



# OBSERVATOIRE ANNUEL

## AUTO 2023 SINISTRES COLLISION

FÉVRIER 2024

## OBJECTIFS

Evolutions technologiques et électrification des véhicules, augmentation des prix, tension du marché des voitures d'occasion, difficultés de recrutement, augmentation du coût de l'énergie et des matières premières, inflation... Dans quelles mesures ces paramètres conjoncturels impactent-ils le coût des réparations des sinistres de collision ?

Cet observatoire annuel a pour objectifs de mesurer ces impacts en proposant des éléments de compréhension et d'analyses contextuelles et factuelles.

1 – Périmètre de l'étude	page 3
2 – Sinistres réparables	page 4
3 – Pièces de réemploi	page 22
4 – Sinistres irréparables	page 26
5 – Chiffres clés de 2023	page 31
6 – Conclusions	page 32
7 – Point marché par AAA DATA	page 33
8 – A propos de SRA	page 44



# 1 – PÉRIMÈTRE DE L'ÉTUDE

Dans le cadre des conventions signées avec les experts en automobile, SRA accède à l'ensemble des expertises du marché. Annuellement ce sont presque 4 millions de rapports d'expertise qui sont mis à disposition.

Ces données brutes anonymisées sont compilées, retraitées à partir de programmes élaborés par SRA et mises en forme par l'équipe Statistiques de la Direction Stratégie Digitale et DATA du GIE GPSA dont SRA est membre. L'analyse des indicateurs et la réalisation des études sont faites par l'équipe SRA.



## ÉTUDES TRIMESTRIELLES DES COÛTS

Pour les publications trimestrielles des coûts, seuls les sinistres de collision en circulation et stationnement pour les véhicules particuliers (VP) et les véhicules utilitaires légers (VUL < 3,5 tonnes) sont retenus.

Ce périmètre représente environ 2 millions de rapports d'expertise annuellement.

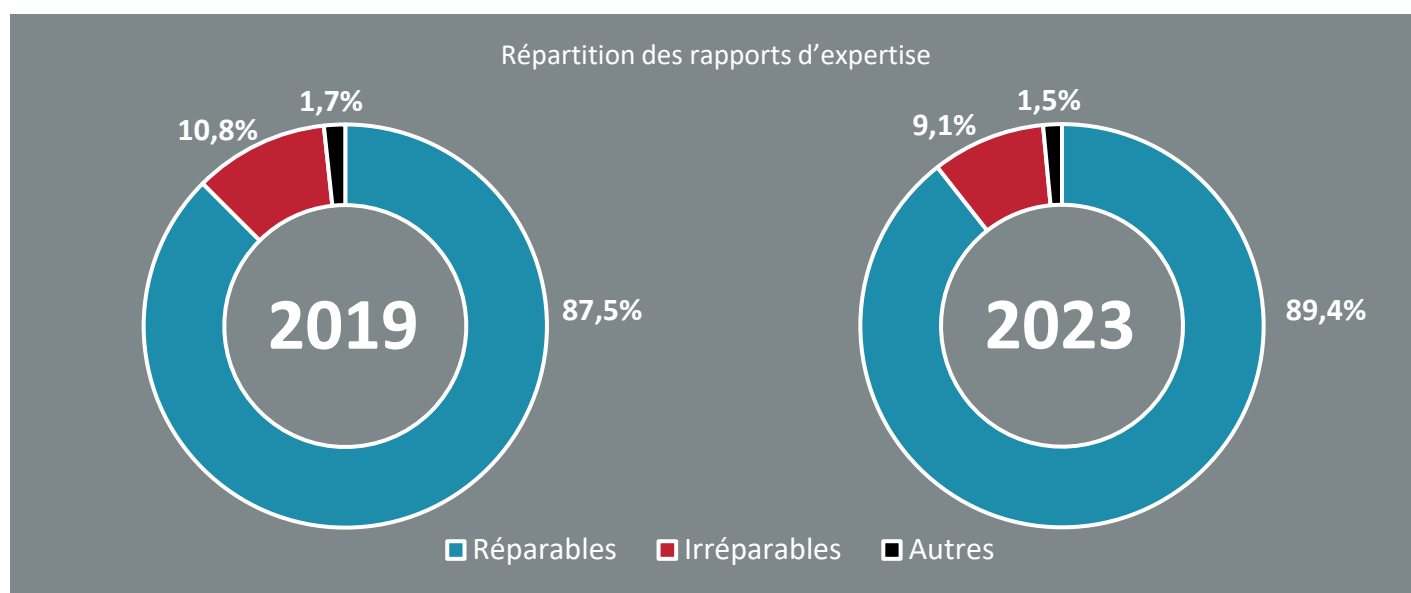
Les autres natures d'évènements (vol, vandalisme, grêle) et catégories de véhicules font l'objet d'études semestrielles ou annuelles.

## SINISTRES DE COLLISION

Toutes les données sont prises en compte pour le calcul des coûts dès lors où celles-ci sont considérées fiables : aucune exclusion et aucun écrêtement ne sont appliqués.

Les rapports pour lesquels les conclusions ne sont pas identifiables sont répertoriés en « autres » et ne sont pas pris en compte dans l'exploitation et les analyses.

Cette catégorie est en légère diminution entre 2019 et 2023.

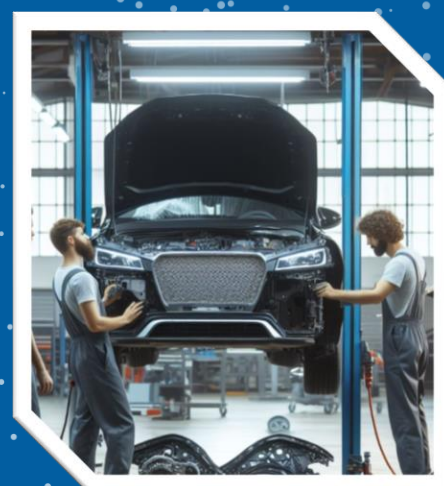


## 2 – SINISTRES RÉPARABLES

Presque 90% des véhicules sinistrés sont économiquement réparables. Le coût des réparations, composé de trois postes, est donc un indicateur primordial.

Le coût des réparations est la résultante d'une multitude de paramètres. C'est pourquoi nous vous proposons une analyse détaillée de chacun d'eux :

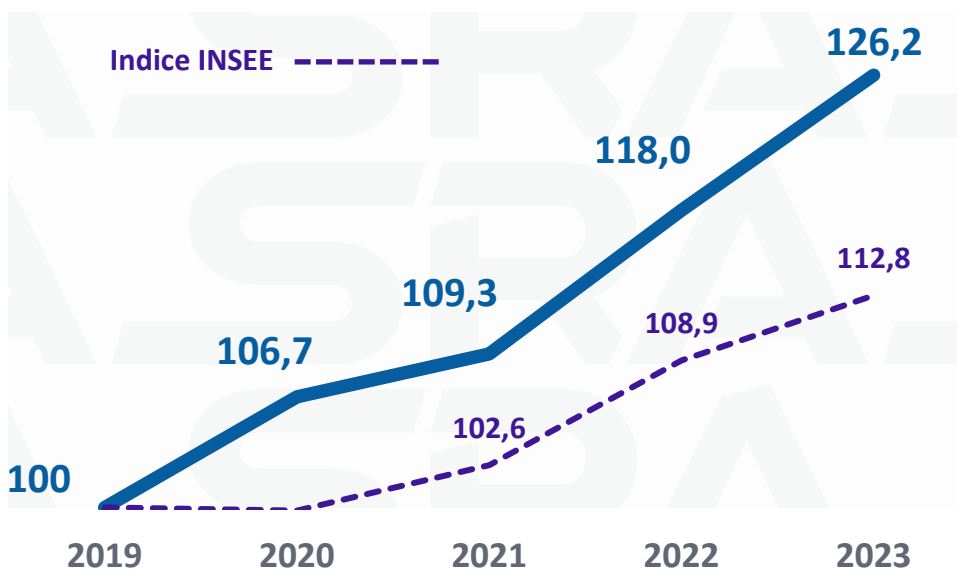
2.1 – Évolution du coût	page 5
2.2 – Répartition départementale	page 7
2.3 – Analyse par poste	page 8
2.4 – Poste pièces	page 10
2.5 – Poste main d'œuvre	page 13
2.6 – Poste ingrédients peinture	page 15
2.7 – Tranches d'âge	page 17
2.8 – Types de motorisation	page 19
2.9 – Segments moins de 6 ans	page 20
2.10 – Zones d'endommagement	page 21



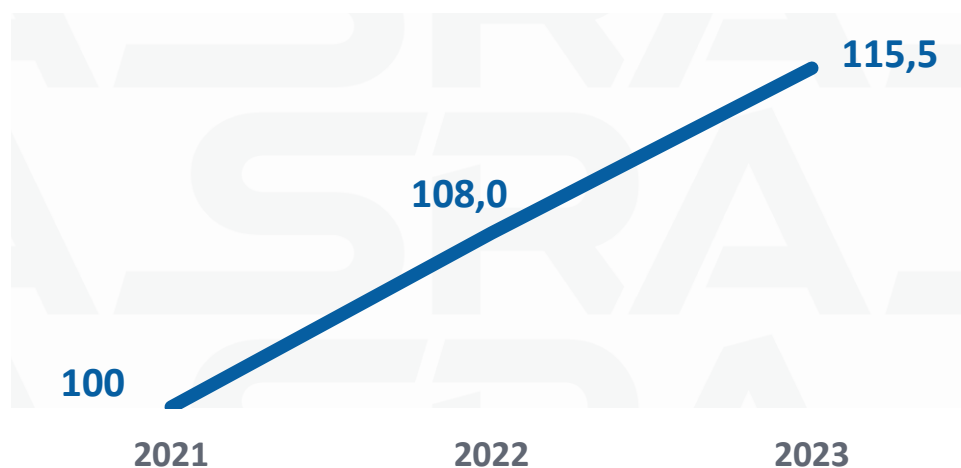
## 2.1 – ÉVOLUTION DU COÛT

Les sinistres sont considérés réparables lorsque le rapport d'expertise n'indique pas de valeur du véhicule ou lorsque cette dernière est supérieure au coût des réparations. Les dossiers classés en réparations inférieures à la valeur (RIV) sont donc pris en compte.

### ÉVOLUTION DU COÛT DES REPARATIONS DEPUIS 2019 EN BASE 100



### ÉVOLUTION DU COÛT DES RÉPARATIONS SUR LES DEUX DERNIÈRES ANNÉES EN BASE 100 (COÛT MOYEN 2021)



# 1,8 million

de sinistres de collision analysés sont déclarés économiquement réparables par an

# +26,2%

évolution du coût des réparations entre 2019 et 2023 dont :

# +15,5%

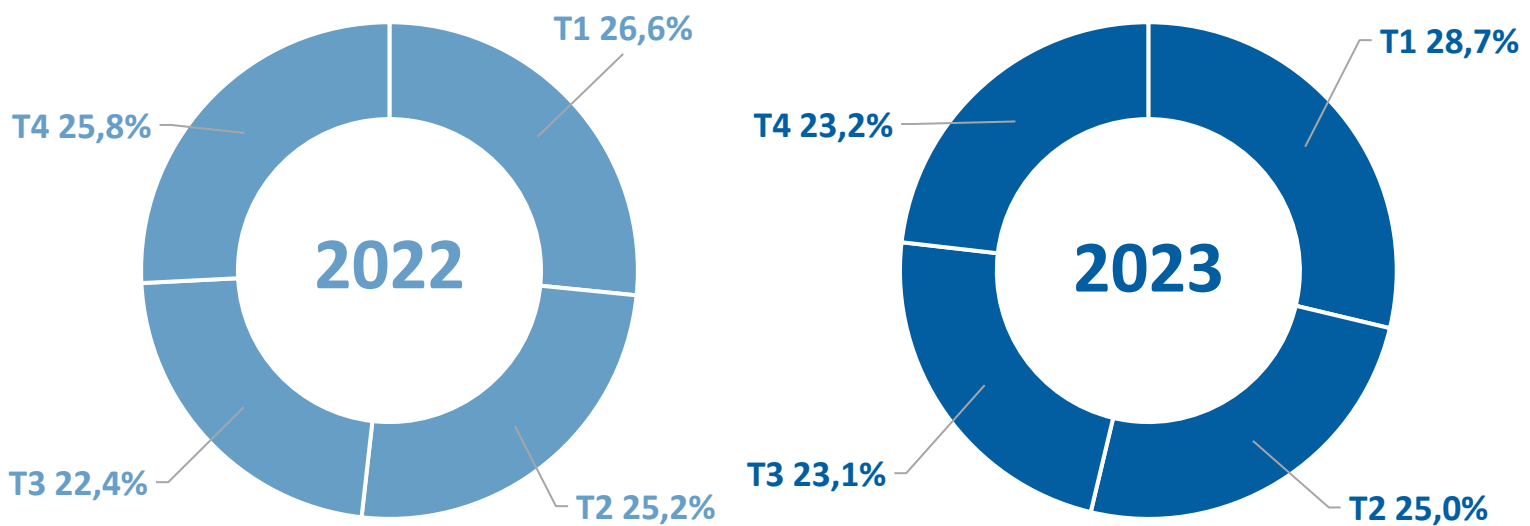
entre 2021 et 2023

# +7%

entre 2022 et 2023



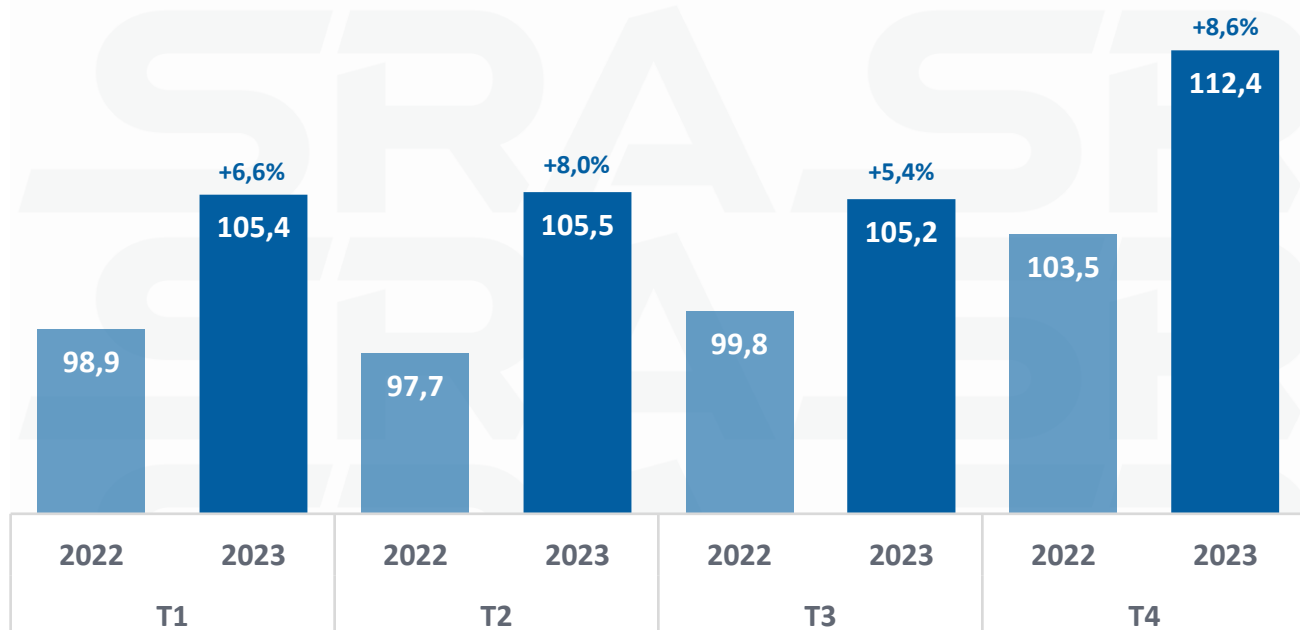
## RÉPARTITION DES SINISTRES PAR TRIMESTRE (RÉFÉRENCE DATE DE DÉPÔT DU RAPPORT D'EXPERTISE)



Durant les deux dernières années, la répartition des rapports d'expertise oscille trimestriellement entre 22,4% (T3 2022) et 28,7% (T1 2023).

Le premier trimestre présente la part de sinistres la plus élevée annuellement à contrario du troisième trimestre. Cet écart peut s'expliquer par les effets de saisonnalité comme la météo et les périodes de vacances estivales.

## COÛT DES RÉPARATIONS PAR TRIMESTRE EN BASE 100 (COÛT MOYEN 2022)



En 2022 comme 2023, le quatrième trimestre présente le coût des réparations le plus élevé de l'année.

Les variations trimestrielles entre 2022 et 2023 du coût des réparations varient entre +5,4% (T3) et +8,6% (T4).



