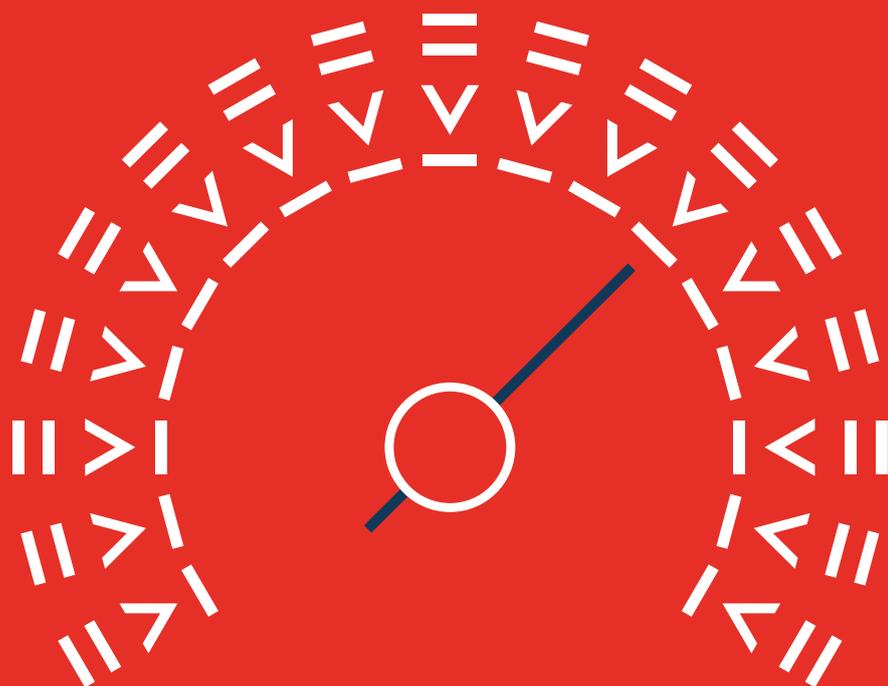


PANORAMA DU PARC AUTOMOBILE



FEDA
— La Feda est là !

ÉDITION 2025

Optimisez la gestion de votre stock de pièces détachées grâce à notre parc circulant.

En recensant 42 millions de véhicules en circulation, AAA DATA vous propose une solution innovante pour anticiper vos besoins et optimiser votre performance.

Optimisation de votre stock et de vos gammes

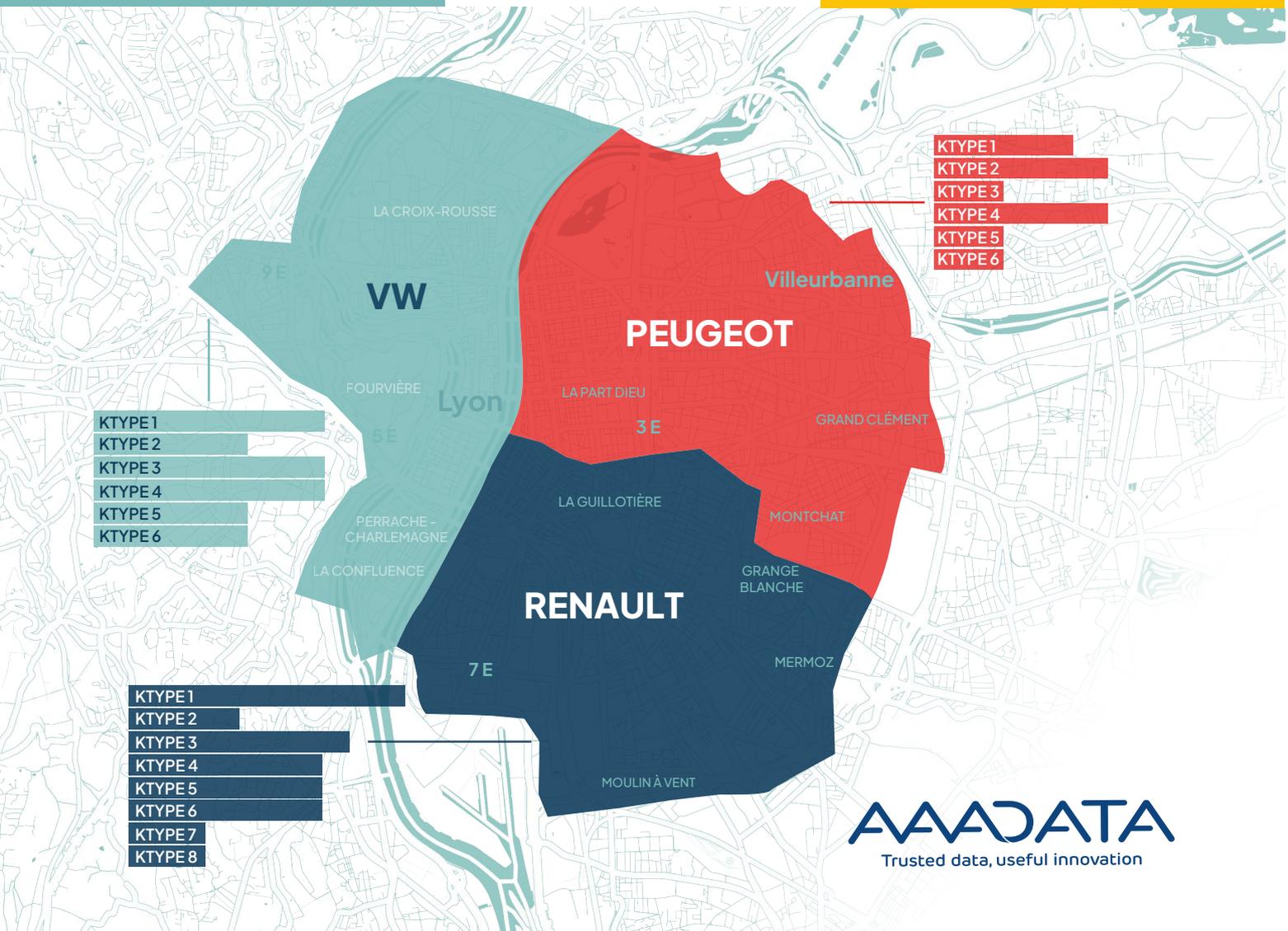
Identifiez précisément les besoins en entretien et en réparation grâce à une correspondance fiable entre véhicules et pièces au KTYPE.

Une correspondance parfaite avec le bon KTYPE

Profitez d'une couverture exhaustive et d'une intelligence métier éprouvée.

Logistique maîtrisée

Ajustez vos approvisionnements en pièces détachées grâce à une image précise, géolocalisée et actualisée quotidiennement des véhicules réellement en circulation. Adaptez vos offres face à un parc vieillissant.



Le Panorama du parc automobile est une publication de la FEDA associant AAA DATA et SRA.

Contributeurs

Olivia Mu (AAA DATA),
Marie-Laure Nivot (AAA DATA),
Bertrand Thorette (FEDA),
Nardjessa Bensmina (SRA),
Rodolphe Pouvreau (SRA).

Design graphique, illustrations et mise en page
Guénolé Le Gal

Impression : ATRI Imprimerie 91

Remerciements

La FEDA remercie ses partenaires AAA DATA et SRA pour leur contribution décisive à la publication de ce Panorama du parc automobile.

Droits d'auteur

Ce document est soumis aux droits d'auteur, mais peut être utilisé librement à des fins de communication, d'étude, d'éducation et de recherche moyennant mention complète de la source.

Fédération de la Distribution Automobile

10 rue Pergolèse
75782 Paris Cedex 16
01 45 00 39 71

feda.fr

AAA DATA
Trusted data, useful innovation

FEDA
— La Feda est là !

SRA

4

Introduction

6

Panorama du parc automobile

Le parc automobile français continue de croître	8
Le marché des voitures neuves en 2024	9
Le marché des voitures d'occasion en 2024	12
Le marché des VUL neufs en 2024	14
Le marché des VUL d'occasion en 2024	16
Le marché des poids lourds	18
Focus sur le vieillissement du parc automobile	19
Focus sur le parc automobile dans les ZFE	22

24

Distribution des pièces détachées

Depuis le Covid, l'activité de distribution de pièces détachées affiche une croissance supérieure à l'économie française	25
En 2024, l'activité de distribution de pièces détachées se normalise	26
Si l'activité des véhicules de particuliers progresse en 2024, elle cache de fortes disparités internes	27
L'activité des poids lourds en recul	27

28

Sinistralité et Coûts des réparations

Panorama de la sinistralité VL et VUL	29
Sinistres réparables	29
Sinistres irréparables	37

38

Conclusion

INTRODUCTION



© Markus Spiske / Pexels

Ce Panorama a pour ambition de contribuer à une meilleure connaissance du parc automobile, vecteur de mobilité, de liens sociaux et de développement économique.



Le panorama du parc automobile rassemble en un document unique les données disponibles sur les véhicules roulants en France. Il s'adresse à toute personne souhaitant acquérir une vision globale de l'après-vente automobile, et disposer de données objectives en la matière. Cette œuvre collective associe trois acteurs de référence du secteur automobile : AAA DATA, la FEDA et SRA.

La première partie, rédigée par AAA DATA, étudie et décompose le parc automobile roulant selon les différents segments de véhicules, le caractère neuf ou d'occasion, les motorisations, l'ancienneté, les vignettes Crit'Air.

La seconde partie, rédigée par la Fédération de la Distribution Automobile (FEDA), analyse l'activité de la distribution des pièces détachées automobiles et poids-lourds.

Enfin, la troisième partie, rédigée par SRA, traite de la sinistralité du parc automobile et du coût des réparations.

C'est une monographie complète du parc automobile qui vous est ainsi présentée dans ce Panorama annuel qui, n'en doutons pas, sera un document de référence utile pour les acteurs de l'écosystème automobile, et au-delà pour l'ensemble des décideurs publics.



PANORAMA DU PARC AUTOMOBILE



© Czapp Anpad / Pexels

Avec sa base de données unique et son expertise du parc roulant automobile, AAA DATA accompagne ses clients dans leurs problématiques data en intervenant sur l'ensemble de la chaîne de valeur de la donnée.

● PÉRIMÈTRE DE L'ÉTUDE

a. Parc roulant arrêté au 31 décembre (2019 - 2024)

L'analyse porte sur le parc de véhicules en circulation en France, avec les critères suivants :

- Territoire couvert : ensemble de la France, incluant les DROM-COM, hors les transits temporaires ;
- Exclusions : hors les déclarations d'achat et les déclarations de cession ;
- Typologie des motorisations : ELECTRIQUE, DIESEL, ESSENCE, HYBRIDES (incluant PHEV, HEV, MHEV), AUTRES (incluant autres motorisations et inconnues) ;
- Distinction des catégories de véhicules :
Voitures Particulières (VP) ;
Véhicules Utilitaires Légers (VUL) : $\leq 3\ 500$ kg ;
Poids Lourds (PL) : $\geq 5\ 100$ kg.

b. Flux d'immatriculations (2019 - 2024)

L'analyse couvre les flux d'immatriculations pour les années complètes de 2019 à 2024, en se basant sur les critères suivants :

- Territoire couvert : ensemble de la France, incluant les DROM-COM, hors les transits temporaires.
- Distinction des catégories de véhicules :
Voitures Particulières (VP) ;
Véhicules Utilitaires Légers (VUL) : $\leq 3\ 500$ kg ;
Poids Lourds (PL) : $\geq 5\ 100$ kg.
- Catégories d'immatriculations : neuf et occasion
- Typologie des motorisations : électrique, diesel, essence, hybrides (incluant PHEV, HEV, MHEV), autres (incluant autres motorisations et inconnues)



01. LE PARC AUTOMOBILE FRANÇAIS CONTINUE DE CROÎTRE

ÉVOLUTION DE L'EFFECTIF DU PARC ROULANT SUR 5 ANS PAR GENRE

	2019			2020			2021			2022			2023			2024		
	Vol.	%	Var %	Vol.	%	Var %	Vol.	%	Var %	Vol.	%	Var %	Vol.	%	Var %	Vol.	%	Var %
VI	620123	1,29		621876	1,29	0,3	625881	1,29	0,6	632426	1,29	1,0	641626	1,30	1,50	644245	1,29	0,4
VUL	6788465	14,14		6782755	14,03	-0,1	6887992	14,15	1,6	6939263	14,21	0,7	7059816	14,30	1,70	7141707	14,32	1,2
VP	40613305	84,57		40926154	84,68	0,8	41155530	84,56	0,6	41269021	84,50	0,3	41675141	84,40	1,00	42084597	84,39	1,0
Total	48 021 893	100		48 330 785	100	0,6	48 669 403	100	0,7	48 840 710	100	0,4	49 376 583	100	1,10	49 870 549	100	1,0

Note

Au 1er janvier 2025, le parc roulant français se compose de 42 millions de voitures particulières (VP), 7 millions de véhicules utilitaires légers (VUL) et 644 000 de véhicules industriels (VI), encore appelés poids lourds (PL) marquant une progression de 1% par rapport à l'année précédente. Après la crise du Covid, les volumes des parcs roulants des VP, VUL et VI ont progressé. Cette tendance se poursuit en 2024 sur tous les segments du parc roulant.

