

# LE COUT REEL DE LA VOITURE EN 2022

**Quel est le coût réel de la voiture ? Combien vous coûte votre voiture ?**

**En matière de coût de possession et d'usage de la voiture, de nombreux chiffres circulent, souvent erronés. C'est pourquoi il apparaît utile de présenter des chiffres fiables.**

**Pour 2022, les chiffres à retenir sont les suivants :**

- **une voiture coûte en moyenne 3 763 € par an,**
- **une voiture coûte en moyenne 33 centimes par km.**

**Etude réalisée par le cabinet ADETEC, sur fonds propres.**

Date de rédaction : 15 décembre 2023.

Dernière mise à jour : 19 décembre 2023.

Mots clés : coût, budget, dépenses, voiture, automobile.

## Sommaire

1. Combien coûte une voiture en 2022 ?.....	2
2. Comment ce coût a-t-il évolué depuis 2011 ? .....	4
3. Comparaison avec d'autres sources .....	8
4. Méthodologie .....	9
5. L'auteur de cet article.....	10

# 1. COMBIEN COUTE UNE VOITURE EN 2022 ?

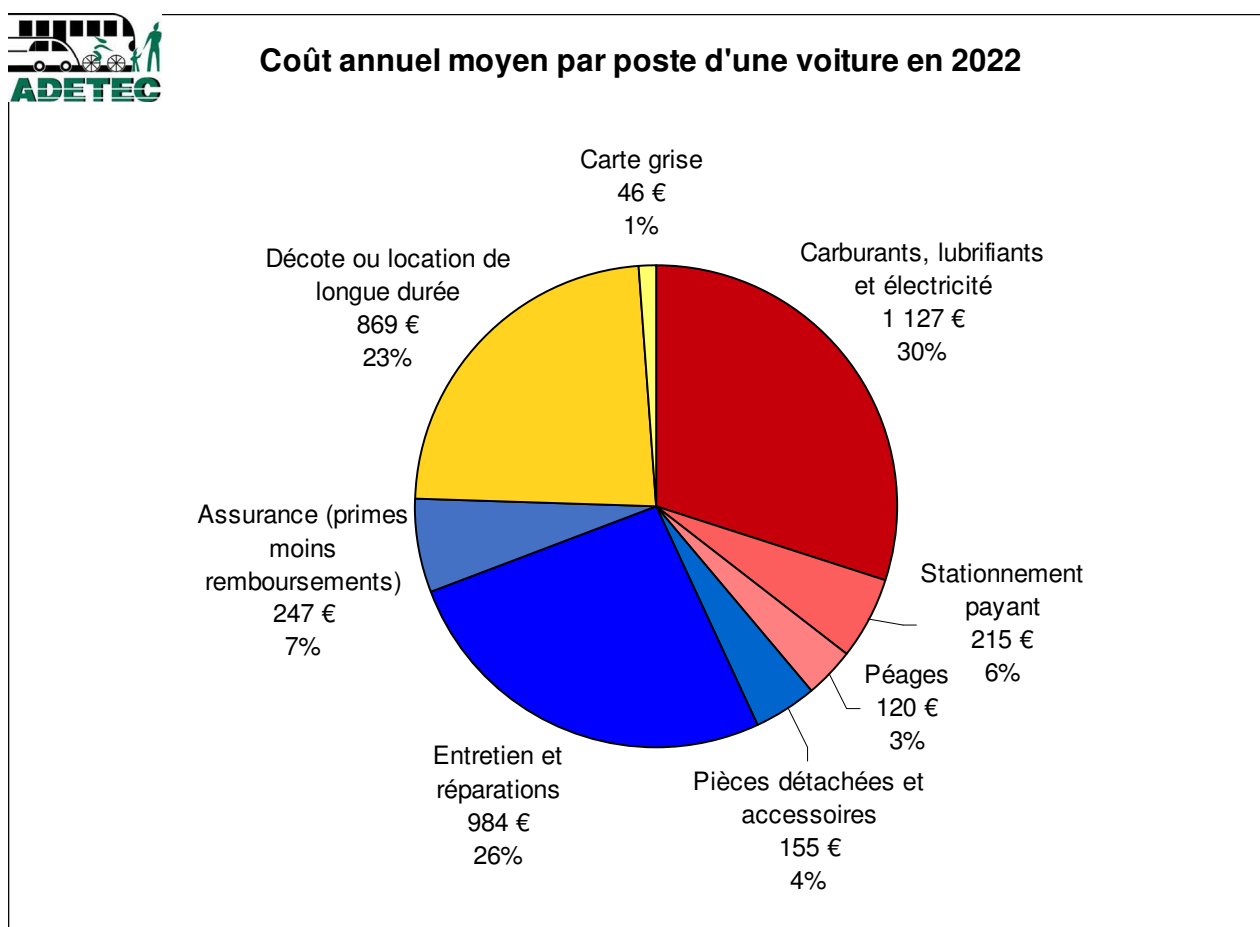
## 1.1. EN MOYENNE 3 763 € PAR AN

En 2022, le coût de possession et d'usage d'une voiture est en moyenne de 3 763 €.

Les dépenses peuvent être regroupées en 3 grandes familles :

- en rouge sur le graphique, les dépenses directes, dont l'automobiliste a le plus conscience,
- en bleu, les dépenses épisodiques,
- en jaune, les dépenses liées à l'achat (ou, marginalement, à la location).

La répartition par poste est la suivante :



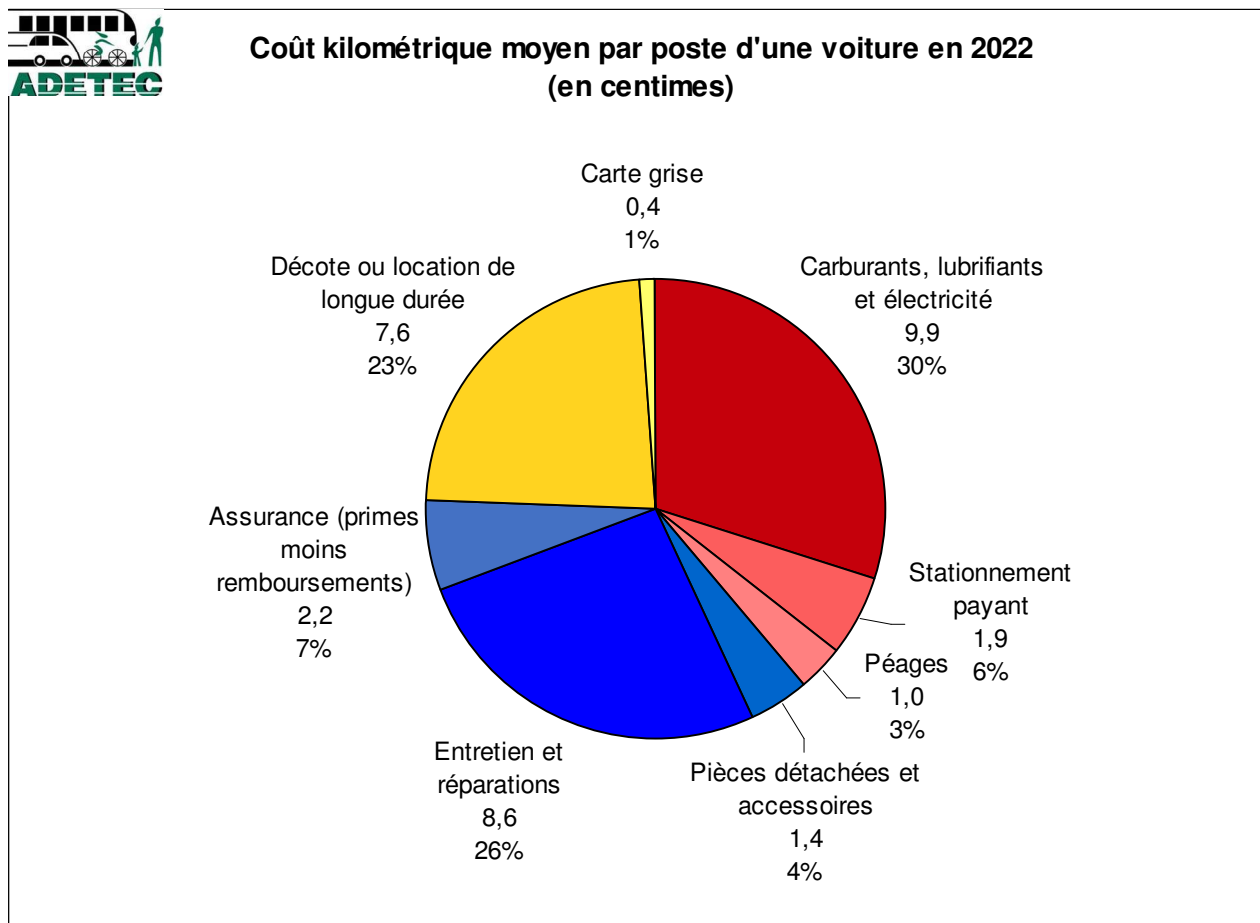
Le carburant (et marginalement l'électricité pour les voitures électriques et hybrides) représente le plus gros poste, avec 1 127 € (30 %), suivi de l'entretien et des réparations avec 984 € (26 %) et de la décote (et marginalement la location longue durée) avec 869 € (23 %).

