

Le prix des voitures

Voitures neuves, voitures d'occasion et effet qualité : ce que l'indice des prix enregistre, et ce que paient les ménages

François Geerolf

octobre 2026

Entre 2010 et 2025, le prix catalogue moyen d'une voiture neuve vendue en France est passé d'environ 20 000 à environ 35 000 euros, soit les trois quarts de plus, quand l'indice des prix à la consommation augmentait de 28 %. L'indice de l'Insee pour les automobiles neuves n'a augmenté que de 35 % : il attribue l'essentiel de l'écart à la qualité et à la composition des ventes. La hausse touche aussi l'entrée de gamme. La Clio la moins chère coûtait 11 050 euros en 2001 et 19 900 euros en 2025 ; selon L'argus, une quarantaine de modèles neufs coûtaient moins de 15 000 euros en 2019, un seul en 2025. Une partie de cette montée en gamme est imposée par les normes, ce que l'indice ne distingue pas. L'indice des voitures d'occasion est plus singulier encore. Établi à partir de la cote de L'argus, il n'augmente que de 4 % entre janvier 2020 et décembre 2022, quand le prix médian des voitures d'occasion augmente de 44 % selon La Centrale, l'indice harmonisé de 30 % en Allemagne et l'indice américain de 39 %. Au total, l'indice français des voitures a augmenté de 33 % depuis 1996, contre 57 à 63 % en Allemagne, en Italie, en Espagne et aux Pays-Bas. Les voitures pèsent moins de 3 % du panier : un autre traitement de leurs prix changerait peu l'inflation d'ensemble, de quelques centièmes de point par an. Mais c'est l'achat le plus visible des ménages après le logement, et celui où l'écart entre l'indice et ce qu'ils paient est le plus facile à constater.

Introduction

Le décalage entre l'inflation mesurée et l'inflation ressentie tient en partie à ce que l'indice des prix compare des produits « à qualité constante ». Quand un produit disparaît et qu'un autre, plus cher, le remplace, l'indice attribue une partie de l'écart de prix, souvent l'essentiel, à l'amélioration de la qualité. Il n'enregistre alors pas de hausse. Le principe est juste : une voiture plus sûre, plus sobre et mieux équipée n'est pas le même produit (Geerolf 2026a). Mais le produit « à qualité égale » est souvent un produit que l'on ne peut plus acheter, et la qualité supplémentaire est parfois imposée par une norme.

L'automobile illustre ce mécanisme mieux qu'aucun autre poste. Les prix y sont connus de tous, les ménages comparent ce qu'ils paient à ce que payaient leurs parents, et les sources privées publiant des prix moyens sont nombreuses. Cet article confronte les indices de l'Insee aux prix effectivement affichés, pour les voitures neuves puis pour les voitures d'occasion, compare la France aux autres pays européens et aux États-Unis, et calcule quelques indices alternatifs.

Deux sources de prix sont utilisées. Pour la France seule, l'indice des prix à la consommation (IPC) de l'Insee, en base 2025. Pour les comparaisons entre pays, l'indice des prix à la consommation harmonisé (IPCH), construit pour être comparable (Geerolf 2024). Les deux indices de l'Insee pour les voitures neuves sont presque identiques ; c'est l'inflation d'ensemble qui diffère.

1 Les voitures neuves

1.1 Un prix moyen qui augmente deux fois plus vite que l'indice

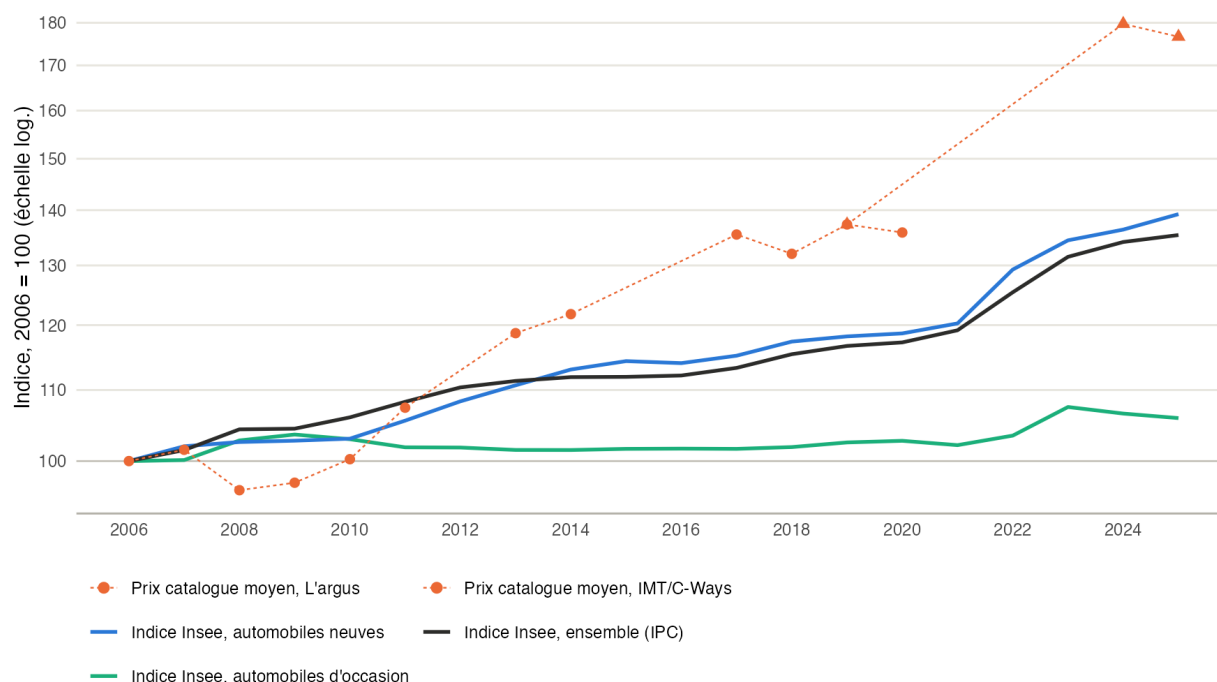
L'argus calcule chaque année le prix catalogue d'une « voiture moyenne », en pondérant les modèles les plus vendus par leurs ventes, sans remise ni bonus (L'argus 2011, 2021). L'Institut Mobilités en transition et le cabinet C-Ways publient un prix catalogue moyen comparable pour les années 2019 à 2025 (L'info durable 2026). Les deux séries se raccordent bien : 26 900 euros en 2019 pour la seconde, 27 081 pour la première.