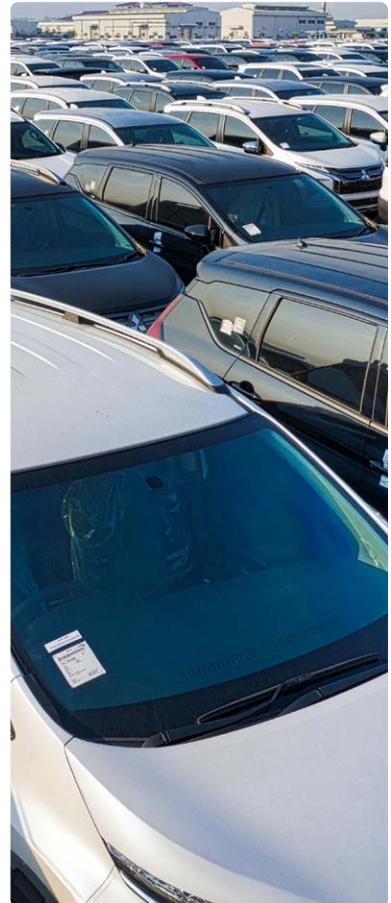
L'ÂGE MOYEN DU PARC ROULANT AUGMENTE RÉGULIÈREMENT

(en nombre d'années)



Note

En 2024, l'âge moyen d'un VP dans le parc roulant est de 11,97 ans, en hausse par rapport au parc roulant de 2019 (10,7 ans). En 5 ans, l'âge moyen de tous les genres de véhicule a augmenté. Les âges moyens des VP et des VUL ont pris plus d'une année sur la période entre 2019 et 2024.



LES VÉHICULES HORS D'USAGE ONT 21 ANS EN 2024

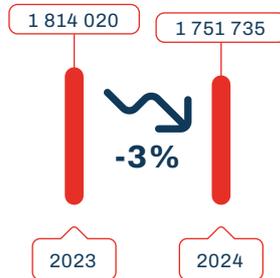
(en nombre d'années)



02. LE MARCHÉ DES VOITURES NEUVES EN 2024

RECU DES IMMATRICULATIONS DE VOITURES NEUVES

(en volume)



LA BAISSÉ DES ACHATS DE VOITURES NEUVES TOUCHE À LA FOIS LES ENTREPRISES ET LES PARTICULIERS

	2023		2024		Variation	
	Vol.	%	Vol.	%		%
Entreprise	954 215	52,6	923 581	52,7	-3,2	
Particulier	859 805	47,4	828 154	47,3	-3,7	
Total général	1 814 020	100	1 751 735	100	-3,4	

Note

L'âge moyen des voitures hors d'usage (VHU) en 2024 est de **20,83 ans**. Les VP envoyées « à la casse » sont de plus en plus âgées.



© Ham / Pexels

Note

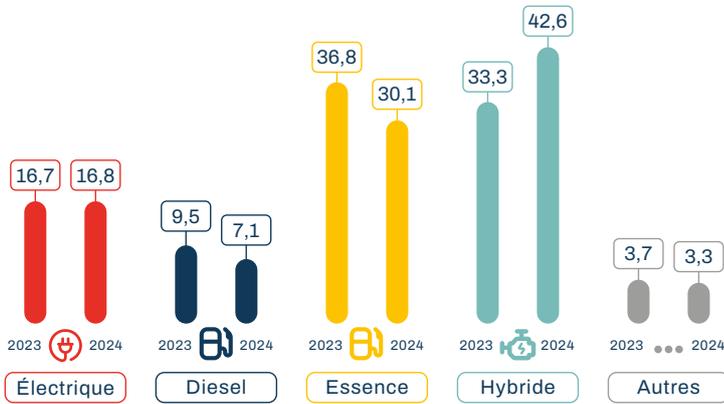
En 2024, **1,751 million de voitures neuves (VPN)** ont été immatriculées contre **1,814 million en 2023**, soit une baisse de 3%. En dépit d'une année 2023 de rattrapage, le volume du marché continue de rester en-deçà du niveau de 2019 qui dépassait les 2 millions d'unités.

Note

Les entreprises comme les particuliers ont acheté moins de voitures neuves en 2024. **En termes de répartition des achats, les particuliers achètent moins d'une voiture neuve sur deux (47,3% en 2024)**. Cette part reste stable par rapport à 2023. Le renouvellement des flottes d'entreprise s'opère essentiellement par l'achat de véhicules neufs. **Les voitures neuves immatriculées par les entreprises représentent 52,7% des VPN.**

RALENTISSEMENT DE LA MOTORISATION ÉLECTRIQUE TANDIS QUE LES HYBRIDES EXPLOSENT

(en part de marché / %)



TOP 3 DES VOITURES NEUVES LES PLUS ACHETÉES EN 2024 SELON LA MOTORISATION

Modèles électriques	Rang	Volume	Variation
TESLA MODEL Y	1	28 610	-23,0%
PEUGEOT 208 II	2	23 888	3,8%
RENAULT MEGANE-E	3	16 960	-5,3%

Modèles diesel	Rang	Volume	Variation
DACIA DUSTER 2	1	8 977	-13,2%
PEUGEOT 308 III	2	8 132	-27,1%
RENAULT CLIO V	3	7 050	-9,7%

Modèles essence	Rang	Volume	Variation
DACIA SANDERO 3	1	51 077	14,5%
RENAULT CLIO V	2	48 862	-21,0%
PEUGEOT 208 II	3	43 185	-25,4%

Modèles hybrides	Rang	Volume	Variation
TOYOTA YARIS CROSS	1	35 010	9,5%
TOYOTA YARIS	2	34 055	32,8%
RENAULT CLIO V	3	33 459	35,9%

Note

Le « leasing social », mis en place en 2024, avait pour objectif de faciliter l'accès aux voitures électriques neuves pour les ménages les plus modestes. Ce dispositif permettait de souscrire à une location longue durée avec une mensualité maximale de 100 €, pouvant aller jusqu'à 150 € pour les modèles adaptés aux familles nombreuses. Son succès a été tel que le programme a été interrompu après avoir atteint 50 000 commandes, dont les livraisons étaient prévues au plus tard en septembre 2024.

En 2024, les voitures électriques représentent 17% des ventes de VPN, un niveau identique à celui de 2023. Toutefois, les achats de voitures électriques ont baissé de 3% l'année dernière, marquant un ralentissement de la dynamique observée les années précédentes. Parallèlement, **les achats de voitures hybrides progressent avec une part de marché passant de 33% en 2023 à 43% en 2024.** En opposition, les motorisations thermiques poursuivent leur déclin. **La part de marché de l'essence, bien qu'encore significative, recule à 30% en 2024, contre 37% en 2023.** Le diesel, quant à lui, poursuit sa chute, passant de 10% des immatriculations en 2023 à seulement 7% en 2024. **Il apparaît clairement que les automobilistes se reportent sur les voitures hybrides.**



LES PRIX MOYENS DES VOITURES NEUVES ONT EXPLOSÉ DE PRÈS DE 10 000 EUROS EN 5 ANS

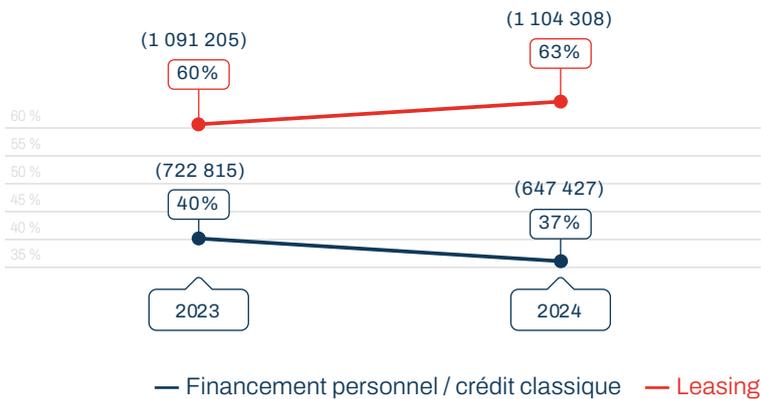
	2019			2020			2021			2022			2023			2024		
	Prix moyen	Prix moyen	% Var.	Prix moyen	% Var.	Prix moyen	% Var.	Prix moyen	% Var.									
Électrique	38 917 €	35 213 €	-9,5	37 831 €	7,4	40 623 €	7,4	41 968 €	3,3	43 055 €	2,6							
Diesel	32 694 €	32 031 €	-2,0	32 858 €	2,6	34 924 €	6,3	37 837 €	8,3	39 538 €	4,5							
Essence	22 587 €	22 769 €	0,8	24 037 €	5,6	26 278 €	9,3	27 747 €	5,6	26 444 €	-4,7							
Hybride	39 874 €	37 662 €	-5,5	38 114 €	1,2	39 197 €	2,8	41 419 €	5,7	41 520 €	0,2							
Autres	28 071 €	16 013 €	-43,0	16 014 €	0,0	19 667 €	22,8	19 272 €	-2,0	19 555 €	1,5							
Total	27 307 €	28 516 €	4,4	30 605 €	7,3	33 089 €	8,1	35 321 €	6,7%	36 366 €	3,0%							

Note

En 2024, le prix moyen des voitures neuves (prix catalogue pondéré par les volumes ; hors options, hors remises, hors bonus-malus) s'élève à 36 366 €, marquant une hausse de 3% par rapport à l'année précédente. La progression des prix est, notamment, portée par les voitures électriques, dont le prix moyen atteint 43 055 €, soit 1 000 € de plus qu'en 2023 et plus de 5 000 € de plus qu'en 2019. Cette tendance contribue directement à l'augmentation générale des prix des VPN en France. À l'inverse, le prix des voitures essence diminue de 5%, s'établissant à 26 444 € en 2024, conservant ainsi un des tarifs plus abordables du marché neuf. Du côté des hybrides, le prix moyen reste stable à 41 547 €. En dépit du prix élevé, les achats de voitures hybrides 2023 2024 s'accroissent régulièrement.

LE LEASING EST DEVENU MAJORITAIRE

(en volume et pourcentage)



Note

Les voitures neuves sont acquises soit par financement personnel / crédit classique, soit par leasing (location longue durée ou location avec option d'achat). Dans un contexte de transition écologique soutenue et de voitures neuves onéreuses, les acheteurs se tournent de plus en plus vers le leasing pour financer leur acquisition automobile. Le leasing augmente, notamment sous l'impulsion des achats des particuliers.