## 1.2. EN MOYENNE 33 CENTIMES PAR KM

Pour connaître le coût kilométrique moyen de possession et d'usage d'une voiture, il suffit de diviser le coût annuel moyen par le kilométrage annuel moyen.

En 2022, une voiture coûte en moyenne  $3\,763 / 10\,508 = 0,330$  €/km, soit 33,0 centimes par kilomètre.

La répartition par poste est la suivante :

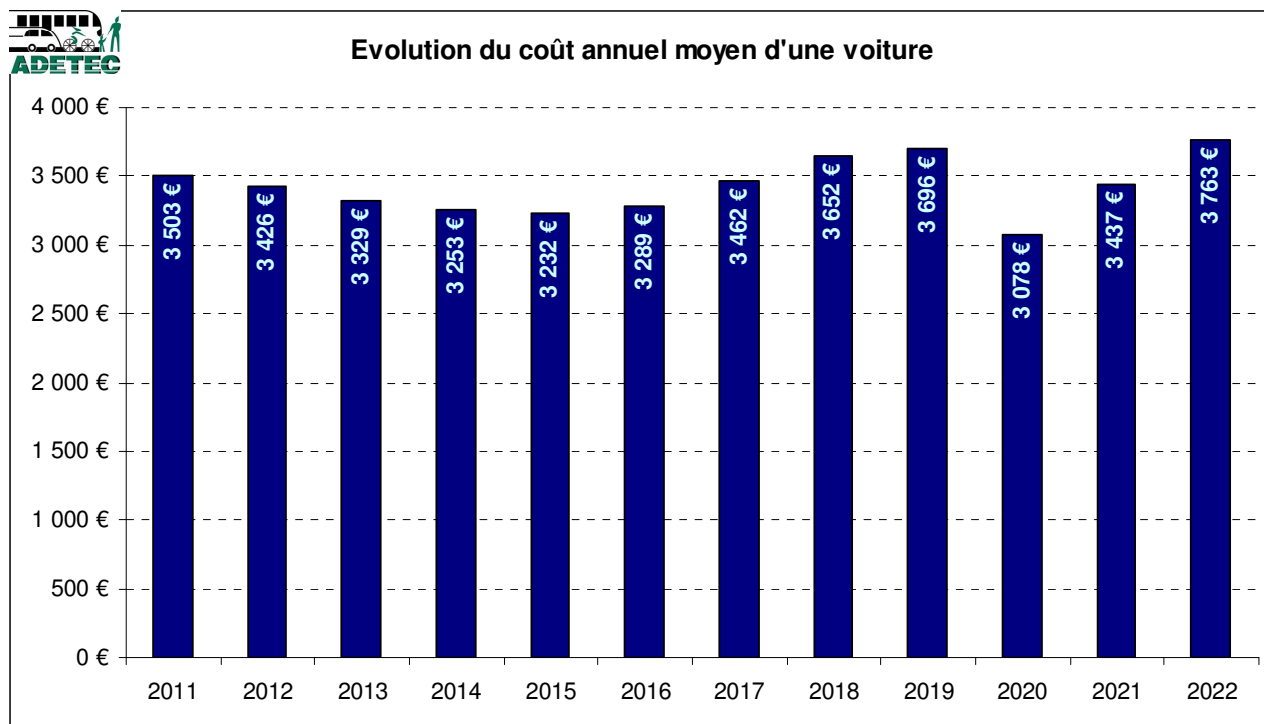


Le classement et les pourcentages restent bien entendu les mêmes que page précédente.

Le carburant et l'électricité coûtent en moyenne 9,9 centimes par km, l'entretien et les réparations 8,6 centimes par km et la décote 7,6 centimes par km.