TABLEAU 1. Hausse cumulée des prix jusqu'en 2025, France, en %. Moyennes annuelles. Prix catalogue moyen : L'argus jusqu'en 2019, Institut Mobilités en transition et C-Ways ensuite. Sources : Insee (IPC base 2025), L'argus, IMT/C-Ways, calculs de l'auteur.

Période	Ensemble (IPC)	Automobiles neuves	Automobiles d'occasion	Automobiles	Prix catalogue moyen
Depuis 1996	+58 %	+45 %	–	+33 %	–
Depuis 2001	+49 %	+48 %	+9 %	+35 %	–
Depuis 2006	+35 %	+39 %	+6 %	+28 %	+77 %
Depuis 2010	+28 %	+35 %	+3 %	+24 %	+76 %
Depuis 2019	+16 %	+18 %	+3 %	+12 %	+29 %

Le prix catalogue moyen est passé de 19 767 euros en 2010 à 34 600 euros en 2025, soit une hausse de 76 %. Sur la même période, l'indice des prix à la consommation a augmenté de 28 %, et l'indice de l'Insee pour les automobiles neuves de 35 % (tableau 1 ; figure 1). L'indice attribue donc à la qualité et à la composition des ventes environ 41 points de hausse sur 76. Rapporté à l'inflation d'ensemble, le prix moyen d'une voiture neuve a augmenté de 38 % depuis 2010 ; selon l'indice, une voiture neuve ne coûte que 6 % de plus, relativement au reste du panier.

FIGURE 1. Prix catalogue moyen des voitures neuves et indices des prix de l’Insee, France, 2006 = 100, échelle logarithmique. La série IMT/C-Ways est raccordée à celle de L’argus en 2019. Sources : Insee (IPC base 2025), L’argus, IMT/C-Ways, calculs de l’auteur.



Avant 2010, l’indice des automobiles neuves augmentait moins encore. De 1996 à 2010, il n’augmente que de 7 %, contre 23 % pour l’ensemble des prix : selon l’indice, la voiture neuve devient nettement moins chère relativement au reste. Le prix moyen de L’argus, que l’on n’a trouvé qu’à partir de 2006, ne permet pas de dire si les ménages l’ont constaté.

1.2 Composition des ventes ou qualité ?

Un prix moyen n’est pas un indice de prix. Il augmente quand chaque modèle devient plus cher, mais aussi quand les acheteurs se portent sur des modèles plus chers : SUV plutôt que berlines, motorisations électriques et hybrides plutôt qu’essence. Selon l’IMT et C-Ways, un tiers de la hausse du prix moyen entre 2019 et 2025 tient aux choix tarifaires des constructeurs, qui ont privilégié une offre plus haut de gamme et augmenté leurs prix pour un même type de voiture (L’info durable 2026). En 2025, le prix moyen est de 29 100 euros pour une voiture à essence, 39 000 pour une électrique et 56 700 pour une hybride rechargeable.

L’objection est sérieuse, mais elle n’épuise pas la question, pour deux raisons. D’abord, la composition des ventes n’est pas seulement un choix des ménages : elle dépend de l’offre, et l’offre s’est déplacée. Ensuite, la hausse touche aussi l’entrée de gamme, où la composition ne joue pas (tableau 2).

TABLEAU 2. Prix catalogue des versions d'entrée de gamme de deux modèles, en euros courants et en euros de 2025 (déflatés par l'IPC). Sources : Automobile Club, ABC Moteur, Motorsactu, Fiches-auto, L'argus, Actu-automobile, Insee, calculs de l'auteur.

Modèle	Année	Version	Prix (€ courants)	Prix (€ de 2025)
Renault Clio	2001	Clio II 1.2 Authentique, 5 portes	11 050	16 450
Renault Clio	2011	Clio III 1.2 75 Alizé, 3 portes	9 990	12 490
Renault Clio	2025	Clio 6 TCe 115 Evolution	19 900	19 900
Dacia Sandero	2013	Sandero 2, 1.2 75 ch essence	7 900	9 610
Dacia Sandero	2025	Sandero 3 Essential	12 990	12 990
Dacia Sandero	2026	Sandero 3 Essential	13 290	13 040

La Clio la moins chère coûtait 11 050 euros en 2001 ; la Clio 6 démarre à 19 900 euros en 2025 (Automobile Club 2002 ; Motorsactu 2025). C'est 80 % de plus, quand l'IPC augmente de 49 % et l'indice des automobiles neuves de 48 %. La Dacia Sandero, la voiture neuve la moins chère du marché, coûtait 7 900 euros dans sa deuxième génération, et 12 990 euros en 2025 (Fiches-auto, s. d. ; L'argus 2025), soit 64 % de plus, contre 22 % pour l'IPC et 26 % pour l'indice des automobiles neuves. Selon L'argus, une quarantaine de modèles neufs coûtaient moins de 15 000 euros en 2019 ; il n'en reste qu'un en 2025, la Sandero (L'argus 2025).

Une Clio 6 n'est pas une Clio II. Elle est plus grande, plus puissante, mieux équipée, plus sûre. C'est précisément l'argument de l'indice. Mais pour le ménage qui cherche la voiture neuve la moins chère, la Clio II n'existe plus, et la question n'est pas de savoir si la qualité a augmenté, mais s'il avait le choix de ne pas la payer.