03. LE MARCHÉ DES VOITURES D'OCCASION EN 2024

LÉGÈRE HAUSSE DES ACHATS DE VOITURES D'OCCASION (en volume)



Note

Sur le marché de l'occasion 5,3 millions de voitures ont changé de propriétaire en 2024. Cela représente une hausse de 3% par rapport à 2023. **Alors que le marché neuf a calé en 2024, le marché de l'occasion conserve sa dynamique positive sur l'année.**

UNE VOITURE SUR DEUX A MOINS DE DIX ANS EN 2024

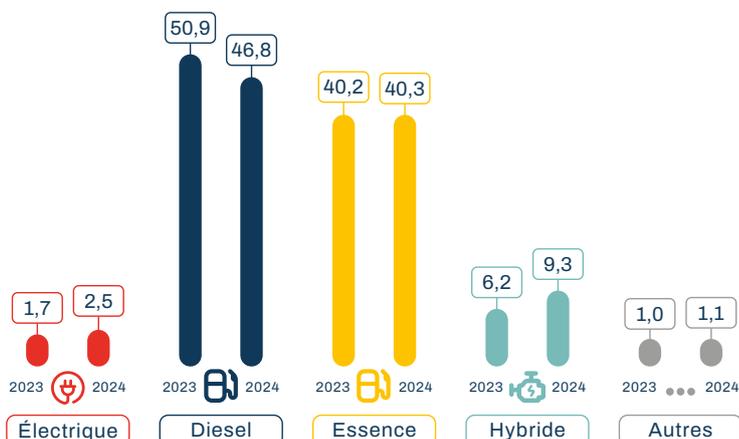
Tranche d'âge du véhicule	2023		2024		Variation	
	Vol.	%	Vol.	%		%
Moins de 2 ans	509 413	9,6	577 956	10,6		13,5
2 ans à - de 5 ans	1 126 063	21,2	1 114 206	20,3		-1,1
5 ans à - de 10 ans	1 117 164	21,0	1 204 239	22,0		7,8
10 ans à - de 15 ans	1 092 286	20,5	1 051 426	19,2		-3,7
15 ans à - de 20 ans	886 955	16,7	899 878	16,4		1,5
Plus de 20 ans	588 039	11,1	628 068	11,5		6,8
Total général	5 319 920	100	5 475 773	100		2,9

Note

Une voiture d'occasion sur deux a moins de 10 ans. Les voitures d'occasion de moins de 5 ans représentent 31% des immatriculations, tandis que celles de plus de 15 ans en constituent 28%. Le segment des voitures de moins de 2 ans, qui représente 11% du marché, affiche la plus forte progression avec +14% par rapport à 2023. Cette évolution s'explique notamment par l'arrivée de nouveaux modèles électriques sur le marché de l'occasion, ainsi que par la montée en puissance des hybrides. Les achats de voitures de plus de 15 ans sont fortement dynamiques, ce qui va à l'encontre du verdissement du parc roulant.

DES VOITURES D'OCCASION EN MAJORITÉ THERMIQUES, MAIS L'ÉLECTRIFICATION GAGNE DU TERRAIN

(en part de marché / %)



Note

Les motorisations thermiques (87% pour essence + diesel) dominent toujours sur le marché de l'occasion. Toutefois, elles perdent, régulièrement, des parts de marché au profit principalement de l'hybride, et plus marginalement de l'électrique.

LES VOITURES D'OCCASION MAJORITAIREMENT DES CRIT'AIR 1

Tranche d'âge du véhicule	2023		2024		Variation	
	Vol.	%	Vol.	%	%	
Crit Air 0 verte	89858	1,7	138641	2,5	54,3	
Crit Air 1 violette	1672091	31,4	1966973	35,9	17,6	
Crit Air 2 jaune	1860881	35,0	1837921	33,6	-1,2	
Crit Air 3 orange	1126609	21,2	1038992	19,0	-7,8	
Crit Air 4 marron	353205	6,6	300097	5,5	-15,0	
Crit Air 5 gris	62675	1,2	52257	1,0	-16,6	
NON ÉLIGIBLE	154601	2,9	140892	2,6	-8,9	
Total général	5 319 920	100	5 475 773	100	2,9	

TOP 3 DES VOITURES D'OCCASION LES PLUS ACHETÉES EN 2024 SELON LA MOTORISATION

Modèles VPO électriques	Rang	Volume	Variation (%)
RENAULT ZOE	1	23699	7,2
PEUGEOT 208 II	2	13802	71,9
FIAT 500	3	10439	200,9

Modèles VPO diesel	Rang	Volume	Variation (%)
RENAULT CLIO III	1	62232	-2,8
PEUGEOT 207	2	62205	-4,4
RENAULT CLIO IV	3	52656	-8,2

Modèles VPO essence	Rang	Volume	Variation (%)
CITROEN C3 III	1	58778	18,9
PEUGEOT 208 II	2	53773	22,5
RENAULT CLIO V	3	52466	55,3

Modèles VPO hybrides	Rang	Volume	Variation (%)
TOYOTA YARIS	1	31075	33,5
TOYOTA C-HR	2	21706	13,2
RENAULT CAPTUR II	3	20334	59,8

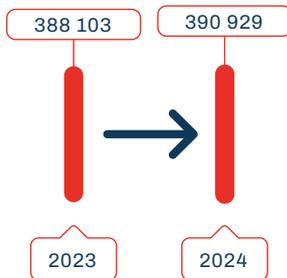
Note

Contrairement à l'année précédente, les voitures d'occasion portant la vignette Crit'Air 1 sont devenues majoritaires en 2024. Les Crit'Air 3, qui sont désormais bannies dans certaines zones à faibles émissions (ZFE), sont en forte baisse. Tandis que les Crit'Air 4 et 5 représentent déjà moins de 7% des transactions en occasion. Malgré une présence encore limitée sur le marché (3%), les voitures classées Crit'Air 0 enregistrent une hausse de +54,3%.



04. LE MARCHÉ DES VUL NEUFS EN 2024

LE MARCHÉ DES VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS STAGNE EN 2024

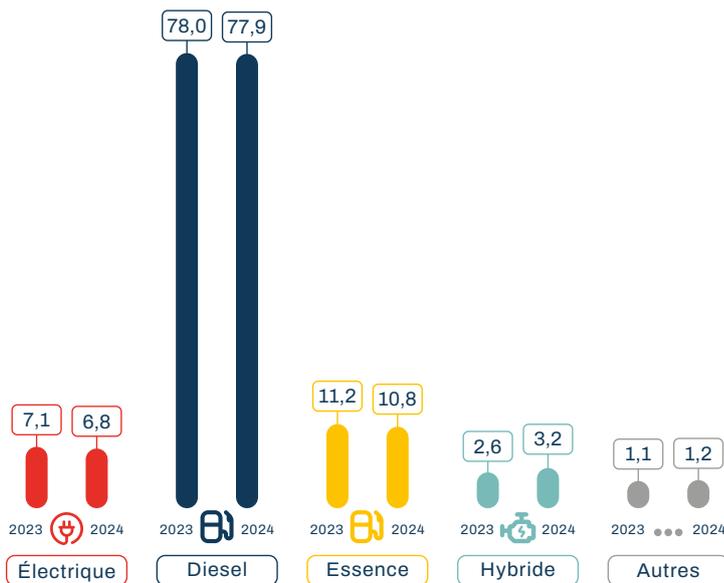


Note

Avec une croissance de 0,7%, le marché des VUL neufs traduit une stabilité relative dans un contexte marqué par la transition écologique.

LES VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS NEUFS RESTENT MAJORITAIREMENT DES DIESELS

(en part de marché / %)

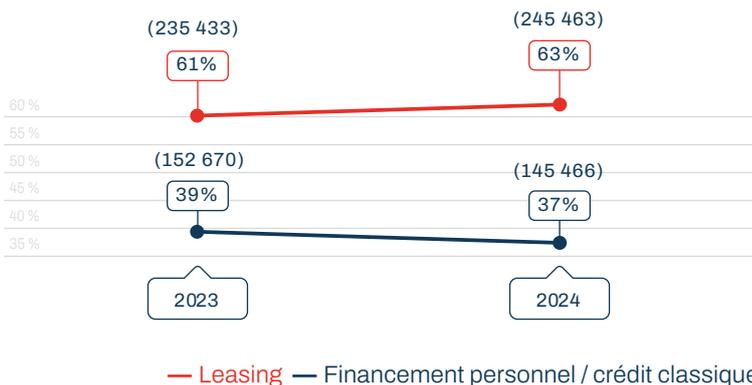


Note

En 2024, la quasi-totalité des véhicules utilitaires neufs achetés (VUL neufs) dispose d'une motorisation diesel (78% du marché en 2024) ou essence (11% en 2024). L'électrification des VUL est en cours avec des électriques, à près de 7% de part de marché. Toutefois, la dynamique vient des hybrides avec + 27,2% en 2024 pour 3,2% du marché.

LE LEASING DOMINE LES ACHATS DE VUL NEUFS

(en volume et pourcentage)



Note

Le leasing représente 63% des achats de VUL neufs en 2024. A l'inverse, le financement personnel s'efface progressivement avec 37% de part de marché.



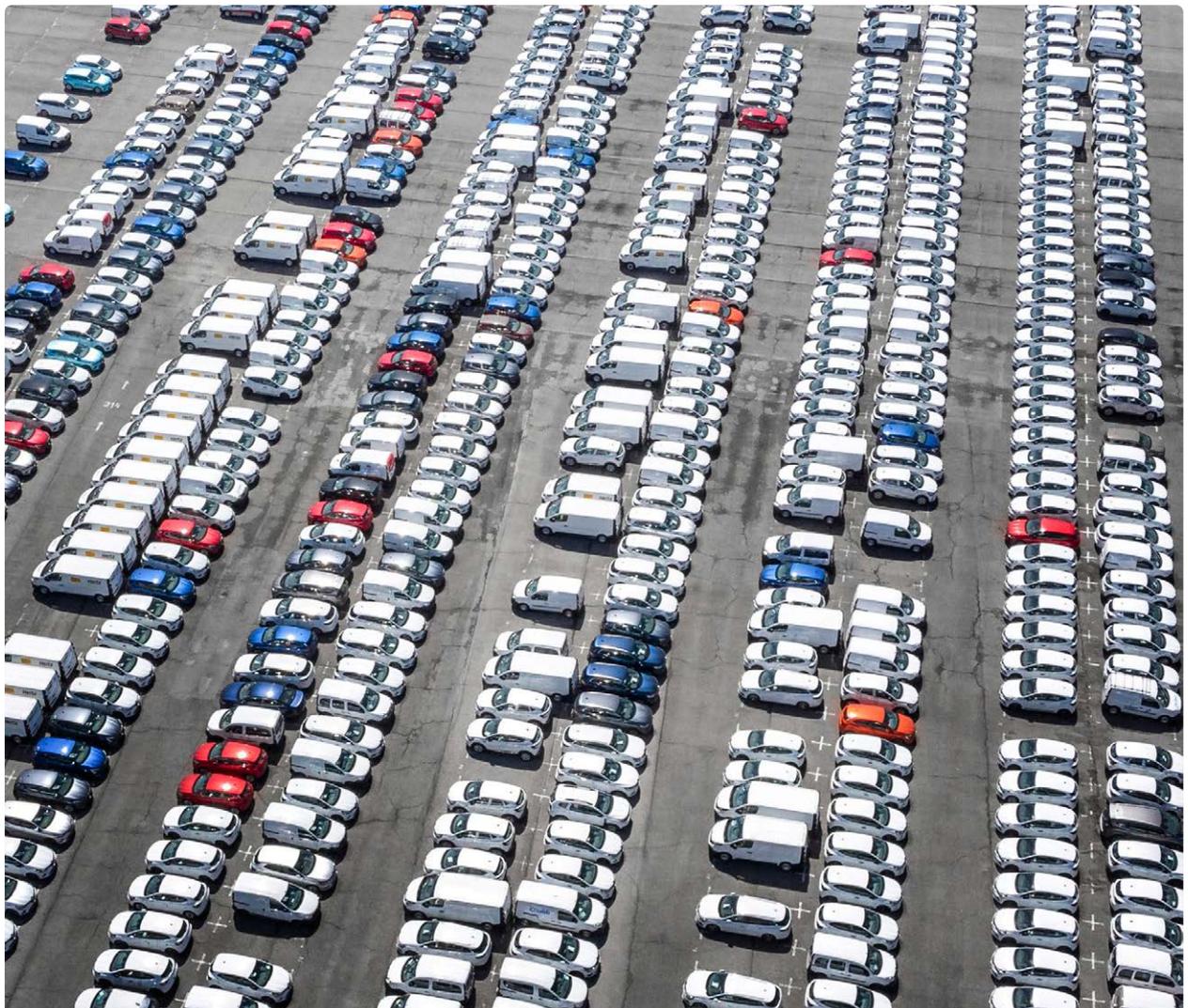
TOP 3 DES VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS NEUFS LES PLUS ACHETÉS EN 2024 SELON LA MOTORISATION

Modèles VUL électriques	Rang	Volume	Variation
RENAULT KANGOO III	1	3 691	-21,9%
PEUGEOT 208 II	2	3 625	-1,0%
PEUGEOT E-PARTNER	3	3 079	12,9%

Modèles VUL essence	Rang	Volume	Variation
RENAULT KANGOO III	1	8 641	86,2%
RENAULT CLIO V	2	5 330	-20,9%
CITROEN C3 III	3	4 214	-14,2%

Modèles VUL diesel	Rang	Volume	Variation
RENAULT MASTER III	1	29 715	-0,5%
RENAULT TRAFIC	2	28 544	9,4%
PEUGEOT PARTNER	3	21 179	2,7%

Modèles VUL hybrides	Rang	Volume	Variation
RENAULT CLIO V	1	2 592	-21,0%
PEUGEOT 208 II	2	2 286	-
TOYOTA YARIS	3	2 191	16,9%



05. LE MARCHÉ DES VUL D'OCCASION EN 2024

TRÈS LÉGÈRE HAUSSE DES VUL D'OCCASION (en volume)



Note

En 2024, 869 284 véhicules utilitaires légers d'occasion ont été immatriculés contre 860 377 l'année précédente, soit une très légère hausse de 1%.

