



# OBSERVATOIRE ANNUEL

AUTO 2023

SINISTRES COLLISION

ÉTUDE DES MARQUES ET MODELES

AVRIL 2024

## OBJECTIF

Dans la continuité de l'Observatoire des sinistres de collision 2023 ainsi qu'en complément des indicateurs déjà publiés, ce nouvel observatoire annuel a pour objectif de mesurer les écarts de coût de réparation entre les modèles et les marques présentant un positionnement comparable. Pour réaliser ces comparaisons, SRA regroupe les véhicules à partir de la segmentation traditionnelle (A, B, M1, M2, H), du positionnement du constructeur (généraliste ou premium) et de la carrosserie (Berline ou SUV).

SRA réalise cette étude chaque année mais pour la première fois, tous les éléments sont regroupés dans un document unique.

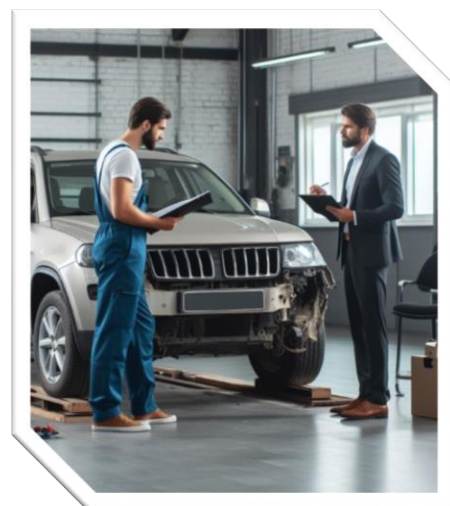
1 - Périmètre de l'étude	page 3
2 - Analyse par marque	page 4
3 - Analyse par segment	page 8
4 - Comparatif par énergie	page 26
5 - Conclusions	page 27
6 - A propos de SRA	page 28



# 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 près de 4 millions de rapports d'expertise qui nous 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.



## Étude annuelle des coûts par marque et modèle

Pour cette étude annuelle, 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.

Pour conserver une population homogène et comparable objectivement, l'étude porte uniquement sur **les véhicules âgés de moins de 6 ans lors du sinistre**, c'est-à-dire pour cette année, les véhicules commercialisés entre 2018 et 2023 et expertisés en 2023.

Seuls **les modèles avec au moins 100 expertises** sont pris en compte dans l'étude.

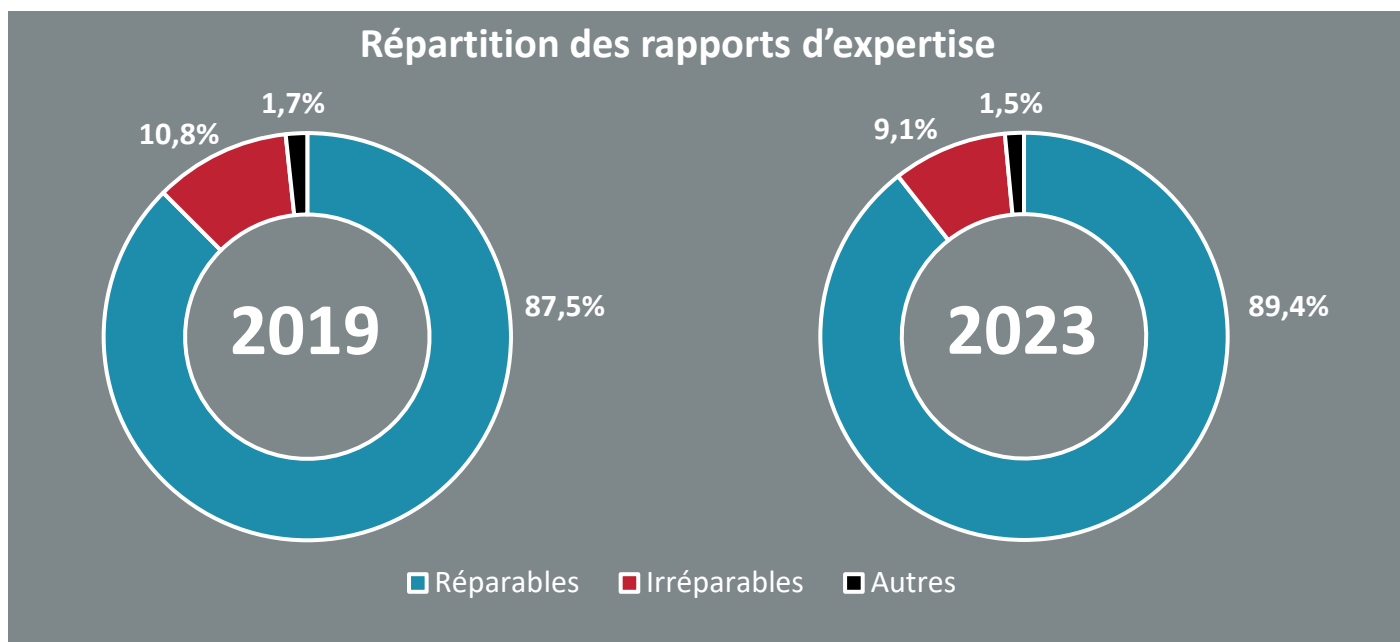
Cette année ce périmètre représente presque **800 000 rapports d'expertise**.