## 2.2 RÉPARTITION DÉPARTEMENTALE

# 25%

des expertises sont concentrées sur 9 départements, par ordre décroissant : 13, 62, 59, 69, 91, 44, 06, 67, 34

# 57%

des départements pèsent moins de 1% de la volumétrie nationale

# 40%

des départements présentent un coût moyen des réparations supérieur au coût national

# +31,6%

de coût des réparations entre la Corse, Paris et la moyenne nationale, suivi des Bouches-du-Rhône à +28%

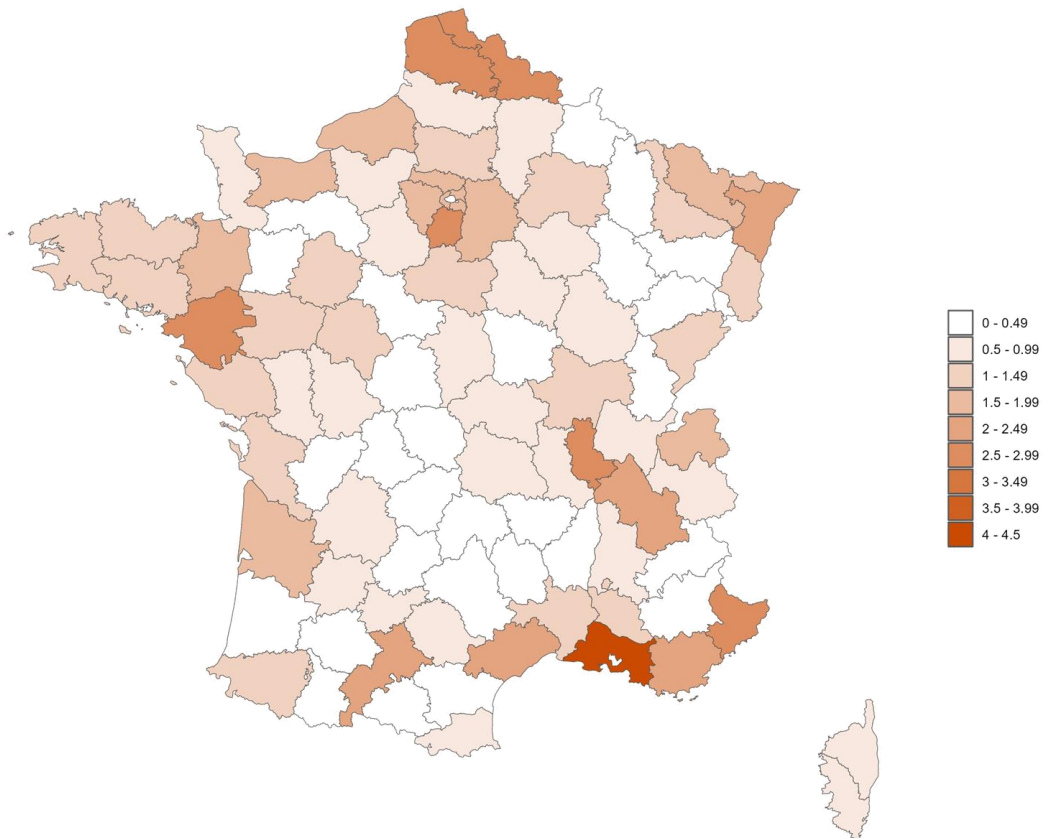
## 1,8 fois plus cher

écart entre une réparation en Corse ou Paris et une dans les Côtes-d'Armor ou le Pas-de-Calais

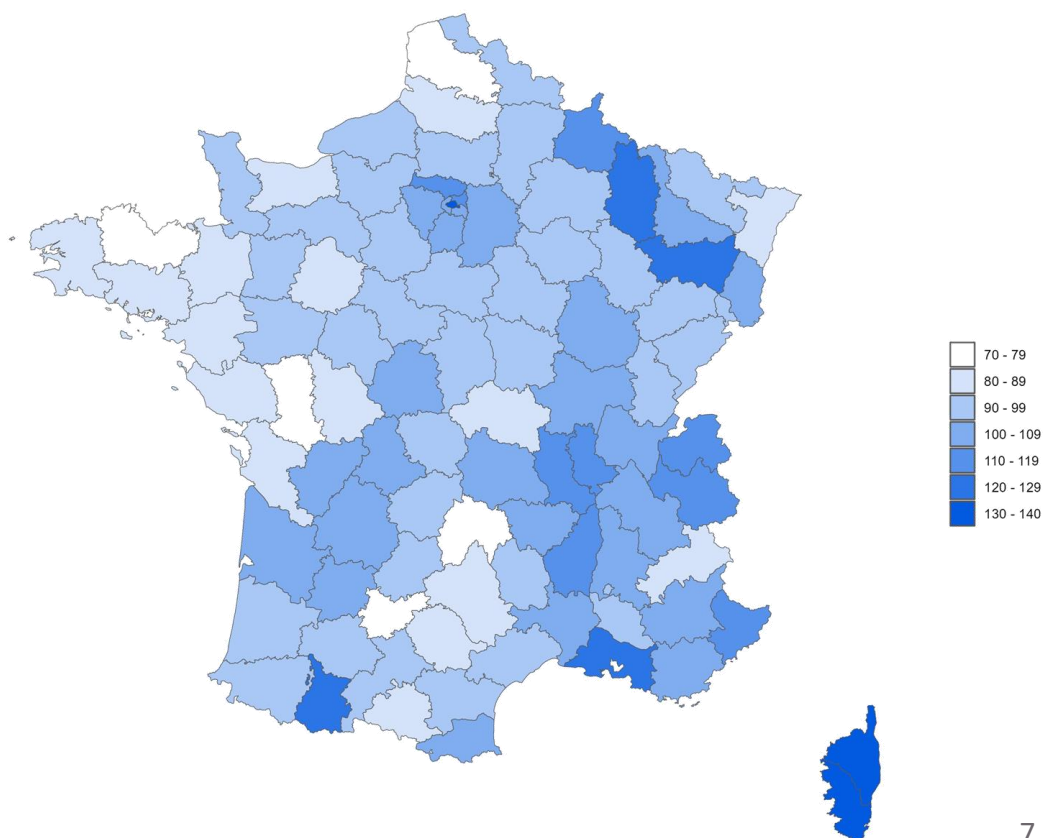
Cf : étude Coûts 2023  
Départements



### RÉPARTITION DES EXPERTISES PAR DÉPARTEMENT EN %

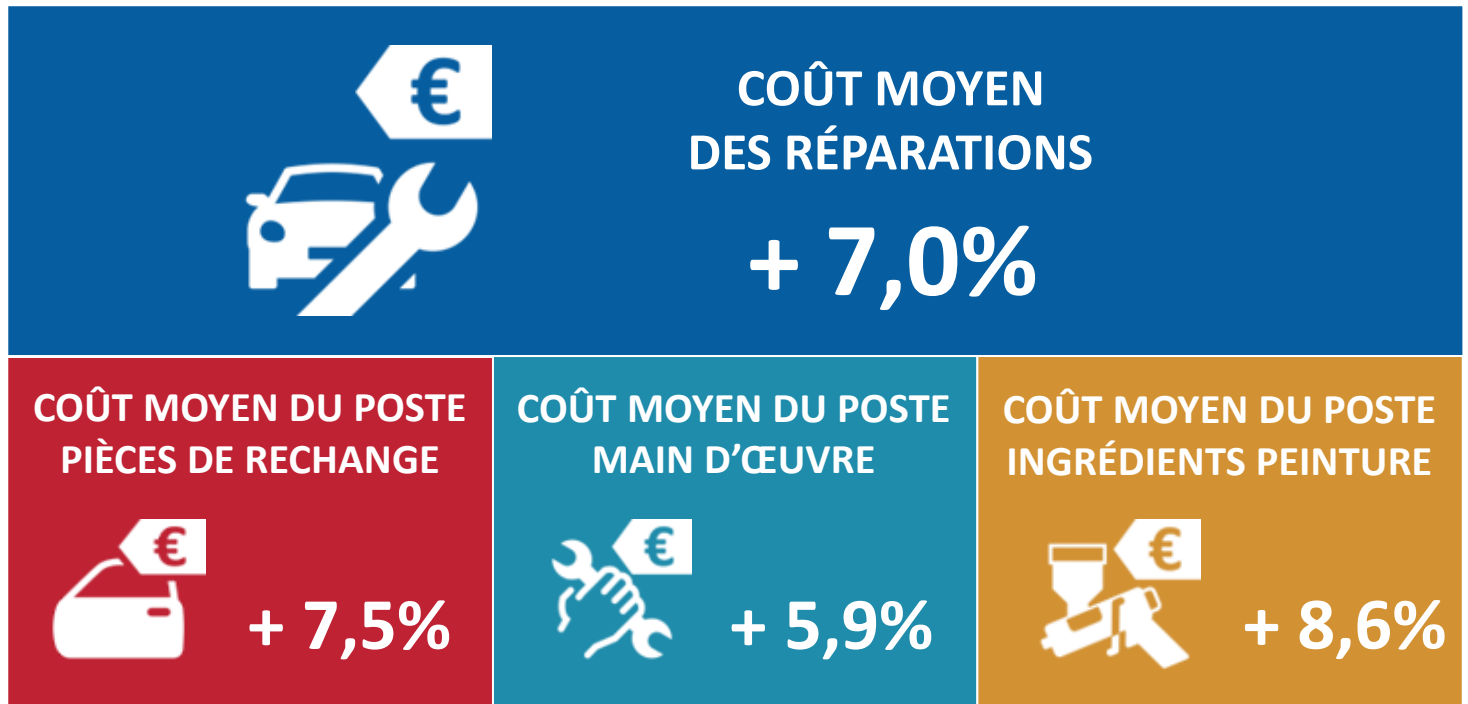


### COÛT DES RÉPARATIONS 2023 PAR DÉPARTEMENT EN BASE 100 (COÛT MOYEN NATIONAL)

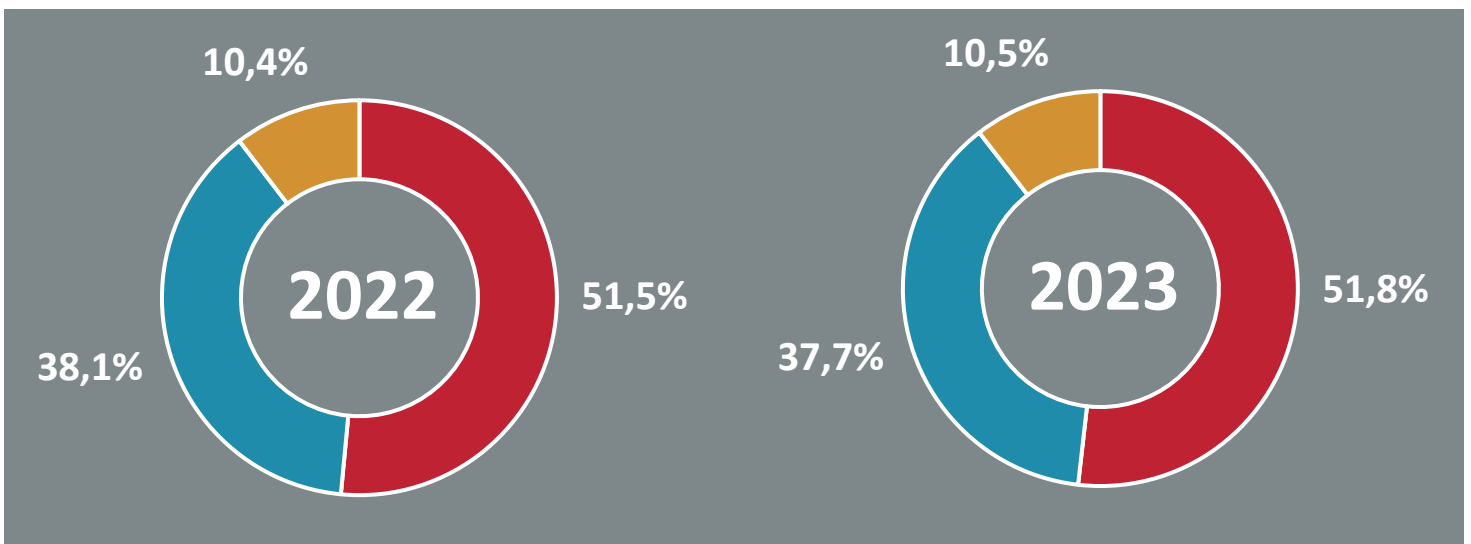


## 2.3 ANALYSE PAR POSTE

### ÉVOLUTIONS PAR POSTE ENTRE 2022 ET 2023



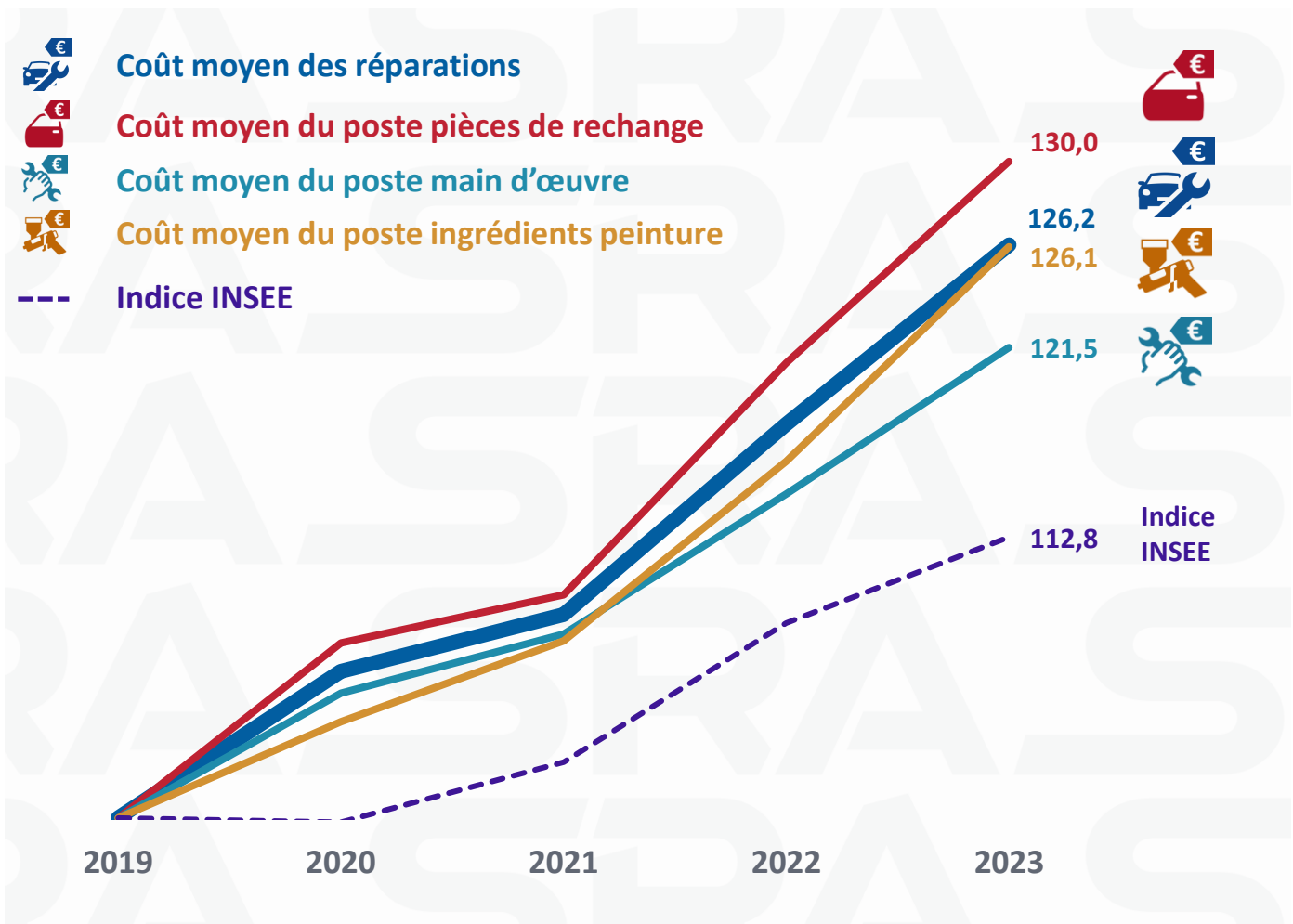
### RÉPARTITION DES COÛTS PAR POSTE EN 2022 ET 2023



Le coût du poste pièces de rechange présentant historiquement la part la plus importante du coût des réparations est en forte augmentation tous les ans pour approcher les 52% en 2023 . Cette augmentation a pour effet de réduire la part des postes de main d'oeuvre et ingrédients peinture, bien que ceux-ci présentent également des coûts en augmentation.



## ÉVOLUTIONS PAR POSTE ENTRE 2019 ET 2023 (BASE 100 EN 2019)



## ÉVOLUTIONS ANNUELLES PAR POSTES DEPUIS 2019

Coût du poste	2019 / 2020	2020 / 2021	2021 / 2022	2022 / 2023
Réparations	6,7%	2,4%	7,9%	7,0%
Pièces	8,0%	2,1%	9,6%	7,5%
Main d'œuvre	5,7%	2,5%	5,9%	5,9%
Ingrédients peinture	4,4%	3,6%	7,5%	8,6%

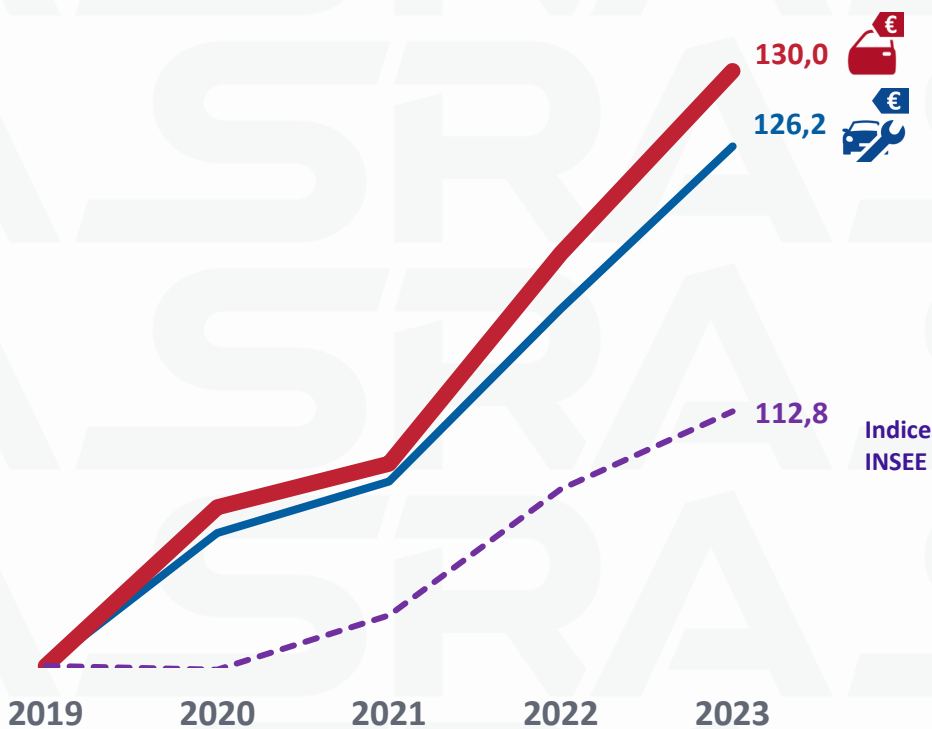
Bien qu'inférieure aux variations entre 2021 et 2022, l'augmentation en 2023 de l'ensemble des coûts est nettement supérieure aux variations des précédentes années et de l'INSEE.