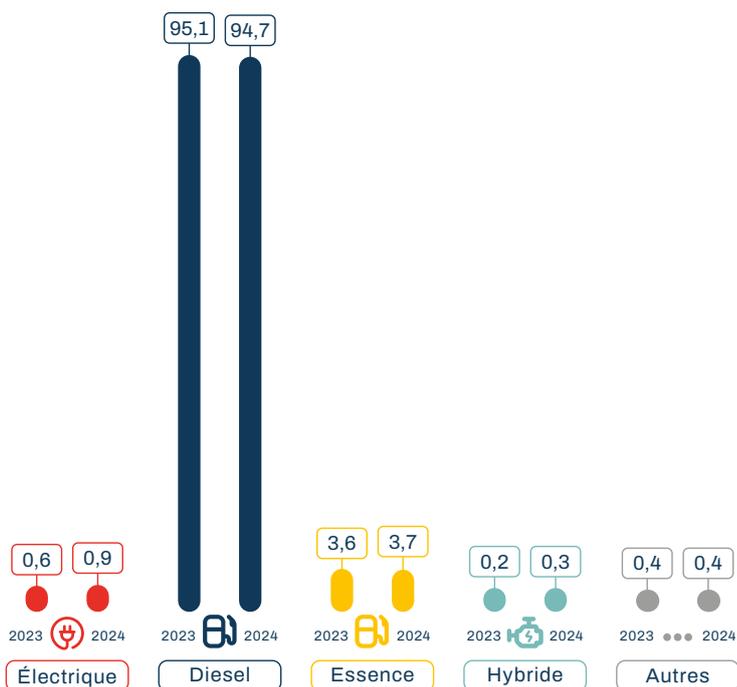
PLUS DE LA MOITIÉ DES VUL A MOINS DE 10 ANS EN 2024

Tranche d'âge du véhicule	2023		2024		Variation
	Vol.	%	Vol.	%	%
Moins de 2 ans	71 310	8,3	62 345	7,2	-12,6
2 ans à - de 5 ans	167 316	19,4	167 074	19,2	-0,1
5 ans à - de 10 ans	227 636	26,5	250 054	28,8	9,8
10 ans à - de 15 ans	151 815	17,6	145 922	16,8	-3,9
15 ans à - de 20 ans	121 471	14,1	118 385	13,6	-2,5
Plus de 20 ans	120 829	14,0	125 504	14,4	3,9
Total général	860 377	100	869 284	100	1,0

Note

En 2024, 55% de VUL d'occasion ont moins de 10 ans tandis que 14% sont âgés plus de 20 ans.

LES VUL DE MOTORISATION DIESEL RESTENT MAJORITAIRES DANS LE MARCHÉ DE L'OCCASION (en part de marché / %)



Note

En 2024, la quasi-totalité des VUL d'occasion dispose d'une motorisation diesel (94,7%).

Les VUL essence représentent seulement 3,7%. L'électrification des VUL d'occasion est encore balbutiante.



LES VUL D'OCCASION DOMINÉS PAR LES CRIT'AIR 2

Tranche d'âge du véhicule	2023		2024		Variation
	Vol.	%	Vol.	%	%
Crit Air 0 verte	5442	0,6	7435	0,9	36,6
Crit Air 1 mauve	17867	2,1	20996	2,4	17,5
Crit Air 2 jaune	527014	61,3	559899	64,4	6,2
Crit Air 3 orange	142714	16,6	130362	15,0	-8,7
Crit Air 4 marron	89012	10,3	80762	9,3	-9,3
Crit Air 5 gris	29811	3,5	26423	3,0	-11,4
NON ÉLIGIBLE	48517	5,6	43407	5,0	-10,5
Total général	860 377	100	869 284	100	1,0

Note

En 2024, 64% des véhicules utilitaires légers (VUL) d'occasion sont éligibles à la vignette Crit'Air 2 (contre 61% en 2023), tandis que 15% disposent une vignette Crit'Air 3. Le marché des VUL étant très largement dominé par les motorisations diesel (95% des immatriculations d'occasion), cette répartition reflète la norme des véhicules en circulation. Toutefois, les modèles les plus polluants, classés Crit'Air 4, Crit'Air 5 ou non classés, représentent encore 17% du marché.

TOP 3 DES VUL D'OCCASION LES PLUS ACHETÉS EN 2024 SELON LA MOTORISATION

Modèles VUL électriques	Rang	Volume	Variation
RENAULT KANGOO II	1	2 490	42,7%
RENAULT ZOE	2	441	52,1%
NISSAN E-NV200	3	341	50,2%

Modèles VUL diesel	Rang	Volume	Variation
RENAULT TRAFIC	1	57 799	2,5%
RENAULT KANGOO II	2	48 743	5,6%
PEUGEOT PARTNER	3	48 577	5,4%

Modèles VUL essence	Rang	Volume	Variation
CITROEN MEHARI	1	1 902	-21,6%
SUZUKI JIMNY	2	1 742	19,3%
RENAULT EXPRESS	3	1 583	3,1%

Modèles VUL hybrides	Rang	Volume	Variation
RENAULT CLIO V	1	505	198,8%
LAND ROVER DEFENDER	2	355	37,1%
TOYOTA YARIS	3	326	9,0%

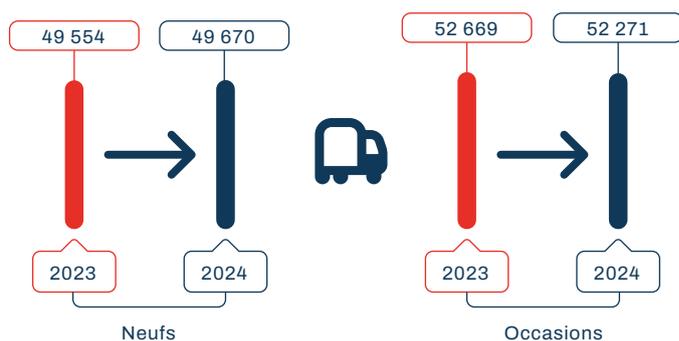


06. LE MARCHÉ DES POIDS LOURDS

LOURDS

STAGNATION DES MARCHÉS DES POIDS LOURDS NEUFS ET D'OCCASION EN 2024

(en volume)



LES POIDS LOURDS D'OCCASION MAJORITAIREMENT DES CRIT'AIR 2

Tranche d'âge du véhicule	2023		2024		Variation
	Vol.	%	Vol.	%	%
Crit Air 0 verte	11	0,0	41	0,1	272,7
Crit Air 1 mauve	475	0,9	614	1,2	29,3
Crit Air 2 jaune	35 088	66,6	36 847	70,5	5,0
Crit Air 3 orange	5 102	9,7	4 191	8,0	-17,9
Crit Air 4 marron	3 294	6,3	2 874	5,5	-12,8
Crit Air 5 gris	3 971	7,5	3 561	6,8	-10,3
NON ÉLIGIBLE	4 728	9,0	4 143	7,9	-12,4
Total général	52 669	100	52 271	100	-0,8

Note

Le marché des poids lourds neufs de plus de 5,1 tonnes stagne par rapport à l'année précédente, avec 49 670 unités en 2024 contre 49 554 unités en 2023. En revanche, le marché de l'occasion recule légèrement (-0,8%), totalisant 52 271 unités en 2024.

Note

70,5% des poids lourds d'occasion sont des Crit'Air 2, enregistrant une hausse de 5%. Les véhicules les plus polluants (Crit'Air 3 à 5 et non éligibles) représentent 28%, malgré la baisse des immatriculations de poids lourds à motorisation diesel. La volonté de décarboner de la part des transporteurs ne se voit pas encore dans les chiffres du marché de l'occasion.



07. FOCUS SUR LE VIEILLISSEMENT DU PARC AUTOMOBILE

TOP 3 DES DÉPARTEMENTS [1] DONT LE PARC ROULANT VP A LE PLUS VIEILLI (en nombre d'années)

	Région	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Var abs (2024)	CAGR
Oise	Hauts-de-France	9,24	9,89	10,07	10,51	11,13	11,73	2,49	4,89%
Somme	Hauts-de-France	10,2	10,43	10,51	10,74	10,95	11,95	1,75	3,22%
Belfort	Bourgogne-Franche-Comté	10,6	10,77	11,03	11,43	11,8	12,18	1,58	2,82%
France VP	France	10,7	10,86	11,03	11,37	11,67	11,97	1,27	2,27%

Note

En 2024, le parc roulant VP de l'Oise affiche un âge moyen de 11,73 ans contre 9,24 ans en 2019, soit une augmentation de 2,49 ans sur 5 ans. Avec un taux de croissance annuelle moyen (CAGR) de 4,89%, ce département enregistre le vieillissement le plus important du parc roulant. La tendance est similaire pour le parc roulant VP de la Somme et des Territoires de Belfort. Pour sa part, **le parc roulant France affiche un âge moyen de 11,97 ans en 2024 contre 10,7 en 2019, soit une augmentation de 1,27 ans sur 5 ans.** Son taux de croissance annuelle moyen se situe à 2,27%.

TOP 3 DES DÉPARTEMENTS DONT LE PARC ROULANT VP A LE MOINS VIEILLI (en nombre d'années)

	Région	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Var abs (2024)	CAGR
Paris	Île-de-France	9,41	9,53	9,64	9,82	9,73	9,59	0,18	0,38%
Hauts de Seine	Île-de-France	8,2	8,35	8,43	8,65	8,64	8,7	0,5	1,19%
Seine St Denis	Île-de-France	11	11,12	11,23	11,46	11,58	11,83	0,83	1,47%
France VP	France	10,7	10,86	11,03	11,37	11,67	11,97	1,27	2,27%

Note

En 2024, le parc roulant VP de Paris affiche un âge moyen de VP de 9,59 ans contre 9,41 ans en 2019, soit une augmentation de 0,18 an sur 5 ans. Avec un taux de croissance annuelle de 0,38%, ce département présente un équilibre entre les voitures récentes et la conservation des voitures déjà kilométrées.

1 Le classement se fait directement sur la France hors DROM-COM

TOP 3 DES DÉPARTEMENTS DONT LE PARC ROULANT VUL A LE PLUS VIEILLI

(en nombre d'années)

	Région	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Var abs (2024)	CAGR
Oise	Hauts-de-France	8,34	8,73	9,06	9,8	10,52	11,61	3,27	6,84%
Haut Rhin	Grand-Est	10,12	10,22	10,4	10,72	11,01	11,41	1,29	2,43%
Seine Maritime	Normandie	9,03	9,11	9,22	9,61	9,84	10,15	1,12	2,37%
France VUL	France	10,76	10,73	10,79	11,08	11,35	11,64	0,88	1,58%

Note

En 2024, le parc roulant VUL de l'Oise affiche un âge moyen de 11,61 ans contre 8,34 ans en 2019, soit une augmentation de 3,27 ans sur 5 ans. Avec un taux de croissance annuelle de 6,84%, ce département connaît un vieillissement très rapide du parc roulant.