## Sinistres de collision

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

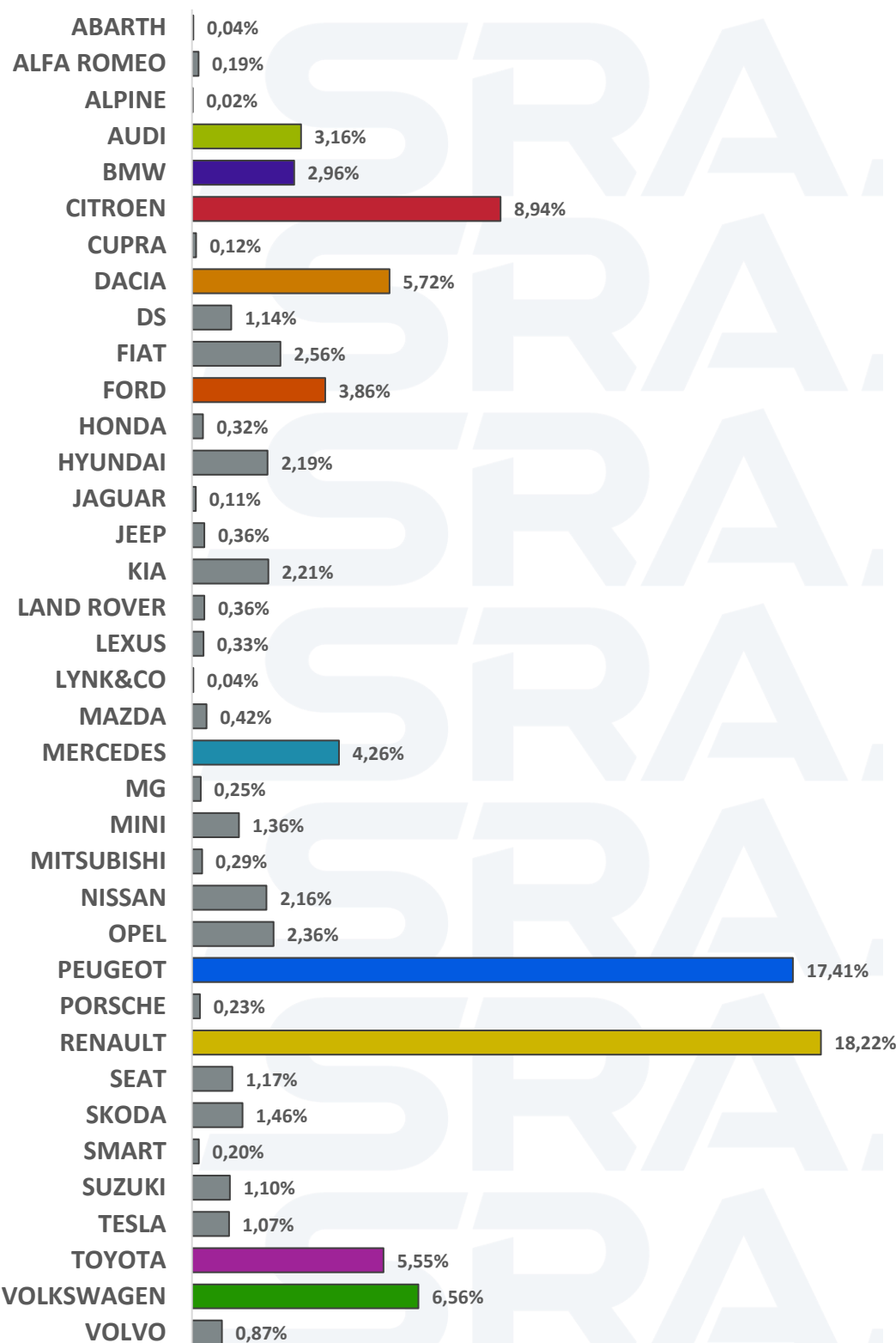
Les rapports pour lesquels les conclusions ne sont pas identifiables sont répertoriés en « autres » et ne sont pas pris en compte dans l'exploitation et les analyses.

Cette catégorie est en légère diminution entre 2019 et 2023 (-0,2 pt).