## 2.4 – POSTE PIÈCES

En 2023, le coût du poste des pièces de rechange représente 51,8% du coût des réparations.

En forte progression, ce poste a particulièrement augmenté durant les deux dernières années :

### VARIATION DEPUIS 2019



L'augmentation du coût du poste pièces de rechange est systématiquement plus élevée que la variation du coût des réparations.

### Variation du coût du poste pièces

**+9,6%**

entre 2021 et 2022

**+7,5%**

entre 2022 et 2023

Ces taux importants augmentent l'écart avec la variation du coût des réparations et le poids de ce poste.

**51,8%**

poids du coût des pièces  
dans le coût des  
réparations

**+30%**

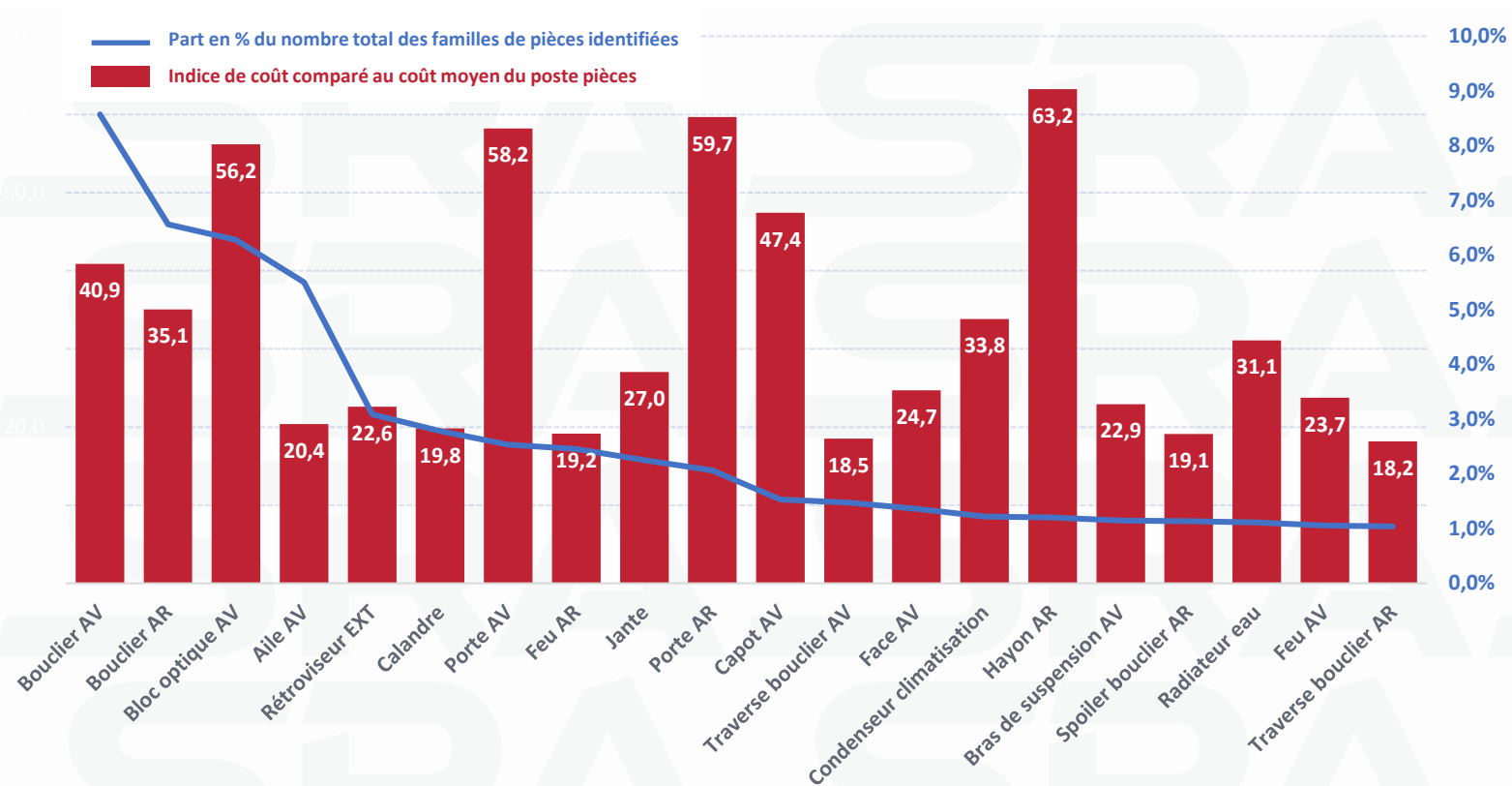
évolution du coût du  
poste pièces entre 2019  
et 2023 dont :

**+17,9%**

entre 2021 et 2023



## PART EN % (TOP 20 DES FRÉQUENCES) ET COÛT DES PIÈCES PAR FAMILLE (> 150 € HT) EN BASE 100 (COÛT MOYEN PIÈCES EN 2023)



Les boucliers avant, arrière et les optiques de phare représentent à elles trois 21,4% de toutes les pièces remplacées parmi les 107 familles identifiées par SRA.

En terme de coût, le hayon, les portes avant et arrière, les optiques de phare sont les pièces les plus onéreuses avec un coût moyen dépassant 56% du coût moyen du poste pièces annuel.

Libellé SRA	Part / Pièces remplacées	Taux remplacement	Indice coût / coût poste pièces	Variation coût 2022 / 2023
Bouclier AV	8,6%	69,0%	40,9	10,6%
Bouclier AR	6,6%	64,0%	35,1	10,4%
Bloc optique AV	6,3%	91,1%	56,2	15,3%
Aile AV	5,5%	49,6%	20,4	11,7%
Rétroviseur EXT	3,1%	88,9%	22,6	10,5%
Calandre	2,8%	97,3%	19,8	10,0%
Porte AV	2,5%	30,5%	58,2	15,6%
Feu AR	2,5%	99,4%	19,2	12,1%
Jante	2,3%	76,8%	27,0	6,8%
Porte AR	2,1%	29,9%	59,7	13,5%
Capot AV	1,5%	45,3%	47,4	13,1%
Traverse bouclier AV	1,5%	98,1%	18,5	11,2%
Face AV	1,4%	88,6%	24,7	12,8%
Condenseur climatisation	1,2%	99,7%	33,8	8,0%
Hayon AR	1,2%	37,1%	63,2	13,8%
Bras de suspension AV	1,1%	99,9%	22,9	9,8%
Spoiler bouclier AR	1,1%	88,7%	19,1	11,6%
Radiateur eau	1,1%	99,6%	31,1	9,3%
Feu AV	1,1%	99,0%	23,7	15,0%
Traverse bouclier AR	1,0%	98,7%	18,2	9,4%

# 45%

des principales pièces amovibles présentent un taux de réparation inférieur à 10%

# 70%

Des pièces du top 20 ont augmenté leurs coûts en 2023 de plus de 10%

 **+15,6%**

augmentation du coût moyen des portes avant entre 2022 et 2023

 **+15,3%**

augmentation du coût moyen des optiques entre 2022 et 2023



# 6,4

 pièces

endommagées  
en moyenne par sinistre



# 71%

des pièces endommagées  
sont remplacées



# +8,2%

augmentation moyenne  
des tarifs des pièces  
suivies par SRA

L'augmentation du coût du poste pièces est plurifactorielle :

## MULTIPLICATION DES PIÈCES DE STYLE ET TECHNOLOGIQUES

A chaque changement de génération et de phase, nous constatons l'ajout de nouvelles pièces d'enjolivement et techniques.

Outre le fait d'augmenter le nombre potentiel de pièces endommagées, celles-ci présentent des tarifs de vente plus élevés.

Cf Étude : *Impact du design sur le coût des boucliers* :



## RÉPARABILITÉ TECHNIQUE

Seulement 29% des pièces endommagées dans les sinistres de collision 2023 sont réparées, en 2019 ce taux était de 31,9%.

Les pièces d'enjolivement et technologiques, comme les optiques de phare, présentent un faible taux de réparation. L'allègement des éléments de carrosserie avec la combinaison de différents matériaux, comme des alliages, l'aluminium, les tôles de très haute limite élastique (THLE), les composites ainsi que de composants électroniques sont également des freins à la réparation.

## ÉVOLUTION DES TARIFS

Durant l'année 2023, les tarifs constructeurs des 16 000 références de pièces suivies dans le cadre de l'étude du panier pièces SRA ont évolué de 8,2%.

Cf Étude : *Paniers pieces 2023* :

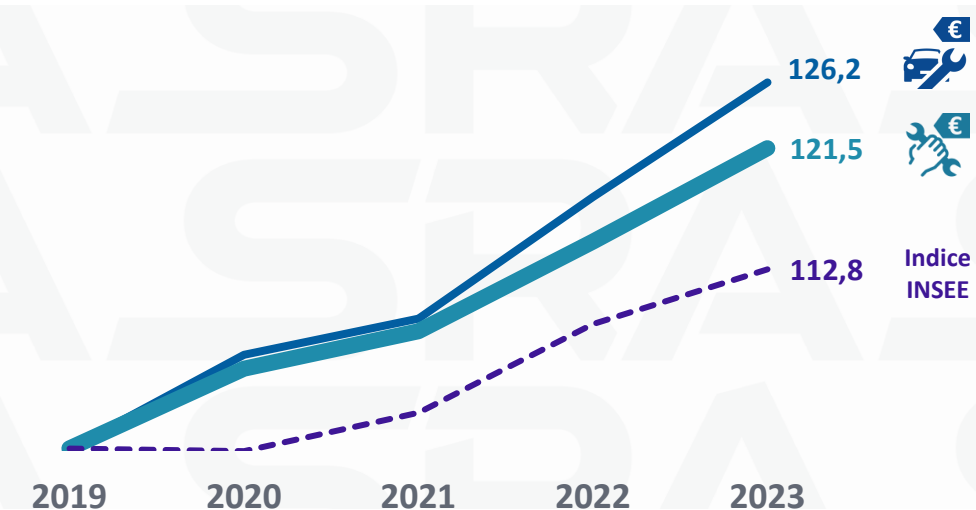


## 2.5 – POSTE MAIN D'ŒUVRE

En 2023, le coût du poste de la main d'œuvre (MO) représente 37,7% du coût des réparations.

Bien qu'inférieures aux variations des autres postes et du coût des réparations, ce poste a connu des augmentations plus fortes ces deux dernières années.

### VARIATION DU COÛT DU POSTE MO DEPUIS 2019



# 37,7%

poids du coût du poste MO dans le coût des réparations

# +20,4%

évolution du coût du poste MO entre 2019 et 2023

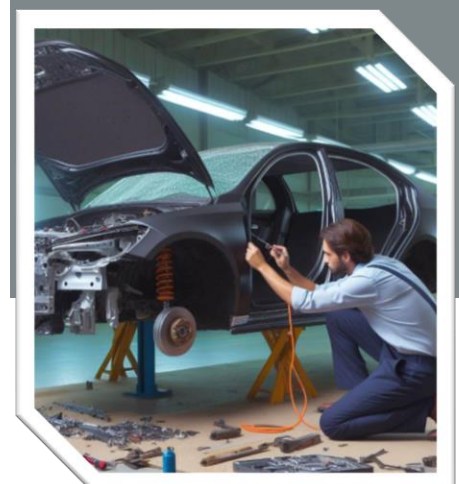
### ÉVOLUTION DU COÛT DU POSTE ET DU COÛT MOYEN HORAIRE

Coûts	2019 / 2020	2020 / 2021	2021 / 2022	2023 / 2023
Réparations	6,7%	2,4%	7,9%	7,0%
Poste MO	5,7%	2,5%	5,9%	5,9%
Moyen horaire MO	3,2%	2,5%	2,7%	5,4%

# +12,1%

du coût du poste MO entre 2021 et 2023

L'augmentation du coût du poste MO supérieure à celle du coût moyen horaire indique un nombre d'heures facturées supérieur en 2023 par rapport à 2022.





# < 1%

nombre d'heures facturées en T3 (haute technicité)

# 41,4%

des heures de MO facturées sont liées à l'opération de peinture

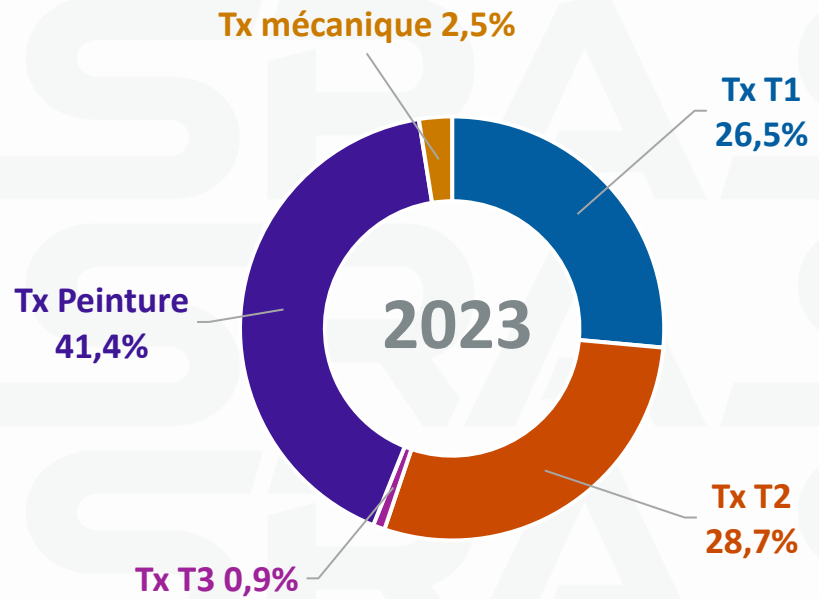
# +3,8%

écart entre les taux horaires moyens du T1 / T2

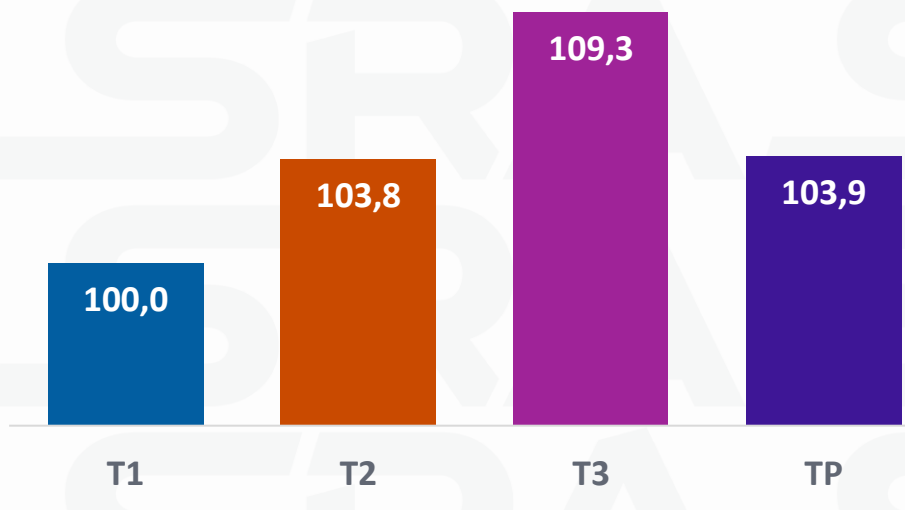
# +9,3%

écart entre les taux horaires moyens du T1 / T3

## RÉPARTITION DU NOMBRE D'HEURES DE MO PAR TAUX



## COÛT MOYEN DES TAUX HORAIRES MO DE CARROSSERIE EN BASE 100 (TAUX 1 EN 2023)



Les taux T2 et de peinture, proches en valeur, représentent plus de 70% du nombre d'heures facturées.

Le taux T3 correspondant aux opérations de MO de « haute technicité » reste inférieur à 1% du nombre d'heures total.

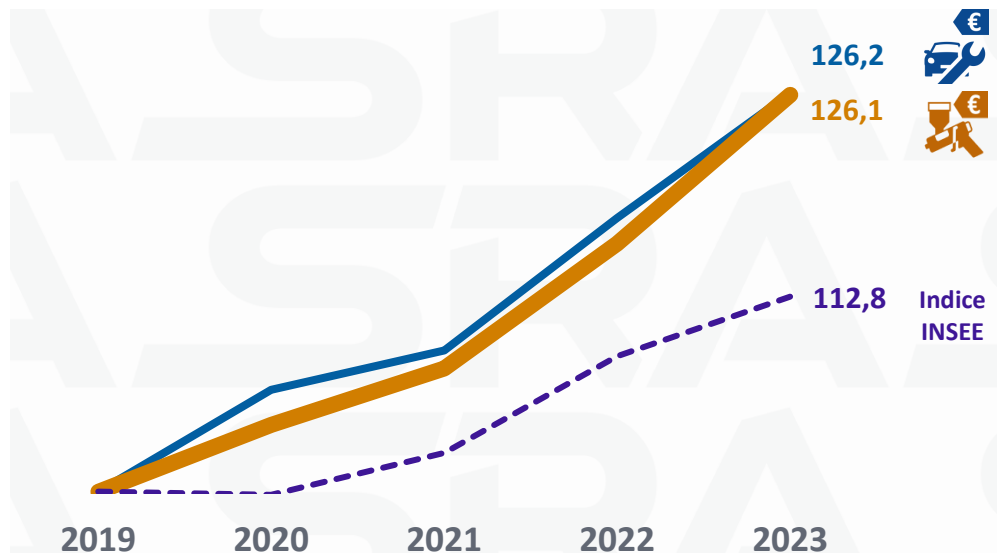
La facturation en taux unique peut éventuellement impacter la répartition et le coût moyen des taux horaires.



## 2.6 – POSTE INGRÉDIENTS PEINTURE

En 2023, le coût du poste des ingrédients peinture (IP) représente 10,5% du coût des réparations.