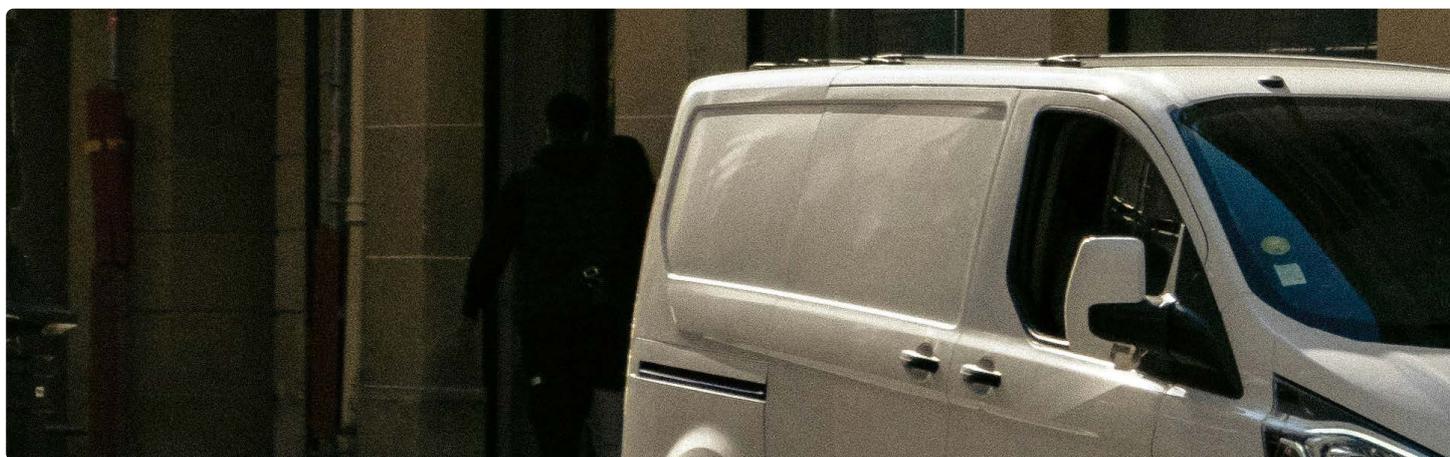
TOP 3 DES DÉPARTEMENTS DONT LE PARC ROULANT VUL A LE MOINS VIEILLI

(en nombre d'années)

	Région	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Var abs (2024)	CAGR
Tarn-et-Garonne	Occitanie	13,56	13,47	13,52	13,73	14,01	14,17	0,61	0,88%
Vendée	Pays de la Loire	11,37	11,15	11,14	11,4	11,68	11,95	0,58	1,00%
Corse (Haute)	Corse	11,49	11,43	11,52	11,75	11,86	12,09	0,6	1,02%
France VUL	France	10,76	10,73	10,79	11,08	11,35	11,64	0,88	1,58%

Note

En 2024, le parc roulant VUL du Tarn et Garonne affiche un âge moyen de 14,17 ans contre 13,56 ans en 2019, soit une augmentation de 0,61 an sur 5 ans. Avec un taux de croissance annuelle de 0,88%, ce département connaît un renouvellement régulier de son parc roulant VUL contrairement aux autres départements.



DANS LES ZFE[2], LE RENOUVELLEMENT DU PARC CIRCULANT EST PLUS RAPIDE

(Age moyen VP du parc roulant de 2019 à 2024 par état de ZFE)

	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Non ZFE	11,05	11,2	11,38	11,74	12,07	12,39
ZFE existante	9,35	9,55	9,69	9,97	10,09	10,26
France	10,7	10,86	11,03	11,37	11,67	11,97

Note

Dans les ZFE, le renouvellement du parc circulant de VP est plus rapide. Les VP situées en dehors des ZFE sont plus anciennes et leur âge moyen s'accroît plus rapidement : de 11,05 ans en 2019 à 12,39 ans en 2024. À l'inverse, l'âge moyen des VP dans les ZFE progresse plus lentement (10,26 ans en 2024 vs. 9,35 ans en 2019). Les restrictions de circulation imposées dans ces zones encouragent un renouvellement plus rapide du parc automobile par rapport aux zones non réglementées.

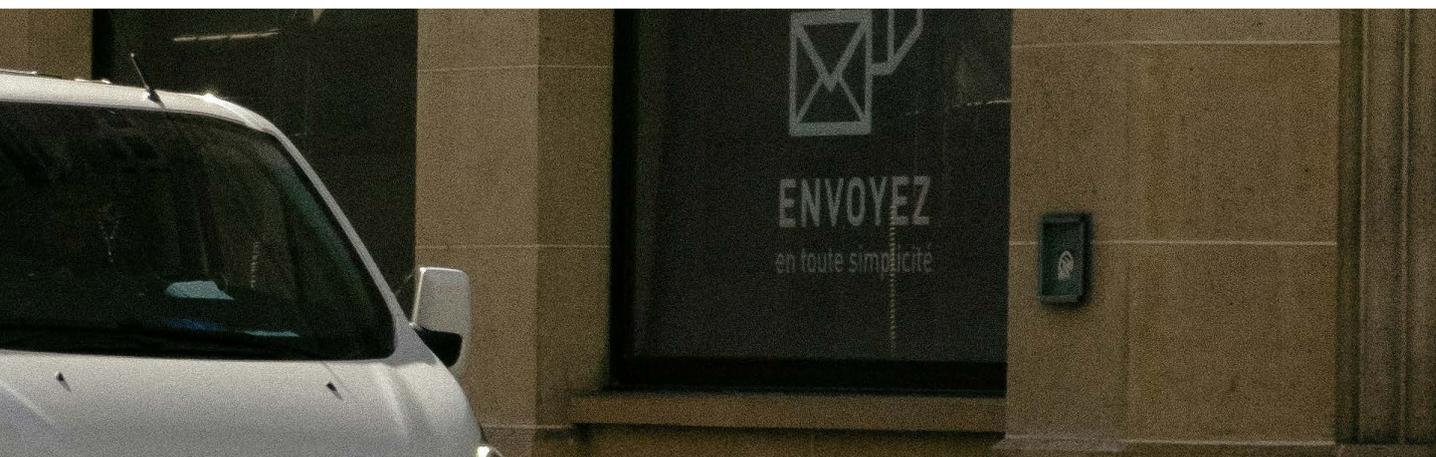
DANS LES ZFE, LES VUL SONT NETTEMENT MOINS ÂGÉS

(Age moyen VUL du parc roulant de 2019 à 2024 par état de ZFE)

	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Non ZFE	11,77	11,73	11,77	12,07	12,39	12,71
ZFE existante	6,93	6,96	7,07	7,36	7,45	7,55
France	10,76	10,73	10,79	11,08	11,35	11,64

Note

La mise en œuvre des ZFE a permis d'avoir des VUL moins âgés et de freiner le vieillissement du parc roulant.



2 La construction des ZFE s'est basée sur la dernière mise à jour des Zones à Faibles Émissions (ZFE), datant de fin décembre 2024. En 2025, la France compte 42 agglomérations de plus de 150 000 habitants ayant instauré une ZFE.

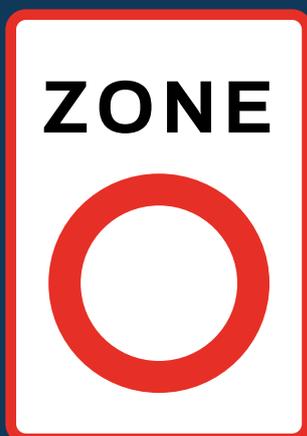
08. FOCUS SUR LE PARC AUTOMOBILE DANS LES ZFE

DÉCOMPOSITION DU PARC ROULANT 2024 PAR VIGNETTE CRIT'AIR

	Crit Air 0 verte		Crit Air 1 violette		Crit Air 2 jaune		Crit Air 3 orange	
	Volume	%	Volume	%	Volume	%	Volume	%
VI	1455	0,23	11195	1,74	418 834	65,01	65 631	10,19
VP	1154 871	2,74	14 107 224	33,52	13 834 554	32,87	8 629 844	20,51
VUL	122 007	1,71	275 031	3,85	4 268 677	59,77	1145 254	16,04
Total	1 278 333	2,56	14 393 450	28,86	18 522 065	37,14	9 840 729	19,73
	Crit Air 4 marron		Crit Air 5 gris		Non éligible		Total	
	Volume	%	Volume	%	Volume	%	Volume	%
VI	42 499	6,60	51 445	7,99	53 186	8,26	644 245	100
VP	2 607 424	6,20	533 310	1,27	1 217 370	2,89	42 084 597	100
VUL	717 910	10,05	246 874	3,46	365 954	5,12	7 141 707	100
Total	3 367 833	6,75	831 629	1,67	1 636 510	3,28	49 870 549	100

Note

2,74 % de VP immatriculées dans le parc roulant 2024 sont de Crit'Air 0. **En 2024, les véhicules des Crit'Air 3, 4, 5 et les non éligibles sont soumis aux restrictions de circulation en ZFE. Ils représentent encore 31,43% du parc roulant (VP, VUL, VI).** En revanche, les véhicules classés Crit'Air 0 qui participent au verdissement du parc ne comptent que pour 2,56% du total.



LES NOUVELLES ZFE DE 2025 IMPACTENT 5% DE VP SUPPLÉMENTAIRES DANS LE PARC ROULANT

(Volume VP du parc roulant 2024 par état de ZFE et motorisation)

	Électrique		Essence		Gazole		Hybrides		Autres		Total	
	Volume	%	Volume	%	Volume	%	Volume	%	Volume	%	Volume	%
Non ZFE	745 671	1,77	11 230 257	26,68	15 234 133	36,20	1 795 791	4,27	363 550	0,86	29 369 402	69,79
ZFE à venir / non déclarée	187 731	0,45	2 573 326	6,11	2 799 944	6,65	480 733	1,14	78 170	0,19	6 119 904	14,54
ZFE adoptée en 2025	60 841	0,14	1 042 838	2,48	983 054	2,34	180 827	0,43	30 888	0,07	2 298 448	5,46
ZFE existante	159 316	0,38	2 002 999	4,76	1 523 043	3,62	563 237	1,34	48 248	0,11	4 296 843	10,21
Total	1 153 559	2,74	16 849 420	40,04	20 540 174	48,81	3 020 588	7,18	520 856	1,24	42 084 597	100

Note

Au 1er janvier 2025, seulement 10,21 % des voitures particulières circulent dans les zones à faibles émissions (ZFE). Si les ZFE existantes ont vu progresser la part des voitures électrifiées, la transition vers l'électrique doit encore s'accélérer. Les futures ZFE comptent encore une proportion importante de voitures diesel et essence. **Tandis que dans les zones hors ZFE, la majorité du parc reste thermique, avec 36,20% de voitures diesel et 26,68% d'essence.** Au cours de l'année 2025, environ 5,46% des voitures supplémentaires pourraient être impactées par les restrictions, selon leur classification Crit'Air et les spécificités territoriales.