1.3 Les normes

Une partie de cette montée en gamme est imposée. Depuis le 7 juillet 2024, le règlement européen de sécurité générale (GSR2) impose de nouveaux équipements à toutes les voitures neuves immatriculées : freinage d'urgence, alerte de survitesse, détection d'obstacle en marche arrière, notamment. Renault en estimait le surcoût à environ 300 euros par voiture (Automobile-Propre 2024). Les modèles non conformes ont été retirés de la vente, dont la Renault Zoé et la Twingo (La Tribune Auto 2024). Les normes d'émission et la transition vers l'électrique jouent dans le même sens.

L'Insee reconnaît le problème pour la voiture électrique : l'écart de prix avec une voiture thermique « est interprété comme une différence de qualité », raisonnement qui « ne tient plus quand la bascule est imposée par la réglementation et ne résulte pas d'un choix » (Debauche, Pesme, et Blanchet 2024). Un précédent existe : lors de l'introduction du pot catalytique, l'Insee n'avait retenu comme qualité que la moitié du surcoût (Insee 1998). Rien n'indique qu'un choix aussi explicite ait été fait pour les normes actuelles. On avait soulevé ce point dans le rapport thématique « Inflation » de la mission sur les incidences économiques de l'action pour le climat (Dees et al. 2023).

1.4 Comment l'indice traite les changements de modèle

Les prix des voitures neuves sont relevés de façon centralisée (Insee 2026). Pour les changements d'équipement, l'Insee déclare utiliser le coût des options. Mais les nouveaux modèles entrent surtout dans l'indice au renouvellement annuel de l'échantillon, en décembre, où l'ancien et le nouveau modèle sont chaînés sans que l'écart de prix entre les deux soit comparé (Geerolf 2026a). Eurostat relevait en 2009 que cette pratique implique « a substantial recourse to overlapping », et qu'il importe, pour les automobiles notamment, que l'indice reflète pleinement les variations de prix lors de l'introduction des nouveaux modèles ; il recommandait aussi de vérifier régulièrement que les prix catalogue suivent bien les prix de transaction (Eurostat 2009).

C'est précisément sur l'automobile que Triplett illustre le biais de ces méthodes : les constructeurs changent leurs prix surtout lors des changements de modèle, c'est-à-dire quand la méthode écarte le prix observé, d'où « a bias toward no price change » (Triplett 2006, 30). Le coût des options n'y échappe pas : le prix d'une option rendue obligatoire surestime la valeur de la qualité ajoutée, de sorte que la méthode « imparts a downward bias to the index » (p. 34).

2 Les voitures d'occasion

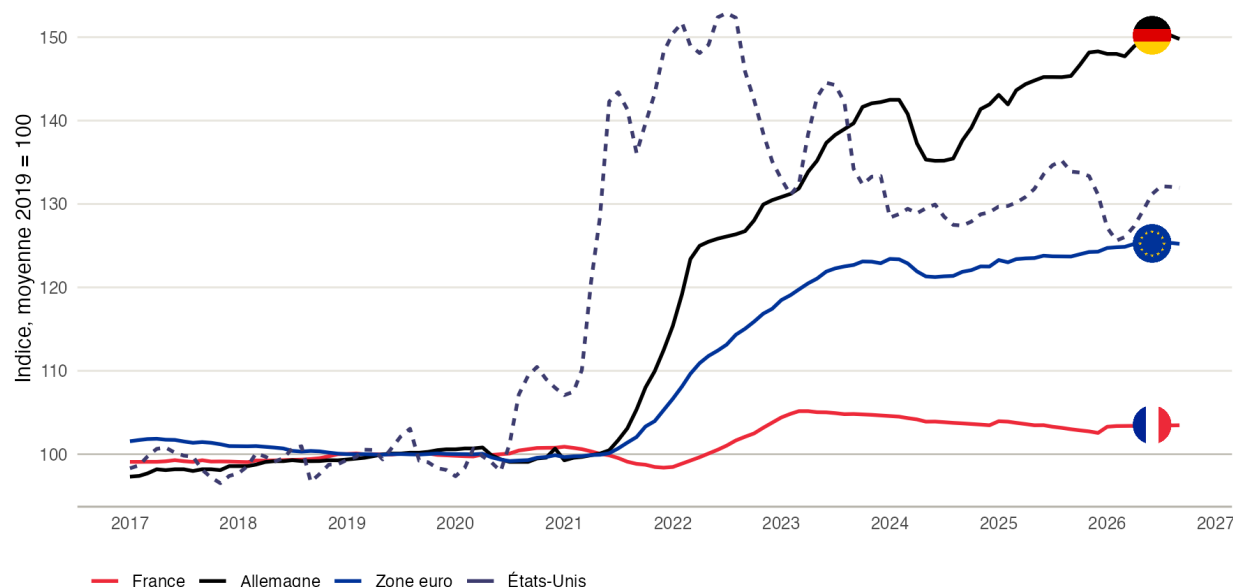
2.1 Un indice presque plat

L'indice des automobiles d'occasion de l'Insee n'a augmenté que de 2,9 % entre 2010 et 2025, et de 9,2 % depuis 2001 (tableau 1). Il n'a pas vu l'épisode le plus marqué de la période. Après le Covid, la pénurie de semi-conducteurs a réduit la production de voitures neuves et fait monter les prix de l'occasion dans tous les pays. Entre janvier 2020 et décembre 2022, l'indice de l'Insee augmente de 4,0 %. Sur la même période, le prix médian des voitures d'occasion augmente de 43,7 % selon La Centrale (La Tribune Auto 2023), l'IPCH des voitures d'occasion de 30 % en Allemagne et de 17 % dans la zone euro, et l'indice américain de 39 % (tableau 3 ; figure 2).

TABLEAU 3. Hausse des prix des voitures d'occasion entre janvier 2020 et décembre 2022, en %. Sources : Eurostat (IPCH), Bureau of Labor Statistics (CPI-U, voitures et camionnettes d'occasion, via FRED), La Centrale (citée par La Tribune Auto), calculs de l'auteur.

