



DATA ANALYTICS MOBILITÉS & ASSURANCE

OBSERVATOIRE ANNUEL

AUTO 2024
SINISTRES COLLISION

FÉVRIER 2025

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.

<u>1 – Périmètre de l'étude</u>	page 3
<u>2 – Sinistres réparables</u>	page 4
<u>3 – Sinistres irréparables</u>	page 24
<u>4 – Chiffres clés de 2024</u>	page 29
<u>5 – Conclusions</u>	page 30
<u>6 – Point marché par AAA DATA</u>	page 31
<u>7 – A propos de SRA</u>	page 42



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 jusqu'à 3,5 tonnes) sont retenus.

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

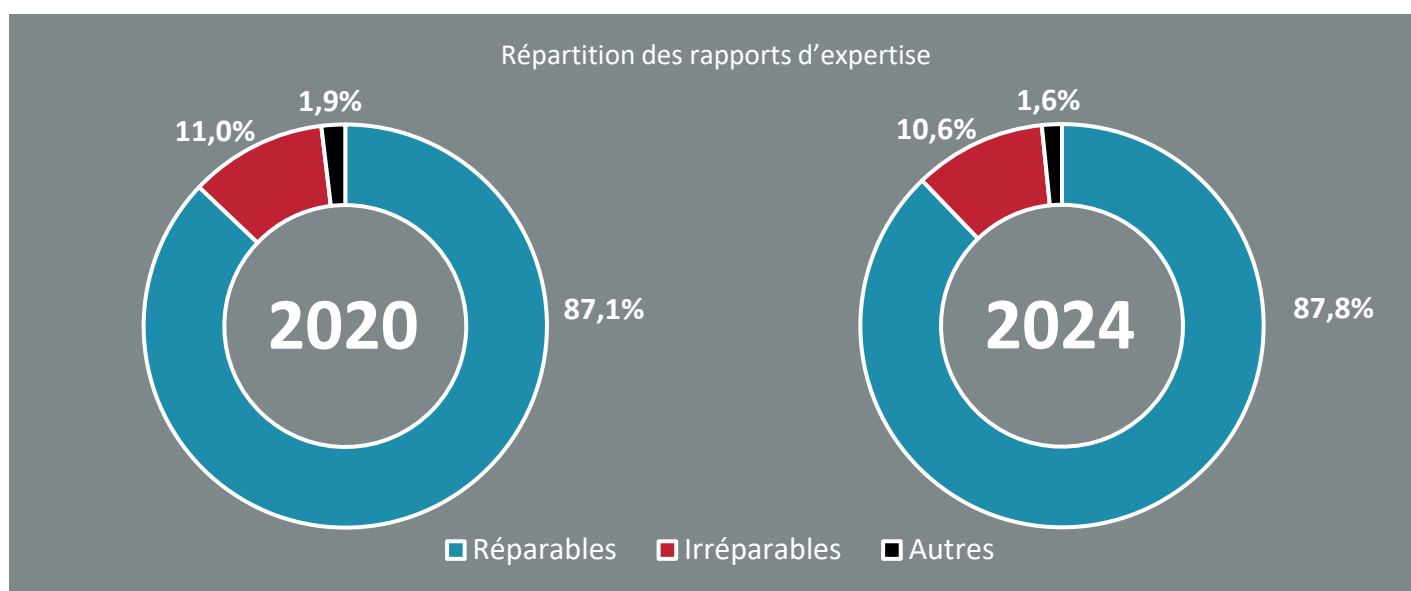
Les autres natures d'évènements (vol, vandalisme, grêle) et catégories de véhicules font l'objet d'études semestrielles ou annuelles.

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 2020 et 2024.



2 – SINISTRES RÉPARABLES

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

Celui-ci est la résultante d'une multitude de paramètres. C'est pourquoi nous vous proposons une analyse détaillée de chacun d'eux :

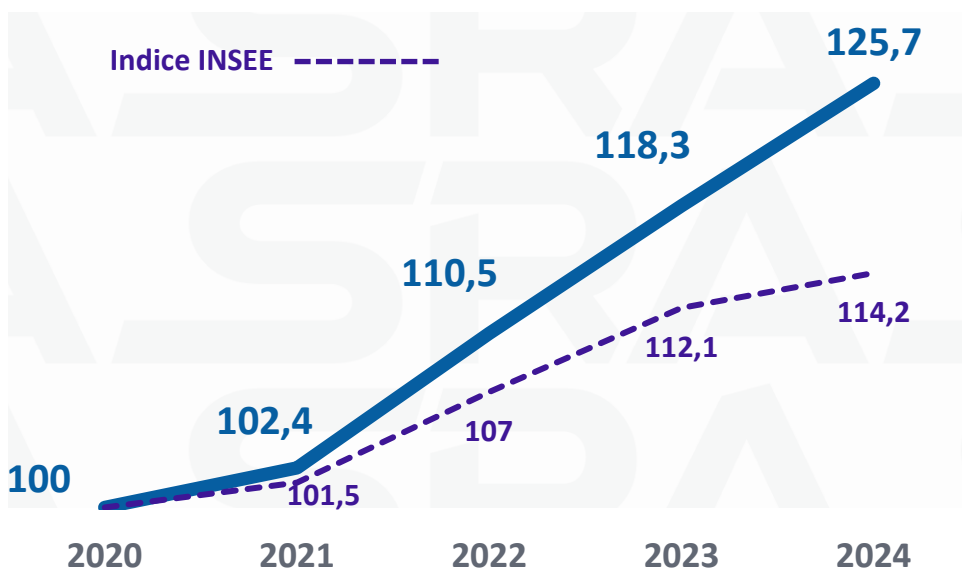
<u>2.1 – Évolution du coût</u>	<u>page 5</u>
<u>2.2 – Analyse par poste</u>	<u>page 7</u>
<u>2.3 – Poste pièces</u>	<u>page 9</u>
<u>2.4 – Poste main d'œuvre</u>	<u>page 13</u>
<u>2.5 – Poste ingrédients peinture</u>	<u>page 15</u>
<u>2.6 – Tranches d'âge</u>	<u>page 17</u>
<u>2.7 – Types de motorisation</u>	<u>page 19</u>
<u>2.8 – Zones d'endommagement</u>	<u>page 21</u>
<u>2.9 – Analyse départementale</u>	<u>page 22</u>
<u>2.10 – Segments moins de 6 ans</u>	<u>page 23</u>



2.1 – ÉVOLUTION DU COÛT

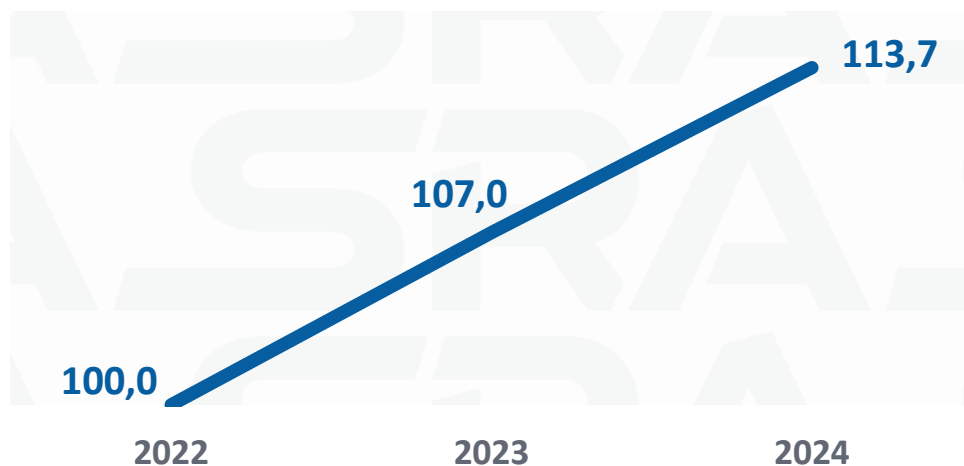
Les sinistres sont considérés réparables lorsque le rapport d'expertise n'indique pas de valeur du véhicule ou lorsque cette dernière est supérieure au coût des réparations. Les dossiers classés en réparations inférieures à la valeur (RIV) sont donc pris en compte.

ÉVOLUTION DU COÛT DES REPARATIONS DEPUIS 2020 EN BASE 100



L'année 2024 marque une rupture nette dans la corrélation entre le coût et l'indice INSEE.

ÉVOLUTION DU COÛT DES RÉPARATIONS SUR LES DEUX DERNIÈRES ANNÉES EN BASE 100 (COÛT MOYEN 2022)



1,5 million

de sinistres de collision analysés sont déclarés économiquement réparables cette année

+ 25,7 %

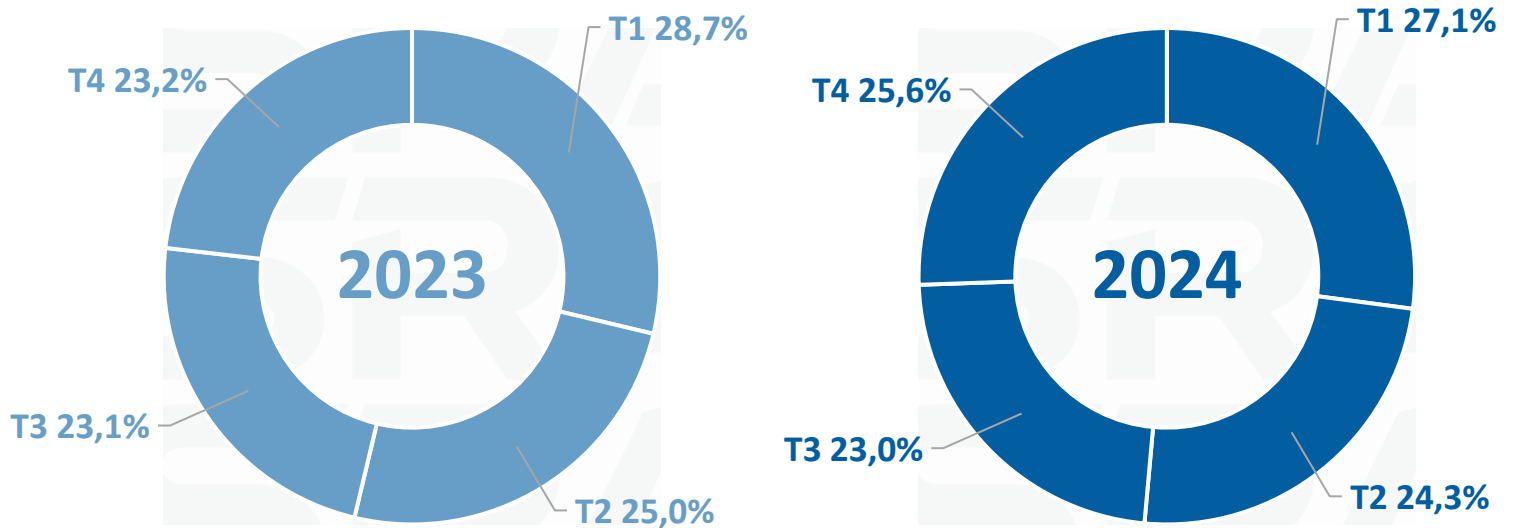
évolution du coût des réparations entre 2020 et 2024

+ 13,7 %

entre 2022 et 2024



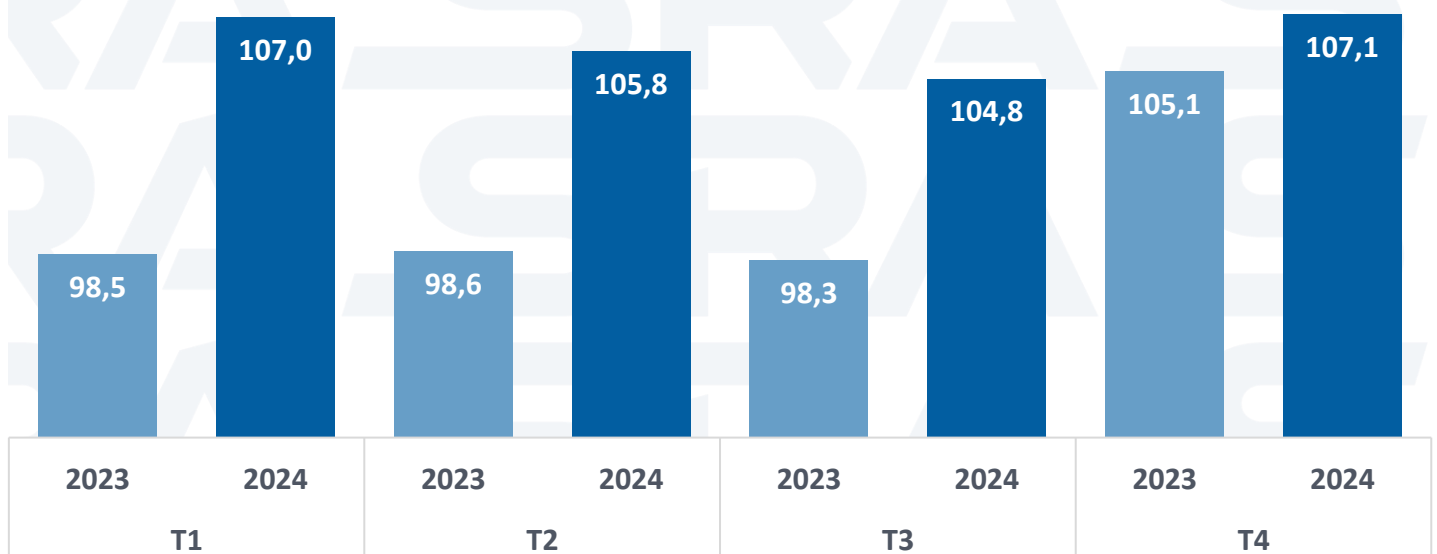
RÉPARTITION DES SINISTRES PAR TRIMESTRE (RÉFÉRENCE DATE DE DÉPÔT DU RAPPORT D'EXPERTISE)



Durant les deux dernières années, la répartition trimestrielle des rapports d'expertise oscille entre 23 % (T3 2024) 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 avec les fermetures des ateliers de réparation.