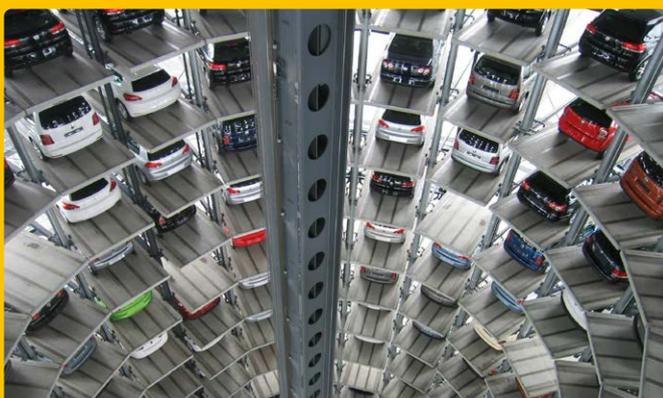
LES ZFE N'ONT PAS SUFFISAMMENT ACCÉLÉRÉ LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE DES VUL

	Électrique		Essence		Gazole		Hybrides		Autres		Total	
	Volume	%	Volume	%	Volume	%	Volume	%	Volume	%	Volume	%
Non ZFE	52 765	0,74	202 321	2,83	4 873 659	68,24	20 127	0,28	18 755	0,26	5 167 627	72,36
ZFE à venir / non déclarée	20 031	0,28	47 118	0,66	863 256	12,09	7 553	0,11	6 034	0,08	943 992	13,22
ZFE adoptée en 2025	12 668	0,18	19 526	0,27	309 196	4,33	2 870	0,04	2 893	0,04	347 153	4,86
ZFE existante	36 311	0,51	66 090	0,93	559 613	7,84	12 593	0,18	8 328	0,12	682 935	9,56
Total	121 775	1,71	335 055	4,69	6 605 724	92,50	43 143	0,60	36 010	0,50	7 141 707	100

Note

Au 1er janvier 2025, seulement 9,56% des véhicules utilitaires légers circulent dans les zones à faibles émissions (ZFE). **La part des véhicules utilitaires légers électrifiés (électrique + hybride) n'a pas évolué et reste marginale (2,31%).** Les futures ZFE comptent encore une proportion importante de véhicules diesel et essence, tandis que dans les zones hors ZFE, la majorité du parc reste thermique, avec 68,24% de véhicules diesel et 2,83% d'essence. Au cours de l'année 2025, environ 4,86% des véhicules utilitaires supplémentaires pourraient être impactés par les restrictions, selon leur classification Crit'Air et les spécificités territoriales.

DISTRIBUTION DES PIÈCES DÉTACHÉES



Depuis 2018, la FEDA publie avec l'institut Xerfi un baromètre trimestriel sur l'activité de la distribution de pièces détachées automobiles et poids lourds. Cet indicateur permet de suivre et d'analyser les grandes tendances du secteur de l'après-vente automobile.

01. DEPUIS LE COVID, L'ACTIVITÉ DE DISTRIBUTION DE PIÈCES DÉTACHÉES AFFICHE UNE CROISSANCE SUPÉRIEURE À L'ÉCONOMIE FRANÇAISE

BAROMÈTRE D'ACTIVITÉ DE LA DISTRIBUTION AUTOMOBILE (2019 - 2024)

	2019	2020	2021	2022	2023	2024
VP	-3,0%	-6,7%	13,1%	9,7%	8,5%	1,4%
PL	0,5%	-10,9%	4,2%	7,2%	7,0%	-0,7%

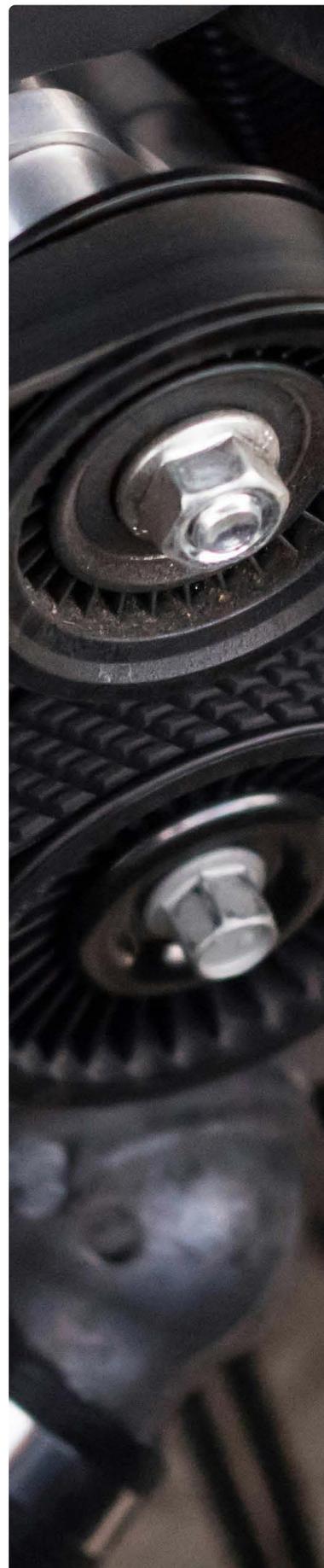
Note

Depuis le trou d'air de 2019 et 2020, l'activité de distribution de pièces détachées s'est développée de façon significative, dépassant chaque année la croissance économique française.

Les années 2021, 2022 et 2023 ont été des années de forte croissance pour la distribution automobile (rattrapage de la période Covid et contexte inflationniste général).

Cette tendance haussière est directement liée au vieillissement du parc automobile : les véhicules âgés exigent plus de maintenance et de réparation que ceux plus récents. Logiquement, l'impact est positif pour tout le secteur de l'après-vente.

Alors que depuis le Covid, les activités VP et PL connaissent la même tendance négative (2020) ou positive (2021, 2022, 2023), **on observe un découplage en 2024 : si l'activité de distribution pour les véhicules particuliers progresse de 1,4%, celle des poids lourds recule de -0,7%**. L'hypothèse que nous pouvons faire est que l'activité des professionnels de la route est directement liée aux perspectives économiques, tandis que les besoins en réparation et maintenance des véhicules de particuliers sont plus stables dans le temps.



02. EN 2024, L'ACTIVITÉ DE DISTRIBUTION DE PIÈCES DÉTACHÉES SE NORMALISE

BAROMÈTRE D'ACTIVITÉ DE LA DISTRIBUTION AUTOMOBILE (2024)

	Trim. 1	Trim. 2	Trim. 3	Trim. 4	2024
Global	2,3%	-0,3%	1,2%	1,1%	1,0%
VP	3,0%	0,2%	1,0%	1,5%	1,4%
PL	-2,0%	-2,0%	2,0%	-1,0%	-0,7%

Note

Après les années de croissance inflationniste de 2021 à 2023, l'activité de distribution de pièces se normalise en 2024 : avec un taux de croissance globale de 1,0%, elle se rapproche des grands indicateurs de conjoncture nationale (croissance économique et consommation des ménages).

L'activité VP reste positive sur tous les trimestres de l'année 2024, traduisant le besoin constant en réparation et maintenance des véhicules légers. En revanche, l'activité PL est sujette à de plus fortes variations, qui reflètent la conjoncture économique et l'évolution du fret.



03. SI L'ACTIVITÉ DES VÉHICULES DE PARTICULIERS PROGRESSE EN 2024, ELLE CACHE DE FORTES DISPARITÉS INTERNES

DÉCOMPOSITION DE L'ACTIVITÉ VÉHICULES DE PARTICULIERS

Univers mécanique	3,5%
Univers peinture-carrosserie	-3,5%
Prestations ateliers	-0,5%
Équipement-Outillage	1,0%
Total	1,4%

Note

Sur le segment des véhicules de particuliers, l'activité globale est en croissance de 1,4%, mais avec de fortes disparités. En effet, l'univers mécanique (qui compose 60% de l'indice) tire l'activité vers le haut avec une croissance de 3,5%, tandis que la peinture carrosserie (20% de l'indice) décroche fortement avec un recul de -3,5%. Les prestations en atelier se maintiennent à peine. Les équipements et outillages progressent de 1%.

04. L'ACTIVITÉ DES POIDS LOURDS EN RECUL

DÉCOMPOSITION DE L'ACTIVITÉ POIDS LOURDS

Distribution de pièces à client final	-1,0%
Prestations ateliers	-9,0%
Équipement-Outillage	-3,0%
Total	-1,0%

Note

Sur le segment des poids lourds, l'activité globale est en recul de 1%. Tous les segments sont affectés : la distribution de pièces à client final (60% de l'indice) est en baisse de 1%, de même que les prestations en atelier (35% de l'indice) qui décrochent (-9%) et l'équipement outillage (-3%).



SINISTRALITÉ ET COÛTS DES RÉPARATIONS



© Kate Bogdanova / Unsplash

Gâce à sa base de données et ses liens étroits avec les entreprises d'assurance automobile, SRA propose des études et des actions visant à réduire le nombre et le coût des sinistres dans l'intérêt des assurés.

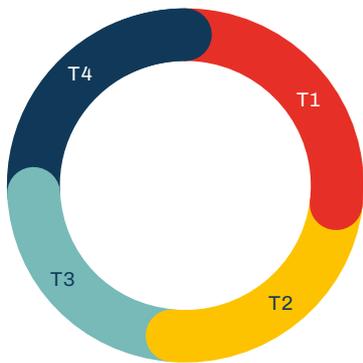
01. PANORAMA DE LA SINISTRALITÉ VL ET VUL

Chaque année, ce sont presque 2 millions de rapports d'expertise qui sont analysés dans le cadre de l'exploitation des sinistres de collision en circulation et en stationnement.

Dans ce périmètre, le nombre fluctue de 5% à 10%, à la hausse comme à la baisse, entre les années observées.

Les sinistres de bris de glace, vols, vols de pièces, vandalismes et d'événements naturels sont donc exclus des analyses.

RÉPARTITION TRIMESTRIELLE DES SINISTRES RÉPARABLES EN 2024



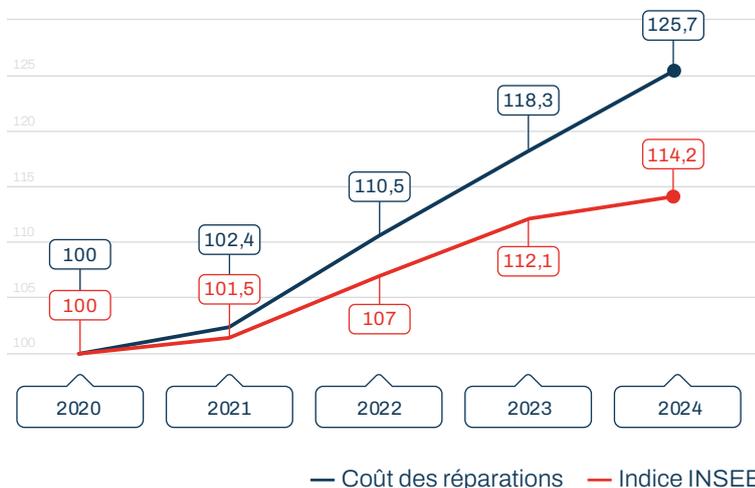
Trimestre 1	27,1%
Trimestre 2	24,3%
Trimestre 3	23,0%
Trimestre 4	25,6%

Note

Le premier et le quatrième trimestre présentent les parts de sinistres les plus élevées. **Les écarts entre les trimestres peuvent s'expliquer par les effets de saisonnalité des sinistres en fonction de la météo et les conditions de circulation.** La baisse de volume du troisième trimestre peut quant à elle s'expliquer également par la réduction de l'activité des ateliers durant le mois d'août.

02. SINISTRES RÉPARABLES

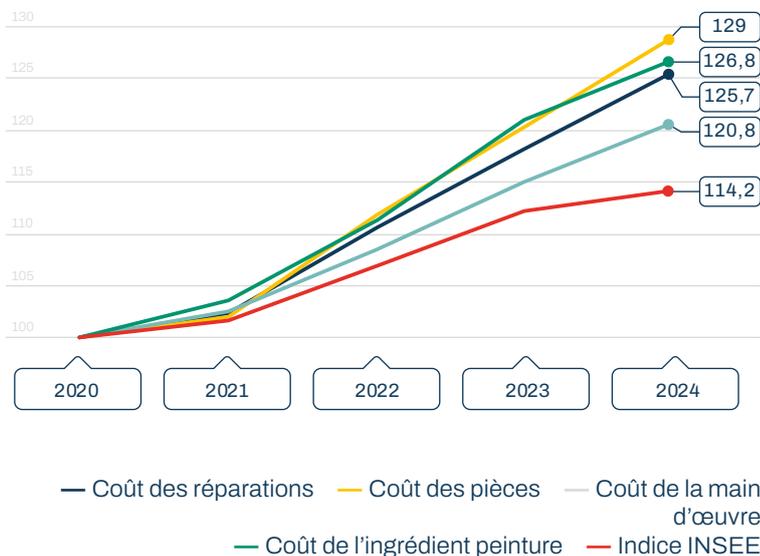
ÉVOLUTION DU COÛT DES RÉPARATIONS ENTRE 2020 ET 2024 (base 100 en 2020)



Note

Le coût moyen des réparations a augmenté de +25,7% entre 2020 et 2024, alors que durant cette même période l'indice INSEE a augmenté de +14,2%.

