dépensé 10,6 % de plus en carburant qu'en 2009.

Elle coûte cher à entretenir

Après la pompe, l'atelier. Face à une inflation de 1,5 %, les ingrédients de peinture augmentent de 4,1 %, la main-d'œuvre de 3,3 % et les pièces détachées de 2,1 % chez ce constructeur. L'entretien coûte 2,8 % de plus qu'en 2009.

La baisse du kilométrage annuel réajuste le budget entretien à un niveau de hausse de 1,85 %.

Il faut dire que, pour le fabricant, les pièces vendues à l'unité sont plus rémunératrices que le véhicule une fois monté. Chez ce constructeur, les pièces représentent 12 à 15 % du chiffre d'affaires du Groupe selon les années, mais plus de 30 % des bénéfices.

Dans la profession, pour les treize dernières années, les pièces détachées ont vu leur prix progresser de 39 %, et la main-d'œuvre de 79 %. A comparer à une inflation de 21 % pour les prix à la consommation dans la même période.



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 548€ en 2010 (+1,1%).

Les autoroutes toujours plus empruntées

Le trafic sur les autoroutes s'est accru, cette année, de 2,2%.

L'augmentation moyenne des tarifs de péage de 1% a engendré un accroissement de dépenses de 3,2% pour le conducteur essence à 181€.

Des taxes toujours plus rapides que l'inflation

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

Par rapport à 2009, elles augmentent toujours plus vite que l'inflation, en passant de 1455€ à 1481€ (+1,8%), surtout portées par le carburant et le péage.

A quoi sert l'argent du budget ?

Sur 100€ dépensés, l'automobiliste consacre :

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

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

Même en progression, les dépenses de SP95 ne représentent que 12,3% des frais.

Qui reçoit cet argent ?

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

- 26€ de taxes vont au percepteur
- 38€ hors taxes vont au constructeur
- 10€ ht au garagiste
- 8€ ht à l'assureur
- 8€ ht au loueur de garage
- 5€ ht au financier
- 5€ ht au pompiste

Le constructeur et le percepteur se partagent les deux tiers du budget. Cette année encore, le pompiste, malgré l'augmentation du baril, est toujours le dernier servi.

L'automobiliste, en légitime colère au pied de la pompe, se tromperait-il de responsable ?

Comment économiser sur les taxes ?

Sur 100€ de taxes :

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

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

Si le premier poste se comprend, les deux autres ne nous ont pas convaincu de la légitimité de leur poids.

8 % de remise sur l'achat de la voiture

Un diesel pour le même usage

Budget 2010 de la clio diesel



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 1260€ sur l'achat de la Clio neuve, mais perd 430€ sur la reprise de l'occasion. Ses 830€ gagnés s'amortissent sur 4 ans à raison de 207€ par an, auxquels s'ajoutent 26€ économisés sur les frais financiers.

L'avantage acquis de 233€ ramène le budget annuel de 5744€ à 5511€ (4,1% d'économie).

S'il parvient à revendre sa Clio d'occasion sans accorder une remise de 8%, il garde ses 1260€, soit 315€ par an, plus les 26€ de frais financiers économisés.

Cet avantage de 341€ ramène le budget à 5170€ (10% d'économie par rapport au budget initial).

Pour un automobiliste parcourant, comme la Clio essence, 9076 km par an, le diesel est-il plus avantageux ?

Calculons le budget pour une Clio III 5CV, 5 portes, 1,5l dCi, 85 chevaux, finition Expression. Elle coûte 17750€ moins 500€ de bonus, soit 17250€ et consomme 4,4 litres de gazole à 1,147€ (14,8% moins cher que l'essence à 1,346€).

Sa Clio diesel de 4 ans et 48000 km, qu'il donne en reprise, coûte 7500€. Hormis le garage et le péage identiques, les coûts des autres postes sont plus élevés que pour la Clio essence :

- l'entretien : +22,3%
- les frais financiers : +9,4%
- l'assurance : +5,7%

...mais l'amortissement de l'achat est désormais 7,3% moins élevé : 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 35,4% moins élevée que celle du budget essence, générant un budget final de 5522€, près de 4% au dessous de celui de la Clio essence.

Le prix de revient kilométrique s'établit à 0,608€ contre 0,633€ pour l'essence (-3,9%). L'écart était de 1% en 2006, de 4% en 2007, de 1,2% en 2008, et 0,4% en 2009.

Pour la Clio, le gazole devient durablement rentable à partir de 9000 km, à condition :

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

	HORS TAXES	TAXES	TTC	RAPPEL ESSENCE	DIESEL/ ESSENCE
	€	€	€	€	%
Achat moins reprise	2038	444	2482	2677	-7,30%
Frais financiers	302	59	361	330	9,40%
Assurance	490	127	617	584	5,70%
Carburant	212	246	458	709	-35,40%
Entretien	732	143	875	715	22,30%
Garage du véhicule	458	90	548	548	0%
Total hors taxes	4232				
Péage		181	181	181	0%
Total taxes		1290			
Total TTC			5522	5744	-4,00%
Prix au km	0,466	0,142	0,608	0,633	-4,00%

10 Le Budget de l'Automobiliste Diesel 2010

L'usager du diesel

Le budget de l'automobiliste utilisant une voiture fonctionnant au gazole s'élève cette année à 7 466€, en hausse de 1,6% par rapport à 2009.

Cet automobiliste possède une 308 Peugeot HDI Confort Pack FAP 5 portes 5 CV de 92 chevaux, 115 g de CO₂ au km, bonus de 500€.

Le prix catalogue bonifié est de 19 950€. Il a cédé en reprise une 307 de 4 ans avec 62 000 km au compteur à la côte Argus de 7 450€ (modèle 1,6l HDI 5 CV, 5 portes Confort).

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

Il a parcouru dans l'année 15 648 km (en baisse de 1,3% par rapport à 2009), avec une consommation moyenne de 4,5 litres aux 100 km.

Chaque kilomètre lui a coûté au total 0,437€, soit une hausse de 3,2% par rapport à l'année précédente.



En Euros	HORS TAXES		TAXES		TTC	
	2009	2010	2009	2010	2009	2010
Achat moins reprise	2 655	2 613	562	556	3 217	3 169
Frais financiers	417	424	82	83	499	507
Assurance	553	566	146	148	699	714
Carburant	291	374	422	433	713	807
Entretien	1 155	1 186	226	232	1 381	1 418
Garage du véhicule	454	458	89	90	543	548
Total hors Taxes	5 525	5 621				
Péage			294	303	294	303
Total taxes			1 821	1 845		
Total TTC					7 346	7 466
2010/2009		1,70%		1,30%		1,60%
Prix au km	0,348	0,359	0,115	0,118	0,463	0,477
2010/2009 au km		3,20%		2,60%		3,00%

Les frais d'acquisition

La 308 affiche un prix catalogue de 20 450€, en baisse de 0,5% et un bonus qui passe de 700 à 500€, ce qui ramène son prix de vente à 19 950€, soit 0,5% de plus qu'en 2009.

La 307 de 2006 cédée en reprise coûte 7 450€ à l'Argus, en hausse de 4,2% par rapport à la 307 de 2005 échangée l'année précédente (7 150€ moins bien équipée). La carte grise passe à 176,50€ en moyenne nationale.

Le poste achat moins reprise à 3 169€ est en baisse de 48€ sur 2009 (-1,5%).

Les frais financiers engendrent une dépense de 507€ (+1,6%).

Une plus forte assurance

Les tarifs d'assurance repartent à la hausse, malgré la baisse des accidents corporels (-13%) sur les routes en 2009.

Pour notre 308 diesel, la prime progresse à 714€, en augmentation de 2,1%.



Le gazole à la pompe : dix fois l'inflation

En 2010, le litre de gazole a augmenté de 15% en passant, d'une année sur l'autre, de 1€ à 1,15€, soit une hausse égale à 10 fois l'inflation de l'année (1,5%).