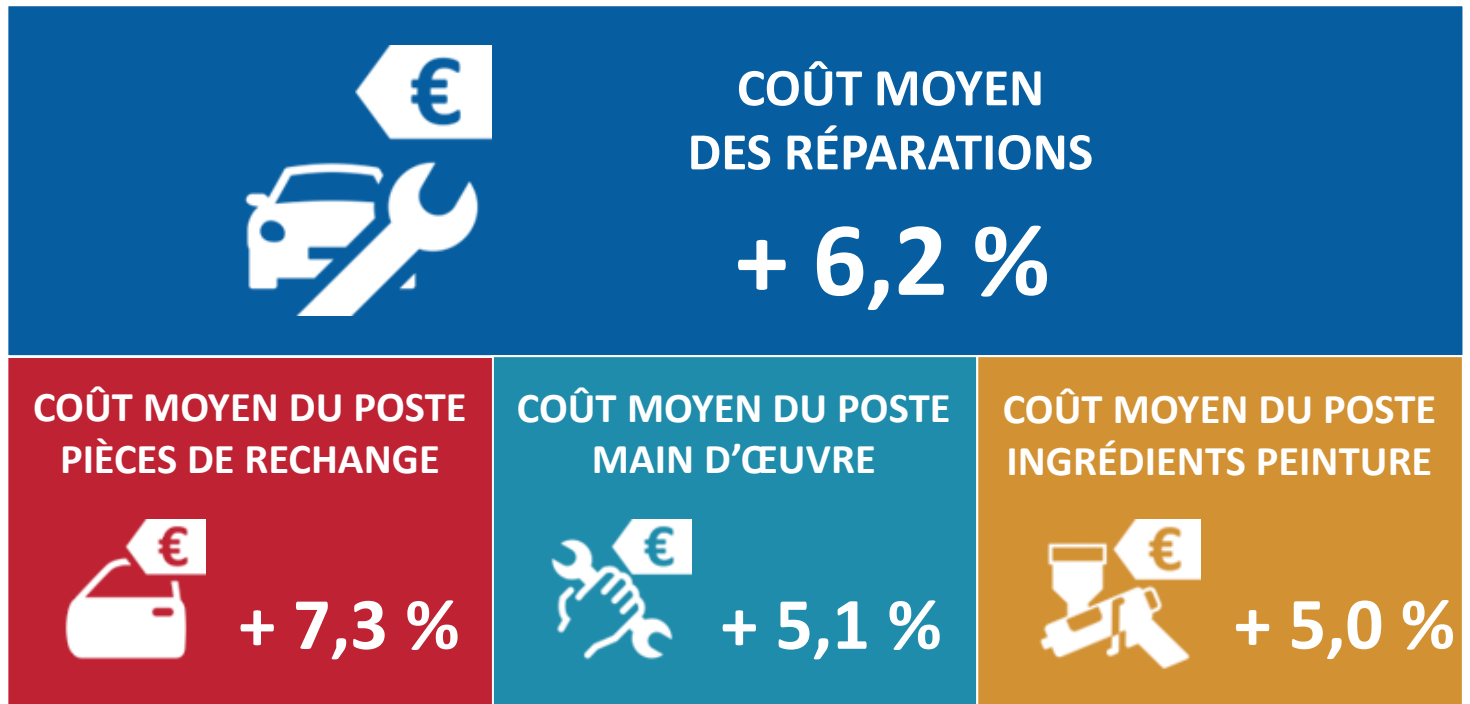
COÛT DES RÉPARATIONS PAR TRIMESTRE EN BASE 100 (COÛT MOYEN 2023)



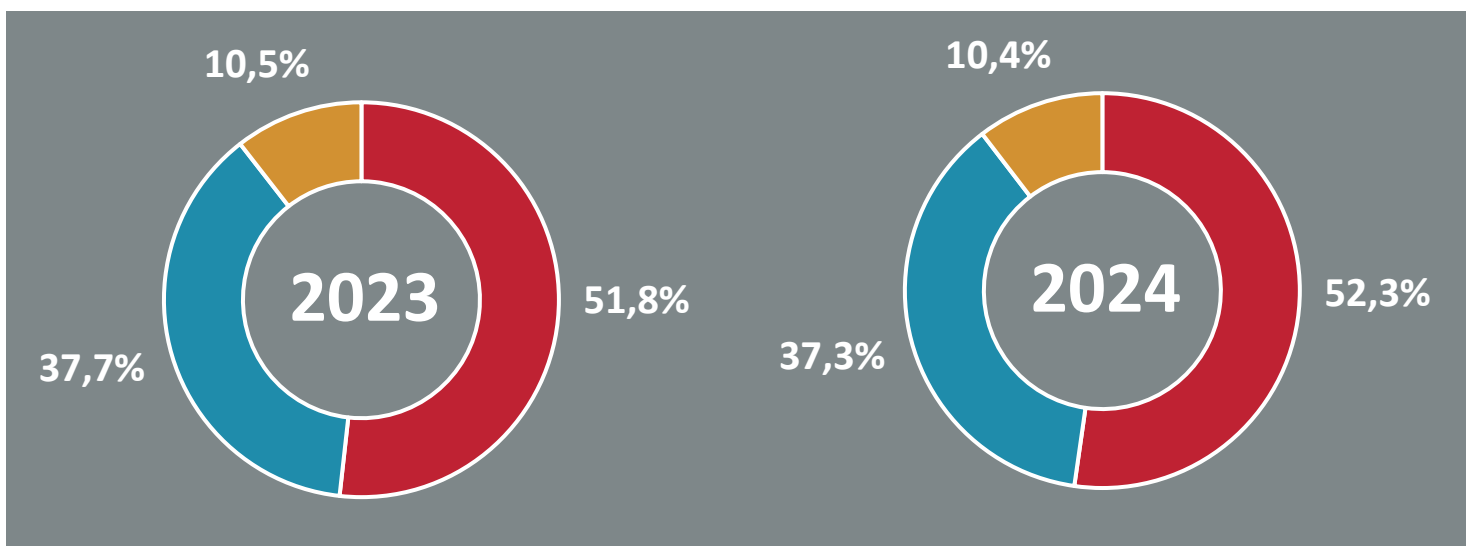
Les 3 premiers trimestres de l'année 2024 présentent des variations importantes par rapport aux mêmes périodes de l'année précédente. La variation du T4 ne résulte pas d'un tassement réel des tendances mais de la forte valeur du T4 2023 prise en comparaison.

2.2 – ANALYSE PAR POSTE

ÉVOLUTIONS PAR POSTE ENTRE 2023 ET 2024

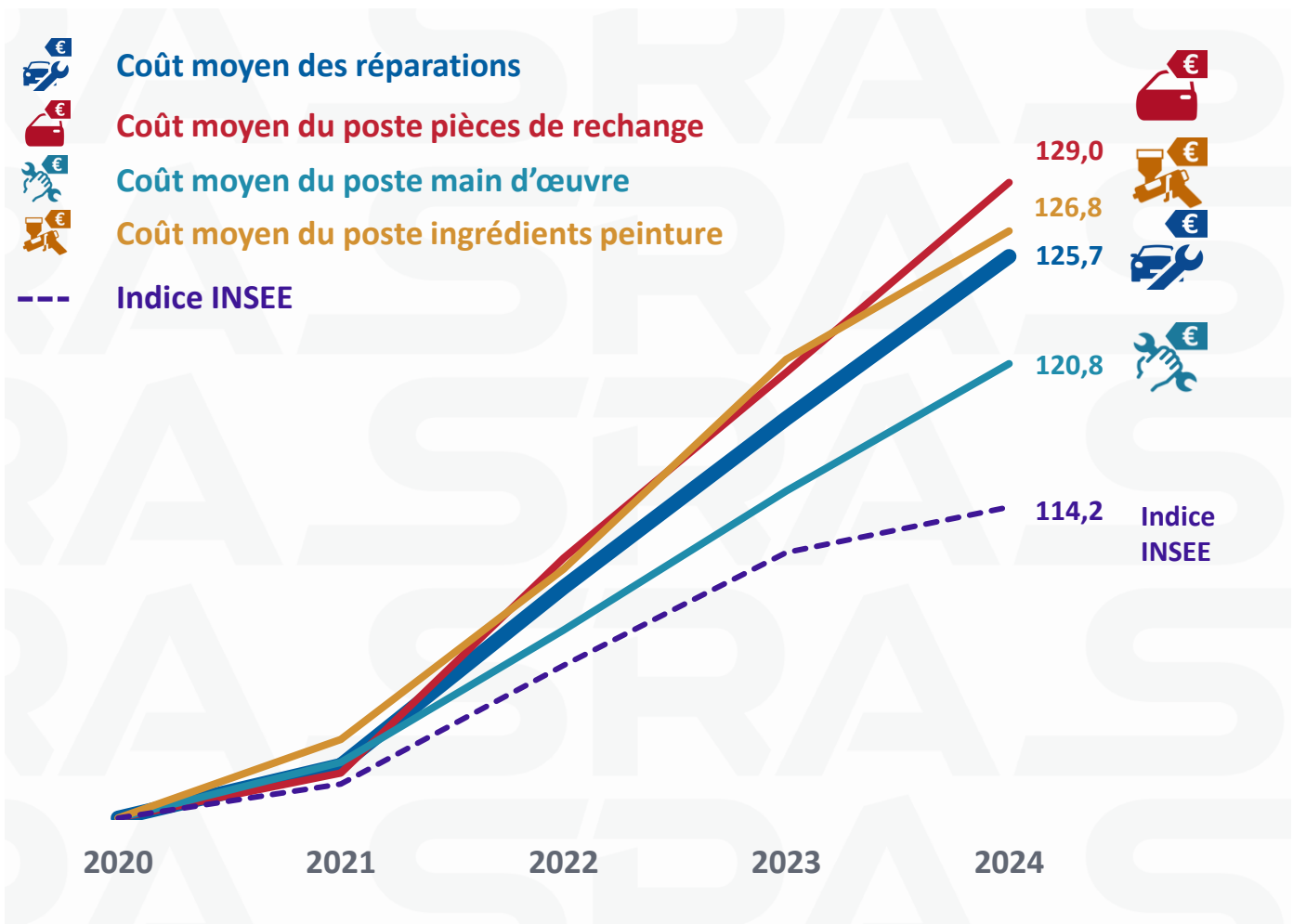


RÉPARTITION DES COÛTS PAR POSTE EN 2023 ET 2024



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, cette année il dépasse les 52 %. 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 d'au moins 5 %.

ÉVOLUTIONS PAR POSTE ENTRE 2020 ET 2024 (BASE 100 EN 2020)



ÉVOLUTIONS ANNUELLES PAR POSTES DEPUIS 2020

Coût du poste	2020 / 2021	2021 / 2022	2022 / 2023	2023 / 2024
Réparations	2,4 %	7,9 %	7,0 %	6,2 %
Pièces	2,1 %	9,6 %	7,5 %	7,3 %
Main d'œuvre	2,5 %	5,9 %	5,9 %	5,1 %
Ingrédients peinture	3,6 %	7,5 %	8,6 %	5,0 %

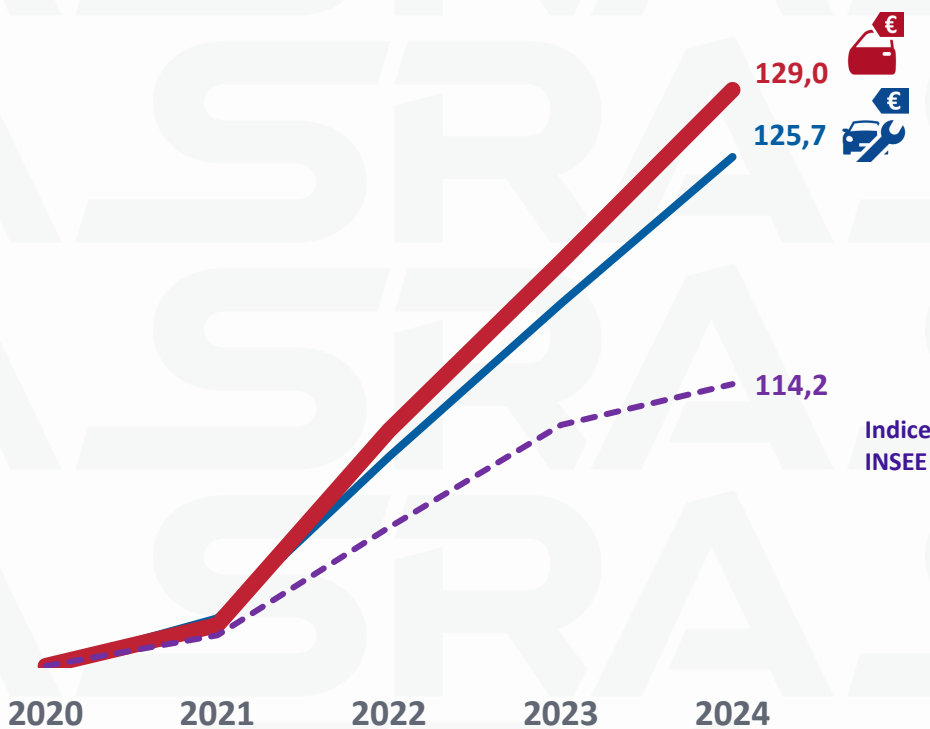
Bien qu'inférieure aux variations des 2 dernières années, l'augmentation cette année de l'ensemble des coûts est nettement supérieure aux variations des années avant 2021 et de l'INSEE.

2.3 – POSTE PIÈCES

En 2024, le coût du poste des pièces de rechange représente 52,3 % du coût des réparations.

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

VARIATION DEPUIS 2020



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

Variation du coût du poste pièces

+7,6 %

entre 2022 et 2023

+7,3 %

entre 2023 et 2024

Légèrement plus basse que l'an passé, l'augmentation du coût du poste pièces reste relativement importante, d'autant plus qu'elle se cumule à celles des précédentes années.

52,3 %

poinds du coût des pièces
dans le coût des
réparations

+ 29 %

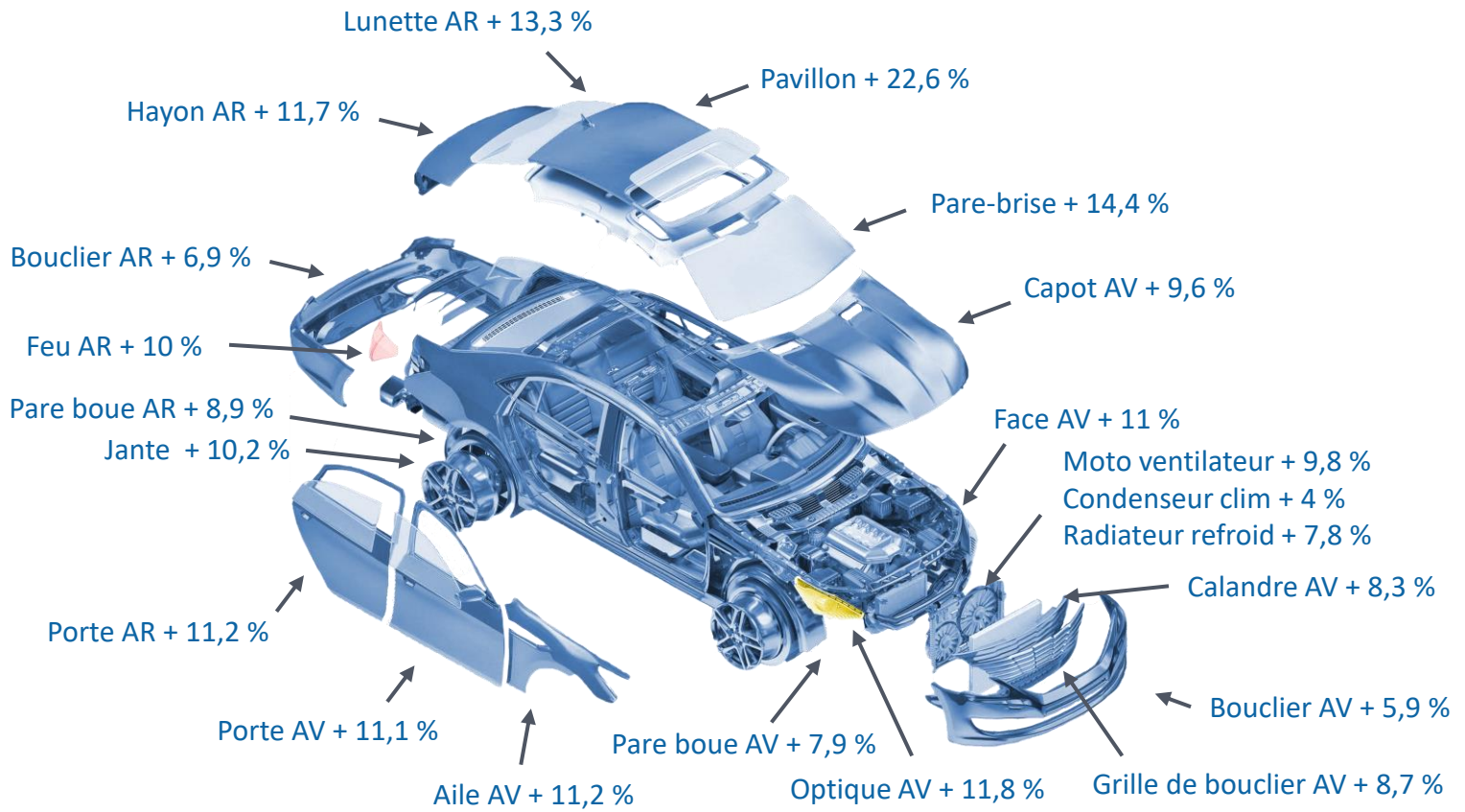
évolution du coût du
poste pièces entre 2020
et 2024