ÉVOLUTION PAR POSTES ENTRE 2020 ET 2024 (BASE 100 EN 2020)



Note

+25,7%

L'augmentation du coût des réparations entre 2020 et 2024 se décompose ainsi :

- Coût du poste pièces : **+29%**
- Coût du poste ingrédients peinture : **+26,8%**
- Coût du poste main d'œuvre : **+20,8%**

RÉPARTITION DES POSTES PIÈCES DANS LE COÛT DES RÉPARATIONS EN 2024



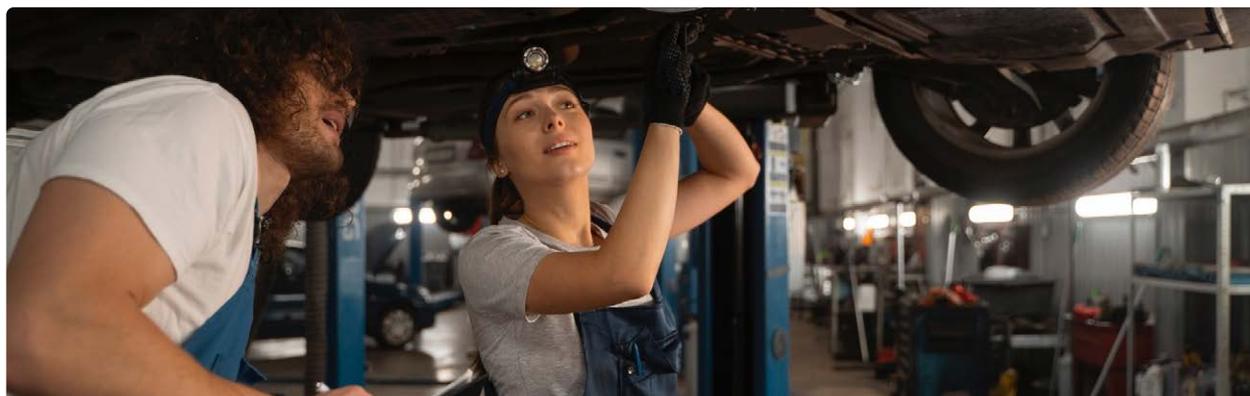
Pièces	52,3%
Main d'œuvre	37,3%
Ingrédients peinture	10,4%

Note

Du fait de ses augmentations annuelles plus importantes, le poste pièces conforte sa position de poste le plus impactant dans le coût des réparations.

Les ingrédients de peinture ont également connu une forte augmentation ces dernières années.

Pour ces deux postes, l'inflation des matières premières et de l'énergie peuvent en partie expliquer ces taux d'augmentation historiques.

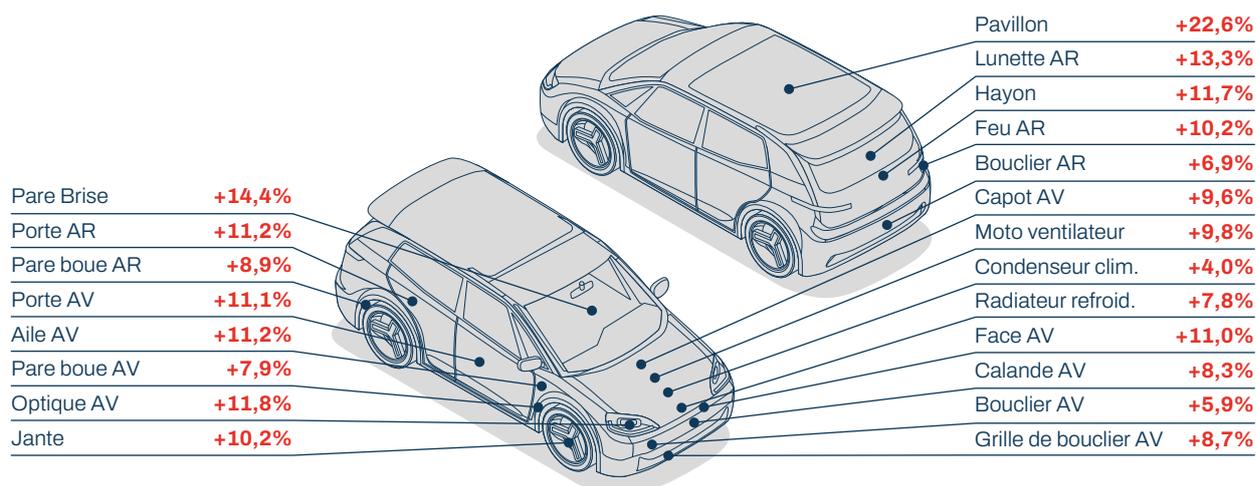




● Zoom sur le poste pièces

Bien qu'inférieure aux variations des deux dernières années, l'augmentation cette année de +7,3% du coût pièces est nettement supérieure aux variations des années avant 2021 et de l'INSEE, et s'applique sur des montants élevés.

Les augmentations sont disparates en fonction de la famille de pièces.



Ces augmentations sont plurifactorielles

a. Le nombre de pièces endommagées

Celui-ci est lié à la conception des véhicules ; plus les véhicules sont récents et plus ils comptent de pièces technologiques pour répondre aux évolutions réglementaires environnementales et sécuritaires (GSR2) et également de design, souvent très vulnérables.

En 2024, ce sont en moyenne 6,4 pièces qui ont été endommagées pendant les sinistres de collision (6,2 en 2020).

b. Le taux de remplacement / réparation des pièces

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.

En 2024, 71,7% des pièces endommagées ont été remplacées (68,1% en 2020).

c. La variation des tarifs des 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 même plusieurs variations dans l'année.

En 2024, les 12 000 références de pièces suivies dans l'étude « Panier pièces SRA » ont augmenté en moyenne de + 5,9%.

d. Le taux d'utilisation des pièces de réemploi

Avec des tarifs inférieurs aux pièces neuves, les pièces de réemploi (PRE) influencent le coût du poste.

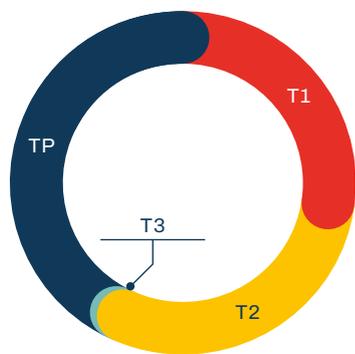
Le réemploi se développe : 17,3% des réparations avec une expertise contenaient au moins une PRE parmi les pièces remplacées (9,5% en 2020). Néanmoins, en 2024, seulement 5,3% des pièces remplacées sont issues du réemploi (3% en 2020). 15 familles de pièces représentent 85% des pièces de réemploi utilisées pour la remise en état des sinistres de collision en 2024.



● Zoom sur le poste main d'œuvre (MO)

Le poste main d'œuvre est celui qui présente les augmentations les plus faibles des trois postes composant le coût des réparations. Toutefois, ces variations de 5,1% en 2024 et 5,9% en 2022 et 2023 sont supérieures aux tendances historiques qui oscillaient généralement entre 2% et 3%. Ce poste est composé d'un taux horaire et d'un nombre d'heures. Ces deux dernières années, le taux horaire a également connu des augmentations supérieures aux tendances historiques. Le nombre d'heures facturées fluctue, lui, légèrement pour atteindre 11h10 cette année (10h70 en 2020).

I RÉPARTITION DES HEURES FACTURÉS PAR TAUX



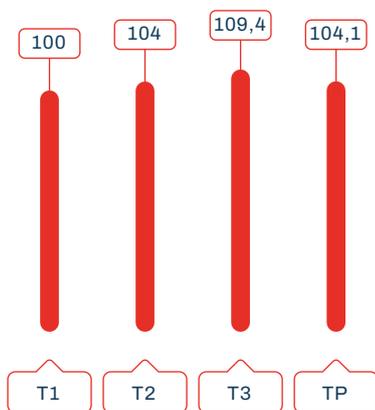
Taux T1	27,4%
Taux T2	29,4%
Taux T3	0,9%
TP (Peinture)	42,3%

Note

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.

COÛT MOYEN DES TAUX HORAIRES MO CARROSSERIE

(base 100 au T1 2024)



Note

En comparaison avec le T1, le T2 est en moyenne 4% plus élevé, et le T3 9,4%.





● Zoom sur le poste ingrédients peinture (IP)

Le poste ingrédients peinture composé d'un nombre d'heures de peinture et d'un tarif horaire a connu depuis 2022 des augmentations relativement élevées, en raison principalement du tarif horaire.

Les réparateurs ont intégré dans leurs taux horaires les augmentations que les fabricants et distributeurs de peinture ont appliqué sur les produits depuis 2021.

! RÉPARTITION DES IP PAR TAUX HORAIRE



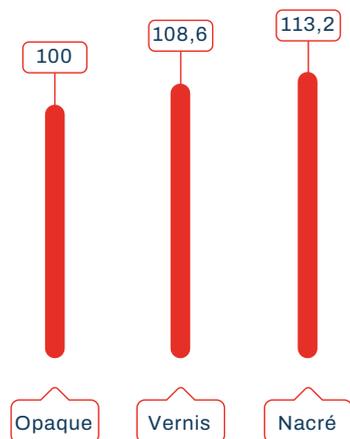
Vernis	86,9%
Nacré	10,5%
Opaque	2,6%

Note

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).

! IP CARROSSERIE

Base 100 (Taux Opaque en 2024)



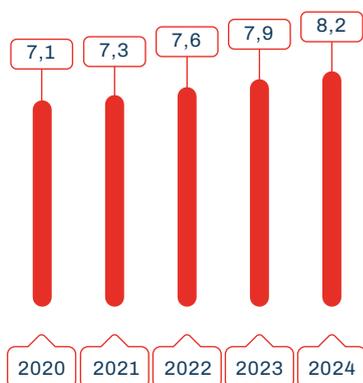
Note

En comparaison avec l'ingrédient opaque, le vernis est en moyenne 8,6% plus élevé et le nacré 13,2%.





● Analyse des âges moyens des véhicules réparés



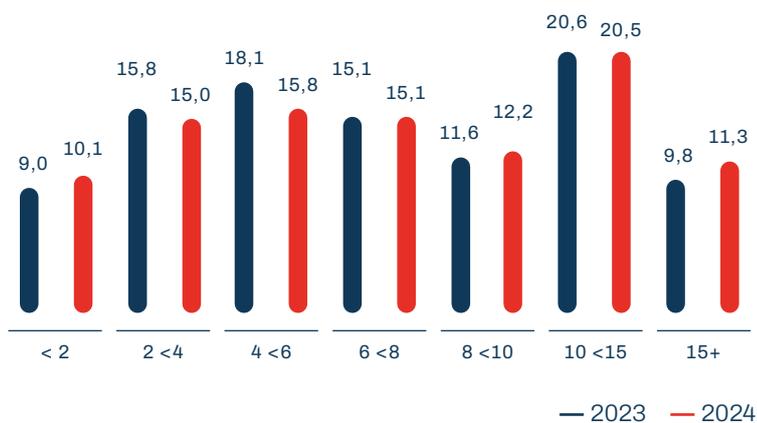
Note

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

En 2024, les véhicules réparés à la suite de sinistres de collision présentaient un âge moyen de 8,2 ans (7,1 en 2020).

RÉPARTITION DES RÉPARATIONS PAR TRANCHES D'ÂGE EN 2023 ET 2024

(en pourcentage / part en nombre d'années)



Note

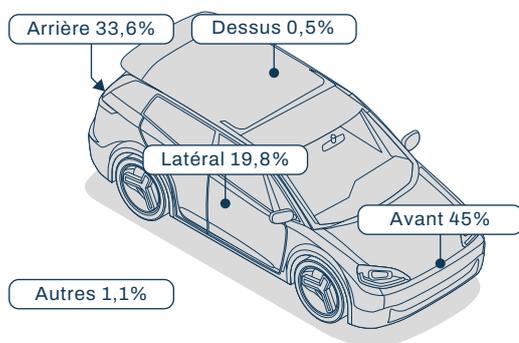
En 2024 les parts des tranches extrêmes « < 2 ans » et « 15 ans et + » sont en augmentation par rapport à 2023.