En parcourant 15 648 km (1,3% de moins qu'en 2009), le propriétaire de notre 308 a consommé 704 litres de gazole pour 807€, soit une dépense en progression de 13,2%.

Le poste carburant est celui qui connaît les plus amples variations selon les années dans le budget de l'automobiliste, en résonance aux caprices du baril de pétrole.

Néanmoins, quand on examine nos dépenses hors taxes, on s'aperçoit que c'est le pompiste qui nous coûte le moins cher : 374€ hors taxes sur un budget global TTC de 7 466€, soit 5%.

Le prix insupportable du carburant se trouve dans les taxes...

Un atelier bien entretenu

Les taux horaires de main-d'œuvre ont augmenté de 3,3%. Chez ce constructeur, le prix unitaire des pièces détachées s'est accru de 4,7% (trois fois l'inflation).

Le budget entretien de la voiture diesel est passé à 1 418€, en hausse de 2,7%.

Le contrôle technique obligatoire nous rappelle que la sécurité dépend d'un bon entretien préventif. Les hausses de l'atelier, supérieures en permanence à la progression du pouvoir d'achat salarial (1,9% en 2010) exposent les foyers modestes à l'insécurité.

81% des déplacements en France sont assurés par la route, souvent plus par nécessité que par plaisir. Pour l'utilisateur, l'autoroute (plus sûre) représente un surcoût. La voiture neuve (plus sûre) représente un surcoût. Les augmentations répétées des tarifs de l'entretien sont-elles toutes justifiées économiquement ?

Le coût du garage

L'évolution du coût du garage du véhicule suit les variations de l'indice de référence des loyers (IRL) et amène sa valeur à 548€ en 2010.

Le coût du péage

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 303€ (+3,2%).

Taxes en hausse dans un budget en hausse

L'utilisateur de la 308 débourse 1 845€ de taxes en 2010, soit 1,3% de plus que l'année précédente.

Ces taxes représentent le quart du budget global.

Les hausses sont dues principalement au carburant, à l'entretien et au péage.

A quoi sert l'argent du budget ?

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

- 42€ à l'amortissement de la voiture (47)
- 19€ à l'entretien (12)
- 11€ au carburant (12)
- 10€ à l'assurance (10)
- 7€ au garage de la voiture (10)
- 7€ aux frais financiers (6)
- 4€ au péage (3)

A l'achat, la voiture diesel est plus chère que la voiture essence. Mais une bien meilleure valeur de la 307 de reprise rend l'amortissement encore moins pesant cette année, par rapport à la voiture essence.

Par contre, l'écart se creuse encore pour l'entretien.



Qui reçoit cet argent ?

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

- 25€ au perceuteur (26)
- 35€ hors taxes au constructeur (38)
- 16€ ht au garagiste (10)
- 8€ ht à l'assureur (8)
- 6€ ht au loueur de garage (8)
- 5€ ht au financier (5)
- 5€ ht au pompiste (5)

Le pompiste est le parent pauvre (5€ sur les 100€), comme pour le véhicule essence.

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

Un réservoir de taxes

Sur 100€ de taxes :

- 30€ concernent l'amortissement de la voiture (33)
- 23€ le carburant (29)
- 16€ le péage (12)
- 13€ l'entretien (8)
- 8€ l'assurance (8)
- 5€ le garage du véhicule (6)
- 5€ les frais financiers (4)

Un véhicule de reprise qui tient bien mieux la côte, et un carburant privilégié par le perceuteur, 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 399€ chaque année sur le poste Achat moins Reprise et 41€ sur les frais financiers.

Son gain de 440€ représente une baisse de ses dépenses annuelles de 5,9%.

S'il doit, par contre, céder en même temps 8% sur la reprise de sa 307 d'occasion, le gain n'est plus que de 291€ (3,9% de son budget annuel).



Comparaison des budgets de quatre automobilistes français

13

Quel profil pour quel modèle ?

Petit rouleur : véhicule essence Renault Clio III 1,2I TCE Expression 6 CV Etat : neuve Revente au bout de 4 ans Kilométrage annuel 2010 : 9 076 km	Moyen rouleur : véhicule diesel Peugeot 308 1,6I HDI 90 Confort FAP 5 CV Etat : neuve Revente : au bout de 4 ans Kilométrage annuel 2010 : 15 648 km
Petit budget : véhicule essence Renault Clio III 1,2I Dynamique 5 CV Etat : occasion de 4 ans : 38 000 km Revente à 8 ans Kilométrage annuel 2010 : 10 000 km	Gros rouleur : véhicule diesel Peugeot 607 2,0I HDI Feline FAP 8 CV Etat : neuve Revente : au bout de 3 ans Kilométrage annuel 2010 : 35 000 km

Un petit budget et un gros rouleur

Face à nos deux véhicules de référence (Clio essence neuve et 308 diesel), nous examinons le budget d'un automobiliste recherchant l'économie avec une Clio d'occasion de 4 ans parcourant 10 000 km par an, et celui d'un gros rouleur (35 000 km en 607 diesel neuve).

Avec 2 515 € de budget annuel, la voiture d'occasion dépense cette année 56 % de moins que la Clio neuve (5 744 €).

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 60 %, contre 33 à 35 % pour les trois voitures neuves.

Notre gros rouleur en 607 dépense 18 806 €, soit 7,5 fois plus que le propriétaire de la voiture d'occasion, pour 3,5 fois plus de kilomètres. Mais le prix de revient de la 607 au kilomètre parcouru (0,533 €) est moins élevé que celui de la Clio neuve (0,633 €) qui roule beaucoup moins (9 076 km).

Chaque voiture correspond à un usage spécifique et a son budget particulier.

Rouler en véhicule d'occasion

Priorité est donnée à l'économie : le propriétaire revend son ancien véhicule, une Renault Clio de 8 ans (1,2I Authentique 5 CV 2002), et finance son différentiel d'achat par un retrait sur son épargne. Il est assuré au tiers auprès d'un opérateur de type direct, avec une couverture minimale de risques. Sa consommation est de 6,2 litres aux 100 kilomètres.

L'entretien et les réparations sont réalisés en partie par ses soins, selon ses compétences. Il se procure les pièces aux meilleures conditions du marché. Il gare son véhicule sur le domaine public. Sa fréquentation des autoroutes payantes est de 30 % inférieure à la moyenne des automobilistes. Il parcourt une distance de 10 000 km par an.

Budget 2010 pour un véhicule d'occasion



La recherche des économies

Peu d'économies sur les taxes

	HORS TAXES	TAXES	TTC
	€	€	€
Achat moins reprise	621	175	796
Frais financiers	48	0	48
Assurance	151	40	191
Carburant	322	513	835
Entretien	432	85	517
Garage du véhicule	0	0	0
Total hors taxes	1574		
Péage		128	128
Total taxes		941	
Total TTC			2 515
Prix au km	0,157	0,094	0,251

Notre propriétaire d'occasion dépense 2 515€ dans l'année, contre 5 744€ pour la Clio neuve, soit moins de la moitié (43,8%).

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
- 28 % sur l'entretien
- 100 % sur le garage du véhicule
- 30 % sur le péage

Mais sa voiture plus ancienne consomme davantage, et il dépense 18% de carburant en plus.

Pour un kilométrage supérieur de 10,2% à celui de la Clio neuve, il réalise quand même 56% d'économie sur l'ensemble du budget.

Chaque kilomètre parcouru lui revient à 0,252€, soit 60% de moins que celui de la Clio neuve (0,633€).

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

- roule dans une voiture plus ancienne, moins sûre par conception, par construction, par usure et par un moindre entretien préventif,
- a mobilisé tout ou partie de son épargne,
- dispose d'une couverture d'assurance minimale,
- subit les aléas et les risques d'une voiture stationnée dehors,
- fréquente moins les autoroutes et augmente ainsi ses risques d'accident.

L'économie qu'il a faite pour accéder à un véhicule a été obtenue en partie aux dépens de la qualité du produit et de la sécurité, sans pouvoir échapper dans les mêmes proportions à la pression fiscale.