Source	Janvier 2020 - décembre 2022
Prix médian des annonces, La Centrale	+44 %
Indice des prix, États-Unis (CPI)	+39 %
IPCH, Belgique	+36 %
IPCH, Autriche	+34 %
IPCH, Allemagne	+30 %
IPCH, zone euro	+17 %
IPCH, Pays-Bas	+16 %
IPCH, Italie	+14 %
IPCH, Espagne	+8 %
IPCH, France	+4 %

FIGURE 2. Indices des prix des voitures d'occasion, moyenne 2019 = 100. Données mensuelles. Sources : Eurostat (IPCH), Bureau of Labor Statistics (CPI-U, via FRED), calculs de l'auteur.



Les autres repères vont dans le même sens. Selon AutoScout24, le prix moyen des voitures d'occasion augmente de 13 % entre décembre 2020 et décembre 2021 (Caradisiac 2022) ; l'indice de l'Insee *baisse* de 2,4 %. Selon La Centrale, le prix médian passe de 19 800 à 22 890 euros entre le dernier trimestre 2021 et le dernier trimestre 2022, soit 16 % de plus (La Tribune Auto 2023) ; l'indice augmente de 4,7 %. À la baisse, l'indice ne suit pas davantage : le prix moyen recule de 7,1 % en 2024 selon La Centrale (La Centrale 2025), l'indice de 0,9 %. L'indice français ne retrace ni la hausse ni la baisse.

2.2 La méthode : la cote de L'argus

L'Insee a décrit sa méthode en 2018. Les prix des voitures d'occasion « ne sont pas relevés directement sur le terrain, mais sur l'Argus ». Trois anciennetés sont suivies (1, 3 et 5 ans), pour 123 modèles. Comme la cote d'un modèle d'un an porte, en 2017, sur un véhicule immatriculé en juillet 2016, l'âge du véhicule coté augmente d'un mois chaque mois. Pour comparer des véhicules de même âge, l'Insee calcule donc un glissement annuel, le rapport entre le prix d'un mois et celui du même mois de l'année précédente, et applique chaque mois sa racine douzième à l'indice du mois précédent (Insee 2018).

Cette méthode lisse et retarde les variations de prix : une hausse est répartie sur douze mois. Elle ne peut pas, à elle seule, effacer une hausse de 40 % en trois ans. Trois explications sont possibles, que seules les données de l'Insee permettraient de départager.

- **La cote n'est pas un prix de marché.** La cote classique de L'argus est établie à partir des caractéristiques du véhicule et de la dépréciation de son prix neuf. L'argus a créé en 2013 deux autres cotes, l'une fondée sur les annonces, l'autre sur les prix de vente constatés

(Journal de l'Automobile 2013). Si l'indice suit la cote classique, il suit un barème de décote, peu sensible à la rareté des voitures d'occasion. Le manuel de l'IPCH recommande des prix de transaction, ou des prix d'organismes professionnels « based on actual recent sales » (Eurostat 2024, paragr. 12.3.4).

- **La comparaison porte sur des millésimes différents.** Le glissement annuel compare une voiture d'un an en juillet 2022 à une voiture d'un an en juillet 2021, donc deux millésimes, et parfois deux générations d'un même modèle. La note de 2018 ne dit pas comment les changements de génération sont traités.
- **L'effet qualité des voitures neuves se transmet.** Si la cote dérive du prix neuf, et si les écarts de prix entre générations sont traités comme de la qualité, l'indice de l'occasion hérite du traitement de l'indice des voitures neuves.

2.3 Le poids de l'occasion

Les ventes entre particuliers n'entrent pas dans l'indice : un ménage qui vend sa voiture à un autre ménage ne change rien à la dépense de l'ensemble des ménages. Le poids des voitures d'occasion porte sur les achats nets des ménages aux autres secteurs, c'est-à-dire leurs achats aux professionnels moins leurs ventes aux professionnels (Eurostat 2024, paragr. 3.4.2). Ce poids ne se réduit pas à la marge des garages : une grande partie des voitures d'occasion vendues par les professionnels ne vient pas des ménages, mais des flottes d'entreprises, des loueurs et des importations. Le manuel de l'IPCH note que, dans certains pays, ce poste pèse plus lourd que les voitures neuves.

TABLEAU 4. Poids des voitures dans l'IPCH en 2025, en pour mille du panier. Source : Eurostat (prc_hicp_iw).

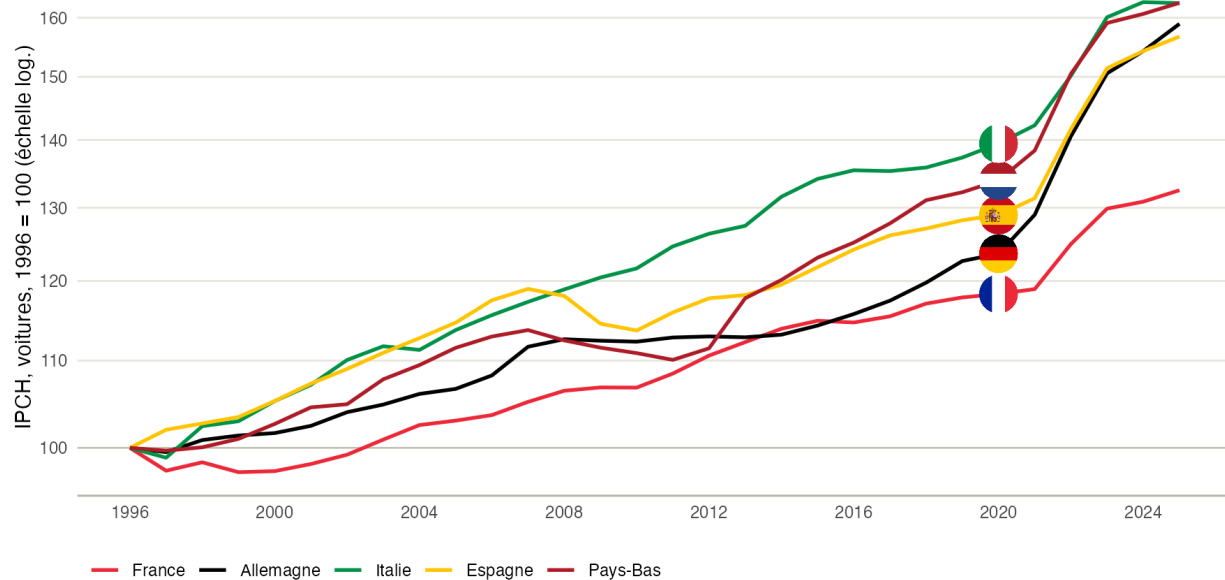
Pays	Voitures neuves	Voitures d'occasion	Part de l'occasion (%)
France	18,5	8,7	32
Allemagne	34,9	13,5	28
Italie	26,3	10,8	29
Espagne	23,9	9,5	28
Pays-Bas	22,1	15,6	41
Zone euro	25,6	11,8	31