## 2. COMMENT CE COUT A-T-IL EVOLUE DEPUIS 2011 ?

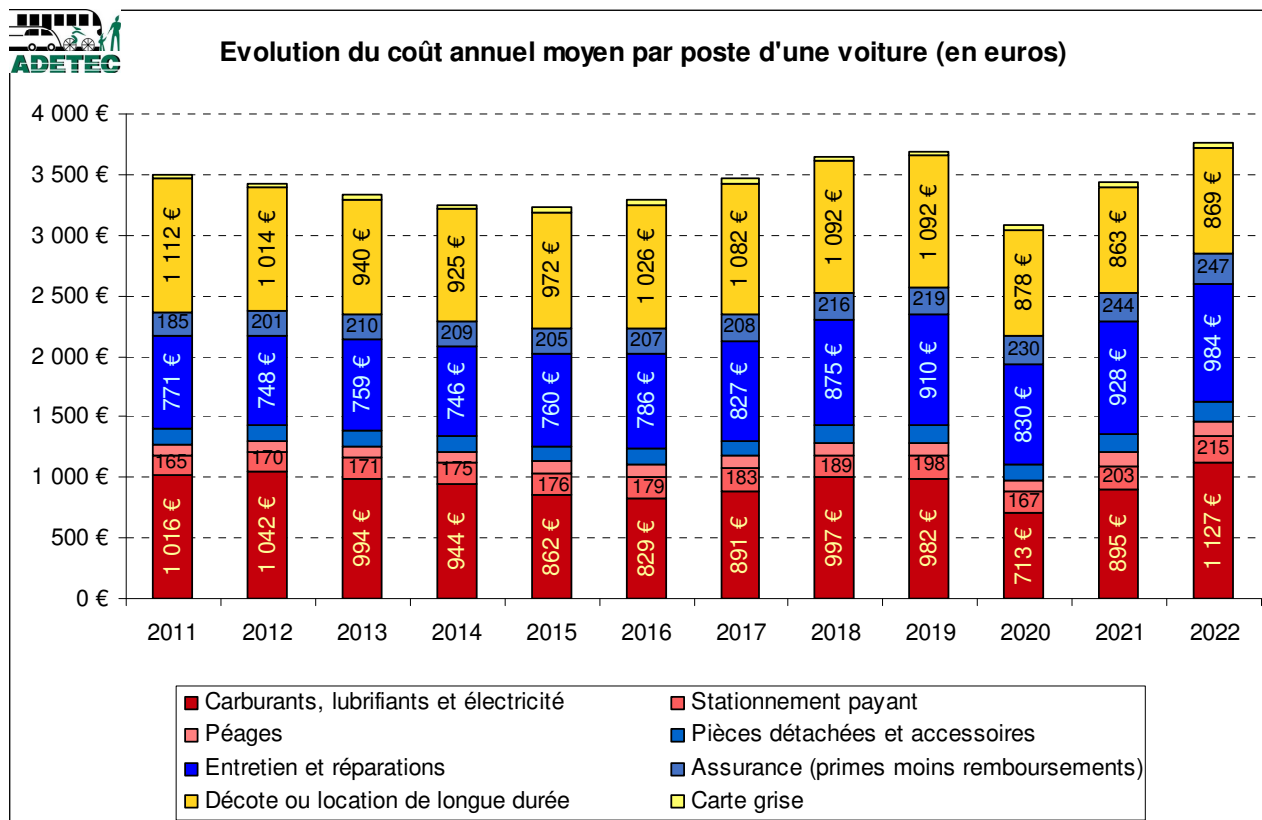
### 2.1. EVOLUTION DU COUT ANNUEL



En 2020 et 2021, la crise sanitaire a provoqué une baisse de la mobilité et donc des dépenses automobiles.