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

- 63 % sur le budget hors taxes (1 574€ contre 4 263€),
- mais seulement 36 % sur les taxes qu'il acquitte (941€ contre 1 481€).

Il paie des produits et services hors taxes à 37 % de leur valeur neuve, mais acquitte 64 % 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 (37 % contre 26 % de leur budget TTC) et sont plus exposés aux pannes et aux accidents.

Notre gros rouleur

Il parcourt 35 000 km par an. Il renouvelle sa 607 diesel de 8 CV tous les 3 ans. Il finance son achat comptant. Il souscrit une assurance tous risques à faible franchise. Il effectue l'entretien et les réparations selon les prescriptions du constructeur. Dans les deux tiers des cas, il parque son véhicule dans un garage. Il fréquente les autoroutes payantes 30% de plus que la moyenne des automobilistes. Il dépense 18 806 € en 2010.

Budget 2010 pour un véhicule haut de gamme

	HORS TAXES	TAXES	TTC
	€	€	€
Achat moins reprise	7 887	1 640	9 527
Frais financiers	281	0	281
Assurance	1 029	267	1 296
Carburant	1 133	1 315	2 448
Entretien	2 845	558	3 403
Garage du véhicule	855	167	1 022
Total hors taxes	14 030		
Péage		829	829
Total taxes		4 776	
Total TTC			18 806
Prix au km	0,401	0,136	0,537

La 607 face à la 308

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

La 607 consomme 36% de gazole en plus au kilomètre et effectue des parcours deux fois plus élevés : son poste carburant triple de valeur (2 448 € contre 807 €).

Avec 18 806 €, le budget de la 607 vaut deux fois et demie celui de la 308 (7 466 €).

Bien que la 607 parcoure plus du double de kilomètres (35 000 contre 15 648), son prix de revient kilométrique est supérieur de 13% à celui de la 308 (0,537 € contre 0,477 €), en raison de l'important poste achat-reprise.

Par rapport à la 308, les taxes de la 607 grimpent comme son kilométrage annuel (+ 161%), même plus que son budget hors taxes (+ 150%), en raison des dépenses de carburant.





Quatre profils, quatre budgets

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

Les parcours annuels vont de 9 076 km pour la Clio neuve à 35 000 km pour la 607, le rapport est de 1 à 3,9. Les budgets s'échelonnent de 2 515 € pour l'occasion à 18 806 € pour la 607, le rapport va de 1 à 7,5.

Quand l'automobiliste parcourt 1 000 km en 2010, il dépense 252 € en Clio d'occasion, 477 € en 308, 537 € en 607, et 633 € en Clio neuve.

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

- parmi les voitures neuves, le kilomètre coûte plus cher au véhicule essence (0,633 €) qu'aux véhicules diesel (0,477 € et 0,537 €),
- le propriétaire de la voiture d'occasion parvient à abaisser le coût de son kilomètre à 0,252 €.

Mais c'est au détriment de la fiabilité, de la sécurité et de l'accès aux technologies nouvelles. De plus, le prix de son kilomètre représente quand même 47 % de celui de la 607 (0,537 €).

Enfin, c'est lui qui supporte le taux de taxation le plus élevé par rapport au prix hors taxes (60 % contre 33 à 35 % pour les trois voitures neuves).

Comparatif des budgets des quatre automobilistes



	MODELES			
	Clio occasion	Clio neuve	308 Diesel	607 Diesel
Kilométrage annuel	10 000	9 076	15 648	35 000
	€	€	€	€
Achat moins reprise	796	2 677	3 169	9 527
Frais financiers	48	330	507	281
Assurance	191	584	714	1 296
Carburant	835	709	807	2 448
Entretien	517	715	1 418	3 403
Garage du véhicule	0	548	548	1 022
Péage	128	181	303	829
Total TTC	2 515	5 744	7 466	18 806
Coût au km	0,252	0,633	0,477	0,537
Total hors taxes	1 574	4 263	5 621	14 030
Taxes payées	941	1 481	1 845	4 822
Part des taxes	37,40 %	25,80 %	24,70 %	25,40 %
Taux de taxation	59,80 %	34,70 %	32,80 %	34,00 %

L'automobiliste français face aux taxes

17

Quatre budgets, quatre taxations

Répartitions des taxes

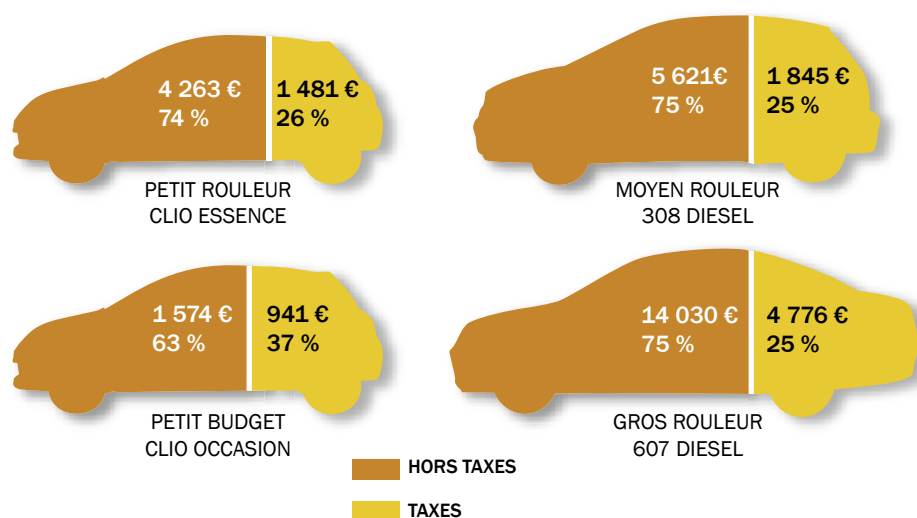
L'usage est lourdement taxé

Pour la très grande majorité des produits et services, dans 100€ d'achat, il y a 16€ de taxes.

Mais, avec le budget de l'automobiliste, la charge fiscale augmente.

Dans 100€ de budget automobile, il y a :

- 25€ de taxes pour une 308 diesel,
- 26€ pour une 607 diesel,
- 26€ pour une Clio essence neuve,
- et jusqu'à 37€ pour une Clio occasion.



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

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

- 52 % pour la 308,
- 59 % pour la 607,
- 64 % pour la Clio neuve,
- 85 % pour la Clio occasion.

Il ne fait pas bon rouler dans un véhicule essence.



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 : 33,1
- Péages : 9,3
- TVA sur les voitures neuves : 6,8
- TVA sur l'entretien : 4,6
- Taxes sur l'assurance : 3,9
- Cartes grises : 1,9
- Autres : 1,4

La taxe à la valeur surajoutée

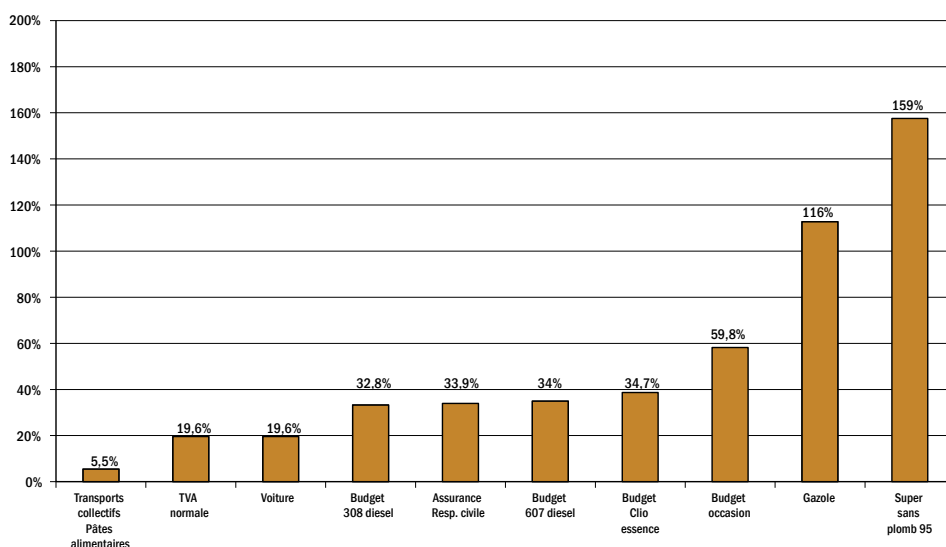
La taxe à la valeur ajoutée d'un montant de 19,6 % (TVA normale) est, en principe, la référence en matière d'imposition en ce qui concerne la consommation.