### VARIATION DU COÛT POSTE IP DEPUIS 2019



# 10,5%

poids du coût du poste IP dans le coût des réparations

# +25%

évolution du coût du poste IP entre 2019 et 2023

### ÉVOLUTION DU COÛT DU POSTE ET DU COÛT MOYEN HORAIRE

Coûts	2019 / 2020	2020 / 2021	2021 / 2022	2022 / 2023
Réparations	6,7%	2,4%	7,9%	7,0%
Poste IP	4,4%	3,6%	7,5%	8,5%
Horaire moyen IP	4,8%	3,9%	5,7%	9,6%

Le coût horaire moyen des ingrédients peinture présente cette année la plus forte variation en comparaison des autres postes. Les fabricants et distributeurs de peinture ont appliqué plusieurs hausses aux tarifs des produits de para peinture et peinture pour compenser les augmentations du coût des matières premières et des différentes charges.

# +16,6%

du coûts des IP entre 2021 et 2023





# 87,3%

des ingrédients de peinture facturés sont en taux 2 (métal vernis et vernis)

# 2,3%

d'ingrédients opaque non vernis

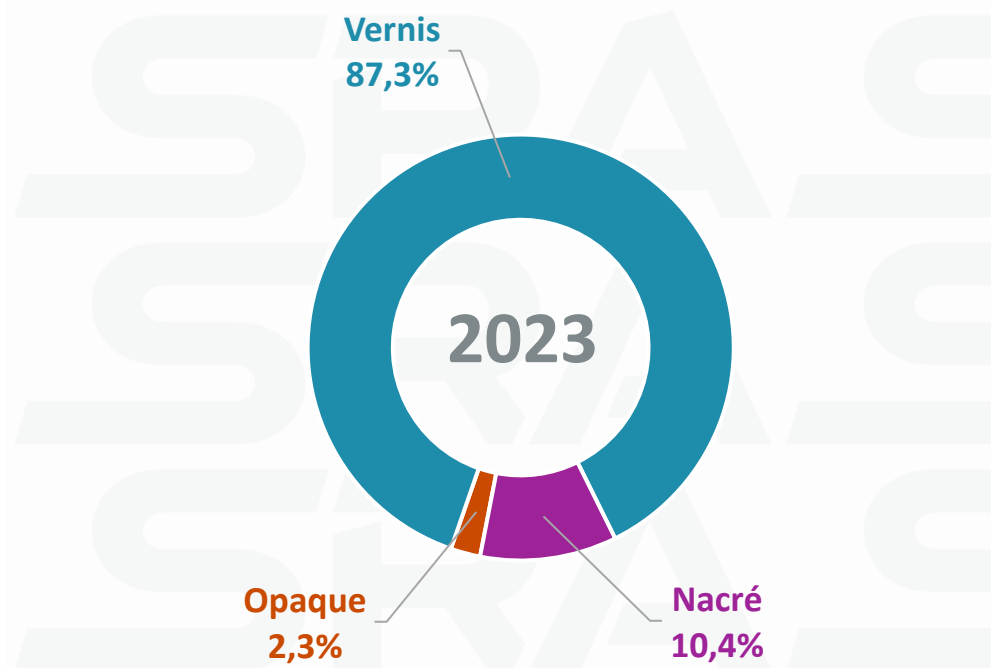
# +7,1%

de coût horaire moyen entre les ingrédients opaque et vernis / métal vernis

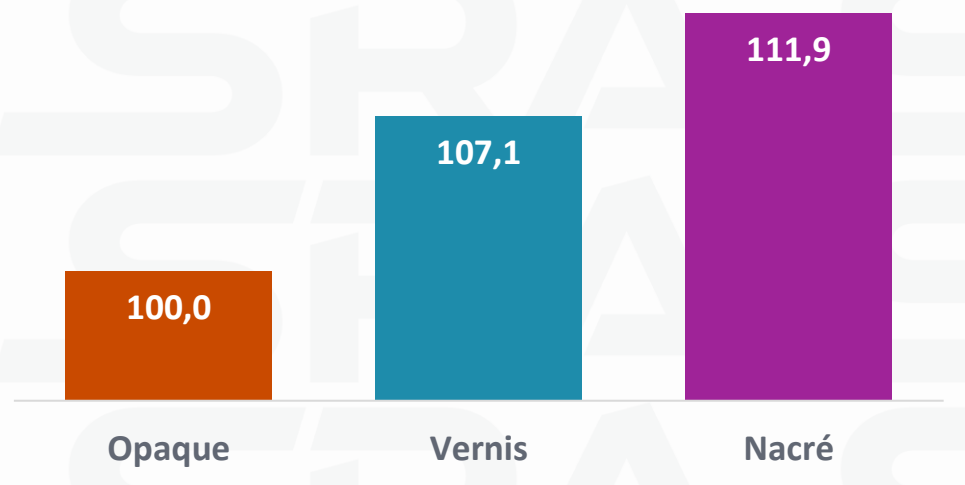
# +11,9%

de coût horaire moyen entre les ingrédients opaque et nacré

## RÉPARTITION DES INGRÉDIENTS PEINTURE



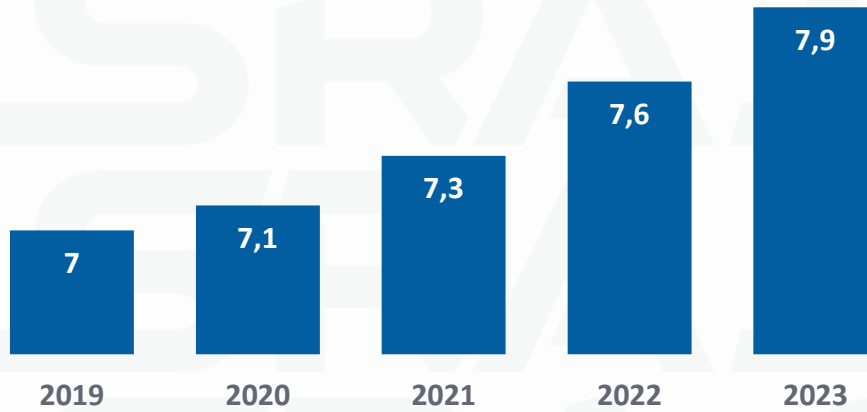
## COÛT MOYEN DES TAUX HORAIRES DES INGRÉDIENTS PEINTURE EN BASE 100 (TAUX OPAQUE EN 2023)



Comme pour la main d'œuvre, la facturation en taux unique peut éventuellement impacter la répartition et le coût moyen des ingrédients de peinture.

## 2.7 – TRANCHES D'ÂGE

### ÉVOLUTION DE L'ÂGE MOYEN DES VÉHICULES RÉPARABLES EN NOMBRE D'ANNÉES



# 7,9 ans

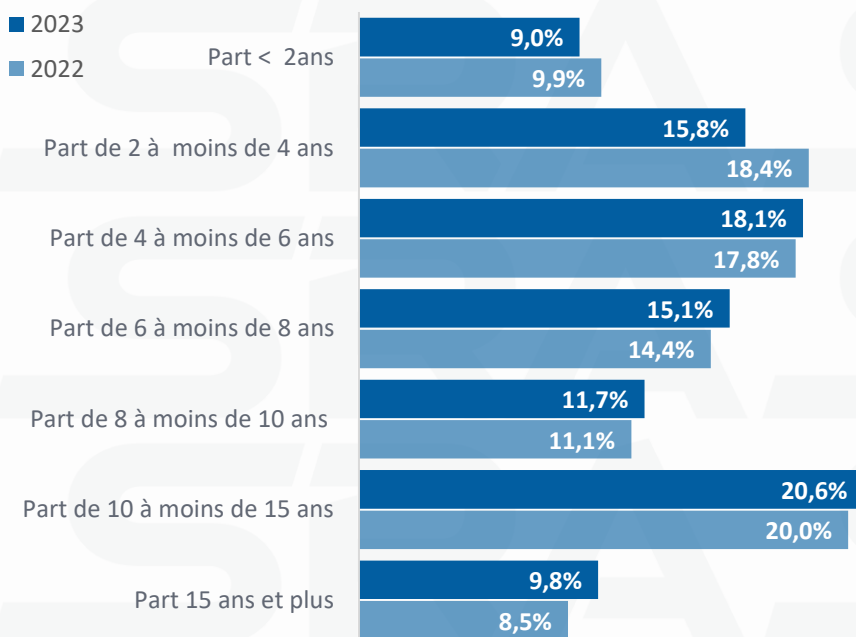
âge moyen des véhicules réparables en 2023

# +10,8 mois

entre l'âge moyen des véhicules réparables de 2019 et 2023

Depuis 2019, l'âge moyen des véhicules réparés dans le cadre des sinistres de collision ne cesse d'augmenter.

### RÉPARTITION DES TRANCHES D'ÂGE EN 2023



# 75,2%

des véhicules réparables ont plus de 4 ans

# 30,4%

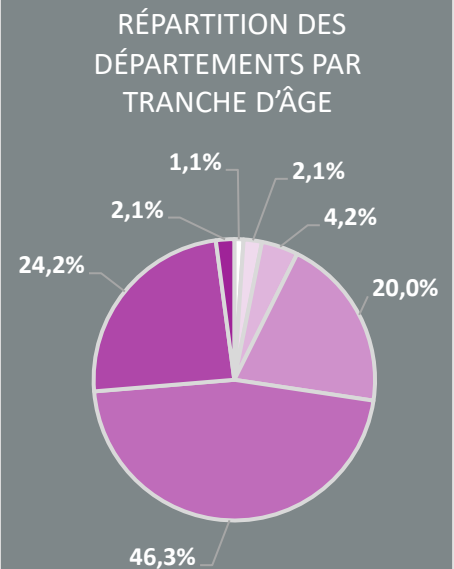
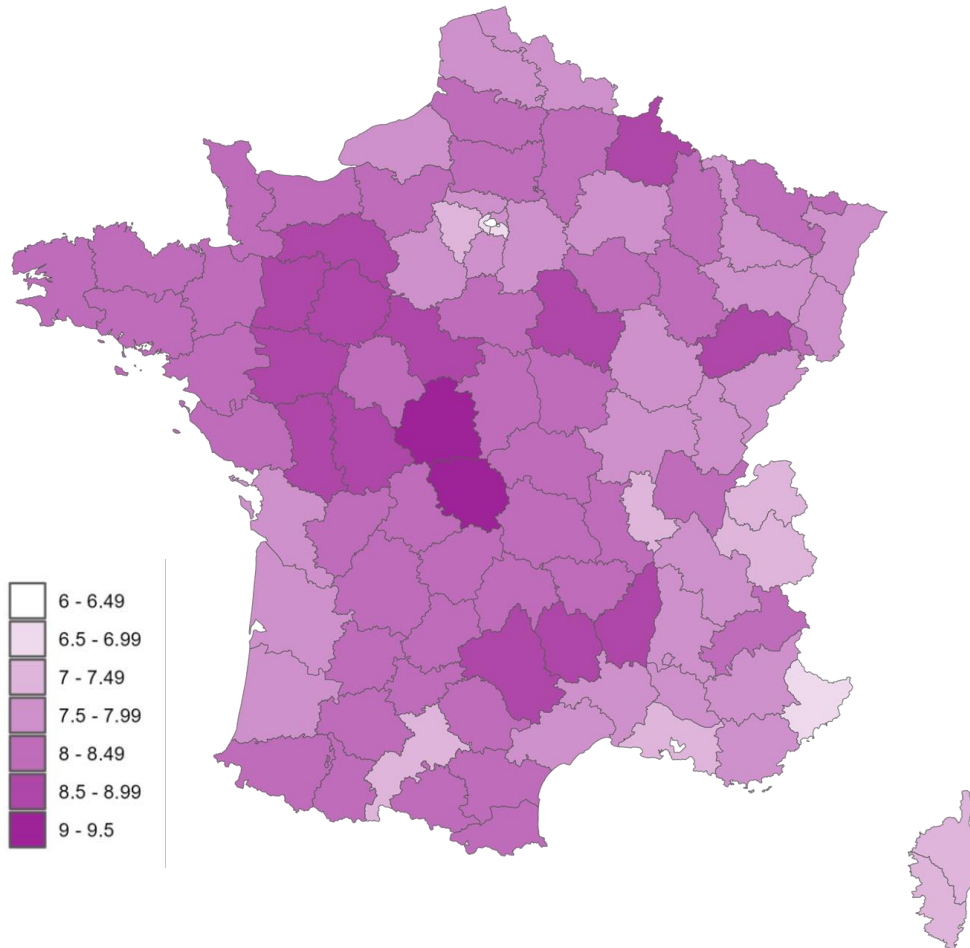
des véhicules réparables ont plus de 10 ans

En 2023, la part des véhicules de plus de 4 ans est en augmentation sur l'ensemble des tranches d'âge.

La tranche des 15 ans et plus connaît la plus forte progression en 2023.



## TRANCHES D'ÂGE MOYEN DES VÉHICULES PAR DÉPARTEMENT



# 46,3%

des départements  
présentent un âge moyen  
des véhicules réparables  
compris entre 8 ans et  
moins de 8,5 ans

# +2,8 ans

entre l'âge moyen des  
départements 36 et 75

# 8,2 ans

âge médian  
départemental

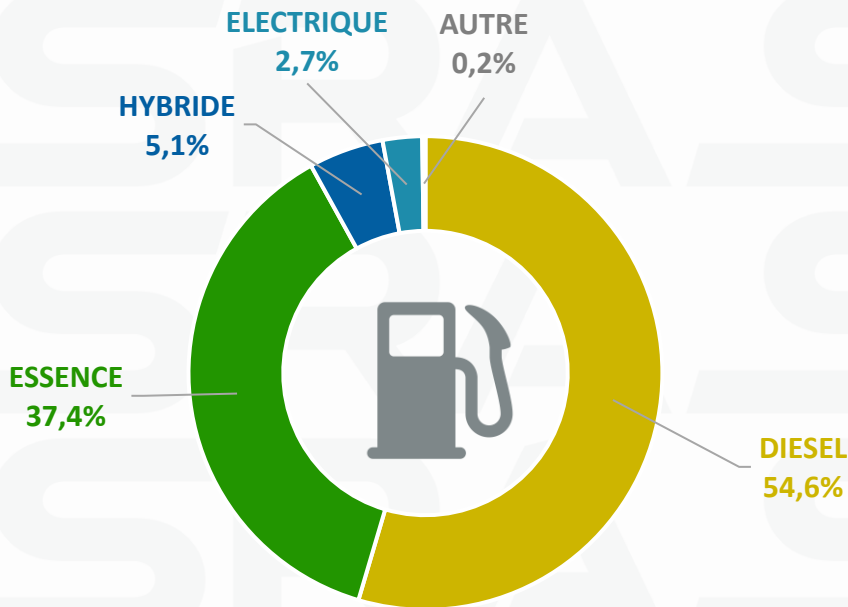
Dép	âge moyen	Dép	âge moyen	Dép	âge moyen	Dép	âge moyen
01	8,1	25	8	49	8,6	73	7,5
02	8,3	26	7,9	50	8,5	74	7,4
03	8,5	27	8,1	51	7,9	75	6,4
04	8	28	7,8	52	8,4	76	7,9
05	8,2	29	8,3	53	8,9	77	7,7
06	7	30	8	54	7,9	78	7,3
07	8,6	31	7,5	55	8,5	79	8,6
08	8,6	32	8,5	56	8,2	80	8,5
09	8,5	33	7,7	57	8,1	81	8,5
10	8,4	34	8	58	8,4	82	8,2
11	8,3	35	8,4	59	7,9	83	7,6
12	8,6	36	9,2	60	8,3	84	7,8
13	7,5	37	8,4	61	8,8	85	8,3
14	8,1	38	7,8	62	8	86	8,6
15	8,4	39	8	63	8,2	87	8,2
16	8,4	40	8	64	8,1	88	8
17	8	41	8,7	65	8,4	89	8,6
18	8,5	42	8,2	66	8,3	90	8,2
19	8,2	43	8,3	67	7,6	91	7,6
20	7,4	44	8,2	68	8	92	6,7
21	8	45	8,2	69	7,5	93	7,8
22	8,5	46	8,5	70	8,9	94	6,8
23	9,1	47	8,3	71	8	95	7,9
24	8,3	48	8,7	72	8,7		

La comparaison avec les cartes de la page 7 ne permet pas en approche départementale, de conclure à une règle générale entre l'âge moyen des véhicules sinistrés et le coût des réparations.



## 2.8 – TYPES DE MOTORISATION

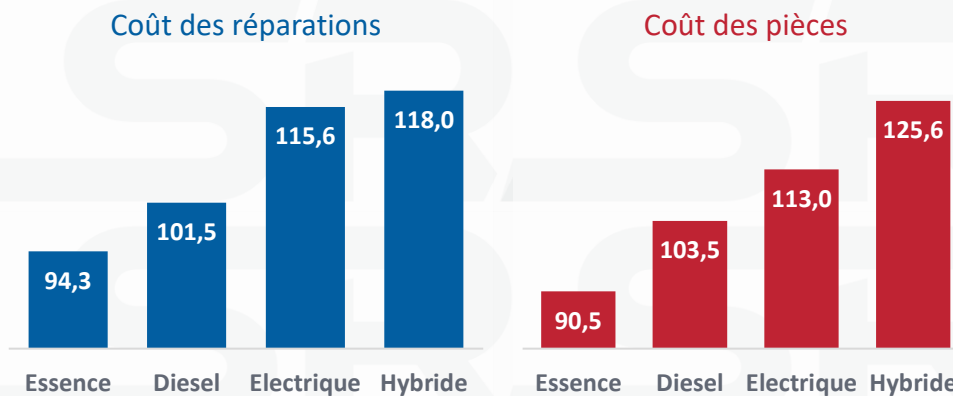
### RÉPARTITION PAR MOTORISATION



Les véhicules à motorisation diesel restent majoritaires en 2023, suivis des véhicules à motorisation essence.

Les véhicules électrifiés : hybrides et purement électriques représentent moins de 8% des véhicules sinistrés. Ce taux, relativement proche de la part dans le parc en circulation, ne permet pas de conclure à un écart de fréquence en fonction de la motorisation. Les autres énergies sont insignifiantes.

### COÛTS PAR MOTORISATION EN BASE 100 (COÛT MOYEN TOUTES ÉNERGIES 2023)



Les véhicules électrifiés présentent des coûts de réparation et de pièces plus élevés que les véhicules thermiques. Le nombre d'heures facturées est en revanche très proche. Toutefois, compte tenu des écarts de représentativité, d'âge moyen et potentiellement d'utilisation, il est nécessaire d'apporter des réserves dans l'interprétation des valeurs relevées.