Entre 2019 et 2022, il a augmenté de 1,8 %, hausse bien inférieure à l'inflation, qui a été de 7,6 % sur la même période.

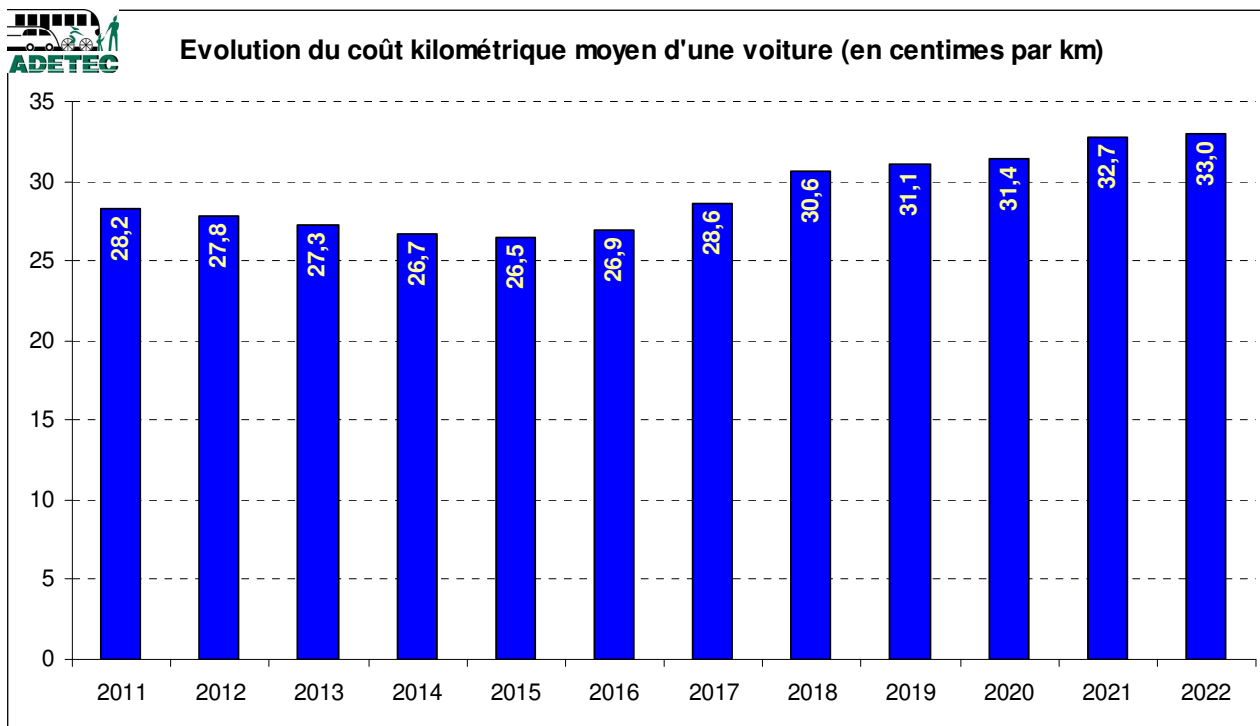
## 2.2. EVOLUTION DU COUT ANNUEL PAR POSTE