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%).





● Analyse par zones d'endommagement

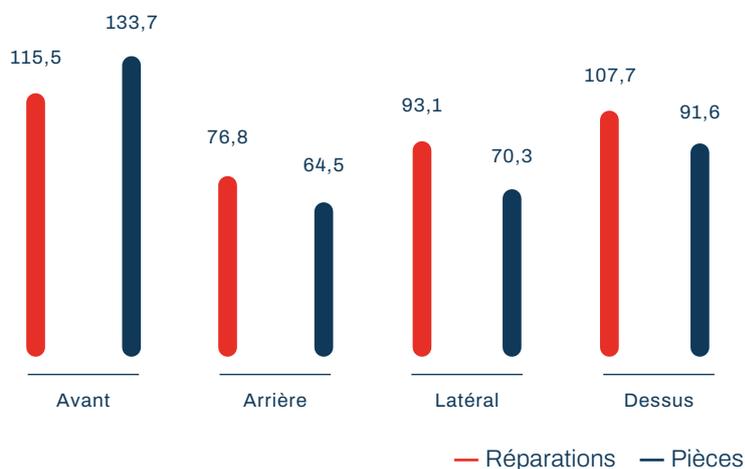


Note

A quelques pourcents près, la répartition des zones de choc reste stable dans le temps. **L'avant des véhicules est la zone la plus sinistrée avec 45% des sinistres, suivie de l'arrière à 33,6% et les latéraux à 19,8%**. Les chocs de dessus et dessous restent très faibles pour les sinistres de collision.

COÛT DES RÉPARATIONS ET DU POSTE PIÈCES PAR ZONE

En base 100 (Coût moyen des réparations 2024)



Note

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. 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.



© Clark Van Der Beken / Unsplash



● Analyse par énergie

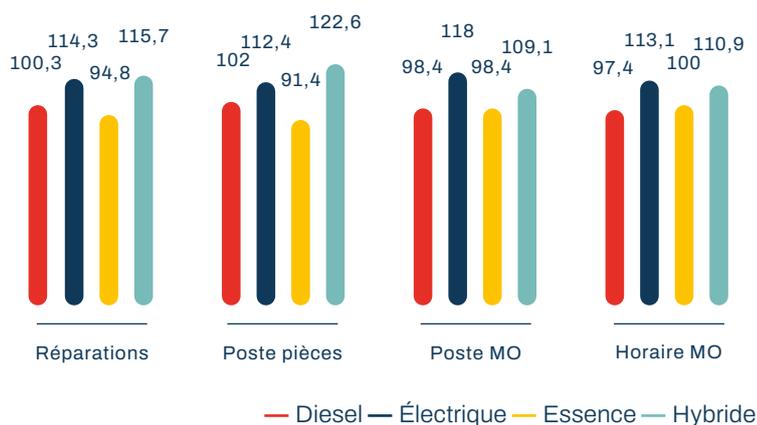
RÉPARTITION DES RÉPARATIONS PAR MOTORISATION



Diesel	51,2%
Essence	36,9%
Hybride	7,6%
Electrique	3,9%
Autre	0,4%

COÛTS MOYENS PAR ÉNERGIE

En base 100 (Coût moyen toutes énergies 2024)



Note

En 2024, les véhicules électrifiés représentent au total 11,5% des sinistres de collision (7,8% en 2023) : un taux bien supérieur à leur part dans le parc automobile.

Note

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 du fait d'un 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 ;

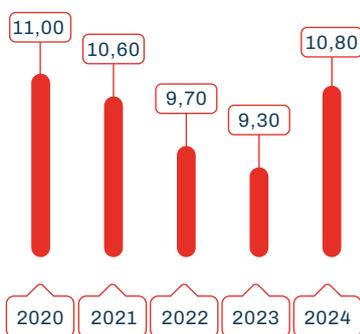
→ D'une orientation accrue vers les réseaux constructeurs ou habilités avec des tarifs horaires souvent plus élevés que les indépendants.



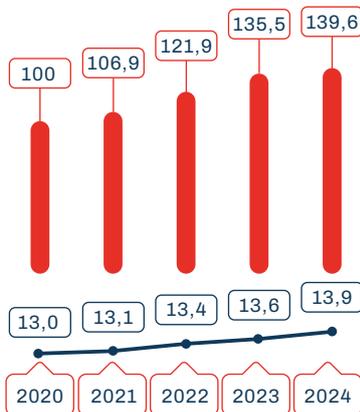
03. SINISTRES IRRÉPARABLES

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

TAUX DE VEI DEPUIS 2020 (en pourcentage)



ÉVOLUTION DU COÛT DE REMPLACEMENT (VRADE) EN BASE 100 ET DE L'ÂGE MOYEN



— VRADE — Age moyen

Note

Malgré un vieillissement du parc de presque un an par rapport à 2019, la valeur des véhicules classés économiquement irréparables ne cesse d'augmenter, particulièrement ces deux dernières années.

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

RÉPARTITION PAR TRANCHE DE VRADE EN € HT

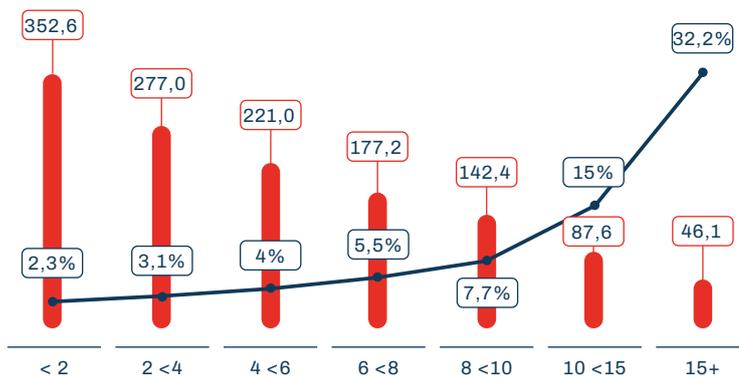


<500 €	0,9%
500 € à <1 000 €	4,1%
1 000 à <2 500 €	26,5%
2 500 à <5 000 €	31,3%
5 000 à 10 000 €	24,4%
10 000 € +	12,8%

Note

Presque 63 % des véhicules classés économiquement irréparables en 2024 valent moins de 5 000 € HT, soit 6 000 € TTC.

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



— Coût moyen des VRADE en base 100 — Taux d'irréparables

Note

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 (73,9%), 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. Cette augmentation du taux de VEI est corrélée à la tranche d'âge.

CONCLUSION

- **Un parc automobile français qui vieillit et se renouvelle lentement**

Le parc automobile français se situe au second rang de l'Union européenne : il frôle en 2024 les 50 millions de véhicules dont plus de 42 millions de voitures particulières.

Le parc automobile français vieillit chaque année un peu plus : l'âge moyen du parc roulant atteint désormais presque 12 ans pour les voitures particulières. L'âge moyen des voitures hors d'usage (VHU) en 2024 est quant à lui de presque 21 ans : c'est en moyenne "l'espérance de vie" d'une voiture aujourd'hui.

Avec un volume d'immatriculations de voitures neuves inférieur à 1,8 millions, il faut environ 24 ans pour renouveler entièrement le parc français : une réalité que les pouvoirs publics doivent prendre en compte dans les trajectoires de décarbonation qu'ils programment...

- **Un coût des réparations en forte augmentation**

Le coût moyen des réparations a augmenté de +25% entre 2020 et 2024.

Cette progression, particulièrement forte sur le poste pièces mais également sur les ingrédients de peinture, s'explique par la répercussion des augmentations de matières premières et du contexte inflationniste des postes de charges. De plus, et malgré un vieillissement du parc, l'arrivée des nouvelles générations de véhicules impacte les coûts des postes pièces et de main-d'œuvre par la complexité de leurs pièces, des méthodes de fabrication, des matériaux utilisés, et de la multiplication des éléments électroniques qui réduisent la réparabilité.

- **De plus en plus de véhicules électrifiés sinistrés**

Comme pour le parc circulant, la part des véhicules électrifiés dans les sinistres de collision a fortement augmenté, passant de 7,8% en 2023 à 11,5 % en 2024.

Par ailleurs, ces véhicules électrifiés ont été en moyenne plus coûteux à réparer : un écart de +15,7% pour les véhicules hybrides et de +14,3% pour les véhicules électriques avec le coût moyen des réparations toutes énergies est constaté.

- **La réparabilité et la durabilité des véhicules : un acquis à préserver**

La voiture a prouvé jusqu'à présent qu'elle était l'un des objets les plus réparables et durables qui soient. A l'ère du véhicule électrique, cet acquis de la réparabilité et de la durabilité doit être préservé et encouragé, tant pour des raisons environnementales que de pouvoir d'achat. L'obsolescence programmée des véhicules doit être combattue, et la mise en place d'un indice de réparabilité et de durabilité automobiles doit être exigée.

Les pouvoirs publics comptent sur l'électrification pour réduire l'empreinte carbone des mobilités quotidiennes. Compte tenu du rythme naturel du renouvellement du parc automobile, la réduction de l'empreinte carbone ne peut s'appuyer seulement sur des subventions à l'achat de véhicules électriques neufs : cette approche partielle doit être complétée par une véritable politique de soutien public à l'éco-entretien du parc automobile existant afin de réduire les émissions des 50 millions de véhicules roulant en France.



Proposer, au sein de la profession et en collaboration avec les acteurs du secteur automobile, **des études et des actions visant à réduire à la fois le nombre et le coût des sinistres**, dans l'intérêt des assurés.

SRA (Sécurité et Réparation Automobiles) est un organisme professionnel fondé en 1977 sous le statut d'association loi 1901, auquel toutes les entreprises d'assurances automobiles adhèrent.

Les principales missions de SRA sont les suivantes :

Diffusion d'informations sur les véhicules

Grâce à ses bases de données, SRA met à la disposition de ses adhérents toutes les informations techniques et commerciales des véhicules (voitures, motos, scooters, quads, voiturettes et EDPM) pour faciliter leur identification. Elles incluent aussi un système de classification des véhicules, basé sur des critères objectifs relatifs à leur conception. Les entreprises adhérentes peuvent ainsi croiser ces informations avec celles concernant les conducteurs et les usages pour déterminer la prime.

Promotion de la sécurité

SRA collabore avec les services d'études et de recherche des principaux constructeurs automobiles pour intégrer les performances de sécurité, tant actives que passives, des véhicules. Cette coopération permet également à SRA de participer à des projets à moyen terme sur la sécurité et de suivre les évolutions technologiques concernant les véhicules. SRA publie aussi un classement des gilets airbag pour motocyclistes, attribuant de 1 à 5 étoiles en fonction du respect des critères techniques définis par un cahier des charges spécifique et des performances relevées.

Lutte contre le vol des véhicules

Les dispositifs d'antidémarrage sont désormais standardisés sur la plupart des véhicules particuliers et utilitaires légers. Cependant, le classement « 7clés » de SRA reste essentiel pour valider le niveau de protection requis. Dans le secteur des deux-roues, la protection électronique de première monte n'est pas encore généralisée, et SRA valide les solutions proposées en seconde monte pour qu'elles puissent être recommandées par les assureurs dans le cadre de la garantie vol. De même, la protection mécanique normale (chaînes, antivols U et bloque-disques) reste un moyen efficace de prévention contre le vol, tant que son niveau de protection est validé par SRA.

Participation à la maîtrise des fréquences et des coûts de réparation

Le contrôle des coûts de réparation repose sur des indicateurs précis. SRA suit régulièrement les variations des prix des pièces détachées, des taux horaires de main-d'œuvre en carrosserie et des coûts des ingrédients de peinture. Ces informations sont publiées dans des communications dédiées. SRA contribue également à améliorer la réparabilité des véhicules en analysant leur conception avec les constructeurs et en prenant en compte ces résultats dans les classifications. Par ailleurs, SRA élabore des documents techniques pour promouvoir la réparation de qualité, tels que ceux relatifs aux pare-brise ou aux cadres de deux-roues motorisés.



Fédération de la Distribution Automobile

10 rue Pergolèse

75116 Paris

01 45 00 39 71

feda.fr