+ 15,3 %

entre 2022 et 2024

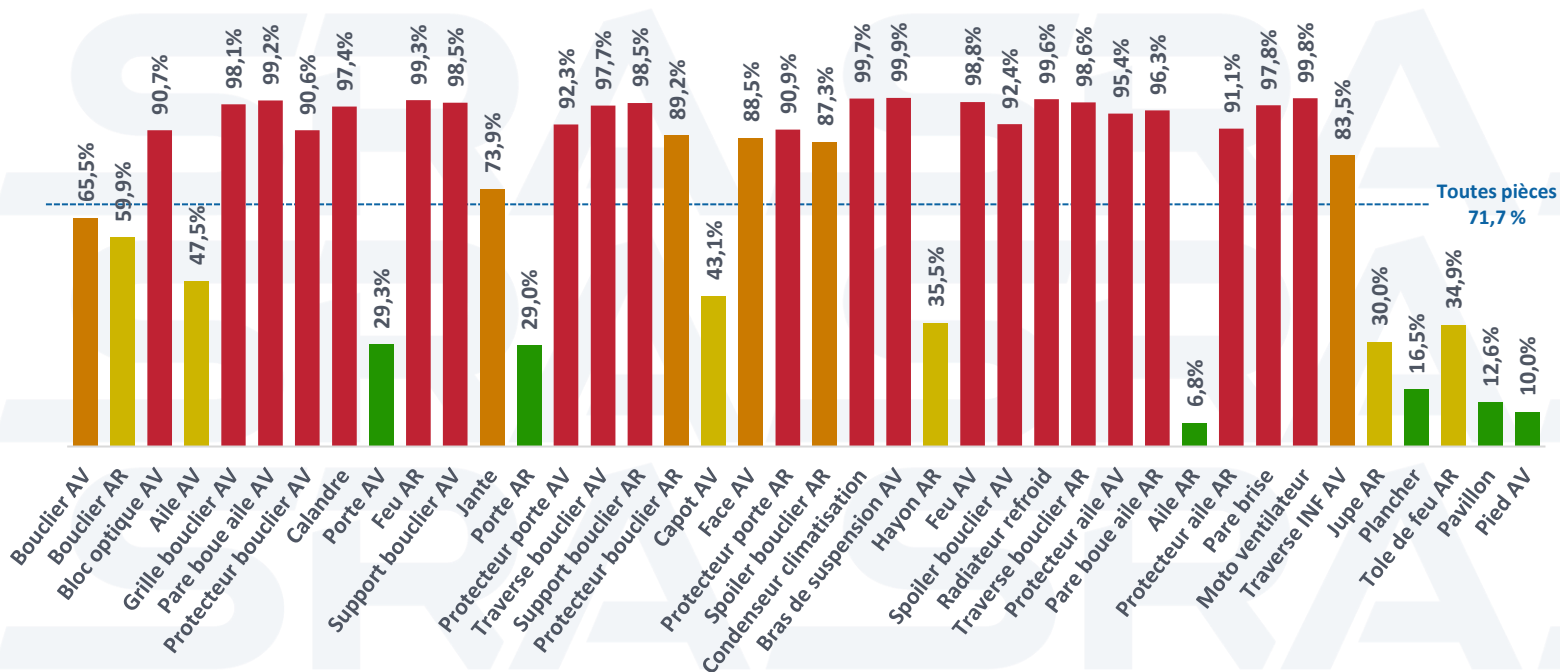


EVOLUTION DU COÛT PAR FAMILLE EN %



L'ensemble des familles des pièces principales présentent des augmentations de leur coût moyen de plus de 5 %.

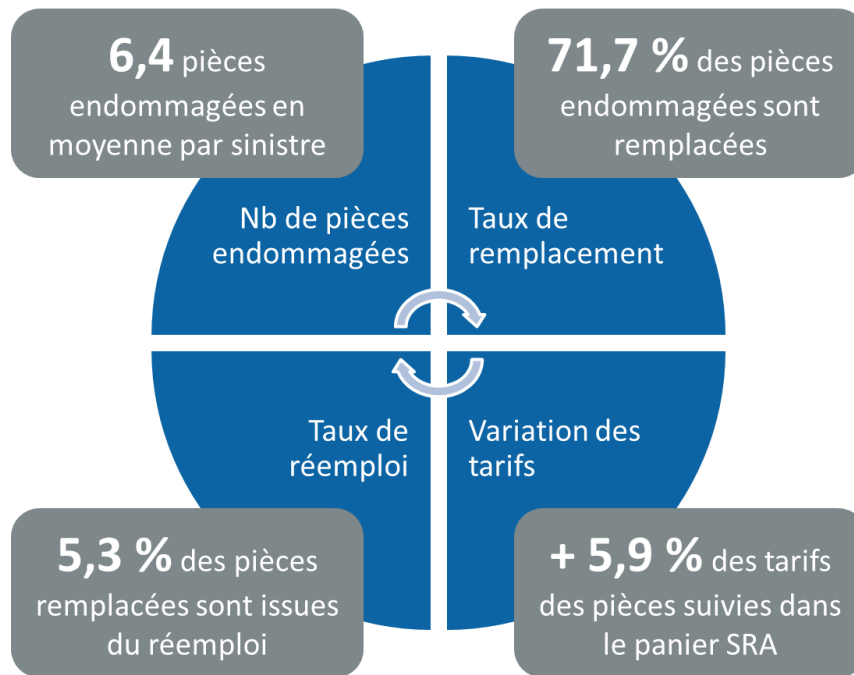
TAUX DE REMPLACEMENT EN % PAR FAMILLE DE PIÈCES



La très grande majorité des pièces présente des taux de remplacement très élevés, généralement supérieurs à 90 %. Les pièces les plus réparées sont principalement en métal et des éléments soudés.

VARIATION DU COÛT PAR FAMILLE EN 2024

L'augmentation du coût du poste pièces est plurifactorielle :



■ NOMBRE DE PIÈCES ENDOMMAGÉES

La conception de plus en plus complexe des véhicules, avec des éléments technologiques liés aux différentes réglementations environnementales et sécuritaires (norme GSR 2), de confort et de design, entraîne l'augmentation du nombre de pièces présentes. Ces pièces, du fait de leurs conceptions et leurs emplacements sont d'autant plus vulnérables.

■ TAUX DE REMPLACEMENT

La complexité des véhicules et de leurs pièces tant par les formes, les méthodes de fabrication, les matériaux utilisés et la multiplication des éléments électroniques réduit la réparabilité des pièces.

De plus celle-ci entraîne des besoins nouveaux en compétence et en outillage pour les réparateurs.

■ VARIATION DES TARIFS DE PIÈCES

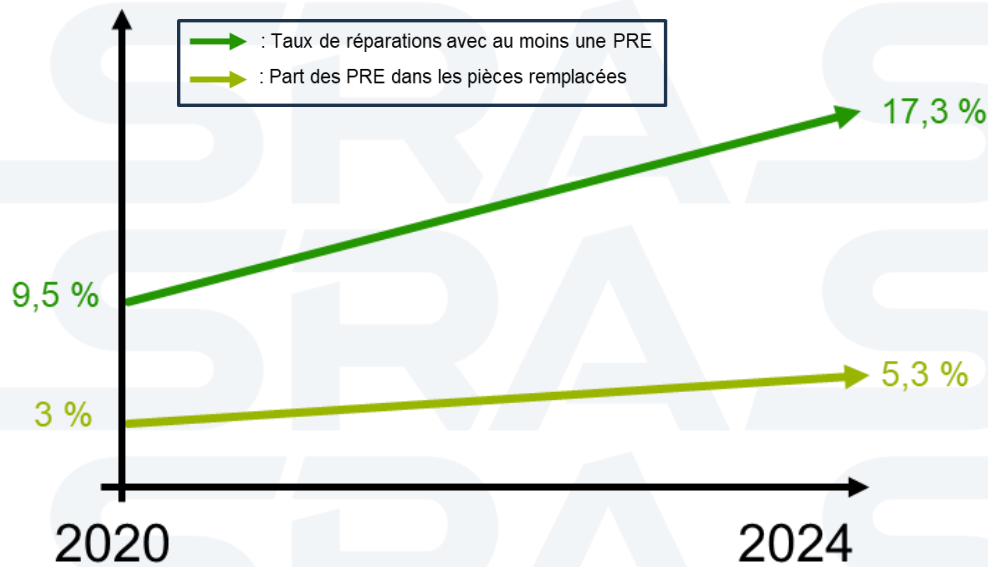
Au delà des nouvelles pièces avec des tarifs souvent plus élevés, l'ensemble des pièces voit son tarif de vente évoluer. Certaines marques appliquent mêmes plusieurs variations dans l'année. Notre étude du Panier pièces SRA permet de suivre et mesurer l'impact des variations de plus de 12 000 références de pièces de 271 modèles de 31 marques (en 2024).

➤ [Accédez ici à l'étude du Panier pièces SRA 2024](#)

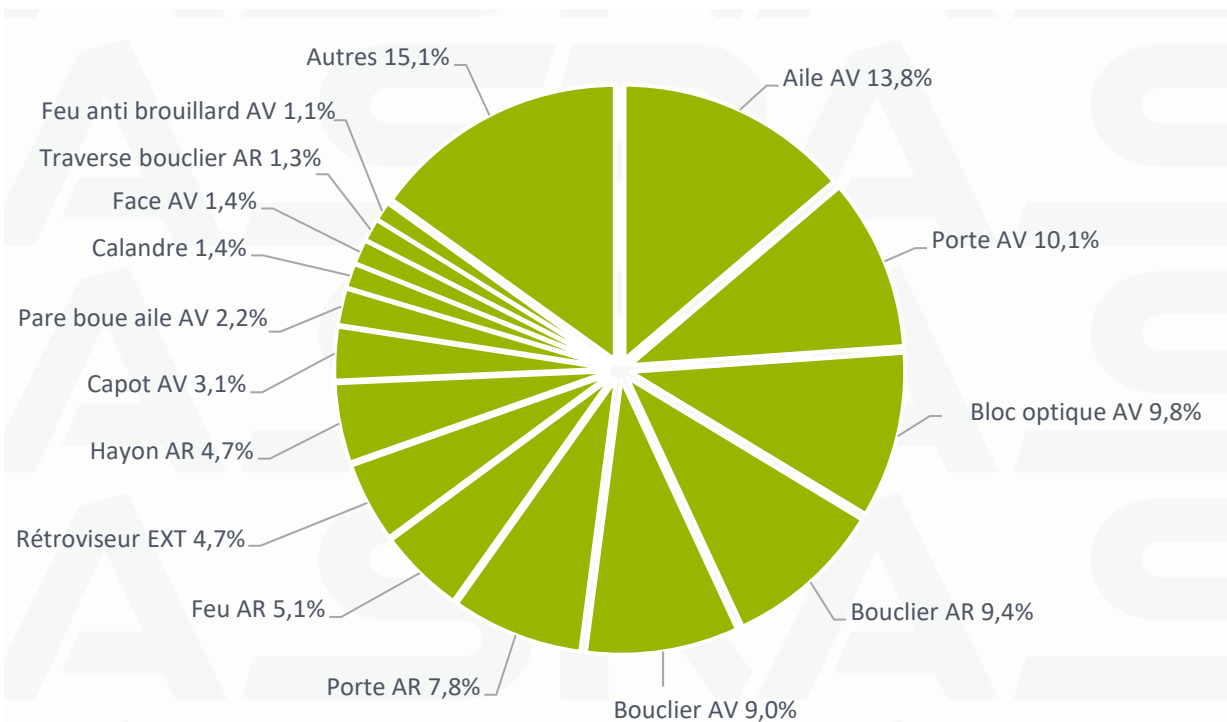
LES PIÈCES DE RÉEMPLOI (PRE) EN 2024

Le réemploi se développe : 17,3 % des réparations avec une expertise contenaient au moins une PRE parmi les pièces remplacées (9,5 % en 2020).

Néanmoins, en 2024, seulement 5,3 % des pièces remplacées sont issues du réemploi (3 % en 2020).



RÉPARTITION DES PRE PAR FAMILLE



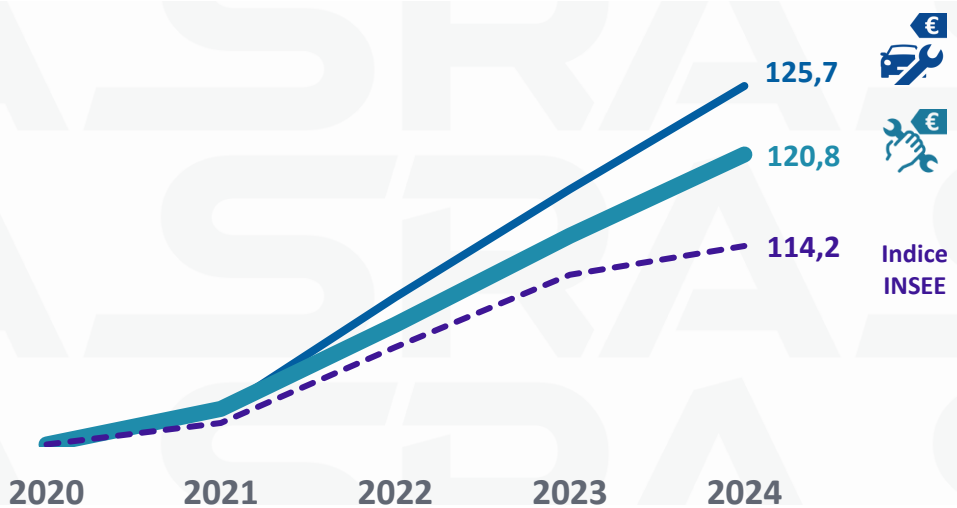
Ces 15 familles de pièces représentent presque 85 % de l'ensemble des PRE utilisées en 2024 pour la réparation des sinistres de collision avec une expertise.

2.4 – POSTE MAIN D'ŒUVRE

En 2024, le coût du poste de la main d'œuvre (MO) représente 37,3 % 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 trois dernières années par rapport à avant 2021.

VARIATION DU COÛT DU POSTE MO DEPUIS 2020



37,3 %

poids du coût du poste MO dans le coût des réparations

+ 20,8 %

évolution du coût du poste MO entre 2020 et 2024

ÉVOLUTION DU COÛT DU POSTE ET DU COÛT MOYEN HORAIRE

Coûts	2020 / 2021	2021 / 2022	2022 / 2023	2023 / 2024
Réparations	2,4 %	7,9 %	7,0 %	6,2 %
Poste MO	2,5 %	5,9 %	5,9 %	5,1 %
Horaire moyen MO	2,5 %	2,7 %	5,4 %	4,2 %

L'augmentation supérieure du coût du poste MO à celle du coût horaire moyen indique un nombre d'heures facturées supérieur en 2024 par rapport à 2023.