Entre 2019 et 2022, les 3 principaux postes ont connu les évolutions suivantes :

	Evolution en €	Evolution en %
Carburants, lubrifiants et électricité	+ 135 €	+ 13,7 % (quasiment 2 fois plus que l'inflation)
Entretien et réparations	+ 74 €	+ 8,1 % (légèrement plus que l'inflation)
Décote et location de longue durée	- 223 €	- 20,4 % (en lien avec le vieillissement du parc automobile)

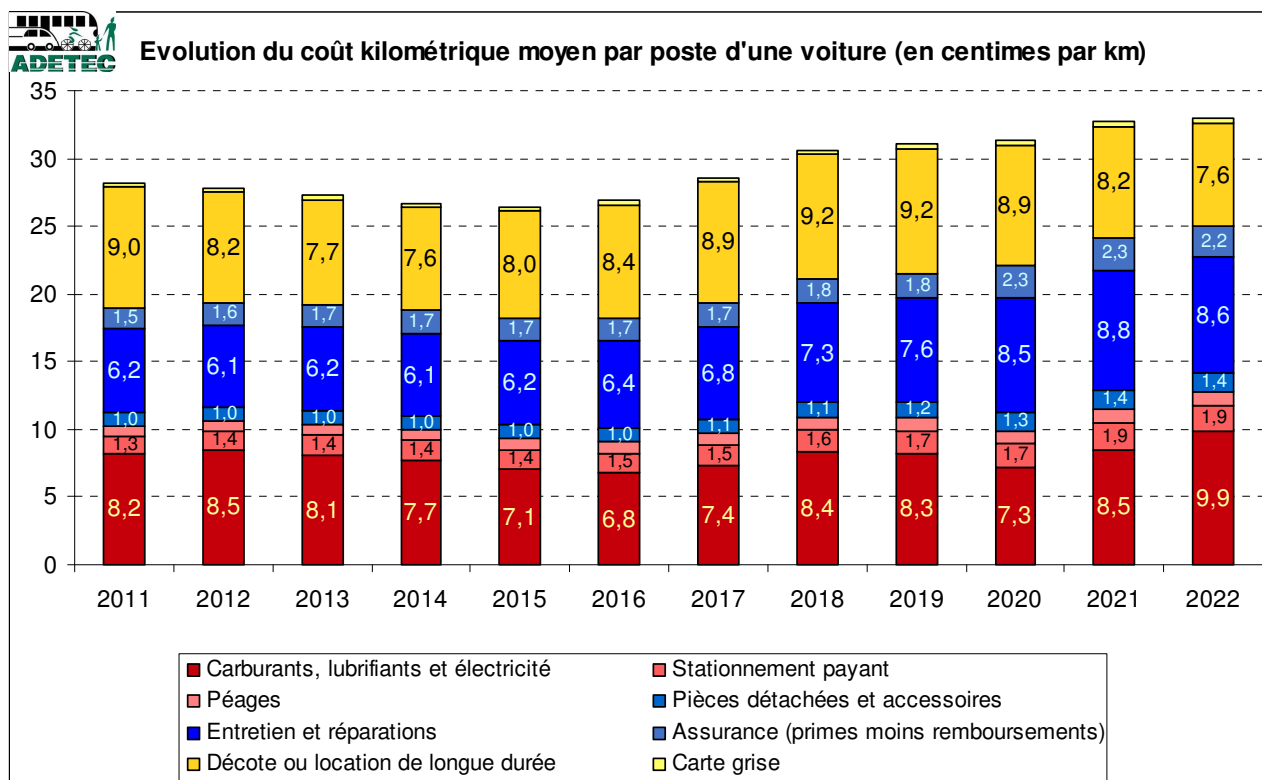
### 2.3. EVOLUTION DU COUT PAR KILOMETRE



Le coût kilométrique moyen d'une voiture connaît une hausse continue depuis 2015.

Entre 2019 et 2022, il a augmenté de 6,1 %, hausse un peu inférieure à l'inflation (7,6 %, pour rappel).