# 2,7%

des véhicules sinistrés et réparables sont à motorisation purement électrique

# 54,6%

des véhicules ont une motorisation diesel

# +21,3%

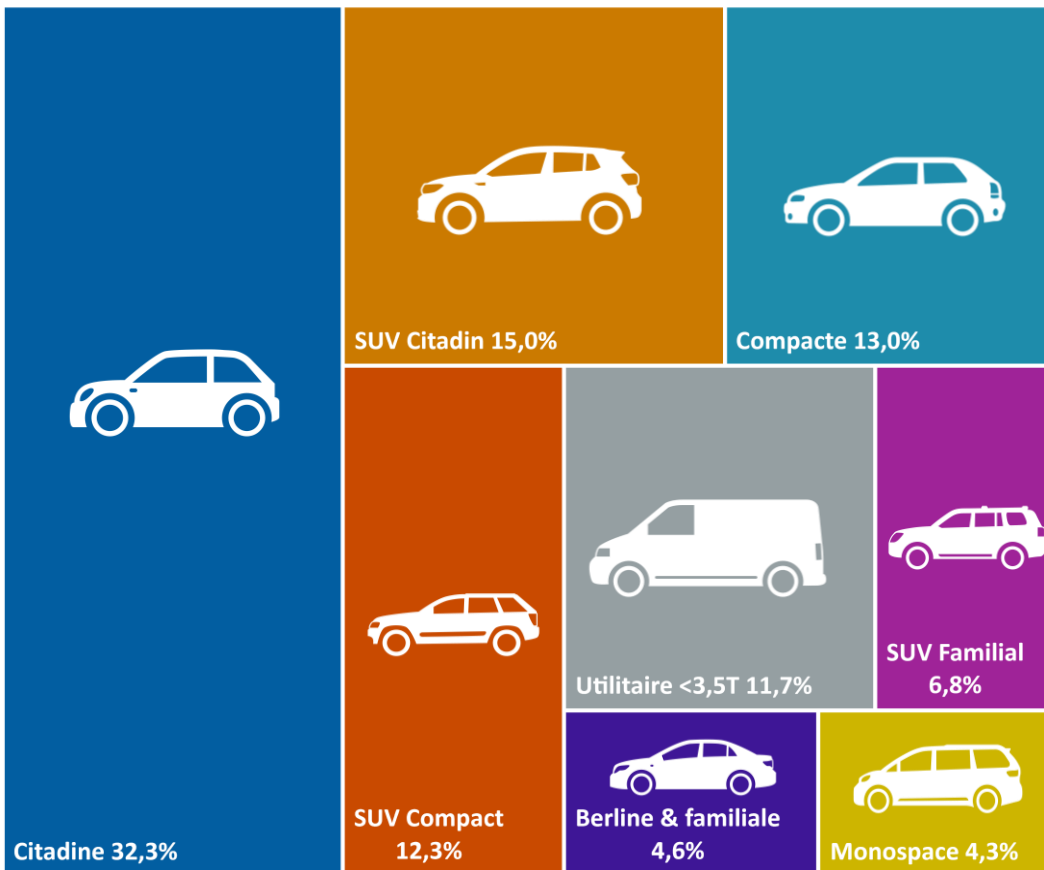
écart du coût moyen des réparations entre les véhicules électriques et à essence





## 2.9 – SEGMENTS MOINS DE 6 ANS

### RÉPARTITION PAR SEGMENT (VÉHICULES DE MOINS DE 6 ANS)



# 32,3%

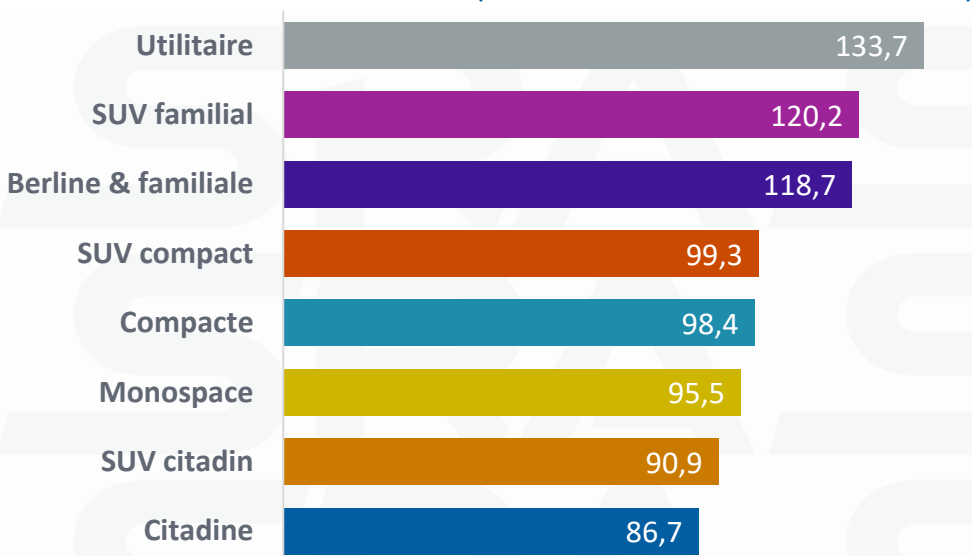
les citadines (A et B) représentent la part la plus importante

# 34,1%

des véhicules expertisés sont de type SUV

Longtemps majoritaires, les berlines et les monospaces sont de moins en moins représentés dans les véhicules sinistrés et le parc circulant

### COÛT DES RÉPARATIONS PAR SEGMENT DES VÉHICULES DE MOINS DE 6 ANS EN BASE 100 (COÛT MOYEN TOUS SEGMENTS)

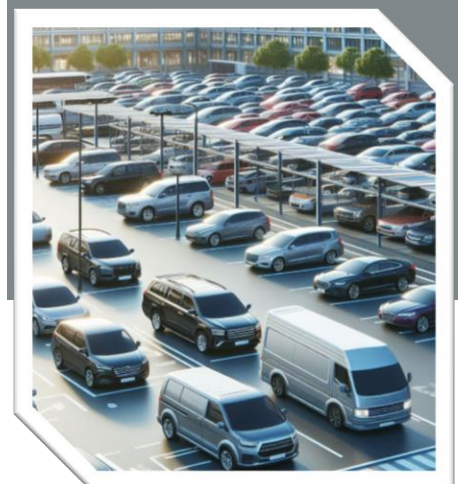


Les utilitaires, les SUV familiaux et les berlines & familiales présentent un coût des réparations supérieur au coût moyen de l'ensemble des segments.

Les citadines restent les véhicules les moins onéreux à réparer. Les carrosseries SUV sont systématiquement plus coûteuses à réparer que les berlines correspondantes.

# +33,7%

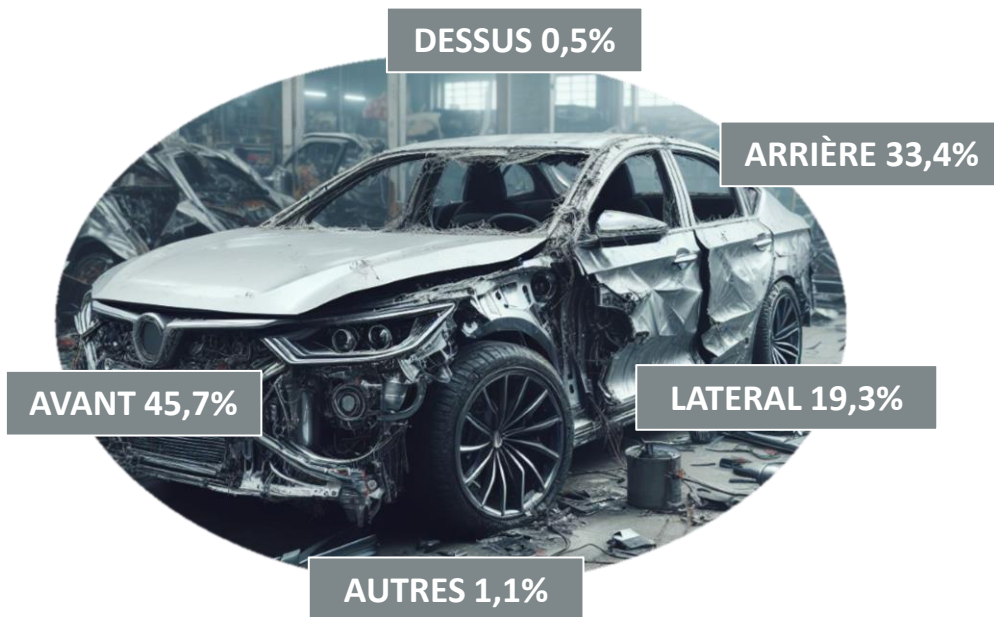
coût des réparations des utilitaires par rapport au coût moyen de l'ensemble





## 2.10 – ZONES D'ENDOMMAGEMENT

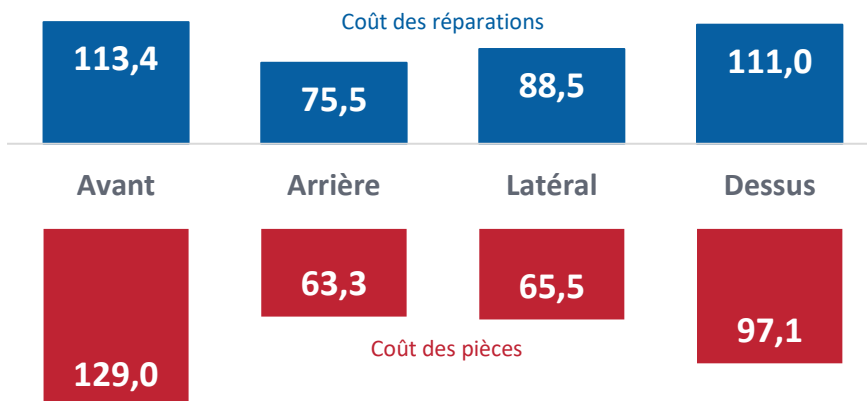
### RÉPARTITION (HORS SINISTRES MULTI-CHOCS)



**45,7%**  
des sinistres se situent à l'avant des véhicules

A quelques pourcents près la répartition des zones de choc reste stable dans le temps.

### COÛT MOYEN DES RÉPARATIONS ET DES PIÈCES PAR ZONE EN BASE 100 (COÛT MOYEN DES RÉPARATIONS 2023)



le coût des réparations est  
**1,5 fois**  
plus élevé entre les sinistres avant et arrière

Le nombre, le prix et le faible taux de réparabilité des pièces situées à l'avant des véhicules expliquent le coût élevé des réparations de cette zone qui représente 45,7% des sinistres.

À contrario les sinistres à l'arrière présentent le coût de réparation le plus faible, les véhicules étant composés dans cette zone de moins de pièces et plus souvent réparables.

Les pièces principales et fréquemment endommagées lors des sinistres latéraux étant moins nombreuses qu'à l'avant et avec un taux de réparabilité élevé (porte), les coûts des réparations et du poste pièces sont inférieurs au coût moyen global.



## 3 – PIÈCES DE RÉEMPLOI

Une pièce est considérée en réemploi (PRE) lorsque nous identifions l'information dans son libellé. Cette identification est réalisée à partir de programmes internes de codification.

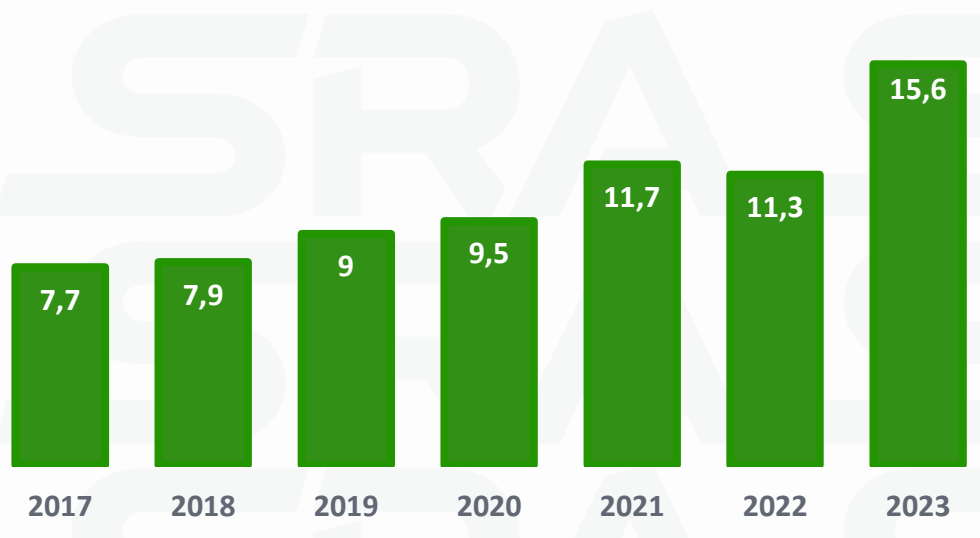
Seuls les rapports d'expertise réparables (cf 2.1) sont analysés pour l'élaboration des indicateurs PRE.

3.1 – Indicateurs PRE	page 23
3.2 – Par département	page 24
3.3 – Par famille de pièces	page 25



## 3.1 – INDICATEURS PRE

TAUX EN % DE RAPPORTS D'EXPERTISE CONTENANT AU MOINS UNE PRE (AVEC AU MOINS UNE PIÈCE À REMPLACER)



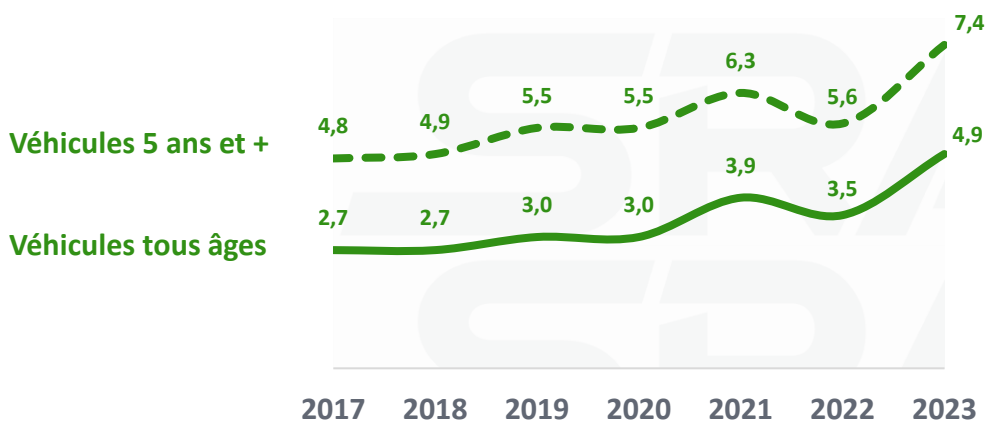
# +102%

de rapports d'expertise avec au moins une PRE entre 2017 et 2023

# +38%

de rapports d'expertise avec au moins une PRE entre 2022 et 2023

PART EN % DES PRE DANS LE TOTAL DES PIÈCES REMPLACÉES

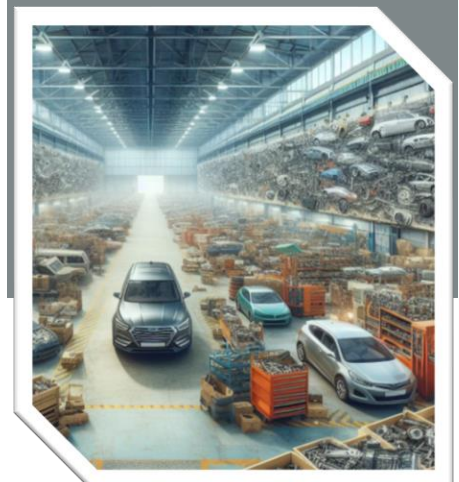


# +81,5%

augmentation entre 2017 et 2023 de la part des PRE sur le total des pièces utilisées pour la réparation des véhicules tous âges.

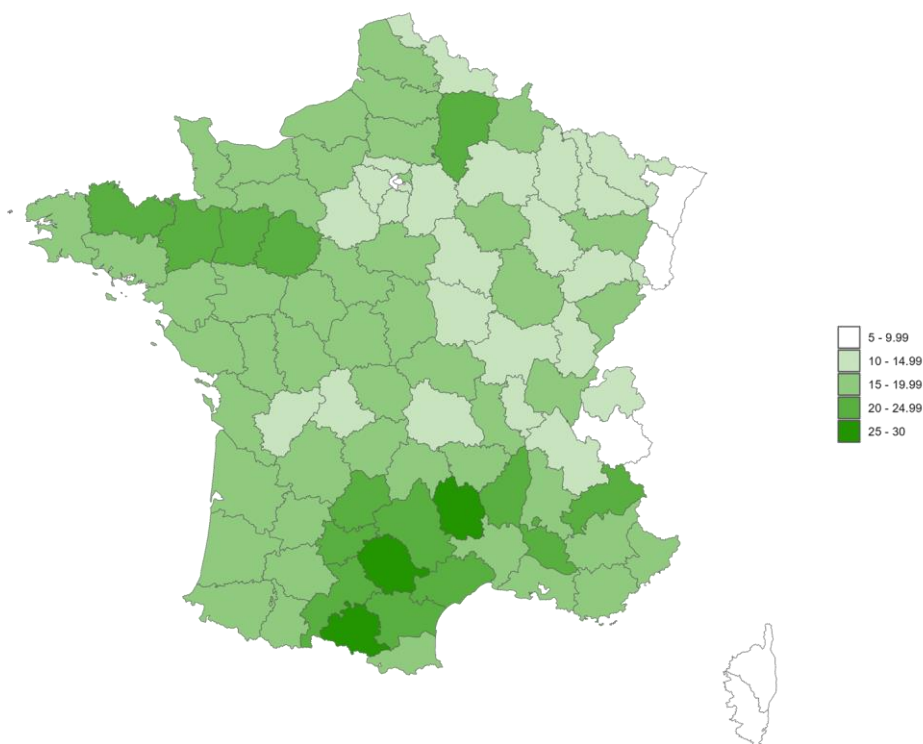
Excepté durant le second semestre 2022, tous les indicateurs d'utilisation des PRE sont en augmentation depuis 2017 et d'une manière plus significative durant l'année 2023.