Mais le taux de taxation de l'ensemble du budget de la 607 (possession + usage) dépasse les 34 %, soit près du double de la tva de référence.

Et il faut compter plus de trois fois pour la Clio occasion (60 %), près de six fois pour le gazole (116 %), et plus de huit fois pour le super sans plomb (159 %) en 2010.

Tous ces surcoûts rendent compte du poids réel des taxes dans l'économie du déplacement individuel, qui constitue plus de 81 % de la mobilité en France.

Taux de taxation spécifiques



Prix des carburants

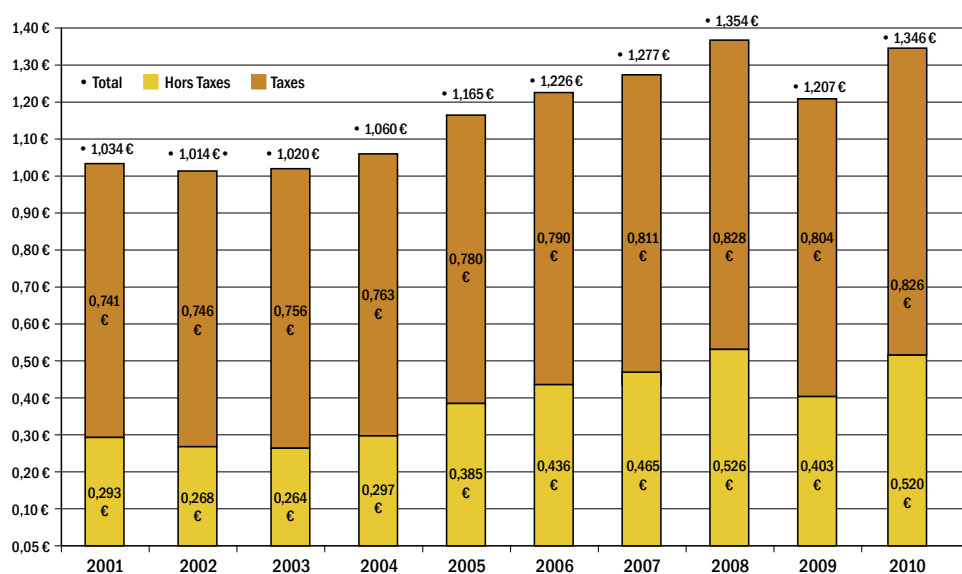


Euros par litre	SUPER			GAZOLE		
	2009	2010	2010/2009	2009	2010	2010/2009
Hors taxes	0,403	0,519	28,80 %	0,409	0,531	29,80 %
Taxes	0,804	0,827	2,90 %	0,592	0,616	4,05 %
TTC	1,207	1,346	11,50 %	1,001	1,147	14,59 %
Imposition	199 %	159 %		145 %	160 %	
Rappel TIPP	0,606	0,606	0	0,428	0,428	0

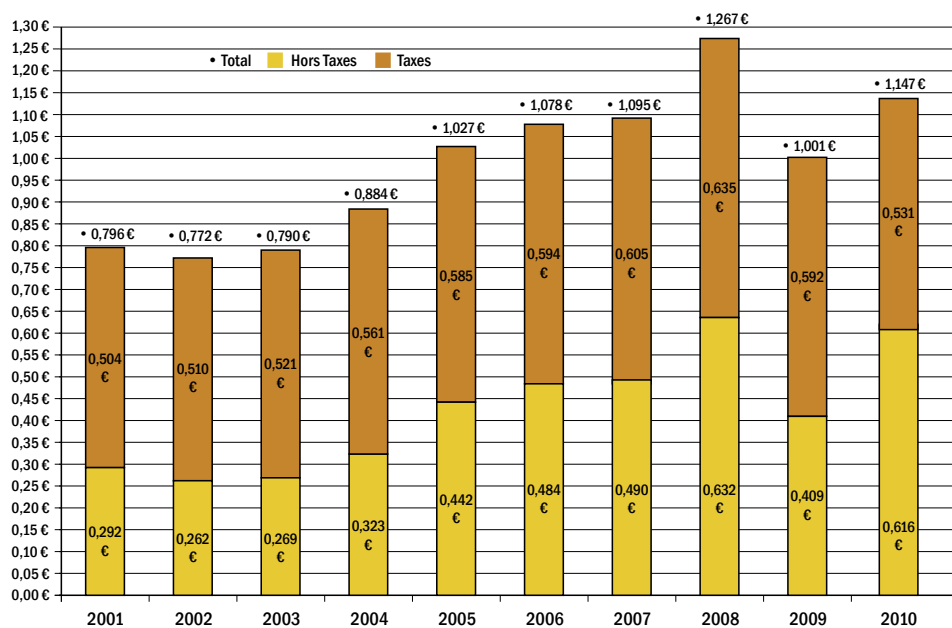
Qu'obtient l'automobiliste quand il paye 10€ à la pompe ?

	En 2009	En 2010	2010/2009
Super	8,28 litres	7,43 litres	- 10,3 %
Gazole	9,99 litres	8,72 litres	- 12,7 %

Evolution du prix moyen du sans plomb 95



Evolution du prix moyen du gazole



Coût d'acquisition et coût d'usage

La jeunesse n'est pas éternelle

Le but de notre Budget est d'observer le comportement commercial des principaux partenaires de l'automobiliste, et d'apprécier l'évolution des coûts de leurs produits et de leurs services.

Les prix affichés par ces fournisseurs nous servent à dresser un Budget « d'acquisition », puisqu'il s'agit des sommes acquittées par les clients au moment où le produit ou le service leur sont fournis.

Mais tous les véhicules n'ont pas la même fiabilité ni la même durabilité. Donc pour deux voitures de même prix, mais de « qualité » différente, on pourra s'attendre à deux coûts d'usage différents.

Après l'achat, la reprise

Depuis une vingtaine d'années, notre Budget de l'Automobiliste a pris en compte une mesure indirecte de ce coût d'usage pour la voiture elle-même, en calculant non seulement les dépenses d'entretien, mais aussi la valeur résiduelle du véhicule à l'Argus au bout de quatre ans, valeur qui n'est pas identique pour deux voitures initialement de même prix.

La différence entre l'achat et la reprise nous donne le coût à l'usage pour un véhicule en bon état d'entretien et avec un kilométrage forfaitaire.

Avant la reprise, l'entretien

Mais une voiture est constituée de pièces nombreuses qui s'usent plus ou moins vite, et parfois encore plus d'une marque à l'autre.

Il faut rappeler que, non seulement leurs prix augmentent tous les ans plus vite que l'inflation, mais quand on les change, la facture s'alourdit du prix de la main-d'œuvre, plus pressée encore que la pièce de bousculer l'inflation.

Aussi serait-il intéressant de savoir combien de temps dure une pièce détachée, et quel effet son état entraîne sur les autres organes et fonctions de la voiture.

Jusqu'ici, notre ignorance nous laissait dans l'expectative quant à choisir entre deux fournisseurs, entre deux marques, entre deux produits.

Un pas en avant

On devrait plutôt dire un « tour de roue »...

En effet, L'Automobile Club a choisi de mettre en relief des tests de durabilité et de consommation de carburant réalisés par deux organismes indépendants renommés (TÜV SÜD et DEKRA) sur le premier motif d'entretien : le pneumatique (source : GIPA 2010).