En France, les voitures d'occasion pèsent 8,7 ‰ de l'IPCH en 2025, contre 18,5 ‰ pour les voitures neuves : un tiers des achats de voitures, une proportion proche de celle des autres pays (tableau 4). Ce n'est pas le poids qui distingue la France, c'est l'indice.

3 La France parmi les pays européens

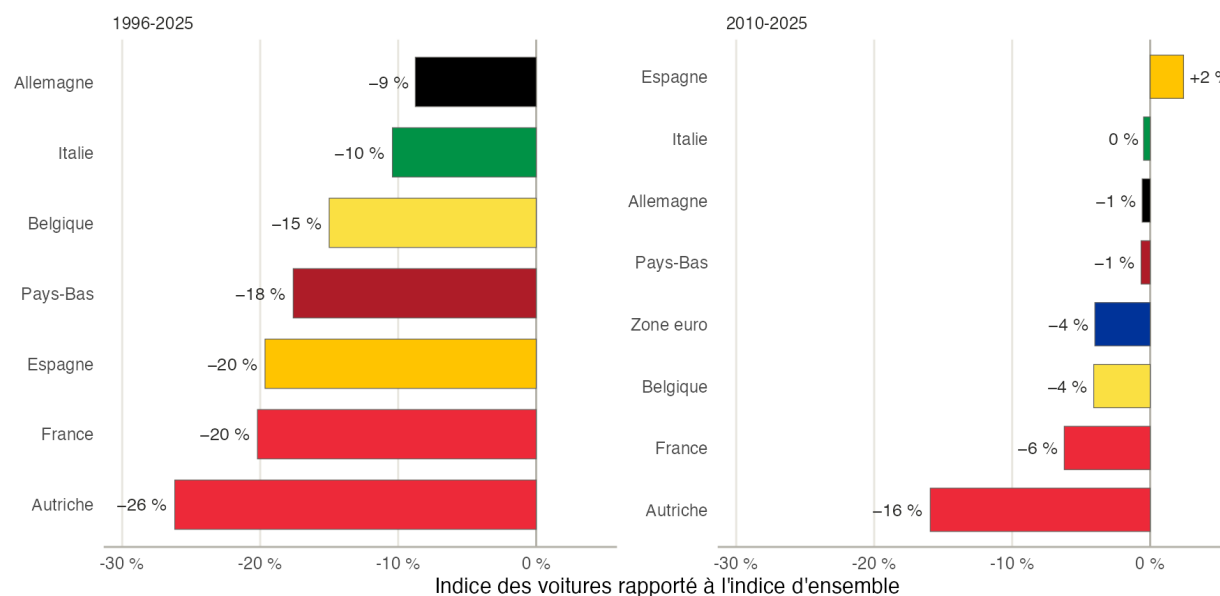
Depuis 1996, l'indice harmonisé des voitures a augmenté de 33 % en France, contre 59 % en Allemagne, 63 % en Italie, 57 % en Espagne et 63 % aux Pays-Bas (figure 3). Les voitures sont largement échangées entre ces pays, dans la même monnaie depuis 1999.

FIGURE 3. Indice des prix à la consommation harmonisé des voitures (neuves et d'occasion), 1996 = 100, échelle logarithmique. Moyennes annuelles. Sources : Eurostat (IPCH, ECOICOP ver. 2), calculs de l'auteur.



Une partie de l'écart tient à l'inflation d'ensemble, plus faible en France. Rapporté à l'ensemble des prix de chaque pays, l'indice des voitures a perdu 20 % en France depuis 1996, autant qu'en Espagne, un peu plus qu'aux Pays-Bas, deux fois plus qu'en Allemagne et en Italie, moins qu'en Autriche (figure 4 ; tableau 5). Depuis 2010, la France est, avec l'Autriche, le pays où l'indice des voitures a le plus reculé par rapport au reste du panier.

FIGURE 4. Indice harmonisé des voitures rapporté à l'indice d'ensemble de chaque pays, évolution en %. Moyennes annuelles. Source : Eurostat (IPCH), calculs de l'auteur.



TABEAU 5. Hausse cumulée de l'IPCH des voitures et de l'ensemble, en %. « Voitures / ensemble » : évolution de l'indice des voitures rapporté à l'indice d'ensemble. Moyennes annuelles. Source : Eurostat (IPCH), calculs de l'auteur.