Cette baisse constatée durant le second semestre 2022 peut s'expliquer par l'impact d'évènements grêle importants dans certaines régions et le ratio offre / besoin.



## 3.2 – PRE PAR DÉPARTEMENT

### TAUX PAR DÉPARTEMENT DE RAPPORTS D'EXPERTISE CONTENANT AU MOINS UNE PRE



# 17

départements présentent  
un taux de réparations  
avec au moins une PRE  
supérieur à 20%

# 6

départements présentent  
un taux de réparations  
avec au moins une PRE  
inférieur à 10%

# 44%

des départements ont un  
taux de réparations avec  
au moins une PRE,  
inférieur au taux national  
(15,6%).

Dép	% de réparations avec PRE	Dép	% de réparations avec PRE	Dép	% de réparations avec PRE	Dép	% de réparations avec PRE
1	15,2%	25	15,0%	49	17,5%	73	9,4%
2	20,1%	26	16,8%	50	18,9%	74	11,5%
3	16,4%	27	15,2%	51	14,3%	75	5,7%
4	17,3%	28	15,0%	52	10,9%	76	15,4%
5	23,0%	29	18,6%	53	21,0%	77	13,0%
6	16,1%	30	19,5%	54	12,9%	78	11,7%
7	20,1%	31	20,9%	55	12,4%	79	19,7%
8	15,1%	32	19,3%	56	19,6%	80	18,5%
9	29,5%	33	16,9%	57	11,8%	81	27,4%
10	17,7%	34	22,9%	58	14,2%	82	22,7%
11	22,1%	35	20,2%	59	14,0%	83	16,7%
12	20,6%	36	18,9%	60	19,6%	84	21,2%
13	16,1%	37	16,1%	61	18,3%	85	19,3%
14	16,9%	38	14,0%	62	15,5%	86	16,8%
15	18,2%	39	10,0%	63	13,7%	87	14,0%
16	14,5%	40	18,9%	64	15,9%	88	16,4%
17	15,5%	41	17,1%	65	15,2%	89	13,4%
18	16,2%	42	15,6%	66	15,8%	90	13,3%
19	17,6%	43	15,3%	67	9,4%	91	11,5%
20	9,4%	44	17,9%	68	6,8%	92	9,1%
21	16,0%	45	15,1%	69	13,5%	93	15,0%
22	20,9%	46	23,0%	70	11,7%	94	10,5%
23	18,3%	47	15,4%	71	13,3%	95	13,4%
24	16,0%	48	26,0%	72	21,1%		

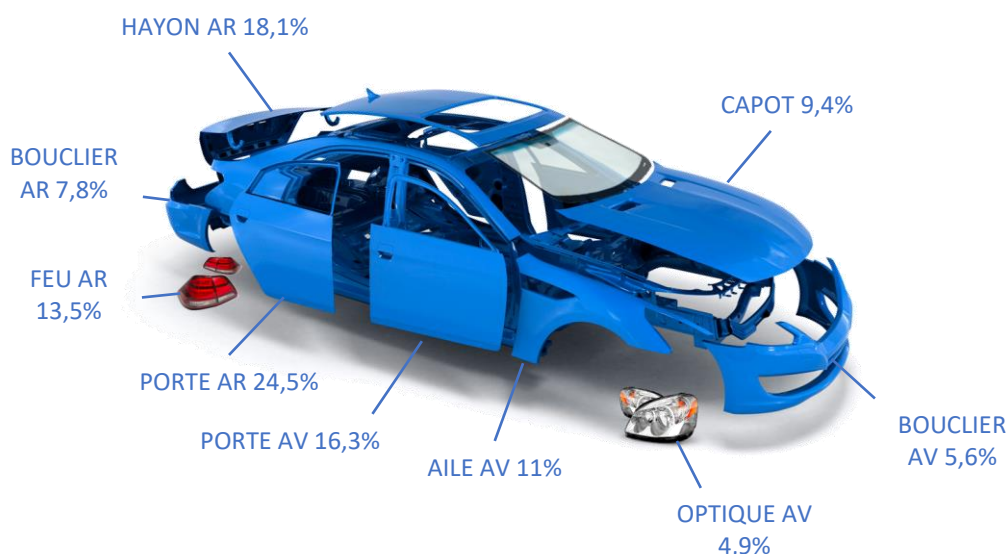
La comparaison avec les cartes précédentes ne permet pas d'identifier entre les départements de lien de causalité général entre le taux de PRE, l'âge moyen des véhicules sinistrés, la part du volume et de mesurer l'impact sur le coût des réparations.





## 3.3 – PRE PAR FAMILLE DE PIÈCES

### TAUX DE PRE PAR FAMILLE DE PIÈCES (TOP 20 DES PIÈCES PAR FRÉQUENCE)



Ces 9 familles de pièces représentent 75% des PRE identifiées dans les rapports d'expertise alors qu'elles ne constituent que 36,7% du total des pièces à remplacer.

Famille de pièces	Taux de PRE
Jante	0,4%
Face AV	4,4%
Spoiler bouclier AR	0,6%
Rétroviseur EXT	9,2%
Calandre	2,3%
Traverse bouclier AV	1,7%
Traverse bouclier AR	3,9%
Feu AV	5,1%
Radiateur eau	0,3%
Condenseur climatisation	0,5%
Bras de suspension AV	0,0%

Excepté pour les rétroviseurs, le taux de PRE reste faible pour les 11 autres pièces du top 20 des pièces les plus remplacées dans les sinistres (voir 2.4).

En moyenne 7,5% des pièces de ces 20 familles ont été remplacées avec une PRE.

les portes AR présentent le taux de PRE le plus élevé à

# 24,5%

seulement

# 4,9%

des optiques remplacés l'ont été avec une PRE

Moins de **0,5%**

d'éléments liés au refroidissement ont été remplacés par une PRE



## 4 – SINISTRES IRRÉPARABLES

Les sinistres sont considérés économiquement irréparables lorsque le rapport d'expertise indique un montant des réparations supérieur à la valeur du véhicule (VRADE).

Les dossiers classés en réparations inférieures à la valeur (RIV) sont donc considérés en réparables et non pris en compte dans les analyses suivantes.

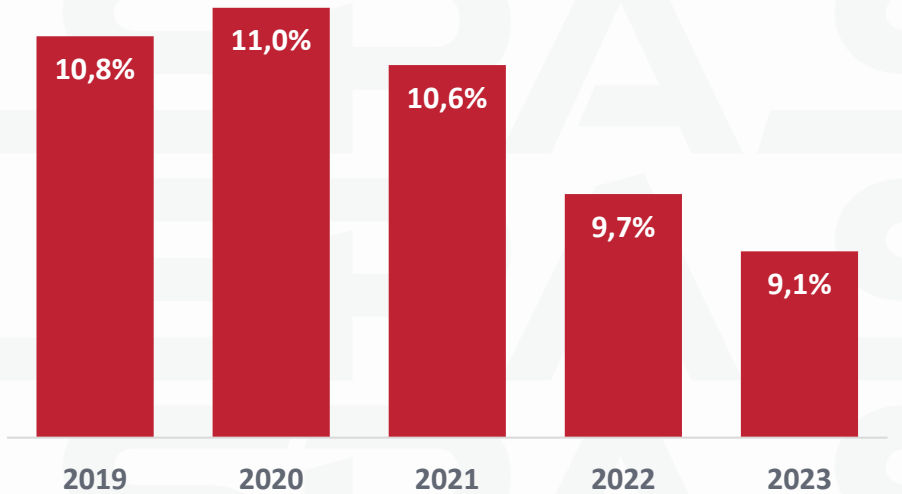
4.1 – Évolution du taux et coût	page 27
4.2 – Répartition des VRADE	page 28
4.3 – Tranches d'âge	page 29
4.4 – Types de motorisation	page 30





## 4.1 – ÉVOLUTION DU TAUX ET DES VRADE

### ÉVOLUTION DU TAUX D'IRRÉPARABLES (AUTRES COMPRIS VOIR PAGE 3)



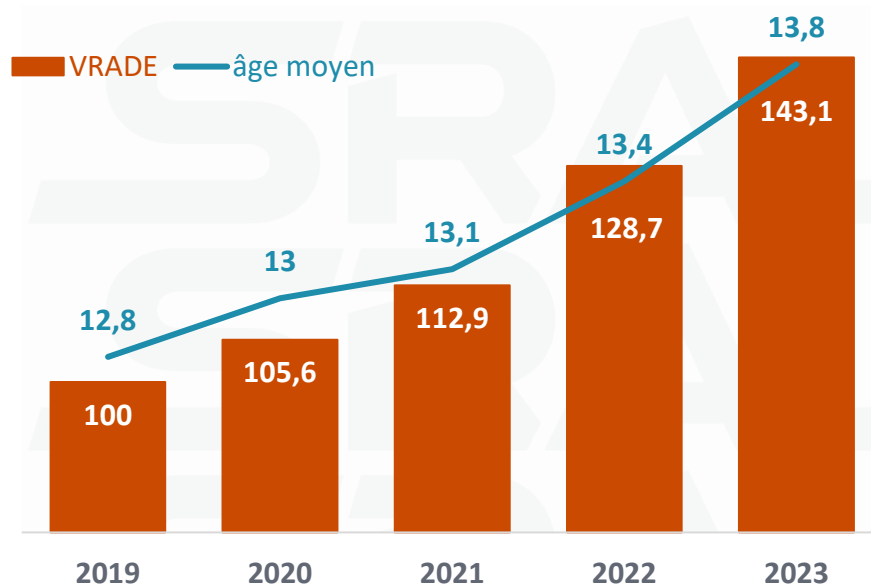
# 9,1%

des véhicules sinistrés ont été classés irréparables en 2023, ce taux était de 10,8% en 2019

# +43,1%

augmentation de VRADE entre 2019 et 2023

### ÉVOLUTION DU COÛT DES VRADE\* ET DE L'ÂGE MOYEN



# +26,8%

augmentation de VRADE entre 2021 et 2023

# +11,2%

augmentation de VRADE entre 2022 et 2023

# +12 mois

d'âge moyen entre 2019 et 2023

Malgré un vieillissement du parc d'un an depuis 2019, la valeur des véhicules classés économiquement irréparables ne cesse d'augmenter et particulièrement ces deux dernières années.

La tension des marchés des véhicules neufs et d'occasion peut expliquer cette augmentation.

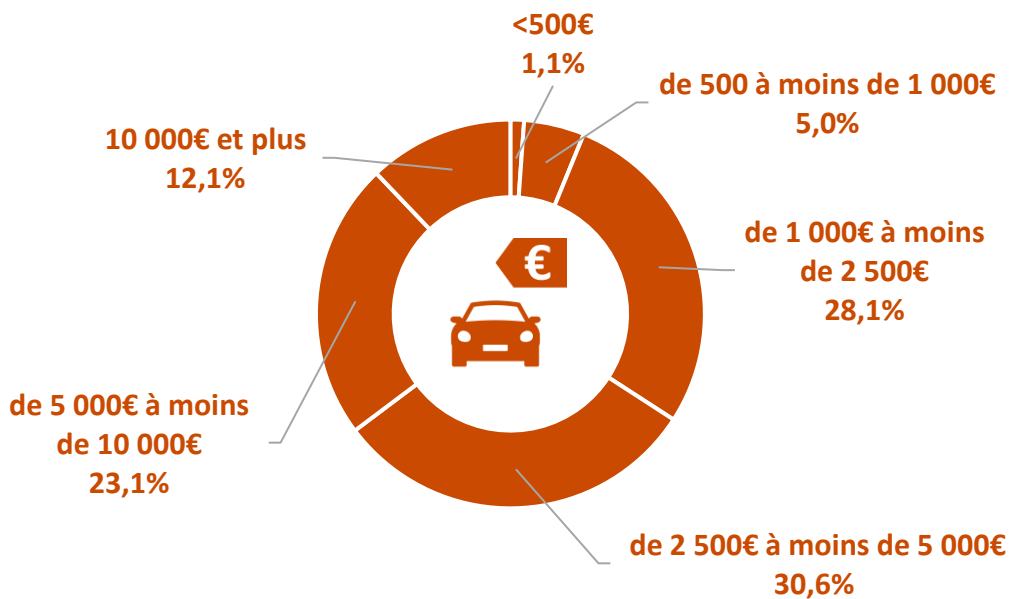
En contre partie, cette hausse des valeurs permet une réduction du taux de véhicules économiquement irréparables.

\* VRADE : Valeur du véhicule déterminée par l'expert



## 4.2 – RÉPARTITION DES VRADE

### RÉPARTITION PAR TRANCHE DE COÛT DES VRADE EN € HT



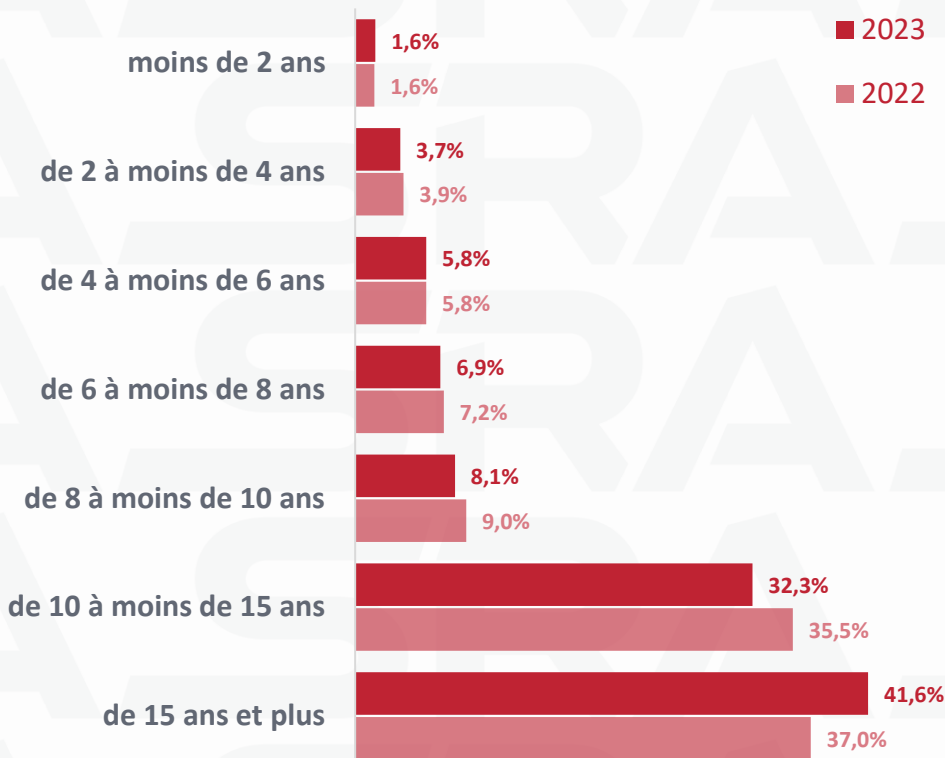
# 35,2%

des véhicules économiquement irréparables valent plus de 5 000 € HT soit 6 000 € TTC

# 12,1%

des véhicules économiquement irréparables valent plus de 10 000 € HT soit 12 000 € TTC

### RÉPARTITION DES IRRÉPARABLES PAR TRANCHE D'ÂGE



# 41,6%

des véhicules économiquement irréparables ont 15 ans et plus

# 73,9%

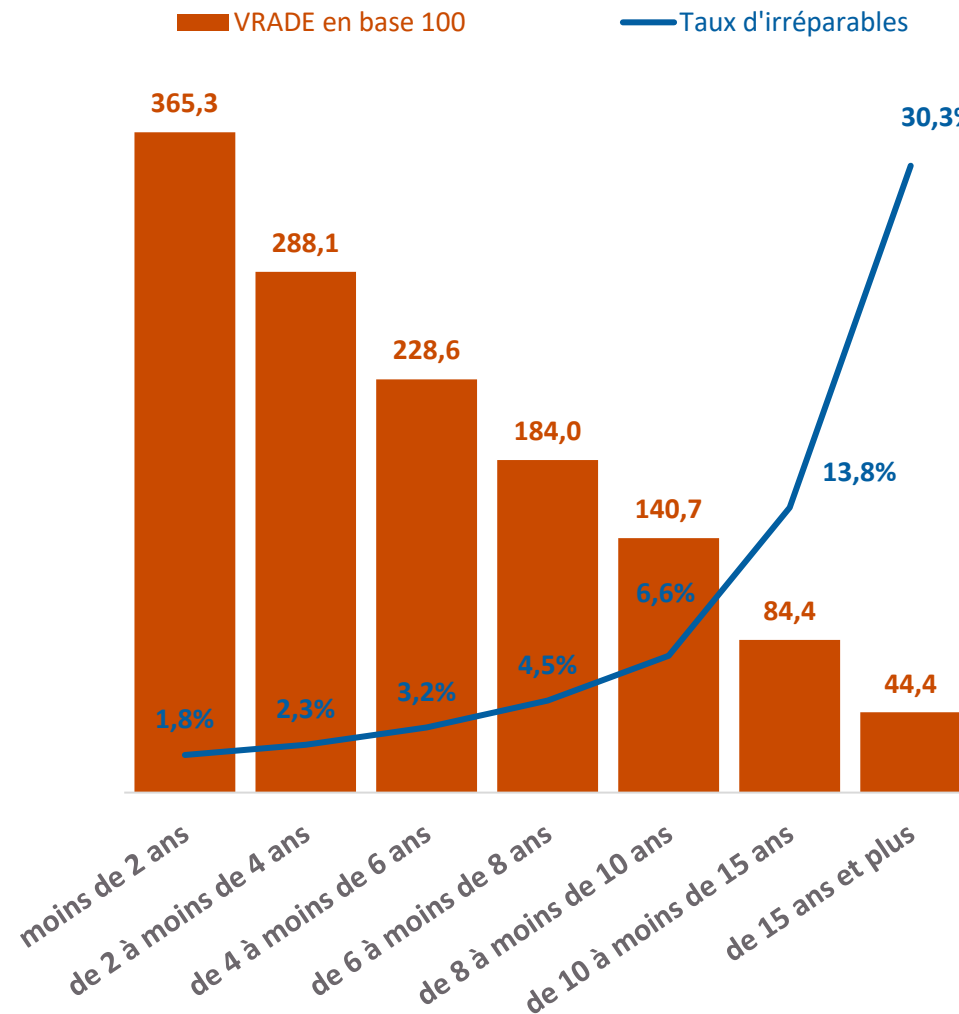
des véhicules économiquement irréparables ont au moins 10 ans

Seule la part des véhicules de 15 ans et plus est en augmentation entre 2022 et 2023.