+ 11,2 %

du coût du poste MO entre 2022 et 2024





< 1 %

nombre d'heures facturées en T3 (haute technicité)

42,3 %

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

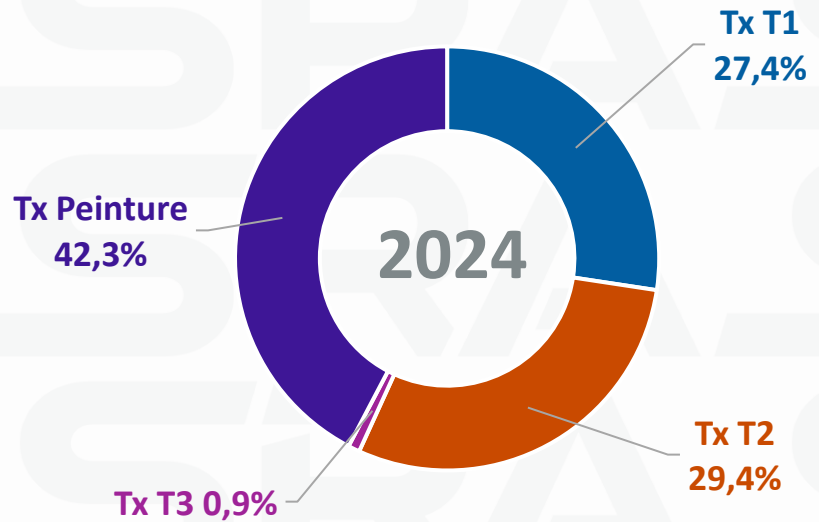
+ 4,0 %

écart entre les taux horaires moyens du T1 / T2

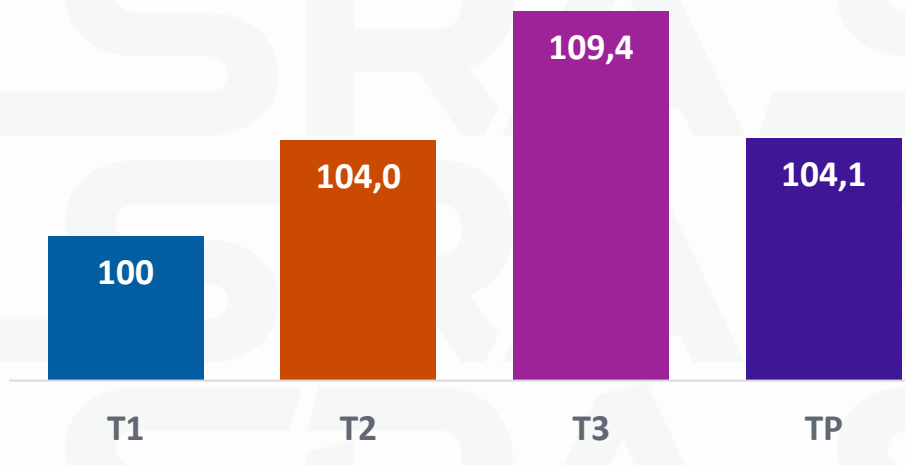
+ 9,4 %

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 T1 EN 2024)



Comme en 2023 :

Les taux T2 et de peinture, proches en valeur, représentent plus de 70 % des heures de MO facturées.

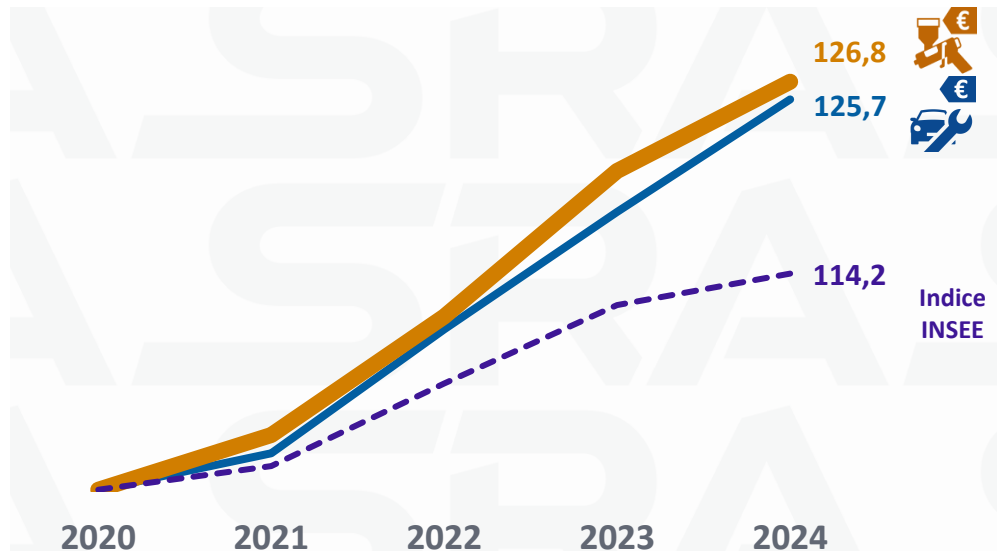
Le taux T3 correspondant aux opérations de MO de « haute technicité » reste inférieur à 1 % du nombre d'heures total.

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

2.5 – POSTE INGRÉDIENTS PEINTURE

En 2024, le coût du poste des ingrédients peinture (IP) représente 10,4 % du coût des réparations.

VARIATION DU COÛT POSTE IP DEPUIS 2020



10,4 %

pois du coût du poste IP dans le coût des réparations

+ 26,8 %

évolution du coût du poste IP entre 2020 et 2024

ÉVOLUTION DU COÛT DU POSTE ET DU COÛT MOYEN HORAIRE

Coûts	2020 / 2021	2021 / 2022	2022 / 2023	2023 / 2024
Réparations	2,4 %	7,9 %	7,0 %	6,2 %
Poste IP	3,6 %	7,5 %	8,5 %	5,0 %
Horaire moyen IP	3,9 %	5,7 %	9,6 %	5,6 %

+ 13,9 %

du coût des IP entre 2022 et 2024

Nettement moins importante cette année que la variation historiquement élevée de 2023, le coût horaire moyen des ingrédients peinture présente toutefois une variation supérieure à l'inflation générale et aux tendances avant 2021.





86,9 %

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

2,6 %

d'ingrédients opaque non vernis

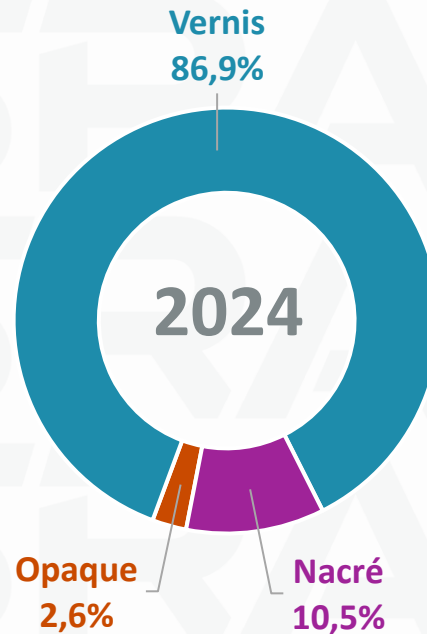
+ 8,6 %

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

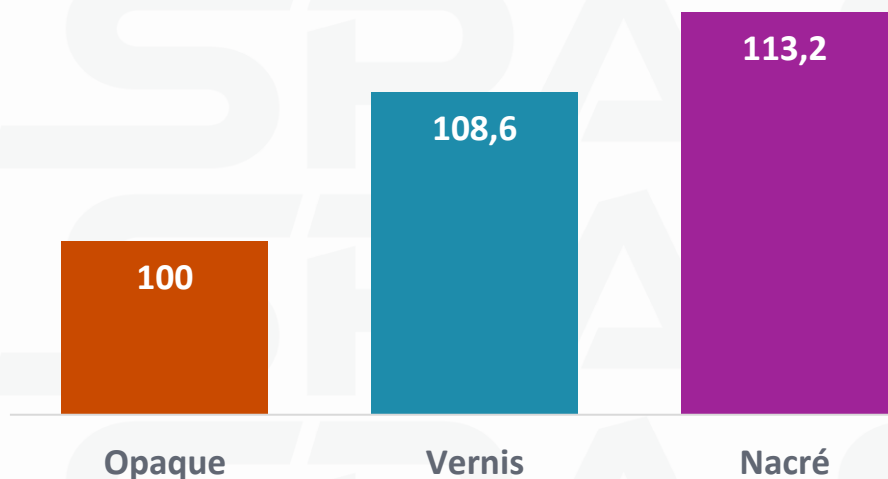
+ 13,2 %

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 2024)

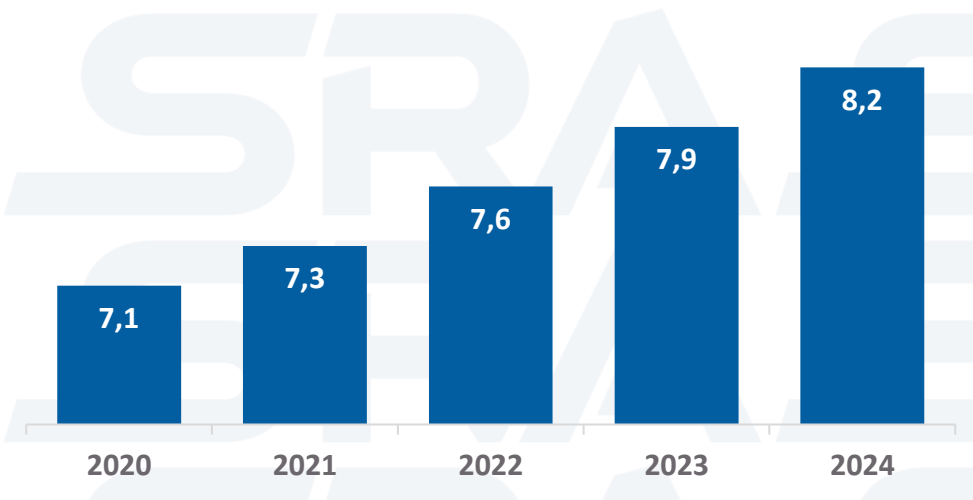


Comme pour la main d'œuvre, la facturation en taux unique peut éventuellement impacter la répartition et le coût moyen des ingrédients de peinture.

Néanmoins, l'ingrédient « vernis » bien qu'en baisse par rapport à 2023 (- 0,4 pt) reste nettement majoritaire, suivi du « nacré » qui est en légère augmentation par rapport à 2023 (+ 0,1 pt).

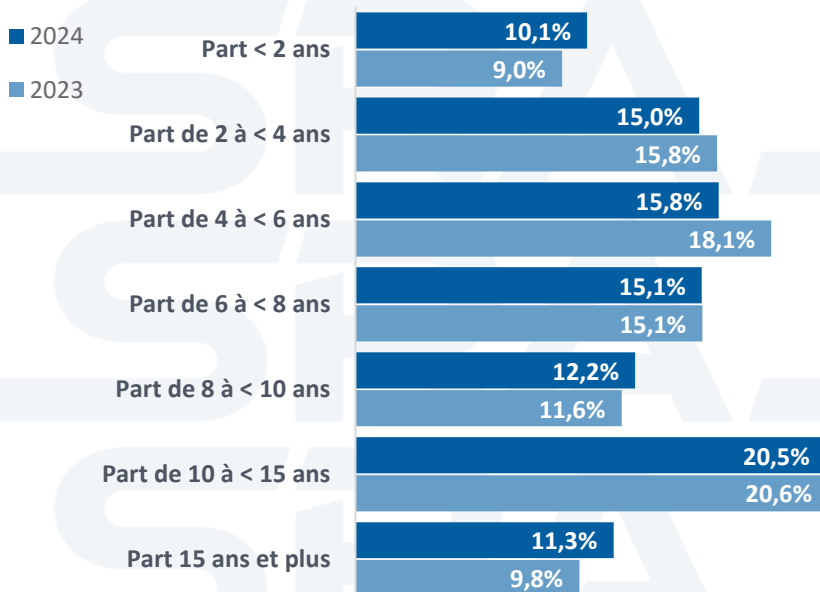
2.6 – TRANCHES D'ÂGE

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



2024 suit la tendance de vieillissement du parc constatée depuis plusieurs années.

RÉPARTITION DES TRANCHES D'ÂGE EN 2024



En 2024 les parts des tranches extrêmes « < 2 ans » et « 15 ans et + » sont en augmentation par rapport à 2023. Ainsi les tranches cumulées de 2 ans à moins de 15 ans sont en baisse en 2024 (78,6 %) par rapport à 2023 (81,2 %).

8,2 ans

âge moyen des véhicules réparables en 2024

+13,2 mois

entre l'âge moyen des véhicules réparables de 2020 et 2024

75 %

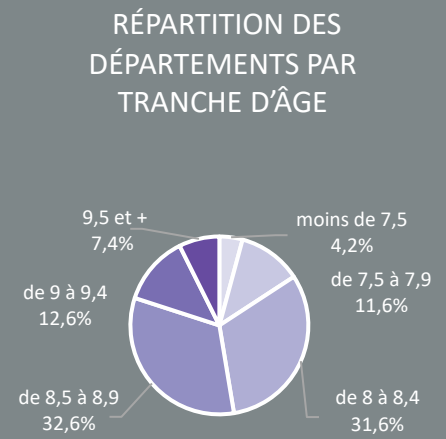
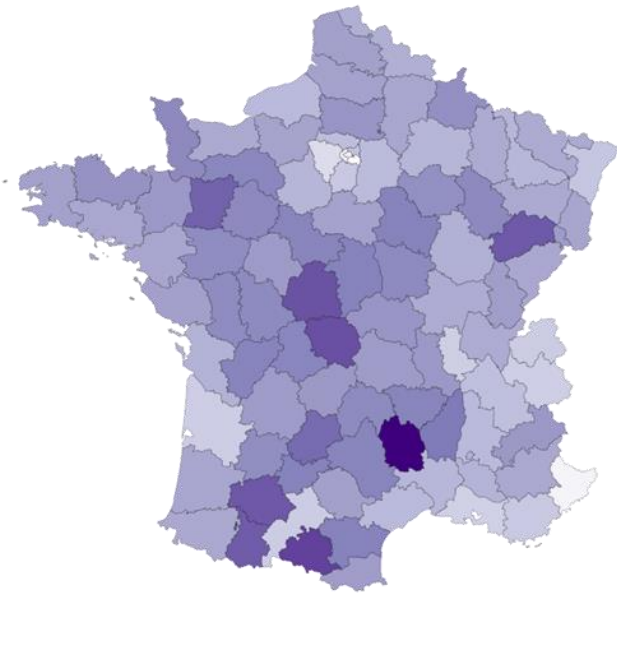
des véhicules réparables ont plus de 4 ans

31,8 %

des véhicules réparables ont plus de 10 ans



TRANCHES D'ÂGE MOYEN DES VÉHICULES PAR DÉPARTEMENT



64,2 %

des départements
présentent un âge moyen
des véhicules réparables
compris entre 8 ans et 8,9
ans

+ 4 ans

entre l'âge moyen des
départements 48 et 06

8,5 ans

âge médian
départemental



6.5 7.0 7.5 8.0 8.5 9.0 9.5 10.0 10.5
Age moyen

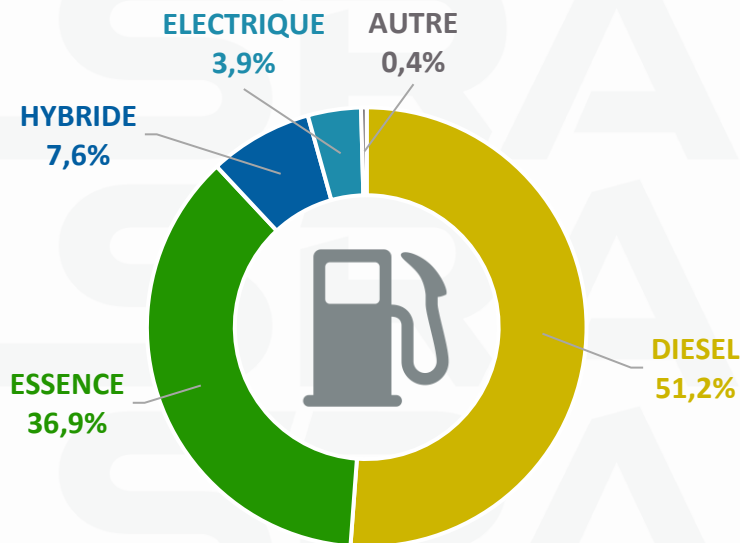
Dép	Age moyen	Dép	Age moyen	Dép	Age moyen	Dép	Age moyen
01	8,3	25	8,4	49	8,8	73	7,8
02	8,4	26	8,1	50	8,9	74	7,8
03	8,7	27	8,4	51	8,2	75	7,0
04	8,4	28	8,2	52	8,9	76	8,1
05	8,6	29	8,5	53	9,4	77	8,1
06	6,7	30	8,1	54	8,2	78	7,5
07	9,1	31	7,8	55	8,3	79	8,9
08	8,8	32	9,6	56	8,4	80	8,5
09	9,9	33	7,8	57	8,3	81	8,5
10	8,8	34	8,1	58	8,9	82	9,0
11	9,0	35	8,6	59	8,3	83	7,8
12	9,0	36	9,6	60	8,7	84	8,2
13	7,7	37	8,6	61	8,9	85	8,5
14	8,4	38	8,0	62	8,5	86	8,9
15	8,9	39	8,5	63	8,6	87	9,0
16	9,0	40	8,4	64	8,4	88	8,3
17	8,2	41	9,0	65	9,5	89	9,0
18	9,0	42	8,6	66	8,6	90	8,6
19	8,6	43	9,0	67	7,9	91	7,9
20	7,6	44	8,4	68	8,4	92	7,0
21	8,2	45	8,5	69	7,7	93	8,0
22	8,7	46	9,3	70	9,6	94	6,4
23	9,7	47	8,8	71	8,3	95	8,0
24	8,6	48	10,7	72	8,9		

Les écarts importants d'âge moyen entre les départements impactent potentiellement le coût des réparations.