Pays	Voitures 1996-2025	Ensemble 1996-2025	Voitures / ensemble 1996-2025	Voitures / ensemble 2010-2025	Occasion 2020-2023
France	+33 %	+66 %	-20 %	-6 %	+5 %
Allemagne	+59 %	+74 %	-9 %	-1 %	+37 %
Italie	+63 %	+81 %	-10 %	0 %	+20 %
Espagne	+57 %	+95 %	-20 %	+2 %	+18 %
Pays-Bas	+63 %	+97 %	-18 %	-1 %	+20 %
Belgique	+63 %	+92 %	-15 %	-4 %	+36 %
Autriche	+43 %	+94 %	-26 %	-16 %	+35 %
Zone euro	-	-	-	-4 %	+22 %

L'écart change de nature avec le temps. Jusqu'en 2010, il tient aux voitures neuves : leur indice augmente de 7 % en France entre 1996 et 2010. Depuis 2010, l'indice français des voitures neuves évolue comme ceux de l'Italie, de la Belgique ou de l'Autriche ; l'écart tient aux voitures d'occasion. Entre 2020 et 2023, leur indice augmente de 4,6 % en France, contre 20 % en Italie, 22 % dans la zone euro et 37 % en Allemagne. Une précaution : plusieurs pays n'ont introduit les voitures d'occasion dans leur indice que récemment, l'Italie en 2016 et la Belgique en 2019, de sorte que leur indice des voitures a longtemps été un indice des voitures neuves.

4 Un indice alternatif des voitures

On recalcule l'indice harmonisé français des voitures avec quatre hypothèses, puis l'effet sur l'IPCH d'ensemble, en remplaçant l'évolution annuelle de l'indice des voitures, pondérée par son poids dans le panier (Geerolf 2026b).

- **Occasion au rythme des voitures neuves** : l'indice de l'occasion suit celui des voitures neuves. C'est l'hypothèse qu'impliquerait une cote qui dérive du prix neuf, sans traitement de qualité propre.
- **Occasion au rythme de la zone euro** : depuis 2018, l'occasion suit l'indice de la zone euro, relativement à l'ensemble des prix pour neutraliser l'écart d'inflation générale.
- **Voitures au rythme des quatre voisins** : l'indice des voitures suit la moyenne de l'Allemagne, de l'Italie, de l'Espagne et des Pays-Bas, relativement à l'ensemble des prix de chaque pays.
- **Prix catalogue moyen** : depuis 2007, l'indice des voitures suit le prix catalogue moyen. Ce n'est pas un indice de prix, puisqu'il mêle prix, qualité et composition des ventes : c'est une borne haute, que l'on donne pour fixer l'ordre de grandeur.

FIGURE 5. Indice harmonisé des voitures, France, publié et alternatif, 1996 = 100, échelle logarithmique. La variante « prix catalogue moyen » part du niveau publié de 2006. Sources : Eurostat, L'argus, IMT/C-Ways, calculs de l'auteur.

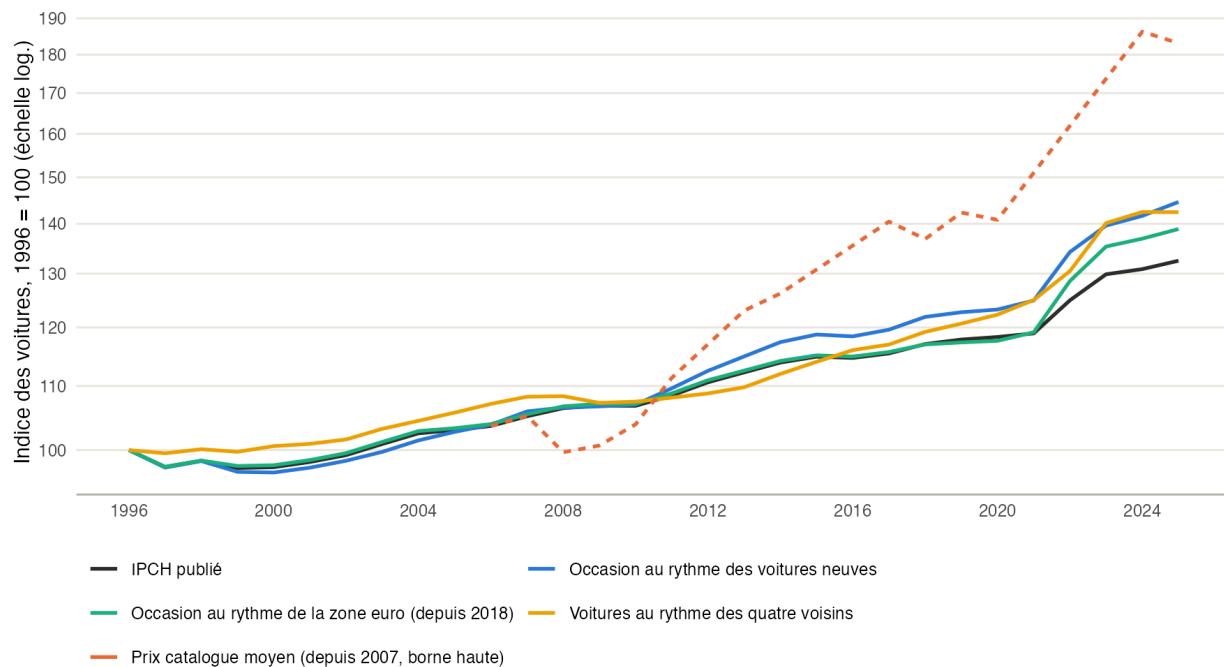


TABLEAU 6. Indice harmonisé des voitures, France : hausse cumulée selon la variante, en %, et écart avec l’IPCH d’ensemble publié, en point de pourcentage par an. Moyennes annuelles. Sources : Eurostat, L’argus, IMT/C-Ways, calculs de l’auteur.