## 4.3 – TRANCHES D'ÂGE

COÛT DES VRADE EN BASE 100 (VRADE MOYENNE) ET TAUX D'IRRÉPARABLES PAR TRANCHE D'ÂGE



Seuls les véhicules de 10 ans et plus présentent une valeur moyenne inférieure à la VRADE moyenne totale.

Toutefois, de par le poids de ces deux tranches (73,9%), leurs coûts moyens influent fortement la valeur du coût moyen des VRADE.

# 30,3%

des véhicules de 15 ans et plus sinistrés sont classés économiquement irréparables

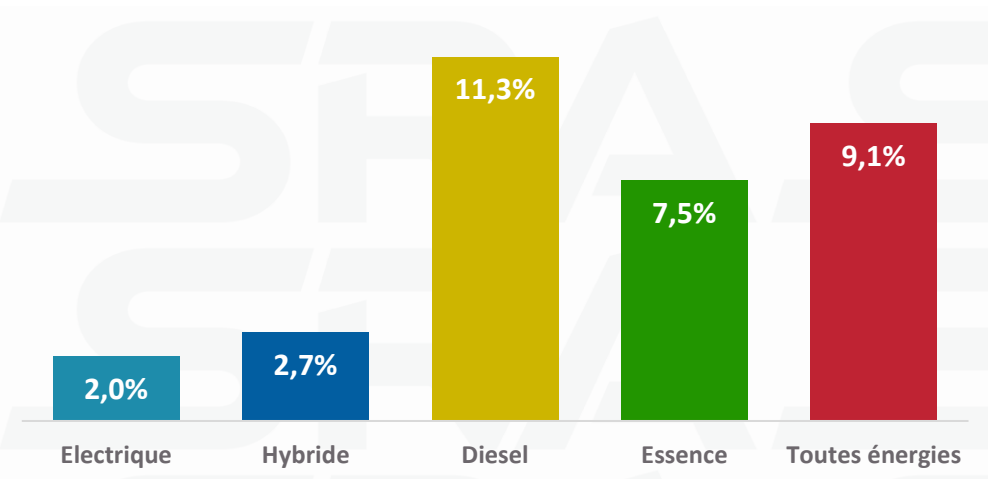
# < 5%

taux moyen d'irréparables pour toutes les tranches d'âge inférieures à 8 ans



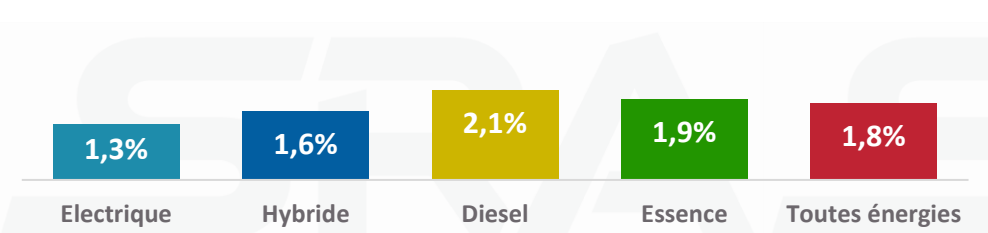
## 4.4 – TYPES DE MOTORISATION

### TAUX D'IRRÉPARABLES PAR MOTORISATION



Les véhicules électrifiés présentent un taux d'irréparables nettement inférieur aux véhicules à motorisation thermique essence ou diesel. Toutefois, cette tendance est à considérer avec prudence compte tenu de la très faible part des véhicules électrifiés, de leurs plus récentes mises en circulation et de leurs tarifs de vente généralement plus élevés.

### TAUX D'IRRÉPARABLES PAR MOTORISATION VÉHICULES DE MOINS DE 2 ANS

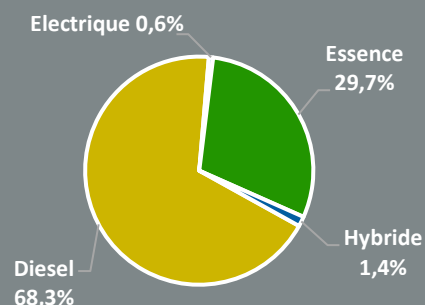


Bien que toujours favorable, l'écart de taux de véhicules classés économiquement irréparables entre les électriques et les thermiques se réduit grandement pour les véhicules de moins de 2 ans.

La valeur moyenne plus élevée des véhicules électriques explique principalement cet écart.

Qu'en sera-t-il dans les prochaines années, lorsque la part des véhicules électriques dans les sinistres sera comparable aux thermiques et que la tendance baissière des tarifs de vente de véhicules électriques neufs se fera ressentir sur le marché de l'occasion ?

### Répartition des irréparables par motorisation



# 1,5 fois

plus de risque pour un véhicule diesel d'être classé économiquement irréparable qu'un essence.

# 5,6 fois

plus de risque pour un véhicule diesel d'être classé économiquement irréparable qu'un électrique.

Ce risque réduit à **1,6 fois** pour les véhicules de moins de 2 ans



# 5 – CHIFFRES CLÉS DE 2023

Source : *ensemble des expertises des sinistres de collision (hors catastrophe naturelle, vol, incendie, BDG), VP et VUL < 3,5T*

## RÉPARABLES :

COÛT : VARIATION EN % ENTRE 2022 ET 2023



**+7,0%**



PIÈCES  
COÛT MOYEN

**+7,5%**



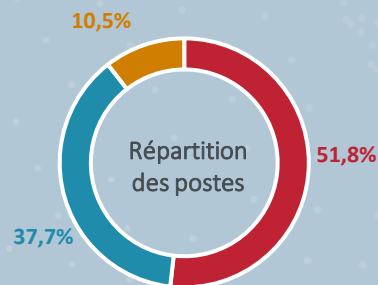
MAIN-D'ŒUVRE  
COÛT HORAIRE MOYEN

**+5,4%**



INGRÉDIENTS PEINTURE  
COÛT HORAIRE MOYEN

**+9,6%**



## PIÈCES :



**71%**  
des pièces endommagées  
sont remplacées



**4,9%**  
des pièces remplacées  
sont issues du réemploi

**15,6%**  
des réparations comptent au moins  
une PRE dans les pièces remplacées

## VÉHICULES SINISTRÉS RÉPARABLES :

**7,9 ans** âge moyen des  
véhicules réparés

Moins de 6 ans :



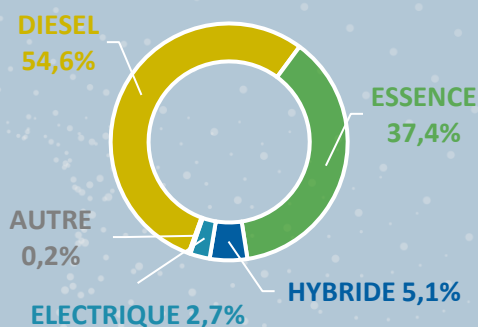
**32,3%**

sont des citadines (A et B)



**34,1%**

sont des SUV (type urbain, compact ou familial)



## IRRÉPARABLES :



VALEUR MOYENNE  
DES VÉHICULES

**+11,2%**

entre 2022 et 2023



**9,1%**  
des véhicules sinistrés  
classés irréparables

**13,8 ans**

âge moyen des véhicules  
irréparables





# 6 – CONCLUSIONS

## 2022, 2023 des années historiques !

Durant ces deux dernières années, les sinistres de collision automobiles ont connu des variations de coût des réparations et de VRADE historiquement élevées malgré un vieillissement du parc de véhicules sinistrés.

Le coût des réparations pour les véhicules réparables économiquement augmente sur ses 3 postes.

Le poste des pièces de rechange qui représente dorénavant presque 52% du coût des réparations a augmenté de presque 18% en deux ans.

Le tarif des pièces et leurs fortes variations, le faible taux de réparabilité, l'intégration de pièces de style et technologiques sont les principales causes de cette augmentation.

Augmentation qui malheureusement ne pourra que perdurer dans les prochaines périodes du fait de la généralisation sur toutes les catégories de véhicules de technologies comme les optiques LED, deux fois plus onéreux que des halogènes, les systèmes d'ADAS, l'électrification du parc roulant et l'augmentation récurrente des tarifs.

Les coûts de la main d'œuvre et des ingrédients peinture ont également connu des variations plus importantes que les précédentes années, résultantes d'éléments contextuels liés à l'inflation, au coût de l'énergie, des matières premières et d'un marché de l'emploi en tension.

Des effets sectoriels restent importants, de nets écarts sont constatés d'un département à l'autre tant sur la part des sinistres, l'âge de parc, les coûts et l'utilisation des pièces de réemploi et recyclées.

Les PRE, point de satisfaction de 2023 : les indicateurs confirment un regain de leurs utilisations après un second semestre 2022 en légère baisse. Toutefois pour que les pièces issues de l'économie circulaire pèsent significativement sur l'impact carbone des réparations et le coût du poste pièces, il faudra que sa part dans les pièces remplacées dépasse les 4,9% relevés cette année sans pour autant dégrader le taux de réparation, qui est en baisse ces dernières années.

Le développement d'une offre complémentaire aux principales pièces déjà utilisées en réemploi pourrait être une piste pour participer au développement.

Le coût des réparations a fortement augmenté mais celui des valeurs des véhicules classés économiquement irréparables « a explosé » à +27% entre 2021 et 2023.

La tension des marchés neufs et d'occasion suite aux crises sanitaires, aux manques de disponibilité d'offre d'une partie des gammes émanant de la pénurie de composants électroniques et l'augmentation des tarifs de vente ont entraîné un bouleversement de la valeur du parc.

En parlant du parc automobile, l'électrification des véhicules commence à se percevoir dans les sinistres.

Néanmoins, la part des véhicules hybrides et purement électriques représente en 2023 moins de 8% des véhicules sinistrés. Ce faible taux impose d'appliquer certaines réserves et précautions sur l'interprétation et l'utilisation des indicateurs comparatifs avec les motorisations thermiques nettement plus représentées.

Cette première approche dédiée aux énergies permettra de mesurer les différents impacts tout au long de la mutation du parc automobile détaillée par notre partenaire AAA-Data dans l'étude ci-après.







## 2023, ANNÉE DE RATTRAPAGE POUR LE MARCHÉ DES VOITURES ET DES VÉHICULES UTILITAIRES

### Sommaire

7.1 – Les chiffres : la voiture neuve	
7.1.1 – 2023 : Le marché du neuf retrouve des couleurs	page 34
7.1.2 – L'électrification à un niveau jamais atteint précédemment	page 35
7.2 – Les chiffres : la voiture d'occasion	
7.2.1 – Le marché des voitures d'occasion à son plus bas niveau	page 38
7.2.2 – La dé-dieselisation du VO en route	page 38
7.2.3 – Les pros encore à l'écart du segment porteur des voitures anciennes	page 38
7.2.4 – Les pros portent le VO électrique grâce au leasing	page 39
7.3 – Prix des voitures neuves : pression à la hausse	page 40
7.4 – Indicateurs clés du parc roulant de voitures 2023	page 41
7.5 – Les chiffres : les utilitaires neufs et d'occasion	
7.5.1 – Le marché des véhicules utilitaires repart à la hausse	page 42
7.5.2 – Le verdissement des flottes se fait à petits pas	page 42
7.6 – Conclusion et perspectives	page 43

# 7.1 – LES CHIFFRES : VOITURE NEUVE

## 7.1.1 – 2023 : LE MARCHÉ DU NEUF RETROUVE DES COULEURS

Avec 1,8 million d'immatriculations de voitures neuves, 2023 traduit un net rebond du marché automobile français (+ 16%) après une année 2022 difficile.

Pour rappel, en 2022, le marché français avait plongé de 8%, pour atterrir à 1,5 million de voitures neuves immatriculées, plus faible volume enregistré depuis 1974.

2022 faisait suite à l'exercice 2021, fortement pénalisé par la pénurie de composants électroniques et bien sûr, à l'année 2020, écrasée par le joug de la crise sanitaire.



**La reprise constatée en 2023** vient donc clôturer un cycle commercial difficile pour le marché automobile en France.

Il faut s'en réjouir car toutes les planètes n'étaient pas parfaitement alignées pour arriver à cette situation. Ainsi, la guerre en Ukraine n'incite guère à la confiance et la pression sur le pouvoir d'achat des ménages a été accentuée par une inflation marquée. Par ailleurs, les prix des véhicules neufs ont continué à augmenter sous l'effet de l'électrification et des stratégies des constructeurs pour respecter les contraintes environnementales (CAFE) et soigner des résultats financiers souvent flatteurs.

Pour nuancer la vigueur de cette croissance, il faut rappeler que les portefeuilles des constructeurs et des distributeurs étaient bien garnis en début d'année, après les problèmes de production et de livraisons des années précédentes.

**Pourtant le niveau des commandes dévisse depuis plusieurs mois** et inquiète de nombreux professionnels à l'heure de faire des prévisions pour 2024. **C'est assurément l'un des grands points de vigilance pour l'année qui s'annonce.**

## 7.1.2 – L'ÉLECTRIFICATION À UN NIVEAU JAMAIS ATTEINT PRÉCÉDEMMENT

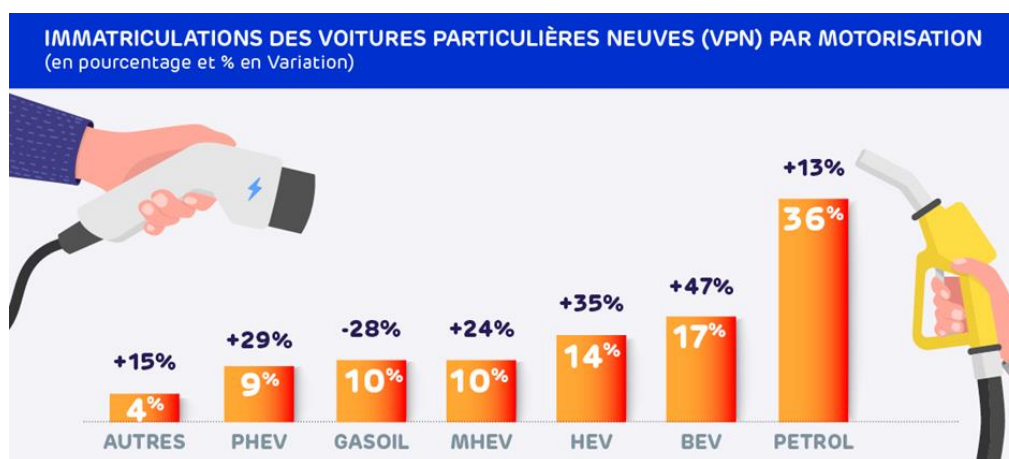
**Forte demande de voitures électriques** qui atteint un niveau jamais vu auparavant. Les véhicules 100 % électriques neufs (BEV) ont enregistré **la plus forte croissance (+ 47% en 2023 à 17% de parts de marché)**, tandis que le diesel continue de s'effacer inexorablement (- 28% avec une part de marché qui s'abaisse au niveau **de la barre symbolique des 10%**).

En décembre, on a assisté à un véritable rallye sur l'électrique avant la fin du bonus avantageux dans sa version 2023. Ainsi, **les immatriculations de BEV ont fait un bond de + 50%** pour atteindre **21% des ventes. Du jamais vu.**

Il en résulte que **Tesla et MG**, exclus du bonus 2024, sont propulsés dans **le top 20** des marques en décembre. MG s'appuie sur les loueurs courte durée pour écouler la moitié de ses volumes.

Depuis le début de l'année, l'essence tient ses positions, avec plus d'un tiers de parts de marché (36%), tandis que les hybrides progressent fortement (+ 34%). Les HEV (full hybrides) et MHEV (hybrides légères) ont progressé respectivement de 35% et 24% pour 14% et 10% de parts de marché.

En outre, les hybrides rechargeables (PHEV) restent à hauteur de 9% de parts de marché, toujours privilégiées par les clients professionnels.



À l'inverse, le périmètre des véhicules **100 % électriques (BEV)** est surtout porté par les clients particuliers. Sur le segment des particuliers, les BEV font ainsi valoir environ 23% de parts de marché. Une typologie de clientèle qui a quasiment tourné le dos au diesel (5% de parts). Dans les achats automobiles des particuliers, plus d'un véhicule sur deux est désormais électrifié.

Mais les évolutions prévues en 2024 changeront probablement la donne. Avec un bonus écologique 2024 revu à la baisse (4 000 € au lieu de 5 000 € en attente de confirmation par le ministère de l'Économie), les ventes de véhicules électriques pourraient être impactées par la réforme des critères d'attribution du bonus écologique présentée en septembre 2023 (prise en compte des émissions globales de CO<sub>2</sub> y compris pendant la phase de production des véhicules).