2.7 – TYPES DE MOTORISATION

RÉPARTITION PAR MOTORISATION (VP + VUL)

TOUS ÂGES



Les véhicules électrifiés sont de plus en plus présents dans les sinistres. Les hybrides sont en augmentation de + 2,5 pts et les électriques de + 1,2 pt en 2024 comparé à 2023.

En 2024 les véhicules électrifiés représentent au total 11,5 % des sinistres de collision (7,8 % en 2023).

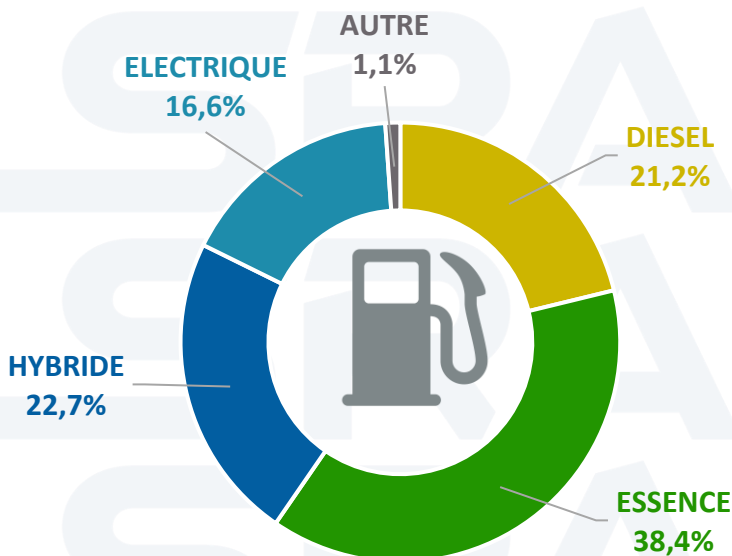
11,5 %

des véhicules sinistrés en 2024 sont électrifiés (7,8 % en 2023)

51,2 %

des véhicules ont une motorisation diesel (54,6 % en 2023)

MOINS DE 2 ANS



Pour les véhicules de moins de 2 ans, les électrifiés représentent 39,3 % des sinistres (hybrides 22,7 % et électriques 16,6 %), suivis des essences à 38,4 % et des véhicules à moteur diesel à 21,2 % (majoritairement des utilitaires).

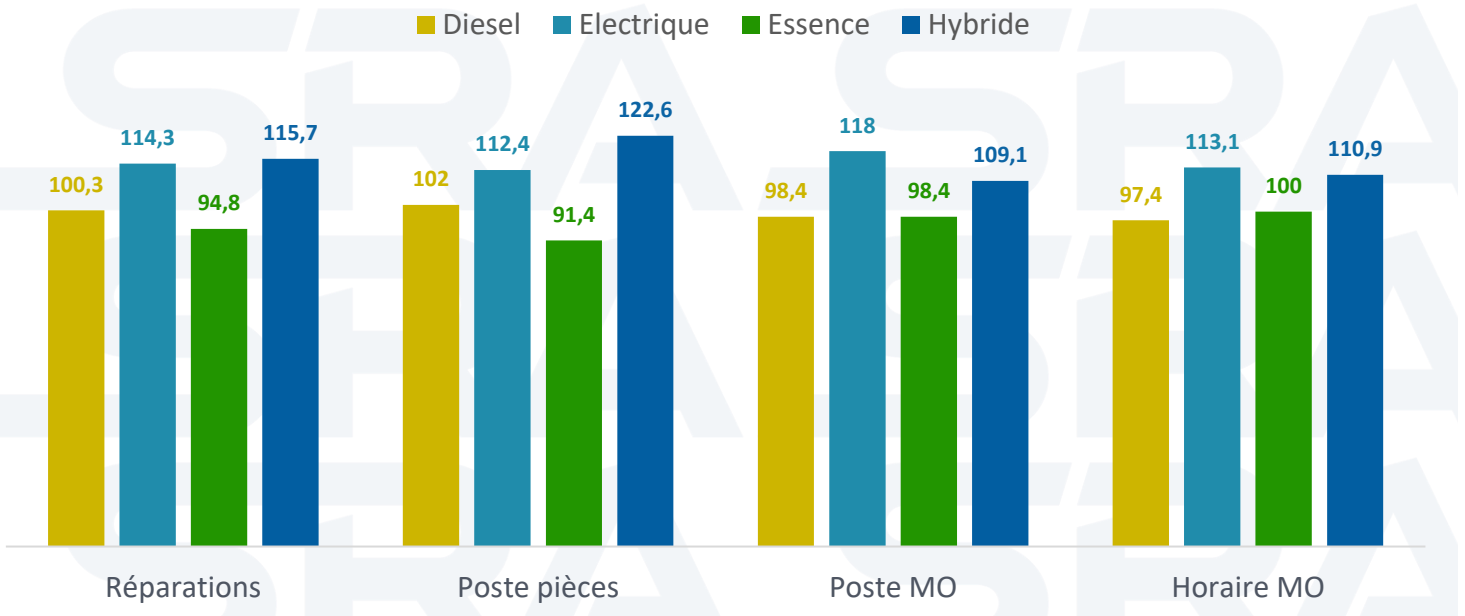
39,3 %

des véhicules de moins de 2 ans sinistrés en 2024 sont électrifiés



COÛTS MOYENS PAR MOTORISATION EN BASE 100 (COÛT MOYEN TOUTES ÉNERGIES 2024)

TOUS ÂGES



En 2024, comme en 2023, les véhicules électrifiés ont été en moyenne plus coûteux à réparer que les thermiques :

- Hybrides : + 15,7 % / Coût moyen toutes énergies
- Électriques : + 14,3 % / Coût moyen toutes énergies

Ces surcoûts résultent de la combinaison systématique des coûts du poste des pièces et du poste de la main d'œuvre plus élevés qui s'expliquent par :

- ✓ Des dommages plus importants de part le poids plus élevé
- ✓ L'utilisation de matériaux plus complexes à réparer (l'aluminium et les composites)
- ✓ De la présence de pièces spécifiques pour l'électrification (prise, câble, batterie, module...)
- ✓ De temps supplémentaires pour les opérations de mise en sécurité du véhicule et d'intervention sur la partie électrique
- ✓ D'une orientation accrue vers les réseaux constructeurs ou habilités avec des tarifs horaires souvent plus élevés que les indépendants.

MOINS DE 2 ANS

Pour les véhicules de moins de 2 ans, la motorisation diesel, majoritairement utilisée pour des véhicules utilitaires et des véhicules à usage professionnel, est la plus coûteuse à réparer.

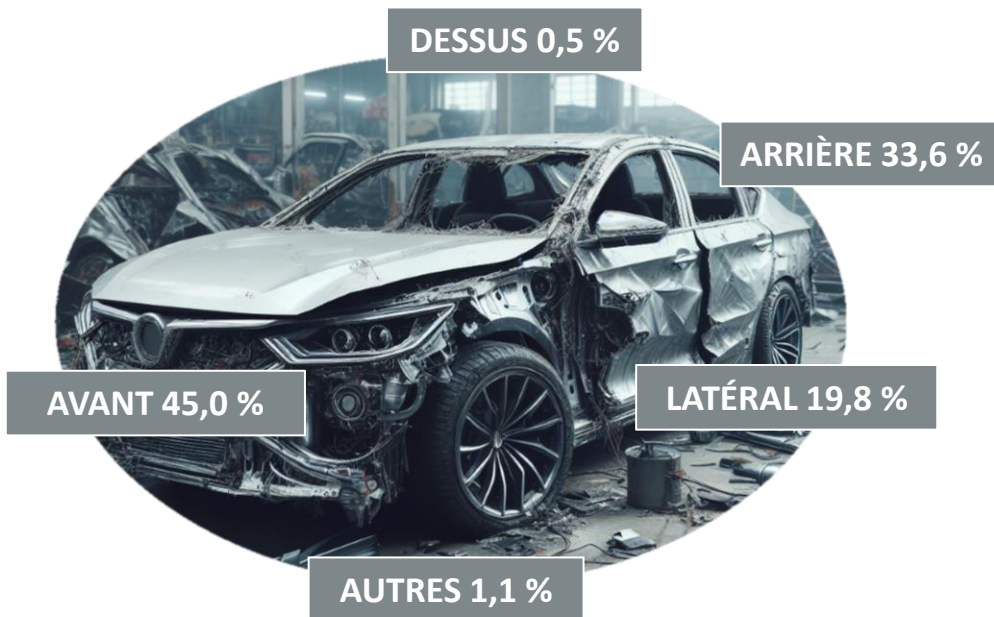
En revanche, les véhicules hybrides et électriques restent dans cette tranche d'âge également plus coûteux à réparer que ceux à motorisations essence :

- Hybrides : + 10,4 % / Coût moyen des essences
- Électriques : + 7,7 % / Coût moyen des essences

Ces écarts se retrouvent également sur les postes pièces et main d'œuvre.

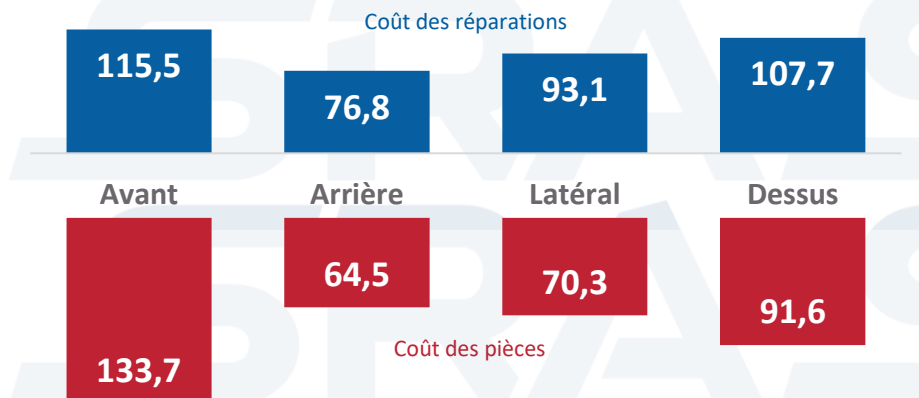
2.8 – ZONES D'ENDOMMAGEMENT

RÉPARTITION (HORS SINISTRES MULTI-CHOCS)



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 2024)



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 % 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.

45 %

des sinistres se situent à l'avant des véhicules

le coût des réparations est

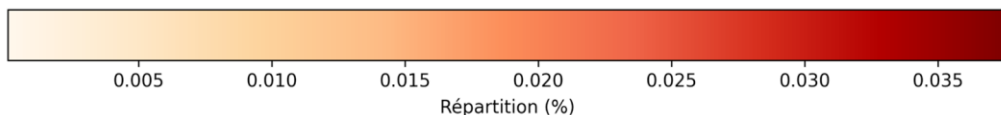
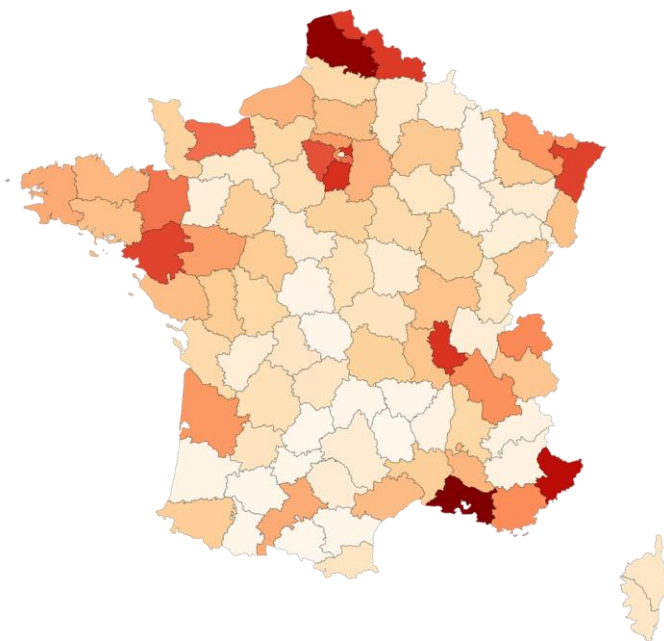
1,5 fois

plus élevé entre les sinistres avant et arrière

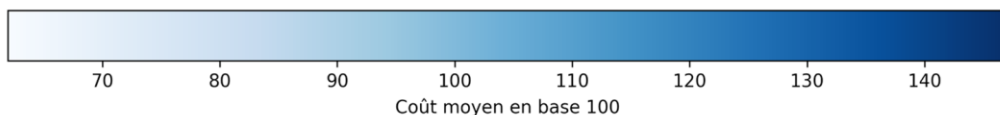
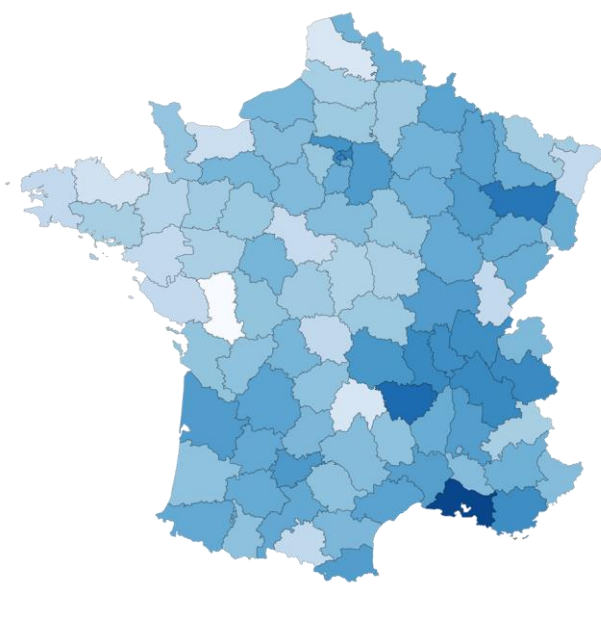


2.9 – ANALYSE DÉPARTEMENTALE

RÉPARTITION DÉPARTEMENTALE DES SINISTRES



COÛT MOYEN DES RÉPARATIONS PAR DÉPARTEMENT



Les 10 départements
présentant le plus de sinistres
(en part et par ordre décroissant)

- 13 : 3,8 %
- 62 : 3,6 %
- 06 : 3,2 %
- 69 : 2,8 %
- 91 : 2,8 %
- 93 : 2,8 %
- 59 : 2,7 %
- 67 : 2,7 %
- 44 : 2,6 %
- 78 : 2,5 %

Soit 29,5 % des sinistres
nationaux

Les sinistres sont répartis dans
les zones urbaines avec de
fortes concentrations de
véhicules.