Ces tests portaient sur plusieurs dimensions et sur plusieurs segments (été, sport, hiver) de 6 marques premium achetées dans le commerce (marques les plus vendues sur le marché et représentées en première monte sur les véhicules neufs).

Les avantages à la pompe

Les prestations d'un pneumatique dépendent en particulier de sa conception, des matières premières utilisées, du mode de fabrication et des procédés de mise au point.

Prenez le bon train

Dans le cas présent, les tests établissent que, en raison d'une moindre résistance au roulement et à sécurité égale, on économise en moyenne 16 litres de carburant tous les 10 000 km avec les pneumatiques Michelin testés, soit par exemple 25 litres de gazole en moins pour le budget carburant de notre 308 diesel qui parcourt plus de 15 000 km en 2010.

Les mêmes tests ont démontré que la marque Michelin est parvenue à doter l'un de ses produits d'une longévité kilométrique supérieure d'environ un tiers à ce qu'on constate habituellement.

Tout ceci a évidemment un coût: ce nouveau pneu est vendu en moyenne environ 9% plus cher à dimensions égales (relevé de prix sur 6 marques premium).

Notre 308 diesel parcourra dans sa vie environ 120 000 km en 8 ans.

Si elle s'équipe de pneus conventionnels (tous les 30 000 km), elle usera quatre trains de pneus. A un prix unitaire de 98€ (en 2010 pose incluse), le coût total sera de: $98€ \times 16 = 1\,568€$. Avec ce nouveau pneu longue durée, elle changera, par contre, tous les 40 000 km des pneus au prix unitaire plus élevé de 107€ (pose incluse), ce qui, pour trois trains, lui coûtera $107€ \times 12 = 1\,284€$, soit une économie de 284€.

Simultanément, en 120 000 km, notre 308 aura consommé 16 litres de gazole en moins tous les 10 000 km, soit $16 \times 12 = 192$ litres, qui, au prix 2010 de 1,147€, représente une économie de 220€.

Au total, ce pneu, dont le coût d'acquisition apparaissait près de 10% supérieur, offre un coût d'usage inférieur de $284€ + 220€ = 504€$.

Les pneumatiques sont le seul lien de la voiture avec le sol. Pour vaincre la résistance au roulement, il dissipe 20% de l'énergie produite par le véhicule.

Un plein de carburant sur cinq est dissipé par le pneumatique.

Tout progrès réalisé dans ce domaine est une source d'économie d'énergie.

Il serait bon, pour l'automobiliste, que les autres fabricants, fournisseurs ou distributeurs de pièces détachées nous rassurent aussi sur la fiabilité, la longévité et le coût à l'usage des produits qu'ils nous proposent.





Acheter d'abord, payer après

Nous venons de voir le cas où un prix d'acquisition plus élevé se transforme en un bon investissement.

Mais les cas sont plus nombreux où un prix d'appel alléchant fait un joli paravent à des frais consécutifs plus conséquents.

Prenons l'exemple de la Dacia Sandero 2010.

Voiture assemblée en Roumanie, sur la base de l'ancienne Renault Clio, elle est en septième place dans les ventes 2010 en France, en progression de 71%, devant les 308, C4 Picasso, Polo, reléguant la Logan à la trente-quatrième place.

Ses atouts? En dehors de qualités intrinsèques respectables pour le segment, elle offre un prix d'acquisition très alléchant en version de base :

- 10 500€ moins 500€ de bonus en diesel, soit 10 000€,
- 9 890€ moins 2 000€ de bonus en GPL, soit 7 890€.

Ce sont des répliques simplifiées et relookées de nos Clio diesel (17 050€ bonifiés) et essence (15 850€), soit respectivement -41% et -50%. Ces tarifs sont très attirants, à tel point que 32% des ventes Sandero 2010 se feront en diesel et 63% en GPL. L'accès à la voiture neuve est donc facilité pour les ménages modestes.

Mais après ce coût d'acquisition à la roumaine (-50%), les nouveaux propriétaires avaient-ils une idée de leur coût d'usage... à la française?

Ils ont payé en 2010 un carburant au prix français, une assurance française, un entretien français (pièces Clio et main-d'œuvre française), des péages français, etc.

Leur gain de départ est très appréciable (près de 8 000€), mais l'usage ne les met pas à l'abri des tarifs et des taxes françaises, qui ne sont pas à 50%. Et, à la revente, leur voiture n'aura pas la côte d'une Clio. Les a-t-on informés de tout cela au moment de l'acquisition?

Ils ont acheté une Sandero, mais ils vont rouler, pour de nombreuses années en Clio, en tout cas pour les dépenses. Et ce n'est plus à moitié prix...

Coût d'acquisition n'est pas coût d'usage, en se rappelant, qu'en France, l'acquisition est taxée de 20% à 25%, et l'usage de 52% à 64% pour les véhicules neufs.

De l'énergie à tout prix

23

L'automobiliste et le contribuable

Durant ces dix dernières années, le coût « hors taxes » du carburant n'a évolué qu'entre 2,5% (en 2002) et 5% (en 2008) du Budget de l'automobiliste. Ses variations n'auraient pas dû être un sujet de préoccupation majeure.

L'année 2010 a encore vu s'envoler les prix à la pompe. Accusé: le baril de pétrole... Ce baril a augmenté en un an de 29,4%, soit 20 fois l'inflation (1,5%). Simultanément, les taxes ont fait 2,7 fois mieux que l'inflation pour le gazole.

Conséquence: comme il y a 46% de produit et 54% de taxes dans un litre de gazole, le prix à la pompe a pris 10 fois l'inflation. Il est passé de 1,0024€ à 1,1467€.

Près de 15% d'augmentation...

Dans les taxes du carburant, il y a :

- la TVA sur le produit (toujours proportionnelle, à 19,6%)
- la TIPP (toujours fixe pour une année donnée)
- la TVA sur la TIPP (proportionnelle à la TIPP, à 19,6%).

Exemple:

LE PRIX DU GAZOLE EN 2010	€	%
le prix hors taxes	0,5309€	46,3 %
la TVA sur le produit	0,1041€	9,1%
la TIPP	0,4278€	37,3 %
la TVA sur la TIPP	0,0839€	7,3%
prix total à la pompe	1,1467€	100 %

Si le gazole bénéficiait d'une fiscalité normale (19,6%), son prix à la pompe en 2010 aurait été de 0,635€, au lieu de 1,1467€, soit 45% de moins.

Près de deux litres pour le prix d'un.

Mais il serait rentré 27 milliards d'euros de moins dans les caisses de l'Etat.

Ces 27 milliards, dont l'Etat a vraiment besoin s'il ne veut pas réduire ses dépenses, et dont nous verrons qu'ils n'ont rien à voir avec l'automobile, doivent-ils être acquittés par l'automobiliste ou par le contribuable ?

La TIPP, une lourde hérédité

La Taxe Intérieure sur les Produits Pétroliers est apparue en 1928, sous le nom prédestiné de Taxe Intérieure Pétrolière, avec le but explicite de compenser le déclin d'une autre contribution indirecte: l'impôt sur le sel.

Cette taxe sur le sel, la gabelle, exerçait ses fonctions d'impôt à forfait depuis Saint Louis, au treizième siècle, et ne fut supprimée qu'en 1945.

Mille milliards de mille sabords

A l'inverse de la TVA, proportionnelle à la valeur du produit taxé, la gabelle et la TIPP sont des droits d'accise, c'est-à-dire des droits d'accès à un produit, forfaitaires et indépendants de la valeur de ce produit.

Cette accise s'intègre d'ailleurs fiscalement au prix du produit, ce qui explique qu'on pourra ensuite lui appliquer la taxe à la valeur ajoutée.

Pour le sel, le but était d'en réguler et limiter la consommation. Le législateur moderne, quant à lui, parle de dissuader la consommation de produits qu'il considère comme ayant une « externalité négative » (nocifs, ndlr).