Variante	Voitures 1996- 2025	IPCH 1996-2025 (pt/an)	Voitures 2010- 2025	IPCH 2010-2025 (pt/an)	Voitures 2019- 2025	IPCH 2019-2025 (pt/an)
IPCH publié	+33 %	0,00	+24 %	0,00	+12 %	0,00
Occasion au rythme des voitures neuves	+45 %	+0,01	+35 %	+0,02	+18 %	+0,02
Occasion au rythme de la zone euro (depuis 2018)	+39 %	0,00	+30 %	+0,01	+18 %	+0,03
Voitures au rythme des quatre voisins	+42 %	+0,01	+33 %	+0,02	+18 %	+0,03
Prix catalogue moyen (depuis 2007, borne haute)	–	–	+76 %	+0,08	+29 %	+0,07

Avec l’occasion au rythme des voitures neuves, l’indice des voitures augmente de 45 % depuis 1996 au lieu de 33 %, et de 35 % depuis 2010 au lieu de 24 %. Au rythme des quatre voisins, il augmente de 42 % depuis 1996 (tableau 6 ; figure 5).

L’effet sur l’inflation d’ensemble est faible : +0,02 point par an depuis 2010 avec l’occasion au rythme des voitures neuves, +0,08 point avec la borne haute du prix catalogue moyen. Les voitures pèsent 2,7 % de l’IPCH en 2025. Même un écart important sur leur prix ne change l’inflation que de quelques centièmes de point par an. L’automobile n’explique pas, à elle seule, l’écart entre l’inflation mesurée et l’inflation ressentie (Geerolf 2025). Elle en montre le mécanisme, sur l’achat que les ménages connaissent le mieux.

5 Propositions

Les écarts relevés ici ne prouvent pas que l’indice de l’Insee est faux : un prix moyen n’est pas un indice de prix, et la qualité des voitures a augmenté. Ils montrent que l’indice repose sur des choix de méthode dont les effets ne sont pas publiés. Les propositions qui suivent ne supposent pas de trancher d’abord le débat sur l’ampleur du biais, et ne demandent que des données dont la statistique publique dispose déjà. Les cinq premières s’adressent à l’Insee, la dernière à Eurostat.

1. **Publier le prix moyen effectivement payé.** Publier chaque année, à côté de l’indice, le prix moyen d’une voiture neuve et d’une voiture d’occasion achetée par les ménages, et décomposer l’écart avec l’indice entre la composition des ventes et l’ajustement de qualité. Des sociétés privées calculent ce prix moyen en croisant les immatriculations avec les prix catalogue, et l’Insee utilise déjà des données administratives sur les voitures pour pondérer son indice (Insee 2026).

2. **Chiffrer l'ajustement de qualité dans l'indice des voitures neuves.** Publier chaque année, par segment, l'écart de prix entre les modèles sortants et entrants au renouvellement de décembre, que le chaînage attribue en totalité à la qualité, et l'ajustement réalisé par le coût des options au cours de l'année. Ce sont les deux voies par lesquelles une hausse de prix lors d'un changement de modèle sort de l'indice, et aucune n'a jamais été mesurée (Geerolf 2026a).
3. **Vérifier les prix catalogue.** Comparer régulièrement l'évolution des prix catalogue relevés à celle des prix de transaction, remises et bonus compris, comme Eurostat le demandait dès 2009 (Eurostat 2009), et publier le résultat.
4. **Documenter et réviser l'indice des voitures d'occasion.** Publier la cote de L'argus effectivement relevée, la liste des modèles et le traitement des changements de génération. Recalculer l'indice depuis 2019 à partir de prix de transaction ou d'annonces, stratifiés par âge et kilométrage comme le recommande le manuel de l'IPCH (Eurostat 2024, paragr. 12.3.4), et publier l'écart avec l'indice publié. Entre janvier 2020 et décembre 2022, l'indice français est, parmi les grands pays de la zone euro, celui qui a le moins enregistré la hausse des prix de l'occasion : il faut savoir pourquoi.
5. **Traiter explicitement les normes.** Pour le pot catalytique, l'Insee avait choisi de ne compter comme qualité que la moitié du surcoût (Insee 1998). Le même choix explicite et publié devrait être fait pour les équipements imposés par le règlement GSR2, pour les normes d'émission et pour la transition vers l'électrique, dont l'Insee reconnaît qu'elle « ne résulte pas d'un choix » (Debauche, Pesme, et Blanchet 2024). À défaut, publier chaque année le surcoût des équipements rendus obligatoires, pour que l'on sache ce que l'indice compte comme un gain de qualité.
6. **Comparer les indices des voitures entre pays.** Eurostat devrait examiner dans ses rapports de conformité les écarts durables entre les indices nationaux des voitures neuves et d'occasion, des biens échangés dans la même monnaie, et harmoniser les sources et les méthodes de l'indice des voitures d'occasion. L'indice harmonisé ne l'est que de nom quand l'occasion augmente de 4 % en France et de 30 % en Allemagne sur la même période.

6 Conclusion

Le prix d'une voiture neuve a augmenté de trois quarts depuis 2010, celui de la voiture la moins chère presque autant, et l'indice des prix n'en a retenu qu'un peu plus que l'inflation. L'écart n'est pas une erreur de calcul : il tient au principe de l'ajustement de qualité, qui compte comme un progrès l'équipement supplémentaire des nouveaux modèles, y compris quand une norme l'impose et que l'acheteur n'a pas le choix de ne pas le payer. Il tient aussi, pour l'occasion, à une source et à une méthode qui n'ont presque pas vu la hausse des prix de 2021-2022, que les indices des autres pays et les prix du marché ont enregistrée.

L'enjeu pour l'inflation d'ensemble est modeste, de quelques centièmes de point par an, parce que les voitures pèsent peu dans le panier. Il ne l'est pas pour la confiance dans l'indice. La voiture est l'achat le plus visible des ménages après le logement, celui où chacun peut comparer ce qu'il paie à ce que payaient ses parents. Quand l'indice dit que ce prix n'a pas augmenté plus que le reste, et que le prix affiché dit le contraire, c'est l'indice que les ménages cessent de croire. La statistique publique dispose des données pour mesurer ce que ses méthodes retirent de la hausse des prix des voitures. Elle devrait le publier.