## 2.4. EVOLUTION DU COUT KILOMETRIQUE PAR POSTE



Entre 2019 et 2022, les 3 principaux postes ont connu les évolutions suivantes :

	Evolution en centimes par km	Evolution en %
Carburants, lubrifiants et électricité	+ 1,6 centime par km	+ 19,8 % (près de 3 fois plus que l'inflation)
Entretien et réparations	+ 1 centime par km	+ 12,9 % (près de 2 fois plus que l'inflation)
Décote et location de longue durée	- 1,6 centime par km	- 17 % (en lien avec le vieillissement du parc automobile)

Les facteurs de hausse varient selon les années. Par exemple, la hausse de 2020 est liée à la baisse de la mobilité : les frais fixes, notamment l'assurance se sont répartis sur un nombre moindre de kilomètres, ce qui augmente leur coût par kilomètre. De son côté, la hausse de 2022 est imputable uniquement à la hausse du prix des carburants.

### **3. COMPARAISON AVEC D'AUTRES SOURCES**

#### **3.1. LE BAREME FISCAL LE SURESTIME DE 48 A 121 %**

Le barème fiscal automobile s'applique en particulier pour le calcul des frais réels occasionnés par les déplacements entre le domicile et le lieu de travail. Il permet de réduire le revenu imposable et donc l'impôt.

En 2022, pour une voiture de 6 CV, le barème varie, suivant le kilométrage annuel, entre 44,7 et 66,5 centimes par km. Les éventuels péages et frais de stationnement peuvent être ajoutés à ce montant. L'écart par rapport au coût moyen hors péages et stationnement (30,1 centimes par km) varie entre 48 et 121 %.

Cette surestimation du barème fiscal génère un manque à gagner pour l'impôt sur le revenu d'1 milliard d'euros par an en 2019 et d'environ 1,2 milliard d'euros par an en 2022. Le barème fiscal constitue donc une niche fiscale très importante, négligée depuis des années par les gouvernements successifs<sup>1</sup>.

#### **3.2. L'AUTOMOBILE CLUB LE SURESTIMAIT DE 75 A 143 %**

Les chiffres publiés jusqu'en 2019 par l'Automobile Club dans son « Budget de l'automobiliste » étaient eux aussi largement surévalués. Pour 2019, les coûts annoncés variaient entre 57,7 et 80,1 centimes par km suivant les modèles, soit 75 à 143 % de plus que le coût réel moyen.

#### **3.3. A CONTRARIO, DE NOMBREUX AUTOMOBILISTES SOUS-ESTIMENT LE COUT DE LEUR VOITURE**

A contrario, de nombreux automobilistes ont tendance à sous-estimer le coût de leur voiture, en ne comptant que le carburant, les péages et le stationnement voire l'assurance. Ils oublient souvent d'y inclure l'entretien, les réparations et les pièces détachées et presque toujours d'intégrer la décote.

---

<sup>1</sup> Source : *Le barème fiscal automobile : un dispositif anti-économique et anti-écologique*, <http://www.adetec-deplacements.com/etudes.htm>



## 4. METHODOLOGIE

### 4.1. PRINCIPALES SOURCES

Les chiffres figurant dans cet article ont été calculés par nos soins à partir de données fiables et exhaustives. Voici nos principales sources :

- INSEE, 2023 - *Comptes Nationaux 2022*.
- Ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires, 2023 - *Bilan annuel des Transports 2022*.
- Ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires, 2023 - *Parc des véhicules particuliers*.
- Ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires, 2023 - *Parc des véhicules utilitaires légers*.

### 4.2. CES CHIFFRES CORRESPONDENT A DES MOYENNES

Les coûts figurant dans cet article sont des coûts moyens par voiture. En moyenne, les voitures des particuliers ont une puissance fiscale de 6 CV, sont âgées de 11 ans et parcourent 10 508 km par an.