En France, le droit d'accise s'applique au tabac, à l'alcool... et aux produits pétroliers.

A ses débuts, la taxe intérieure pétrolière avait un caractère redistributeur, puisqu'elle frappait les rares et riches propriétaires de voiture, de façon sélective.

Trois quarts de siècle plus tard, 82 % des ménages français sont motorisés, et cette taxe de dissuasion existe toujours, frappant aveuglément puissants et misérables.

Les taxes sur les produits pétroliers acquittées par les automobilistes en France en 2010 (TVA normale + TIPP + TVA sur la TIPP), ont atteint un total de 33 milliards d'euros, soit trois fois plus que les taxes sur le tabac, et dix fois plus que celles sur l'alcool.

Le législateur n'a pas vu que le tiercé n'était pas dans l'ordre. Mais on trait la vache en fonction de la taille de son pis.

En tout état de cause, le statut de l'usage de l'automobile en France en 2010, bien avant le tabac ou l'alcool, est celui d'une « externalité négative ».

Taillables, sinon corvéables...

La TIPP a donc pour vocation affichée de décourager l'utilisation (abusive?) de l'automobile, et pour fonction cachée de boucher les trous de la dette nationale.

Y parvient-elle?

Depuis le premier choc pétrolier des années soixante-dix, le prix du carburant a fortement grimpé, puis joué au yoyo selon les humeurs des pays producteurs et des spéculateurs sur les matières premières.

Dans le même temps, on a constaté que le kilométrage moyen de l'automobiliste était resté à un niveau anti-yoyo de 13 000 à 15 000 km par an.

Pendant la même période, plus de 80 % des déplacements de personnes ont été effectués par la route, quelles qu'aient été les aides diverses, dont fiscales, qu'on ait apportées aux transports publics, indubitablement nécessaires.

L'usage de l'automobile semble aussi indubitablement indispensable à la vie économique et aux déplacements de base des foyers français. Cet usage s'est adapté, par nécessité et au prix d'un énorme effort fiscal, aux variations réglementaires, industrielles, boursières et environnementales.

Les droits d'accise semblent n'avoir qu'un effet limité sur la dissuasion des « externalités négatives » (alcool, tabac, usage de l'automobile).

Alors, pourquoi persévérer?

Depuis l'année 2000, en onze ans, les taxes sur les produits pétroliers (TVA et TIPP) ont récolté 352 milliards d'euros.

Depuis le premier choc pétrolier, il y a près de quarante ans, l'estimation est d'environ mille milliards d'euros.



Qui fait Tintin ?

Pour comprendre l'ordre de grandeur, rappelons que la dette publique accumulée par la France (selon Maastricht), se monte à 1 600 milliards d'euros en 2010.

- Peut-on se passer de la TIPP ?
- Peut-on se passer de l'automobiliste-contribuable ?
- Où sont passés les mille milliards, tombés pourtant de façon tout à fait ad hoc dans les caisses de l'Etat ?

Sur les dix milliards de taxes prélevées sur le tabac en 2010, 90% seront versées à la Sécurité Sociale. Les fumeurs seront en partie soignés de leur « externalité négative » par les impôts qu'ils ont eux-mêmes payés.

L'automobiliste est-il aussi bien considéré que le fumeur ? Combien des mille milliards sont-ils retournés à l'usage de l'automobile ?

La France n'avait pas de pétrole, mais elle avait des idées. La TIPP devait servir, selon certains, à financer la recherche pour la mise au point d'énergies alternatives, qui nous auraient rendus moins dépendants de l'étranger. A part les centrales atomiques, antérieures au choc pétrolier, et inutilisables pour l'automobile, rien n'a été financé.

La voiture hybride a dix ans cette année, mais elle nous vient de l'étranger. Les modèles français, prototypes exposés dans les Salons, sont financés essentiellement par la recherche industrielle privée.

La France a besoin d'un réseau routier de qualité. L'avancée remarquable de ces dernières décennies s'est traduite par le développement d'un réseau d'autoroutes envié à l'étranger.

Mais, là encore, nulle retombée de la TIPP : le financement se fait par la perception d'un péage. Pis encore, les tronçons largement amortis qui devaient devenir gratuits, continuent de percevoir un octroi, dont le tarif ne suit pas, mais précède le plus souvent l'inflation.

On se tue quatre fois moins sur les autoroutes que sur les routes, à kilométrage égal. L'automobiliste modeste (et les autres aussi), après avoir acquitté la TIPP et sa TVA à la pompe, doit déboursier à nouveau son écot à la barrière du péage pour protéger sa vie.

L'accise sur le tabac facilite, au fumeur, un accès au soin, payé par son impôt.

L'accise sur le carburant ne permet en rien à l'automobiliste un accès supplémentaire à la sécurité, malgré sa tipp-tva trois fois plus lourde que la taxe sur le tabac.

Une partie des morts et des blessés sur les routes nationales peut-elle être revendiquée par Bercy ?

L'automobiliste a contribué largement en 2010 au financement de notre communauté en acquittant 60 milliards de taxes sur ses différents achats de produits et de services, dont 27 milliards (la TIPP et sa propre TVA) ne correspondent que de très loin à une nécessité économique, mais seulement à des besoins fiscaux, qui devraient reposer plus logiquement sur l'ensemble de la Société.

Serait-il indécent d'espérer que Bercy fasse lever les péages des tronçons d'autoroute déjà amortis, pour sauver quelques centaines de vies de plus (combien valent-elles ?), et invente une niche fiscale (ce que Bercy sait très bien faire), pour soulager les automobilistes les plus exposés aux retombées des tempêtes pétrolières ?

Parmi les mille milliards de sabords, pourrait-on en rendre quelques-uns à l'éternel Tintin ?

La TIPP gréco-irlandaise

La gabelle instituée par Saint Louis en 1246, et la TVA née en 1954 à Paris, se sont diffusées dans toute l'Europe dans les cinquante dernières années, sous forme de TIPP enrichie de sa propre TVA. Le rayonnement français...

Tous les Etats européens pratiquent ce super-impôt forfaitaire, mais avec plus ou moins de bonheur.

Les trois économies les plus prospères (Allemagne, France, Royaume-Uni) sont parmi celles qui disposent des accises les plus élevées, et servent de référence. Au début de la crise financière, en 2009, la moyenne pour ces trois pays était de 509,50€ pour 1000 litres de gazole.

Cigales inconscientes, l'Irlande était à -20% à 409,20€, et la Grèce à -39% à 310,00€.

Ayant appelé au secours, ces deux pays ont reçu des aides financières de la part de la BCE et du FMI, ainsi que de bons conseils, avec prière de les suivre.

En 2010, l'Irlande a passé ses accises de -20% à -9% par rapport aux trois grands, et annonce -2% pour 2011.

La Grèce est passée de -39% à -18% en 2010 et y restera en 2011. Point trop n'en faut.

Les automobilistes de ces deux pays vont rouler des yeux!

Mais nos regards continueront de se porter vers le Portugal qui reste stoïquement à -29%, et l'Espagne qui ne bouge pas de son -33%.

Faites le plein, si vous passez par là, avant l'arrivée des pompiers.

Ces exemples nous montrent, par l'inverse et par l'absurde, que la TIPP est devenue un instrument réglementaire, déconnecté du pétrole et des besoins de l'automobiliste, pour afficher une vocation purement fiscale, qui sert à combler les déficits des Etats en difficulté.

Une information utile: le Luxembourg, classé pays "vertueux" par l'Europe, et qui n'est pas du tout embarrassé par sa dette publique, s'autorise un -40%. Passez la frontière...

L'archaïsme de la TIPP

L'impôt doit devenir de plus en plus un outil de stimulation et de régulation de la vie économique, et, à ce titre, se doit de montrer de la souplesse et de l'adaptabilité.

L'accise, forfaitaire et immuable, concerne une fiscalité répressive, vouée à contenir ou faire reculer un comportement ou une activité déclarée répréhensible.