Références

- Automobile Club. 2002. « Budget de l'automobiliste 2001 ». Fédération française des automobile-clubs. <https://www.automobile-club.org/assets/doc/budget2002.pdf>.
- Automobile-Propre. 2024. « Règle européenne GSR2 : ce qui change pour les voitures neuves dès le 7 juillet 2024 ». <https://www.automobile-propre.com/articles/regle-europeenne-gsr2-ce-qui-change-pour-les-voitures-neuves-des-le-7-juillet-2024/>.
- Caradisiac. 2022. « Le prix moyen des voitures d'occasion a grimpé de 13 % ». <https://www.caradisiac.com/le-prix-moyen-des-voitures-d-occasion-a-grimpe-de-13-193921.htm>.
- Debauche, Etienne, Craig Pesme, et Didier Blanchet. 2024. « Fin des voitures thermiques : une perte de pouvoir d'achat pour les ménages ? » *Blog de l'Insee*. <https://blog.insee.fr/fin-des-voitures-thermiques-perte-pouvoir-d-achat/>.
- Dees, Stéphane, Elie Bellevrat, Annabelle de Gaye, François Geerolf, Matthieu Lequien, Romain Schweizer, Athiana Tettaravou, et Oriane Wegner. 2023. « Les incidences économiques de l'action pour le climat. Inflation ». France Stratégie. <https://hal.science/hal-05498714>.
- Eurostat. 2009. « HICP Compliance Monitoring Report – France ». Commission européenne, Eurostat. https://ec.europa.eu/eurostat/documents/272892/272977/05-METH_HICP_CM_FR_2009_12+web.pdf/.
- Eurostat. 2024. « Harmonised Index of Consumer Prices (HICP) Methodological manual – 2024 edition ». European Union. <https://ec.europa.eu/eurostat/documents/3859598/18594110/KS-GQ-24-003-EN-N.pdf>.
- Fiches-auto. s. d. « Mini prix! Essai Sandero 2 (2012-2020) ». <https://www.fiches-auto.fr/essai-sandero-2/test-366-824-mini-prix-.php>.
- Geerolf, François. 2024. « Inflation en France : IPC ou IPCH ? » *hal-05502577*, juillet. <https://hal.science/hal-05502577>.
- Geerolf, François. 2025. « Pouvoir d'achat : l'addition que l'Insee ne fait pas ». <https://fgeerolf.com/reponse-au-blog-pouvoir-achat.html>.
- Geerolf, François. 2026a. « Effet qualité et mesure de l'inflation ». <https://fgeerolf.com/effet-qualite.html>.
- Geerolf, François. 2026b. « Un IPCH alternatif ». <https://fgeerolf.com/ipch-alternatif.html>.
- Insee. 1998. « Pour comprendre l'indice des prix. Edition 1998 ». 81-92. https://www.insee.fr/fr/metadonnees/source/fichier/Indice_des_prix.pdf.
- Insee. 2018. « Indice des prix à la consommation : les changements de l'année 2018 ». Note méthodologique. Insee. https://www.insee.fr/fr/statistiques/documentation/IPC_changement%20ann%C3%A9e%202018.pdf.
- Insee. 2026. « Harmonised index of consumer prices (HICP) – France. Reference metadata in Euro SDMX Metadata Structure (ESMS) ». Eurostat, métadonnées certifiées le 4 février 2026. https://ec.europa.eu/eurostat/cache/metadata/EN/prc_hicp_esmsh4_fr.htm.
- Journal de l'Automobile. 2013. « La cote Argus fait peau neuve ». <https://journalauto.com/services/la-cote-argus-fait-peau-neuve/>.
- L'argus. 2011. « Voiture moyenne 2010 de France ». <https://www.largus.fr/actualite-automobile/voiture-moyenne-2010-de-france-504366.html>.
- L'argus. 2021. « Voiture Moyenne 2020. Plus petite mais chère ». <https://www.largus.fr/actualite-automobile/voiture-moyenne-2020-plus-petite-mais-aussi-plus-chere-10675391.html>.
- L'argus. 2025. « Voitures neuves. Que reste-t-il à moins de 15 000 € ? » <https://www.largus.fr/actualite-automobile/voitures-neuves-que-reste-t-il-a-moins-de-15-000-e-30024648.html>.
- L'info durable. 2026. « Le prix des voitures neuves a reculé de 2 % en 2025, après 5 ans de hausse

- (étude) ». <https://www.linfordurable.fr/le-prix-des-voitures-neuves-recule-de-2-en-2025-apres-5-ans-de-hausse-etude-56838>.
- La Centrale. 2025. « Résultats de l’Observatoire La Centrale sur l’évolution des prix des véhicules d’occasion ». https://presse.lacentrale.fr/wp-content/uploads/sites/4/2025/01/CP_La-Centrale_090125_Observatoire-T4-20249615.pdf.
- La Tribune Auto. 2023. « Le prix médian des véhicules d’occasion a augmenté de 19 % en moyenne sur un an ». <https://www.latribuneauto.com/reportages/economie/13619-le-prix-median-des-vehicules-doccasion-a-augmente-de-19-en-moyenne-sur-un-an>.
- La Tribune Auto. 2024. « Le règlement européen GSR II rend obligatoires de nouveaux équipements de sécurité sur les véhicules en vente ». <https://www.latribuneauto.com/reportages/reglementation/14712-le-reglement-europeen-gsr-ii-rend-obligatoire-de-nouveaux-equipements-de-securite-sur-les-vehicules-en-vente>.
- Motorsactu. 2025. « Renault Clio 6 (2026) : commandes ouvertes à partir de 19 900 € ». <https://motorsactu.com/renault-clio-6-2026-commandes-ouvertes-a-partir-de-19-900-e/>.
- Triplett, Jack E. 2006. *Handbook on Hedonic Indexes and Quality Adjustments in Price Indexes : Special Application to Information Technology Products*. Paris : OECD Publishing. https://www.oecd.org/en/publications/handbook-on-hedonic-indexes-and-quality-adjustments-in-price-indexes_643587187107.html.