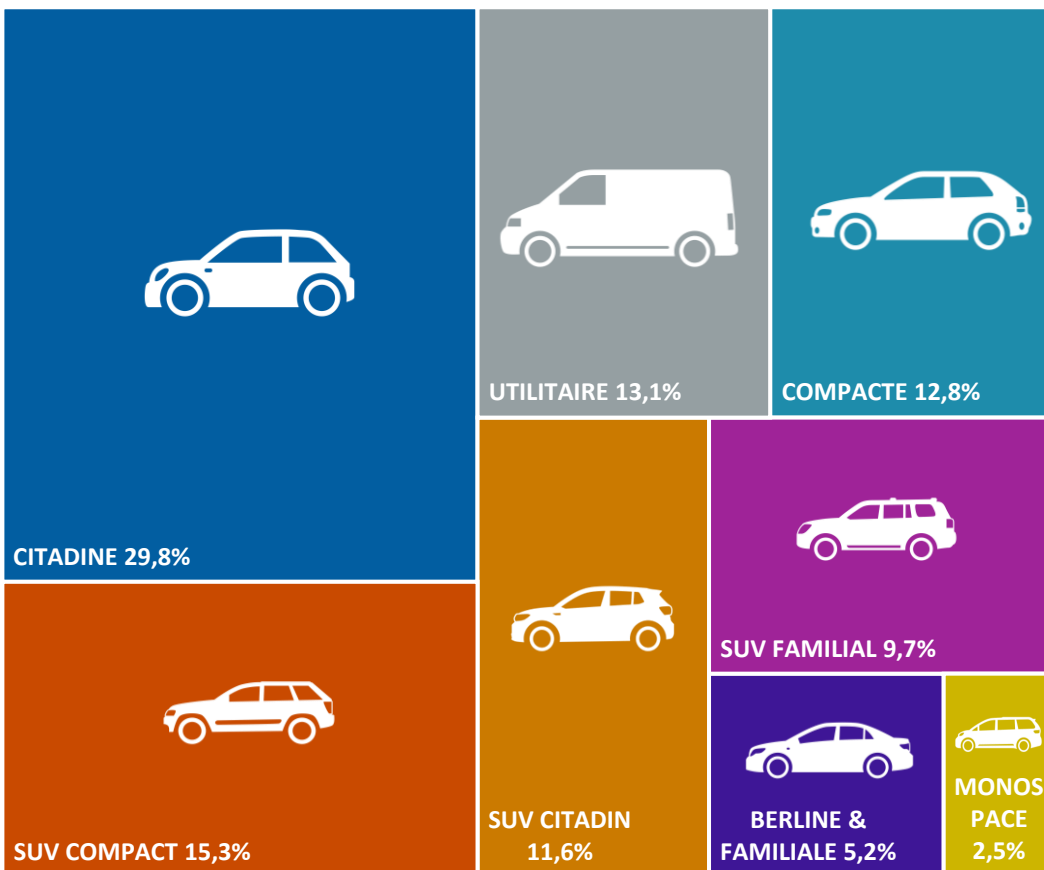
Les réparations coûtent par
rapport à la moyenne nationale
Corse (2A et 2B) + 47 %
Bouches-du-Rhône + 40 %
Seine-Saint-Denis / Paris + 20 %

A contrario, les 3 départements
avec au moins 0,5 % de part
des sinistres nationaux, les
moins coûteux en 2024 sont :
Les Deux-Sèvres - 38 %
Pas-de-Calais - 25 %
Côtes-d'Armor - 21 %



2.10 – SEGMENTS MOINS DE 6 ANS

RÉPARTITION PAR SEGMENT (VÉHICULES DE MOINS DE 6 ANS)



29,8 %

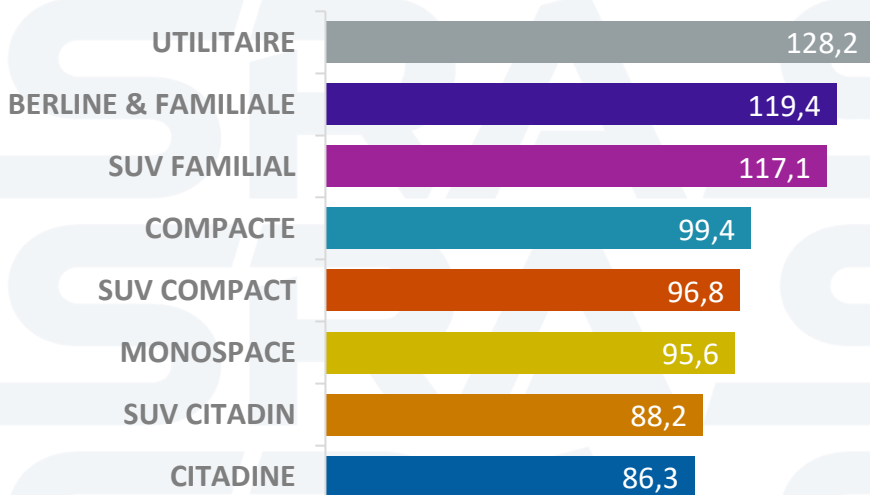
les citadines (A et B) représentent la part la plus importante

36,6 %

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

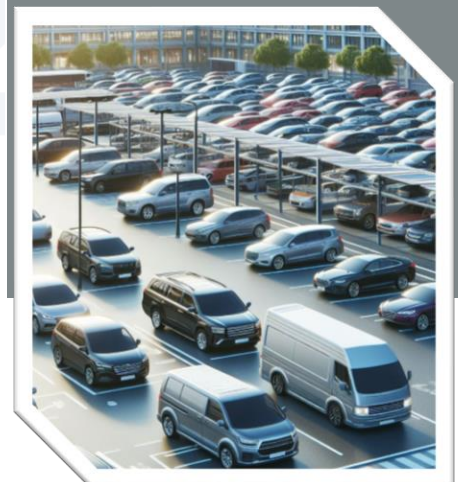
COÛT DES RÉPARATIONS PAR SEGMENT DES VÉHICULES DE MOINS DE 6 ANS EN BASE 100 (COÛT MOYEN TOUS SEGMENTS)



+ 28,2 %

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

Comme en 2023, les véhicules utilitaires sont les plus coûteux à réparer suivis des berlines & familiales et des SUV familiaux, avec un coût moyen supérieur à la moyenne « tous segments ». Les citadines et SUV citadins sont eux, du fait de leur conception et usage, les moins onéreux à réparer.



3 – 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).

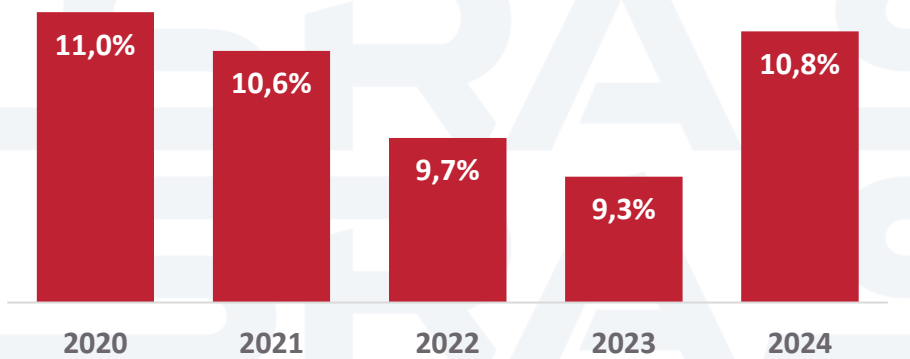
Les dossiers classés en réparations inférieures à la valeur (RIV) sont donc considérés en réparables et non pris en compte dans les analyses suivantes.

<u>3.1 – Évolution du taux et coût</u>	page 25
<u>3.2 – Répartition des VRADE</u>	page 26
<u>3.3 – Tranches d'âge</u>	page 27
<u>3.4 – Types de motorisation</u>	page 28



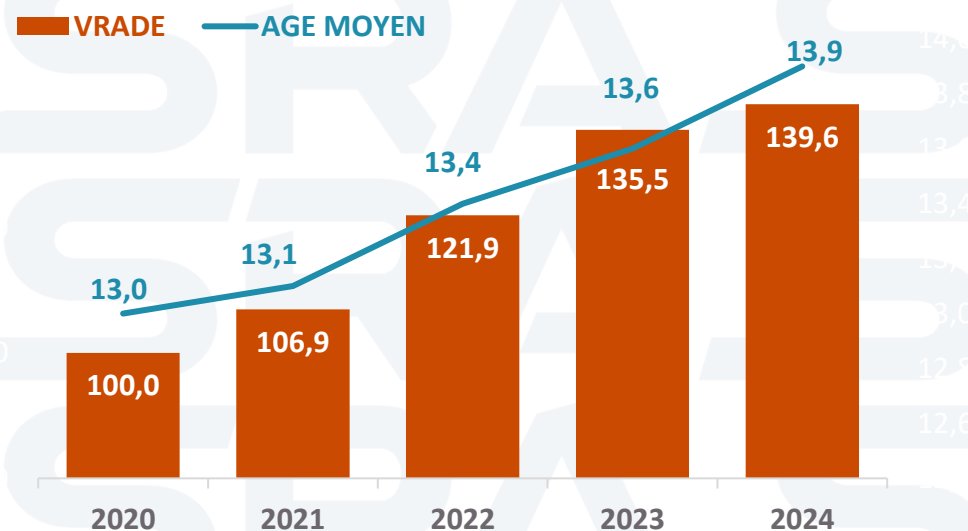
3.1 – ÉVOLUTION DU TAUX ET DES VRADE

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



Après des années de baisse le taux de VEI augmente significativement (+ 1,5 pt) pour dépasser celui de 2021.

ÉVOLUTION DU COÛT DES VRADE ET DE L'ÂGE MOYEN



Malgré un vieillissement du parc de presque un an par rapport à 2020, la valeur des véhicules classés économiquement irréparables ne cesse d'augmenter et particulièrement ces trois dernières années.

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

Le développement de l'offre en occasion de véhicules électrifiés, ainsi que leur potentielle baisse de tarif en neuf, auront des impacts sur les valeurs de véhicules dans les prochaines années. A ce stade il est impossible de faire une projection de la tendance à attendre.

10,8 %

des véhicules sinistrés ont été classés irréparables en 2024, ce taux était de 11 % en 2020