Elle est de moins en moins adaptée à une fiscalité dynamique sur un produit soumis à de nombreuses et permanentes variations dues :

- à la situation politique, économique et parfois sociale des pays producteurs,
- à la spéculation financière sur les matières premières,
- à la parité euro/dollar.

Toutes ces variables peuvent bouger rapidement, parfois d'un jour sur l'autre.

Les places financières utilisent désormais, dans plus de la moitié de leurs opérations, des algorithmes de trading, qui modifient automatiquement les niveaux d'offre d'achat ou de vente, sans intervention humaine, selon des critères préétablis. Cela joue en particulier pour le baril et la parité euro/dollar.

En face de modifications qui se produisent plusieurs fois par jour, la TIPP est immuable pendant toute une année. Aucune adaptation n'est possible dans cet environnement changeant. Le prix à la pompe est plombé par le caractère inamovible de l'accise. En fin d'année 2010, le prix du carburant est toujours prédéterminé par une taxe qui a été fixée en novembre 2009. Entre temps, le monde a changé. Pas l'accise...

Puisqu'il n'y a que peu d'espoir de la voir disparaître, il nous reste à espérer que la TIPP saura s'adapter à un environnement de plus en plus mobile.

Changer de source d'énergie

Puisque le pétrole est polluant, risque de disparaître et génère une fiscalité délirante, doit-on changer d'énergie ?

Passons en revue les pistes actuellement prospectées par les chercheurs et les industriels.

Les biocarburants assurent déjà une partie des besoins automobiles au Brésil, et génèrent l'apparition de véhicules adaptés aux Etats-Unis.

Ailleurs, les pétroliers ont mis en route un travail de recherche prometteur sur la transformation des déchets divers. Mais cette production industrielle n'est pas pour demain.

L'expérience du GPL a prouvé qu'il existait un marché pour le gaz en France. Mais il lui faut l'aide de l'Etat, toujours provisoire (2010 est la dernière année pour la prime de 2 000 €), et un réseau de distribution significatif toujours en gestation.

L'espoir peut résider dans le GNV ou dans la transformation du gaz en liquide, pour un mélange avec le pétrole.

L'hybridation classique existe et va se développer encore.

L'hybride rechargeable arrive avec une nouvelle Prius, mais le moteur thermique reste toujours indispensable.

Le « Range extender » roule uniquement à l'électricité, mais c'est un moteur thermique qui recharge sa batterie. L'autonomie passe à 600 km : ça roule, et c'est pour 2012.

La voiture totalement électrique apparaît avec la Nissan Leaf, la Peugeot Ion ou la Citroën C-Zéro. Mais le défi reste important : il faut 250 kg de batterie, coûtant aujourd'hui environ 12 000 €, pour faire 100 km dans une voiture d'une tonne, avant une recharge de 7 heures, auprès d'une borne hypothétique.

Pour contourner le problème du prix provisoirement excessif, la Renault Zoé sortira en 2012, avec une batterie en location pour 79 € par mois. La Renault Fluence, avec un bonus de 5 000 € sera dès 2011 au prix d'une Mégane.

Pour ce type de véhicule, la cible première pourrait être les flottes avec un usage urbain.

Citons enfin l'hydrogène : la pile à combustible n'émet que de la vapeur d'eau. Mais la fabrication d'hydrogène entraîne de la production de CO₂. De plus, des précautions sont nécessaires pour le stockage et la distribution.

On y pense à plus long terme.



Changer de taxation

Pour faciliter le développement de nouvelles énergies, les gouvernements accorderont des dérogations fiscales privilégiées, mais provisoires, et sous réserve qu'on en trouve le financement ailleurs.

La TIPP (et sa TVA propre) étant devenu un impôt à l'état pur, indifférent aux besoins économiques ou sociaux du produit auquel elle s'accroche, se fixera sans état d'âme sur le mode de locomotion individuel, quel qu'il soit, dès le moment où ce dernier aura une position significative sur le marché.

Il faut environ 10 ans pour renouveler le parc automobile. En 2020, certaines des énergies que nous venons d'évoquer seront durablement opérationnelles.

Mais il y a fort à parier qu'elles coexisteront avec le moteur thermique, qui aura continué à s'améliorer sur tous les plans, y compris consommation et pollution.

Selon les experts, si le pétrole est à 30 dollars le baril, il nous reste 10 ans de réserve.

S'il est à 100 dollars, il nous reste 50 ans.

La seule certitude, c'est que, quelle que soit l'énergie, le transport individuel continuera à être abusivement surtaxé. Le pis de la vache est gros et la bête est docile.

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, que nous espérons un peu moins Tintin que les Tintin de 2010.

La fin de la TIPP

La taxe intérieure sur les produits pétroliers est supprimée définitivement le 31 décembre 2010.

Depuis le 1^{er} janvier 2011, elle a été remplacée par la TICPE, Taxe Intérieure de Consommation sur les Produits Énergétiques.

A l'occasion de ce changement de dénomination, les taux d'accises n'ont pas été aménagés pour venir en aide aux automobilistes aux budgets modestes, malgré le maintien des prix élevés à la pompe.

Les taux d'accises 2011 de la TICPE seront identiques aux taux d'accises 2010 de la TIPP, à savoir 0,6069€ pour le super sans plomb 95, et 0,4284€ pour le gazole.

Toujours aucun retour des mille milliards.



Le Budget

29

« véhicule essence » des 22 régions françaises

**Le soleil
se lève à l'ouest**

Les Régions peuvent décider de prélever, dans leur ressort territorial, une taxe complémentaire à la TIPP sur les achats de carburant.

Deux gros centimes par litre, ce n'est pas beaucoup, mais la Région Poitou-Charentes s'en dispense encore cette année.

C'est peut-être la raison qui fait que ces bienheureux riverains de l'Atlantique sont ceux qui font le plus de kilomètres en France, jusqu'à flamber plus de 600 litres dans l'année.

Comme ils disposent de l'un des budgets d'entretien le moins onéreux, et qu'ils paient peu pour garer leur voiture, ils bénéficient du prix de revient kilométrique le plus bas (0,517 €).

**Un kilomètre
rare et cher**

Il y a beaucoup de gros rouleurs diesel dans la Région Parisienne, mais notre automobiliste essence, souvent dans une voiture plus âgée, roule beaucoup moins. Son prix de revient kilométrique est deux tiers plus élevé que celui de notre poitevin charentais.

Il faut dire que l'essence, l'entretien et le garage du véhicule sont plus chers dans la Région.

Roulant moins, il parvient sans difficulté à avoir toutefois le budget carburant le moins élevé de tous.

**Régions économes
et Régions aisées**

Lorraine, Picardie et Champagne-Ardenne ont les budgets les plus serrés, à moins de 5 400 €.

Ils ne sont premiers dans aucun poste de dépense, mais bien placés partout.

A l'opposé, le Sud se lâche : Languedoc-Roussillon, Rhône-Alpes et Provence Côte d'Azur dépensent entre 5 800 € et 6 000 € en 2010.

L'écart moyen entre les deux groupes est d'environ 10 %. Entre le premier (Lorraine) et le dernier (Provence), il est de 13 %.