La comptabilité nationale ne séparant les dépenses des ménages pour les voitures de celles pour les véhicules utilitaires légers, ces derniers ont été pris en compte dans les calculs au prorata des distances moyennes et du poids moyen par type de véhicule. En 2022, le parc automobile des particuliers, hors camping-cars, est constitué de :

- 35 806 000 voitures, dont 19 518 000 diesel (54,5 %), 14 711 000 essence (41,1 %), 1 021 000 hybrides (2,9 %), 354 000 électriques (1 %) et 199 000 au gaz (0,6 %).
- 2 567 000 véhicules utilitaires légers.

Les données disponibles ne permettent pas de calculer le coût moyen par type de véhicule (citadine, berline, SUV...), par motorisation (essence, diesel, électrique, gaz) ou par âge.

Il est toutefois évident que les grosses voitures coûtent plus cher que les petites. De même, celles roulant beaucoup coûtent plus cher par an, mais un peu moins cher par kilomètre (puisque les frais fixes sont répartis sur un plus grand nombre de kilomètres).

En revanche, l'âge d'une voiture a peu d'influence sur son coût. Pour les voitures récentes, la décote est importante et les réparations rares et peu onéreuses. Pour les voitures plus anciennes, c'est l'inverse. Le cumul décote + réparations est relativement stable au fil des ans.

### 4.3. PRECISIONS SUR CERTAINS POSTES

Carburants, lubrifiants et électricité : le carburant représente 99 % de ce poste, l'électricité et les lubrifiants seulement 0,5 % chacun.

Pièces détachées et accessoires : sont pris en compte uniquement les pièces et accessoires achetés directement par les particuliers. Ceux fournis par les professionnels lors de l'entretien ou des réparations sont prises en compte dans le poste « entretien et réparations ».

Entretien et réparations : inclut les contrôles techniques ; prend en compte la valeur totale du service (main d'œuvre + fournitures).

Assurance : pour éviter de compter deux fois les réparations prises en charge par les assurances (dans « entretien et réparations » et « assurance »), le montant du poste « assurance » correspond

à la différence entre les primes payées par les automobilistes et les remboursements de sinistres.

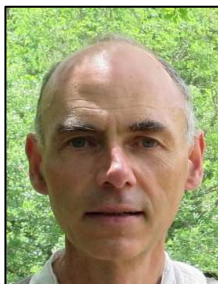
Décote et location longue durée : la décote (perte de valeur du véhicule) représente 98,5 % de ce poste, la location seulement 1,5 %.

#### 4.4. LA VOITURE A PAR AILLEURS UN COUT TRES ELEVE POUR LA COLLECTIVITE

Cet article traite uniquement les coûts à la charge des automobilistes, liés à la possession et à l'usage de leur voiture.

Il ne doit pas faire oublier que la voiture génère des coûts directs et indirects très élevés pour la collectivité (voirie, pollution, émission de gaz à effet de serre, bruit, consommation d'espace, congestion...). Ces coûts font l'objet d'autres études, dont certaines accessibles sur le site d'ADETEC, à la page <http://www.adetec-deplacements.com/etudes.htm>.

### 5. L'AUTEUR DE CET ARTICLE



Bruno CORDIER est le créateur et le directeur du cabinet ADETEC, spécialiste des études de mobilité depuis 1997.

Mail : [bcordier.adetec@orange.fr](mailto:bcordier.adetec@orange.fr)

Site internet : [www.adetec-deplacements.com](http://www.adetec-deplacements.com)

ADETEC – Bureau d'études en Transports et Déplacements

86 quai Féron 63150 La Bourboule

04 73 65 94 24

**Cet article présente les résultats d'une étude réalisée sur fonds propres.**

Bruno CORDIER a écrit de nombreux articles et études, dont certains sont en libre accès sur <http://www.adetec-deplacements.com/etudes.htm>, parmi lesquels, sur des sujets proches :

- *Aller travailler en voiture et déduire ses frais réels : combien économise-t-on sur ses impôts ?*
- *Le barème fiscal automobile : un dispositif anti-économique et anti-écologique.*
- *Synthèse de 8 études sur les aides à la mobilité.*
- *Le coût du stationnement automobile pour les finances publiques.*