+ 39,6 %

augmentation de VRADE entre 2020 et 2024

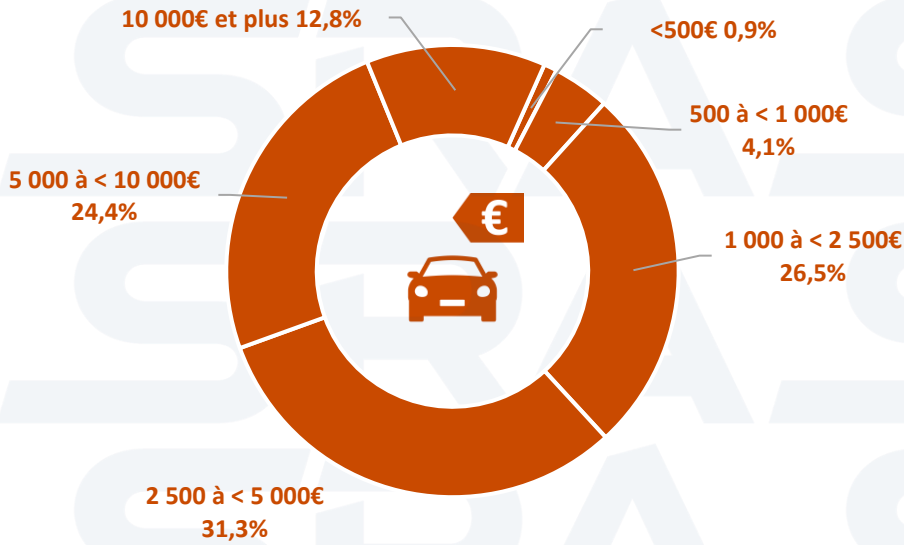
+ 11 mois

d'âge moyen entre 2020 et 2024



3.2 – RÉPARTITION DES VRADE

RÉPARTITION PAR TRANCHE DE COÛT DES VRADE EN € HT



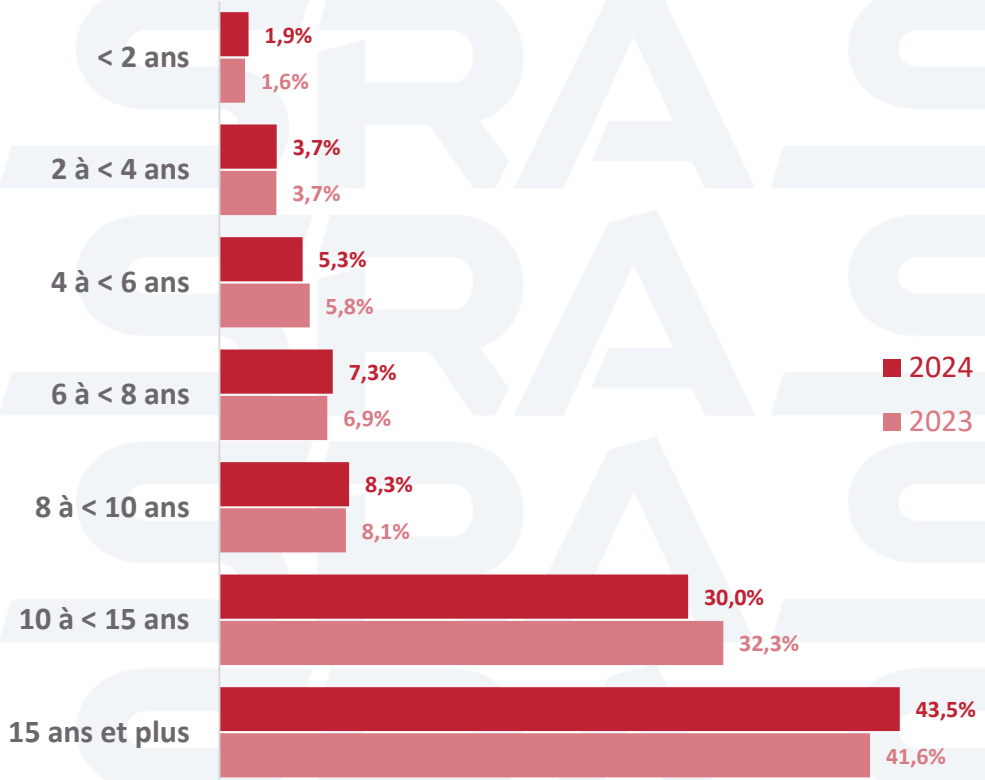
37,2 %

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

12,8 %

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

RÉPARTITION DES IRRÉPARABLES PAR TRANCHE D'ÂGE



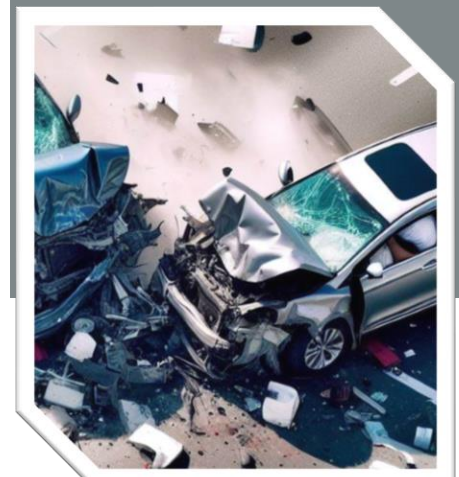
43,5 %

des véhicules économiquement irréparables ont 15 ans et plus

73,5 %

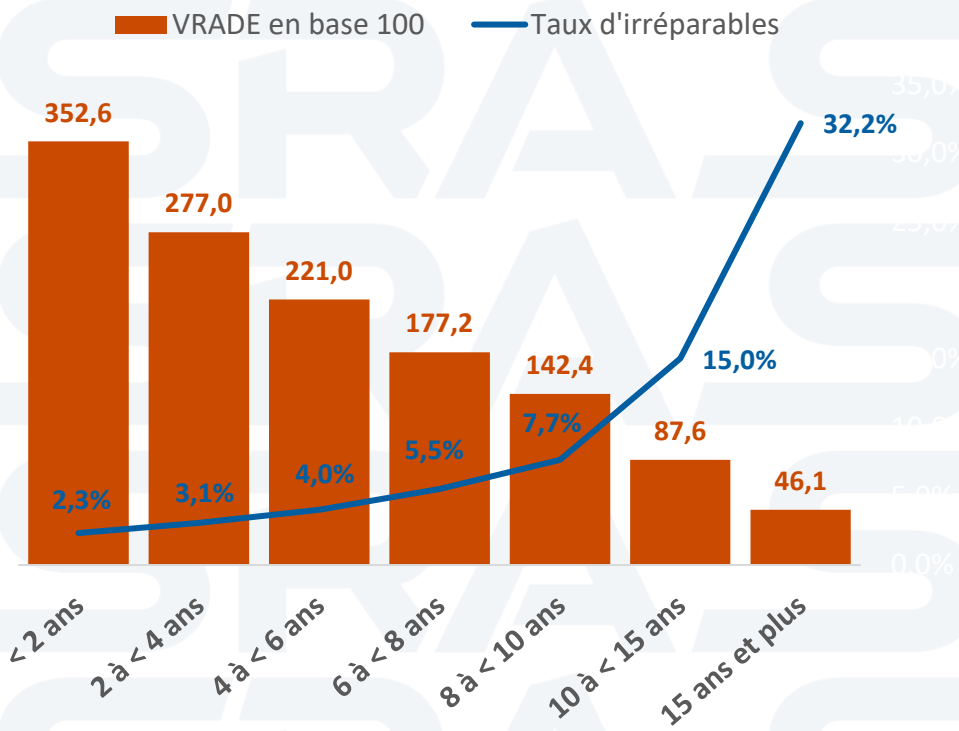
des véhicules économiquement irréparables ont au moins 10 ans

Des glissements de tranches se constatent cette année et particulièrement entre les tranches « 10/15 ans » et « 15 ans et + ».



3.3 – TRANCHES D'ÂGE

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



32,2 %

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

< 6 %

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

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

Toutefois, du fait du poids de ces deux tranches (73,5 %), leurs coûts moyens influencent fortement la valeur du coût moyen des VRADE.

L'augmentation du taux de VEI constatée en 2024 par rapport à 2023 se retrouve sur toutes les tranches d'âge :

moins de 2 ans :	+ 0,5 pt
de 2 à < 4 ans :	+ 0,8 pt
de 4 à < 6 ans :	+ 0,8 pt
de 6 à < 8 ans :	+ 1 pt
de 8 à < 10 ans :	+ 1,1 pt
de 10 à < 15 ans :	+ 1,2 pt
de 15 ans et plus :	+ 1,9 pt

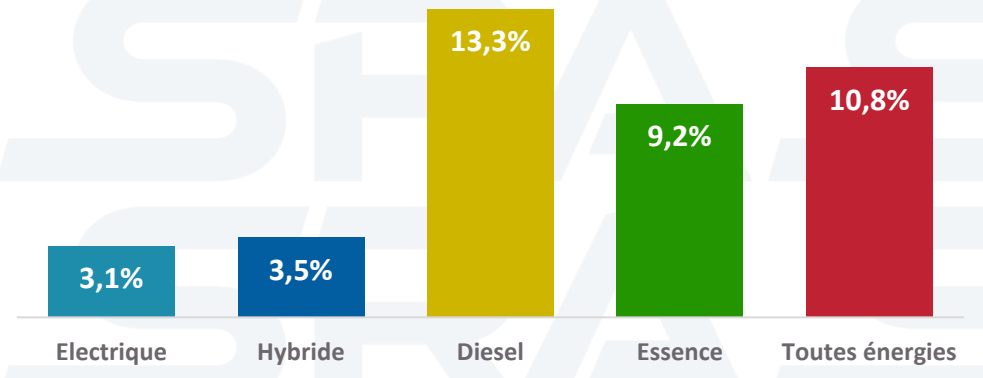
Cette augmentation du taux de VEI est corrélée à la tranche d'âge : plus l'âge augmente, plus elle est importante.



3.4 – TYPES DE MOTORISATION

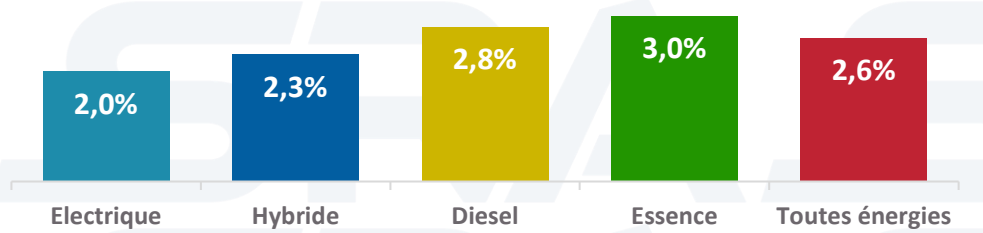
TAUX D'IRRÉPARABLES PAR MOTORISATION

TOUS ÂGES



Toutes les énergies ont un taux de VEI en augmentation par rapport à 2023. Néanmoins, les véhicules électrifiés présentent toujours un taux d'irréparables nettement inférieur aux véhicules à motorisation thermique. Toutefois, cette tendance est à considérer avec précaution du fait de l'écart de part des véhicules électrifiés, de leurs plus récentes mises en circulation et de leurs tarifs de vente généralement plus élevés.

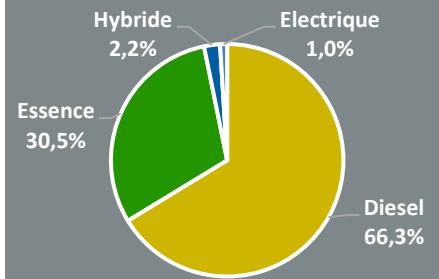
MOINS DE 2 ANS



Bien que toujours favorable, comme en 2023, 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. Comme sans limite d'âge, l'ensemble des motorisations sont en hausse par rapport à 2023 :

Électrique :	+ 0,7 pt
Hybride :	+ 0,7 pt
Diesel :	+ 0,7 pt
Essence :	+ 1,1 pt

Répartition des irréparables par motorisation



1,5 fois

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

4,3 fois

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

Ce risque se réduit à **1,4 fois** pour les véhicules de moins de 2 ans



4 – CHIFFRES CLÉS DE 2024

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

RÉPARABLES :



Coût des réparations

+ 6,2 %
en 1 an

+ 25,7 %
en 4 ans



Coût du poste pièces

+ 7,3 %
en 1 an

+ 29 %
en 4 ans

RÉEMPLOI :



17,3 %
des réparations
contiennent au
moins une PRE

5,3 %
des pièces
remplacées
sont issues du
réemploi

IRRÉPARABLES :



Taux de VEI

+ 1,5 pt
de VEI

Coût

VRADE
+ 3 % en
1 an

VRADE
+ 39,6 %
en 4 ans

MOTORISATIONS : RÉPARABLES :



3,9 %
des véhicules
réparés sont
des électriques

7,6 %
des véhicules
réparés sont
des hybrides

+ 14,3 %
de surcoût de
réparations
pour les
électriques par
rapport à la
moyenne

+ 15,7 %
de surcoût de
réparations
pour les
hybrides par
rapport à la
moyenne

2024, dans la continuité des deux années précédentes....

Des coûts !

Bien que légèrement moins élevées durant le quatrième trimestre, les variations de l'ensemble des coûts restent, en 2024, nettement supérieures à l'inflation générale. D'autant plus que ces variations s'appliquent sur des valeurs relativement hautes.

En quatre ans le coût moyen des réparations et de ses trois postes ainsi que celui des VRADE ont connu des augmentations à minima de 20 % jusqu'à presque 40 %, et cela malgré la poursuite du vieillissement du parc.

Des évolutions à craindre ?

L'intégration au fur et à mesure du temps des véhicules actuels, de plus en plus technologiques et design, laisse craindre le pire pour l'avenir pour les coûts de réparations.

La réparabilité des pièces baisse d'année en année, en 2024, presque 72 % des pièces endommagées sont remplacées.

De nombreuses interrogations se posent également sur les évolutions des valeurs des véhicules avec l'intégration progressive dans le parc d'occasion des véhicules électrifiés. Leur valeur à neuf pourrait varier en fonction de nouvelles évolutions de la fiscalité et de la concurrence entre les marques.

Cette électrification du parc aura également des impacts sur la valeur des véhicules thermiques d'occasion, avec des hypothétiques hausses des valeurs des modèles thermiques.

Les sinistres s'électrifient :

L'électrification se développe également dans les sinistres. Les véhicules électrifiés représentent 11,5 % des véhicules réparés en 2024.

Les surcoûts constatés en 2023 pour les hybrides et les électriques par rapport à l'essence se confirment.

A ce stade ces surcoûts des réparations n'impactent pas le taux de véhicules électrifiés classés en économiquement irréparables. Leurs valeurs généralement supérieures actuellement à celles des thermiques compensant le ratio « Montant des dommages / valeur ».

L'économie circulaire se développe mais...

De plus en plus de réparations comptent au moins une pièce de réemploi dans les pièces remplacées.

Néanmoins, bien qu'en évolution constante, la part du réemploi reste faible dans le nombre de pièces remplacées. Le nombre de pièces, dont d'enjolivement et technologiques, en augmentation sur les véhicules récents restreints la perception de l'augmentation de la PRE.

L'utilisation du réemploi est concentrée encore sur une faible partie des pièces nécessaires pour la réparation des sinistres de collision. Le développement de l'offre en réemploi mais également en reconditionnée sont des pistes à envisager pour l'avenir.

Des disparités départementales fortes !

Tant sur le nombre que sur le coût des sinistres des écarts significatifs persistent en 2024 entre les départements et les régions.

L'âge et le type du parc, l'environnement plus ou moins urbanisé, le réseau routier, les comportements locaux, les montants des charges fixes impactent et justifient ces écarts locaux.



2024, ANNÉE ATYPIQUE POUR LE MARCHÉ DES VOITURES ET DES VEHICULES UTILITAIRES

Sommaire

<u>6.1 – Les chiffres des voitures neuves</u>	<u>page 32</u>
6.1.1 – 2024 : Le marché du neuf cale	
6.1.2 – 2024, l'année de l'hybride	
<u>6.2 – Les chiffres des voitures d'occasion</u>	<u>page 35</u>
6.2.1 – Le marché des voitures d'occasion retrouve une dynamique positive	
6.2.2 – Les voitures d'occasion thermiques ont toujours la cote	
<u>6.3 – Prix des voitures neuves : pas de modération en vue</u>	<u>page 37</u>
<u>6.4 – Indicateurs clés du parc roulant de voitures 2024</u>	<u>page 38</u>
<u>6.5 – Les chiffres des véhicules utilitaires neufs et d'occasion</u>	<u>page 39</u>
6.5.1 – Le marché des véhicules utilitaires atone	
6.5.2 – Le verdissement des flottes VU trop lent	
<u>6.6 – Conclusion et perspectives</u>	<u>page 41</u>

6.1 – LES CHIFFRES DES VOITURES NEUVES

6.1.1 – 2024 : LE MARCHÉ DU NEUF CALE

En 2024, les français (de métropole et des Dom Tom) ont acheté 1 751 735 voitures neuves (VPN), contre 1 814 020 en 2023.

Après avoir retrouvé des couleurs en 2023 avec une progression de 16 %, le marché avait débuté 2024 sur une tendance positive (de janvier à avril) sous l'impulsion notamment du leasing social. Puis le marché des VPN s'est retourné et a perdu finalement 3 % sur l'année. Par rapport à l'ère pré-Covid, près d'un demi-million de voitures neuves ont disparu du bilan annuel.

Dans un contexte politique (dissolution de l'Assemblée Nationale en juin) et économique (PLF toujours en discussion en 2025) troublé, les acheteurs ont adopté une attitude attentiste. Les achats des particuliers (47 % des volumes) ont reculé de 4 % et les achats des entreprises (53 %) ont baissé de 3 % par rapport à 2023.

6.1.2 – 2024, L'ANNÉE DE L'HYBRIDE

Forte demande de voitures hybrides qui atteignent un niveau jamais vu auparavant. Les voitures hybrides, toutes catégories confondues, comptent pour 43 % des achats et sont en forte croissance (+ 23 % par rapport à 2023).

Dans le détail, les HEV (full hybrides) et MHEV (hybrides légères) ont progressé respectivement de + 29 % et + 46 % pour 19 % et 15 % de part de marché.

En revanche, les achats d'hybrides rechargeables (PHEV) reculent de - 10 % pour 8 % de part de marché.

L'électrique a manqué le cap des 300 000 unités.

MODELES	Var % (2024 vs 2023)
DACIA SPRING	-83%
TESLA MODEL 3	-53%
TESLA MODEL S	-65%
TESLA MODEL X	-59%
TESLA MODEL Y	-23%

Les ventes de voitures électriques ont flanché (- 3 %) à 295 071 unités, malgré :

- **le leasing social** (de janvier à février 2024), qui donnait la possibilité aux ménages modestes de louer un véhicule électrique pour 100 € par mois, afin d'encourager le report vers l'électrique ;
- l'arrivée de nouveaux modèles, notamment sur le segment B.

L'instauration du bonus basé sur le score environnemental du modèle a considérablement impacté le marché.

Les modèles stars de 2023 comme la Dacia Spring et certains modèles de la marque Tesla ont été purement et simplement sortis du mécanisme de bonus 2024. Ce mécanisme favorise, en effet, les voitures produites en Europe. Or la Dacia Spring et les Tesla sont fabriquées en Chine.

En outre en octobre, la France, sous l'impulsion de l'Union Européenne, a imposé **une surtaxe sur les voitures électriques fabriquées en Chine**, pouvant atteindre 35,3 %, en plus de la taxe de 10 % actuellement appliquée à ces importations.

La part des voitures électriques reste à 17 % des VPN comme en 2023.