Le budget « véhicule essence » des 22 régions françaises

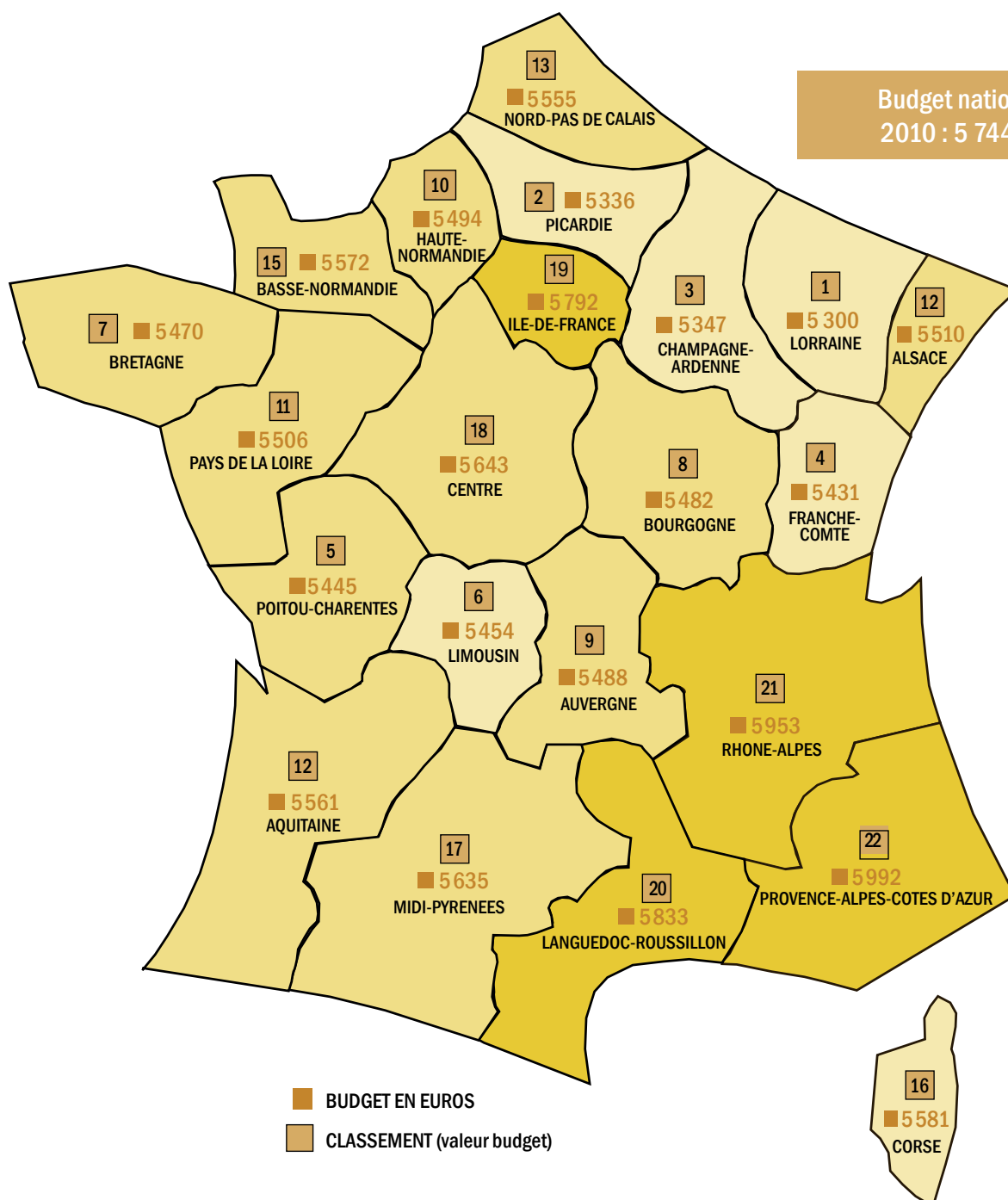
En Euros en 2010	Budget annuel	Achat reprise	Frais financiers	Assurance	Carburant	Entretien	Garage véhicule	Péage	Kilométrage annuel	Prix au kilomètre
1 Lorraine	5 300	2 672	330	511	576	718	341	152	7 481	0,708
2 Picardie	5 336	2 666	330	571	639	692	275	163	8 271	0,649
3 Champagne Ardenne	5 347	2 672	330	517	680	692	287	169	8 651	0,618
4 Franche Comté	5 431	2 672	330	516	741	718	267	187	9 466	0,574
5 Poitou Charentes	5 445	2 672	330	525	788	680	237	213	10 525	0,517
6 Limousin	5 454	2 677	330	507	736	706	314	184	9 280	0,588
7 Bretagne	5 470	2 678	330	505	681	680	418	178	8 948	0,611
8 Bourgogne	5 482	2 676	330	530	813	692	238	203	10 314	0,532
9 Auvergne	5 488	2 684	330	517	715	721	341	180	9 059	0,606
10 Haute Normandie	5 494	2 675	330	568	662	691	398	170	8 641	0,636
11 Pays de Loire	5 506	2 677	330	515	743	680	376	185	9 441	0,583
12 Alsace	5 510	2 679	330	527	740	718	327	189	9 376	0,588
13 Nord Pas de Calais	5 555	2 672	330	598	722	710	338	185	9 358	0,594
14 Aquitaine	5 561	2 668	330	608	678	706	397	174	8 875	0,627
15 Basse Normandie	5 572	2 669	330	527	820	691	330	205	10 333	0,539
16 Corse	5 581	2 665	330	594	705	744	364	159	8 358	0,668
17 Midi Pyrenées	5 635	2 675	330	597	707	706	439	181	9 161	0,615
18 Centre	5 643	2 673	330	524	776	691	456	193	9 784	0,577
19 Ile de France	5 792	2 693	330	586	526	794	732	131	6 676	0,868
20 Languedoc Roussillon	5 833	2 690	330	589	749	744	542	189	9 577	0,609
21 Rhône Alpes	5 953	2 689	330	619	783	721	646	165	8 559	0,696
22 Provence Côte d'Azur	5 992	2 701	330	661	709	744	669	178	9 096	0,659

Légende

Maxi

Mini





Écarts / au budget national

Régions 1 à 6	INFERIEUR de - 5 à - 10 %
Régions 7 à 18	INFERIEUR de 0 à - 5 %
Régions 19 à 22	SUPERIEUR de 0 à 5 %

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

Les actions collectives de L'Automobile Club concernent tous les sujets liés à la mobilité, aux Plans de Déplacements Urbains, à la Qualité de l'air, à la Sécurité routière, au Budget de l'automobiliste..., mais L'Automobile Club, c'est également un ensemble unique de services proposés à tous les automobilistes et usagers de la route :

- **L'assistance juridique**

Des juristes et experts conseillent et interviennent en toute indépendance pour tous les litiges liés à l'automobile (constructeurs, assureurs...) et en cas d'infraction au Code de la route.

- **Les stages de récupération de points**

Un automobiliste qui a perdu des points sur son capital peut suivre un stage lui permettant de récupérer 4 points. Agréé pour le dispenser, L'Automobile Club prend en charge la valeur du stage.

- **L'assistance routière**

Le dépannage intervient en cas d'accident, de panne ou d'incident (batterie, pertes de clés, pneu crevé...), que ce soit au domicile et partout en France 24h/24 et 7j/7. Si nécessaire, un véhicule de remplacement est mis à disposition.

- **L'assistance en Europe ou dans le Monde Entier**

En cas de difficultés techniques ou médicales.

- **Show your Card !**, un programme unique de réductions auprès de milliers de partenaires en France, en Europe et dans le Monde, réservé exclusivement aux adhérents de L'Automobile Club.

• **AC Avantages** : cagnotez un pourcentage (en moyenne 7 %) des sommes des achats effectués auprès de 700 enseignes sur Internet.

- **Le contrôle technique obligatoire à tarif préférentiel.**

- **Les vacances et voyages à prix Club** (www.voyages-club.fr).

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

- **Et bien d'autres avantages...**

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

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

L'Automobile Club mène aujourd'hui différents programmes de formation : stages de recyclage pour les automobilistes expérimentés, séances de sensibilisation à la sécurité routière aux particuliers et aux entreprises, stages alternatifs à la sanction et stages de récupération de points dont il est devenu un acteur majeur.

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

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

L'Automobile Club compte plus de 600 000 adhérents.



L'Automobile Club

Association Française des Automobilistes

0821 74 11 11 (0,12 € ttc/min depuis un poste fixe)

www.automobile-club.org

Siège: 5 avenue de la Paix - 67000 Strasbourg

Bureau parisien : 9 rue d'Artois - 75008 Paris