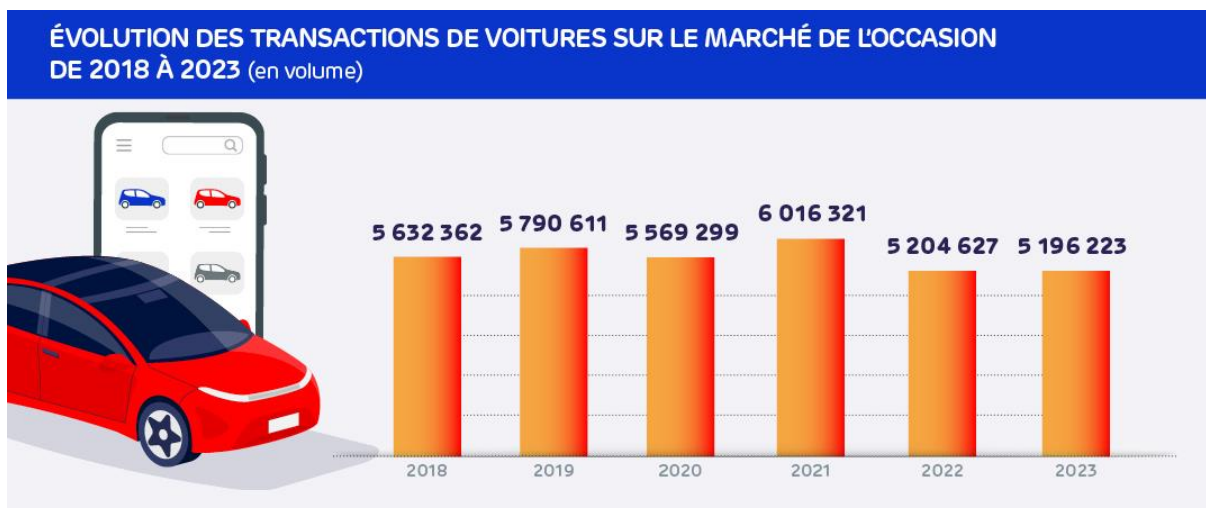
Selon une étude récente de AAA DATA, **plus de 100 000 immatriculations sortiraient du champ du bonus, sur les futurs volumes vendus en 2024.**

Alors qu'une grande majorité des achats de voitures électriques neuves (80%) ont bénéficié du bonus en 2023, l'année prochaine, ils pourraient devenir minoritaires (41%, toutes choses égales par ailleurs).

**Autre évolution importante attendue en 2024** : la mise en place, dès le 1er janvier, du leasing social, soit la possibilité pour **les ménages modestes de louer un véhicule électrique pour 100 € par mois, afin d'encourager le report vers l'électrique.**

## 7.2 – LES CHIFFRES : VOITURE D'OCCASION

### 7.2.1 – LE MARCHÉ DES VOITURES D'OCCASION À SON PLUS BAS NIVEAU



#### Le marché des voitures d'occasion, stigmate du vieillissement du parc roulant

En 2023, le marché des voitures d'occasion est resté atone. Avec 5,2 millions de transactions (en baisse - 0.2%), il a atteint son plus bas niveau depuis 2018. Cependant, décembre annonce-t-il la tendance de 2024 avec une croissance significative à + 8% à 438 778 unités ?

La flambée des prix qui avait été constatée ces dernières années est aussi retombée, les prix moyens revenant à des niveaux plus traditionnels, malgré une professionnalisation notable du marché.

Deux éléments structurels méritent d'être mis en exergue. D'une part, par rapport à la forte inflation des prix des véhicules neufs, de nombreux clients s'en détournent, préférant porter leur choix sur un VO récent, même si ces modèles sont parfois rares et prisés. C'est un des facteurs qui permet d'expliquer que le marché du neuf ne retrouve pas ses volumes d'avant-crise et a peu de chances de le faire à moyen terme.

D'autre part, malgré la prise de conscience environnementale à l'œuvre dans nos sociétés, ce sont bien **les motivations budgétaires qui dictent les choix des ménages**. Sur l'année 2023, les transactions de voitures d'occasion de plus de 10 ans progressent encore de 1% pour représenter 48% du marché. Les VO de 5 à 10 ans enregistrent une croissance de 3%, à 21% du marché. Le matériel récent, de moins de 5 ans, perd encore 4%, à 31% du marché. On touche ici du doigt un sujet de société pour concilier une mobilité accessible au plus grand nombre et de très bonnes performances environnementales.



## 7.2.2 – LA DÉ-DIESELISATION DU VO EN ROUTE

### Top modèle & motorisation occasion

Rang	Marque	Modèle	Niveau d'hybridation	Age du véhicule	Année 2022	jan à dec. 2023
1	RENAULT	CLIO	PETROL	15 et +	62 493	62 354
2	RENAULT	CLIO	GASOIL	15 et +	53 068	60 268
3	RENAULT	MEGANE	GASOIL	- 15 ans	60 110	57 134
4	RENAULT	TWINGO	PETROL	15 et +	48 203	48 581
5	RENAULT	MEGANE	GASOIL	15 et +	42 925	46 636
6	PEUGEOT	206	PETROL	15 et +	47 240	44 675
7	PEUGEOT	208	PETROL	- 5 ans	44 505	44 064
8	RENAULT	CLIO	GASOIL	- 15 ans	48 112	43 500
9	RENAULT	CLIO	PETROL	- 5 ans	43 153	43 499
10	PEUGEOT	206	GASOIL	15 et +	41 729	40 122

En 2023, la Renault Clio essence de + de 15 ans est en tête du classement des transactions occasions comme en 2022, suivi de près par une Clio diesel de plus de 15 ans.

**Le marché occasion demeure, majoritairement, diesel, soit une voiture sur deux.**

Toutefois, la tendance est à la baisse avec -900 000 transactions de diesel par rapport à 2019. La dé-dieselisation de l'occasion est en route, avec -10% de part de marché (pdm) par rapport à 2019.

Parallèlement **l'électrification gagne du terrain avec + 7 points (à 1,7% de pdm en BEV) et +3 points en essence (40% de pdm).**

## 7.2.3 – LES PROS ENCORE À L'ÉCART DU SEGMENT PORTEUR DES VOITURES ANCIENNES

La part du « BtoB BtoC », les professionnels se maintient à 42% après le pic de 2021 à 44% et la croissance continue 2014-2021. C'est un niveau assez haut.

Mais dans ces 42% de pdm, le BtoC reste au niveau d'avant 2017 à 38%.

Les pro n'arrivent pas, significativement, à prendre des parts de marché sur le CtoC (particuliers à particuliers).

A l'inverse le CtoC regagne du terrain avec 49% de pdm en 2023 alors que cette part était tombée à 45% en 2021.

**C'est clairement l'illustration de la dynamique des VO anciens (+10 ans) qui s'échangent plus et sur lesquels (bien que les frontières bougent), les pros sont moins présents.**

## 7.2.4 – LES PROS PORTENT LE VO ÉLECTRIQUE GRÂCE AU LEASING

### **Les pros sont les acteurs de l'électrification du marché occasion.**

En 2023, 77% des transactions des BEV passent par le « BtoB BtoC ». Toutefois, ils deviennent de plus en plus concurrencés par les ventes directes entre particuliers au fur et à mesure que l'électrique devient mature. Le CtoC a, ainsi, pris des parts +5 points à 17,5%.

Par ailleurs, les pros ne vendent quasiment plus de diesel contrairement aux transactions entre particuliers. C'est la résultante d'un effet âge et mix motorisation des voitures échangées par les pros versus les particuliers.

L'électrification du VO est rendue possible parce que les pros sont en mesure de proposer des contrats leasing.

**Les pros portent l'électrification du marché de l'occasion. Ils sont, en effet, les seuls à pouvoir proposer des contrats de leasing** (location avec option d'achat ou location longue durée). Dans le contexte de pouvoir d'achat en berne, ce mode de financement s'avère incontournable pour acquérir un nouveau véhicule.

En 2014, 99% des achats VO se faisaient en cash/crédit affecté. En 2023, la part est tombée à 96%. Le leasing est en plein essor : 4% du marché en leasing, rapporté au volume du marché cela représente 200 000 contrats.

Sont concernés essentiellement les BEV 25% et PHEV 20% des transactions contre moins de 2 à 3% pour les thermiques traditionnels.

## 7.3 – PRIX DES VOITURES NEUVES

### PRIX DES VOITURES NEUVES : PRESSION À LA HAUSSE

Entre un pouvoir d'achat en berne et une pression à la hausse des prix du neuf, la voiture apparaît de plus en plus comme un bien de luxe.

En 2023, l'achat d'une voiture neuve représente un investissement considérable pour les ménages français, avec une dépense médiane dépassant les 33 380 euros. Le prix médian d'un véhicule neuf immatriculé a progressé de 7% en comparaison avec l'année précédente. Depuis 2019, les prix ont augmenté de 35%.

#### Prix médian VPN par énergie en 2019 et 2023

	2019	2023
GAZOLE	31 225 €	40 100 €
ESSENCE	20 160 €	25 850 €
GPL	12 770 €	20 008 €
SUPERETHANOL	31 729 €	23 315 €
HYBRIDE NON RECHARGEABLE AVEC ESSENCE	31 785 €	33 238 €
HYBRIDE RECHARGEABLE AVEC ESSENCE	55 523 €	51 913 €
ELECTRIQUE	26 900 €	42 875 €

Prix catalogue hors options et négociations

**Les modèles hybrides rechargeables et électriques demeurent parmi les options les plus onéreuses sur le marché. Avec un prix médian s'élevant à 42 875 euros, les voitures électriques affichent une différence de prix d'environ 9 000 euros par rapport au prix médian global.**

Seules **les hybrides rechargeables** ont un **prix supérieur à 50 000 euros**.

En comparaison, les hybrides non rechargeables ont un prix médian de 33 238 euros.

**Cette situation rend l'acquisition des voitures à motorisation électrique et hybride non rechargeable difficile pour une grande partie des ménages français.**

Cela se reflète dans les tendances actuelles du marché automobile, où l'on observe une augmentation des immatriculations de véhicules électriques, principalement attribuable aux foyers à revenus plus élevés. De même, les voitures hybrides rechargeables restent un segment de niche avec peu de volume.

Du côté des thermiques, **les voitures essences** sont, comparativement, moins chères que les électriques et hybrides avec un **prix médian de 25 850 euros**. Les voitures plus abordables sont les modèles GPL avec 20 008 euros et les modèles superéthanol avec 23 315 euros.

**En 2023, en tenant compte du prix médian des différentes motorisations, les modèles thermiques demeurent une option moins onéreuse pour le budget moyen d'un ménage français.**

## 7.4 – INDICATEURS CLÉS : PARC ROULANT

- ✓ Nombre de voitures : 41 646 221
- ✓ Evolution 2023 vs 2022 : +1%
- ✓ Âge moyen : 11,9 ans en hausse de 3 mois vs 2022
- ✓ SUV : 22% du total

### MIX MOTORISATION DU PARC ROULANT DE VOITURES 2023

Motorisation	%
GAZOLE	51%
ESSENCE	40%
HYBRIDE NON RECHARGEABLE AVEC ESSENCE	5%
ELECTRIQUE	2%
HYBRIDE RECHARGEABLE AVEC ESSENCE	1%
GPL	1%
AUTRES	0%

# 7.5 – LES CHIFFRES : LES UTILITAIRES

## 7.5.1 – LE MARCHÉ DES VÉHICULES UTILITAIRES REPART À LA HAUSSE

### IMMATRICULATIONS DE VEHICULES UTILITAIRES NEUFS ET D'OCCASION EN 2023

	VOLUME	%	% VAR
VUN	378 041	31%	9%
VUO	837 451	69%	3%
<b>TOTAL</b>	<b>1 215 492</b>	<b>100%</b>	<b>5%</b>

Le marché des véhicules utilitaires (inférieurs à 5T1) repart à la hausse en 2023 avec +5%, après une année 2022, catastrophique. En effet, en 2022, à l'instar des autres véhicules, l'utilitaire avait beaucoup souffert de problèmes de production et de délais de livraison à rallonge. Les différentes crises (sanitaires, économique et géopolitique) ont généré de graves difficultés d'approvisionnement en pièces détachées.

**1,2 million de véhicules utilitaires ont été achetés en 2023**, dont 31%, en neuf et 69% d'occasion. La dynamique a été beaucoup plus forte pour les véhicules de première main (+9%) que ceux d'occasion avec +3% de croissance.

## 7.5.2 – LE VERDISSEMENT DES FLOTTES SE FAIT À PETITS PAS

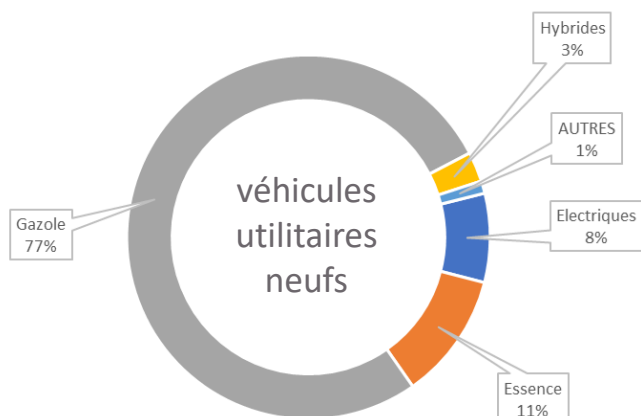
Le gazole reste la motorisation majoritaire dans le véhicule utilitaire neuf (77%). Suivi de l'essence qui représente 11% des achats de véhicules neufs. Cependant, les véhicules utilitaires à motorisations alternatives, hybrides (3%) et électriques (8%), alimentent progressivement les flottes des entreprises. A noter que l'offre de modèles hybrides ou électriques reste limitée et leurs prix supérieurs à ceux du thermique.

Malgré les aides à l'achat dont peuvent bénéficier les sociétés, les véhicules électriques restent marginaux dans les achats. Ils demeurent loin des objectifs européens d'atteindre un transport à 90% vert en 2040.

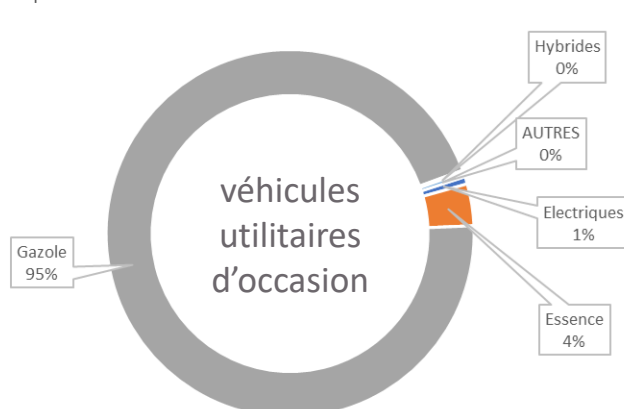
Les VUO roulant au gazole comptent pour l'essentiel des achats avec 95%.

Moins de 1% des utilitaires achetés d'occasion est électrique.

Répartition des motorisations dans les achats de VUN en 2023



Répartition des motorisations dans les achats de VUO en 2023





La formidable reprise constatée en 2023 vient clôturer un cycle commercial difficile pour le marché des voitures comme des utilitaires neufs. Du côté de l'occasion, les transactions sont au plus bas entre pouvoir d'achat en berne et manque de véhicules à vendre. 2024 s'annonce bien différente avec de réelles perspectives de croissance toutefois entravées par des difficultés rémanentes

AAA DATA

<https://www.aaa-data.fr>

## 8 – À PROPOS DE SRA

SRA (SÉCURITÉ et RÉPARATION AUTOMOBILES) est un organisme professionnel, créé en 1977. Il a le statut d'association loi 1901. Toutes les entreprises d'assurances automobiles sont adhérentes.

**La vocation de SRA** est de promouvoir, au sein de la profession et avec les acteurs de l'automobile, toutes études et de mettre en œuvre tous moyens utiles à la réalisation des actions pouvant contribuer à la limitation du nombre et du coût des sinistres dans l'intérêt des assurés.

**Les principales missions de SRA sont de :**

- **Diffuser aux adhérents de l'information sur les véhicules**

Par l'intermédiaire de ses bases de données, **SRA** met à disposition de ses adhérents toutes les caractéristiques techniques et commerciales des véhicules (4, 3 et 2 roues) afin de permettre leur identification.

Les bases concernant les véhicules particuliers et utilitaires inférieurs à 3,5 T ainsi que les véhicules 2/3 roues et quads motorisés comportent également un système de classification, déterminé à partir de données objectives et uniquement liées à la conception du véhicule.

Les entreprises adhérentes peuvent ainsi librement croiser dans leurs propres nomenclatures les données techniques et commerciales des véhicules avec celles concernant le conducteur et l'usage.

- **Encourager la sécurité**

**SRA** travaille en relation avec les services d'études et de recherche des principaux constructeurs automobiles. Cette collaboration permet d'intégrer les performances de sécurité active et passive des véhicules. Avec les constructeurs, **SRA** participe également aux projets à moyen terme concernant la sécurité. Cette activité permet d'assurer une veille technologique et d'appréhender au plus tôt les évolutions techniques, de conception ou d'équipements, intervenant sur les véhicules et pouvant être prises en compte dans les classifications.

**SRA** publie le classement des gilets airbag pour motocyclistes à partir de son cahier des charges spécifique qui définit les caractéristiques chiffrées nécessaires pour être éligible. Il permet d'obtenir de 1 à 5 étoiles SRA.

- **Participer à la protection contre le vol des véhicules**

Les équipements d'anti-démarrage sont maintenant généralisés sur tous les véhicules particuliers et utilitaires légers. Toutefois, le classement **SRA** « 7clés », reste nécessaire pour valider le niveau de protection exigé par le cahier des charges.

Dans le domaine du 2 roues, la protection électronique en 1ère monte n'est pas généralisée, laissant encore le soin aux équipementiers de proposer des solutions en 2ème monte que SRA doit valider pour être recommandées par les assureurs lors de la souscription de la garantie vol. De même, la protection nomade mécanique (chaîne, U et bloque-disque en complément) reste un moyen efficace recommandé par tous les assureurs lorsque leur niveau de protection a été validé par SRA.

- **Maîtriser les coûts de la réparation**

La maîtrise des coûts de réparation doit s'appuyer sur des indicateurs :

**SRA** suit périodiquement les évolutions du prix des pièces de rechange chez les différents constructeurs; celles des taux horaires de main-d'oeuvre carrosserie et des équivalents horaires des prix des ingrédients de peinture. L'information est régulièrement diffusée dans la publication trimestrielle « Communication statistique », relayée par la newsletter mensuelle et les publications récurrentes.

**SRA** participe activement à l'amélioration de la réparabilité des véhicules en analysant leur conception avec les constructeurs automobiles et prend en compte les résultats dans la classification et en réalisant des études annuelles et ciblées sur la réparabilité de chaque modèle.

Pour les besoins communs à la profession, **SRA** conçoit des documents techniques promouvant la réparation de qualité tels que les pare-brise, les cadres de 2 roues motorisés.