Impact du score environnemental selon les modèles de VPN- uniquement ceux qui sont éligibles au bonus 2024*

*selon la liste de TVV éligibles au bonus et en fonction de la date d'éligibilité

	2023	2024				Var %
MODELES	Total 2023	BONUS	NON	% bonus	Total 2024	
			ELIGIBLE	du total		
ABARTH 500	707	609	393	60,8%	1 002	41,7%
ABARTH 500CABRIO	227	196	263	42,7%	459	102,2%
ALFA ROMEO JUNIOR		150	646	18,8%	796	
CITROEN E-BERLING	688	132	283	31,8%	415	-39,7%
CITROEN E-C3		7 193	1 090	86,8%	8 283	
CITROEN E-C4	3 776	3 792	1 630	69,9%	5 422	43,6%
CITROEN E-C4 X	721	72	596	10,8%	668	-7,4%
CUPRA BORN	3 225	3 059	1 417	68,3%	4 476	38,8%
DS DS3 CBACK	5 433	692	4 414	13,6%	5 106	-6,0%
FIAT 500	31 389	12 302	5 149	70,5%	17 451	-44,4%
FIAT 600	1 065	3 886	4 785	44,8%	8 671	714,2%
FORD EXPLORER	175	386	792	32,8%	1 178	573,1%
HYUNDAI KONA II	4 312	3 108	9 776	24,1%	12 884	198,8%
JEEP AVENGER	2 184	3 321	4 496	42,5%	7 817	257,9%
LANCIA Y		3	129	2,3%	132	
MAZDA MX-30	684	25	399	5,9%	424	-38,0%
MERCEDES EQA	2 202	1 162	1 531	43,1%	2 693	22,3%
MERCEDES EQB	793	30	1 754	1,7%	1 784	125,0%
MINI COUNTRY3	11	1 189	5 117	18,9%	6 306	57227,3%
MINI MINI III	18 793	580	4 490	11,4%	5 070	-73,0%

	2023	2024				Var %
MODELES	Total 2023	BONUS	NON	% bonus	Total 2024	
NISSAN LEAFII 40	1 013	479	153	75,8%	632	-37,6%
NISSAN LEAFII 62	337	15	16	48,4%	31	-90,8%
NISSAN TOWNST-EV	5	6	12	33,3%	18	260,0%
OPEL ASTRA-E	238	116	196	37,2%	312	31,1%
OPEL COMBO-E	137	28	80	25,9%	108	-21,2%
OPEL CORSA	20 424	4 734	16 725	22,1%	21 459	5,1%
OPEL MOKKA	10 135	2 702	5 890	31,4%	8 592	-15,2%
PEUGEOT 2008 II	49 858	7 032	41 468	14,5%	48 500	-2,7%
PEUGEOT 208 II	89 467	17 437	74 973	18,9%	92 410	3,3%
PEUGEOT 3008 III	375	1 522	20 702	6,8%	22 224	5826,4%
PEUGEOT 308 III	45 315	468	35 629	1,3%	36 097	-20,3%
PEUGEOT E-RIFTER	919	190	500	27,5%	690	-24,9%
RENAULT KANGOOIII	6 200	183	4 515	3,9%	4 698	-24,2%
RENAULT MEGANE-E	17 900	8 710	8 250	51,4%	16 960	-5,3%
RENAULT RENAULT 5		6 705	3 276	67,2%	9 981	
RENAULT SCENIC V	31	2 285	6 726	25,4%	9 011	28967,7%
RENAULT TWINGOIII	17 863	10 703	6 772	61,2%	17 475	-2,2%
RENAULT ZOE	6 316	677	1 102	38,1%	1 779	-71,8%
SKODA ENYAQ	2 834	56	4 494	1,2%	4 550	60,6%
SKODA ENYAQ CPE	1 378	8	1 633	0,5%	1 641	19,1%
SMART FORTWO	760	187	446	29,5%	633	-16,7%
TESLA MODEL Y	37 162	6 074	22 536	21,2%	28 610	-23,0%
VOLKSWAGEN E-UP	1 629	58	95	37,9%	153	-90,6%
VOLKSWAGEN ID.3	4 791	4 767	2 346	67,0%	7 113	48,5%
VOLKSWAGEN ID.4	3 969	1 970	2 727	41,9%	4 697	18,3%

La question est de savoir si la dynamique électrique va reprendre en 2025, avec les évolutions du bonus & du malus et l'obligation des constructeurs de réduire les émissions moyennes de CO2 des voitures vendues de 95 à 81 g/km (norme Corporate Average Fuel Economy CAFE).

Même si cet objectif européen, avec des niveaux variables d'un constructeur à l'autre, fait l'objet de discussions en vue d'un éventuel report ou changement de mode de calcul.

Corollaire de cette électrification massive du marché des voitures neuves, les motorisations thermiques poursuivent leur recul et passent à 40 % de part de marché. La part de l'essence reste significative à 30 % en 2024, contre 36 % l'année précédente. Quant au diesel, qui représentait encore 10 % des immatriculations en 2023 et même plus des trois quarts il y a moins de vingt ans, sa part dépasse à peine 7 % cette année. Le GPL compte pour 3 % et suit la même tendance (- 10 %).

6.2 – LES CHIFFRES : VOITURE D'OCCASION

6.2.1 – LE MARCHÉ DES VOITURES D'OCCASION RETROUVE UNE DYNAMIQUE POSITIVE

Face à la morosité du marché du neuf, celui de l'occasion retrouve une dynamique positive de + 3 % par rapport à 2023. Avec un total de 5 475 773 transactions (France métropolitaine et Dom-Tom) il s'approche de ses meilleurs niveaux.

Malgré le vieillissement continu du parc automobile (11,9 ans en moyenne en 2024), les voitures considérées comme les moins polluantes et qui ne sont pas concernées par les restrictions de circulation des ZFE en 2025, assurent désormais une large majorité des transactions. C'est le cas des modèles à vignette Crit'Air 1 (voitures essences immatriculées à partir de 2011), en tête avec une part de 36 % et en progression de 18 % sur l'année.

Viennent ensuite les Crit'Air 2 (essence de 2006 à 2010, diesel à partir de 2011) avec une part de 34 % (- 1 %). La plus forte progression concerne, toutefois, les électriques (Crit'Air 0) qui gagnent 54 % sur l'année et commencent à prendre une part significative de 2,5 %.

Interdites de circulation à partir du 1er janvier 2025 dans les ZFE de plusieurs métropoles (métropole du Grand Paris, Eurométropole de Strasbourg, métropole de Lyon, Grenoble Alpes Métropole, Montpellier Méditerranée Métropole), les voitures à vignette Crit'Air 3 (essence de 1997 à 2005, diesel de 2006 à 2010) représentent encore 19 % des transactions sur l'année écoulée, en recul de 8 %. Les modèles considérés comme les plus polluants, à vignettes Crit'Air 4, 5 et non éligibles, n'apparaissent plus que dans 9 % des transactions.

Répartition des voitures d'occasion par type de transaction

BUSINESS_VO	2023		2024		Var %
	Vol	%	Vol	%	
B2B	188 815	4%	206 312	4%	9%
B2C	2 003 307	38%	2 131 387	39%	6%
C2B	48 250	1%	44 597	1%	-8%
C2C	2 664 644	50%	2 661 969	49%	0%
Autres	414 904	8%	431 508	8%	4%
Total général	5 319 920	100%	5 475 773	100%	3%

La majorité des transactions (49 %) reste entre particuliers, sur un volume presque constant d'une année sur l'autre, tandis que les transactions de professionnels à particuliers pèsent près de 40 % et progressent de 6 %, portées notamment par le développement du leasing (location longue durée ou location avec option d'achat) sur l'occasion. Le solde est réalisé par des échanges d'entreprises et des entrées étrangères.

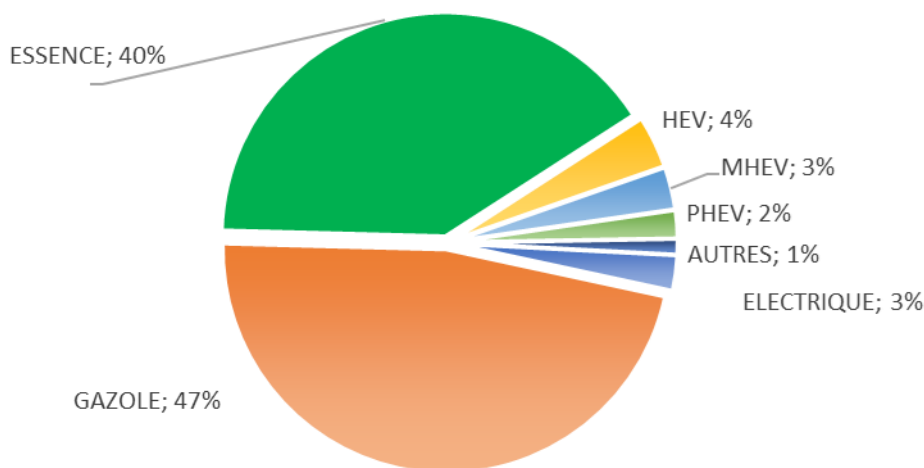
6.2.2 – LES VOITURES D'OCCASION THERMIQUES ONT TOUJOURS LA COTE

Top des transactions occasions par modèle et âge du véhicule

		2023	2024
MODEL	TRANCHE_AGE_VEHC	Vol.	Vol.
RENAULT CLIO I et II - ESSENCE	PLUS DE 20 ANS	37 905	38 758
RENAULT CLIO IV - GAZOLE	5-10 ANS	38 653	37 191
RENAULT CLIO V - ESSENCE	2-5 ANS	22 452	36 200
PEUGEOT 208 - ESSENCE	5-10 ANS	30 708	35 684
PEUGEOT 207 - GAZOLE	15-20 ANS	26 381	35 052
RENAULT CLIO III - GAZOLE	15-20 ANS	27 436	34 590
PEUGEOT 208 II - ESSENCE	2-5 ANS	21 134	32 127
RENAULT TWINGO - ESSENCE	PLUS DE 20 ANS	31 209	31 121
PEUGEOT 308 II - GAZOLE	5-10 ANS	31 072	31 118

En 2024, la Renault Clio (génération I et II) essence de + de 20 ans est en tête du classement des transactions occasions, suivie de près par une Clio (génération IV) diesel de 5-10 ans.

Répartition de voitures d'occasion par motorisation en 2024



Le marché occasion demeure, majoritairement, thermique : diesel avec 47 % des transactions et 40 % pour l'essence. Mais la dynamique est, clairement, à la baisse pour les diesels avec - 5 % en 2024. La dé-dieselisation de l'occasion se poursuit en 2024.

Parallèlement l'électrification gagne du terrain avec 9 % de part de marché pour les hybrides (HEC+MHEV+PHEV) et 3 % pour l'électrique (BEV).

6.3 – PRIX DES VOITURES NEUVES

Evolution du prix moyen pondéré des volumes (VPN) selon la motorisation

	2023	2024	Var %
ENERGIES	PRIX_MOYEN	PRIX MOYEN	
ELECTRIQUE	41 968 €	43 055 €	3%
GAZOLE	37 837 €	39 538 €	4%
ESSENCE	27 747 €	26 444 €	-5%
GPL/GAZ	18 778 €	18 875 €	1%
HEV	34 783 €	34 797 €	0%
MHEV	34 476 €	34 880 €	1%
PHEV	59 756 €	68 763 €	15%
FCEV	78 933 €	78 903 €	0%
AUTRES	22 115 €	23 767 €	7%
Total général	35 321 €	36 366 €	3%

La forte inflation des prix depuis le Covid est souvent citée comme la principale cause de la chute du marché des voitures neuves. En parallèle, les voitures électriques continuent à subir des critiques en raison de leurs prix élevés.

Le prix moyen pondéré des volumes (hors options et remises, hors bonus malus) selon les motorisations a encore progressé en 2024 avec + 3 %. De fait, parmi les motorisations générant des volumes non négligeables, les PHEV affichent les prix les plus élevés en 2024, à 68 763 euros, en hausse sensible de + 15 %.

Les prix des électriques à 43 055 euros, sont en hausse modérée de 3 % grâce aux lancements récents de plusieurs modèles plus abordables.

Suivent les hybrides (HEV= 34 797 euros et MHEV=34 880 euros) dont les prix sont stables et affichent des chiffres d'immatriculation très enviables.

Les voitures essences se vendent à des prix plus abordables – 26 444 euros en moyenne – en baisse de 5 %. Enfin les diesels, qui disparaissent peu à peu du marché du neuf, leur prix a augmenté de 4 % sur un an pour atteindre 39 538 euros en moyenne.

6.4 – INDICATEURS CLÉS : PARC ROULANT

NOMBRE DE VOITURES : 42 MILLIONS

EVOLUTION 2024 VS 2023 : + 1 %

ÂGE MOYEN : 11,9 ANS EN HAUSSE DE 3 MOIS VS 2023

SUV : 23 % DU TOTAL

MIX MOTORISATION DU PARC ROULANT DE VOITURES 2024

MIX MOTORISATION DU PARC ROULANT DE VOITURES 2024

ENERGIES	%	Var % 2024 vs 2023
ELECTRIQUE	3 %	31 %
GAZOLE	49 %	- 4 %
ESSENCE	40 %	1 %
GPL/GAZ	1 %	16 %
HEV	3 %	36 %
MHEV	2 %	29 %
PHEV	2 %	26 %
AUTRES	0 %	0 %
Total	100%	

6.5 – LES CHIFFRES : LES UTILITAIRES

6.5.1 – LE MARCHÉ DES VÉHICULES UTILITAIRES ATONE

IMMATRICULATIONS DE VEHICULES UTILITAIRES NEUFS ET D'OCCASION EN 2023

VU inférieur à 5t1	2024		Var %
	Vol.	%	
VUN	392 595	31%	0%
VUO	871 367	69%	1%
Total	1 263 962	100,0%	1%

Le marché des véhicules utilitaires (inférieurs à 5T1) progresse peu à +1 %.

1,3 million de véhicules utilitaires ont été achetés en 2024, dont 31 %, en neuf et 69 % d'occasion. La dynamique a été plus marquée pour les véhicules d'occasion (+ 1 %) alors que les ventes de véhicules neufs stagnent.

6.5.2 – LE VERDISSEMENT DES FLOTTES VU TROP LENT

Mix motorisation des VUN en 2024

ENERGIES	2024		Var %
	Vol.	%	
ELECTRIQUES	27 282	7%	-10%
GAZOLE	305 544	78%	1%
ESSENCE	42 147	11%	-3%
HYBRIDES	12 683	3%	27%
AUTRES	4 939	1%	15%
Total	392 595	100%	0%

Le gazole reste la motorisation majoritaire dans le véhicule utilitaire neuf (78 %). Suivi de l'essence qui représente 11 % des achats de véhicules neufs. Cependant, les véhicules utilitaires à motorisations alternatives, hybrides (3 %) et électriques (7 %), alimentent, progressivement, les flottes des entreprises. A noter que les ventes de VUN électriques ont connu un sévère revers avec - 10 % en 2024. L'offre électrique reste limitée et les prix supérieurs à ceux du thermique.

Avec la réduction des aides à l'achat dont pouvaient 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.

Mix motorisation des VUO en 2024

	2024		Var %
	Vol.	%	
ENERGIES			
ELECTRIQUES	7 494	1%	37%
GAZOLE	825 001	95%	1%
ESSENCE	32 227	4%	3%
HYBRIDES	2 594	0%	47%
AUTRES	4 051	0%	-1%
Total	871 367	100%	1%

Les VUO roulant au gazole comptent pour l'essentiel des achats avec 95 %.
Moins de 2 % des utilitaires achetés d'occasion sont électriques ou hybrides.

6.6 – CONCLUSION ET PERSPECTIVES

L'année 2024, qui promettait de belles perspectives de croissance, s'est finalement conclue sur une note négative. La réduction du champ d'application du bonus écologique, couplée à un contexte économique et politique difficile, a pesé sur les ventes de voitures et de véhicules utilitaires.

L'année 2025 s'annonce encore délicate, avec une activité économique atone (+ 0,9 % de croissance du PIB selon les prévisions de la Banque de France). Une lueur d'espoir est à chercher du côté de l'arrivée de nombreux nouveaux modèles de voitures électriques à des prix plus accessibles qui pourraient relancer le verdissement du parc automobile.

The logo for AAA DATA, featuring the letters 'AAA' in a bold, blue, sans-serif font, followed by 'DATA' in a lighter, grey, sans-serif font.

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

7 – 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'œuvre 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.



DATA ANALYTICS MOBILITÉS & ASSURANCE

Consultez nos études et suivez notre actualité