## 2 - ANALYSE PAR MARQUE

### Répartition en % des sinistres par marque



**44,6 %**

Part des 3 marques françaises dans les rapports d'expertise

**77 %** des modèles sinistrés sont regroupés en **10 marques**



intègrent pour la première fois l'étude annuelle



**= 1 %**

des parts des véhicules sinistrés de moins de 6 ans



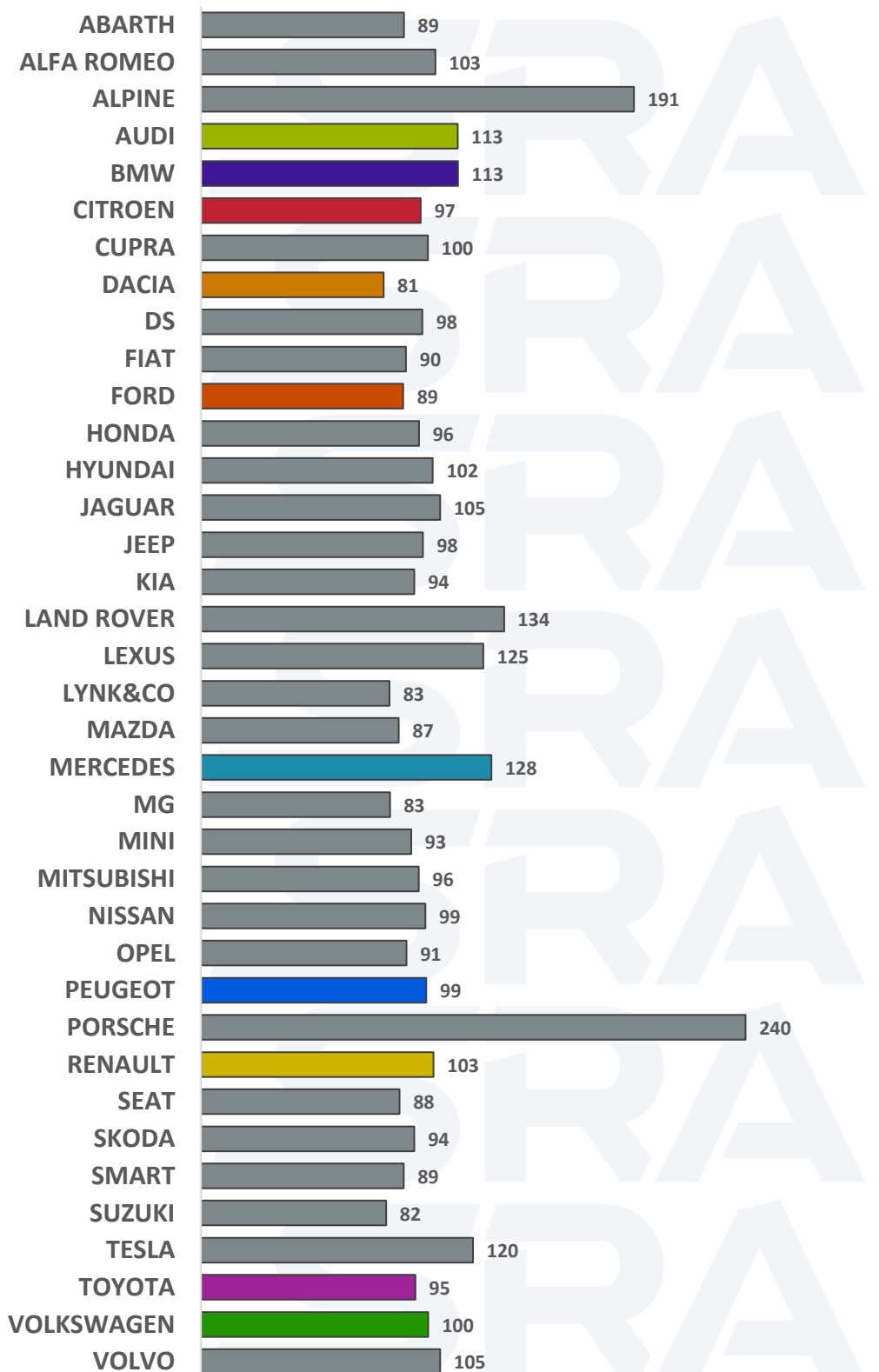
Les **800 000 expertises** étudiées couvrent **41 marques** et **383 modèles**. Les marques proposant uniquement des gammes de véhicules utilitaires sont comptabilisées dans les calculs mais ne sont pas représentées dans les graphiques (DODGE, IVECO, ISUZU et MAN).

Un code couleur individuel est appliqué tout au long du document pour les 10 marques présentant les parts les plus importantes.

## 2 - ANALYSE PAR MARQUE

### Coût des réparations par marque

(Coût en base 100 = Ensemble des modèles)



Marques les moins onéreuses à réparer

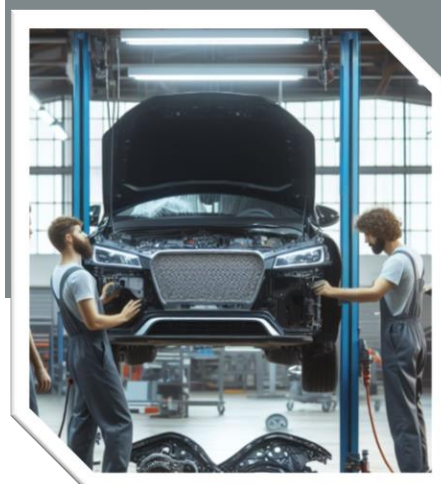


Marque la plus représentée  
Coûte +3% / coût moyen total  
Marque française la plus coûteuse à réparer



TESLA

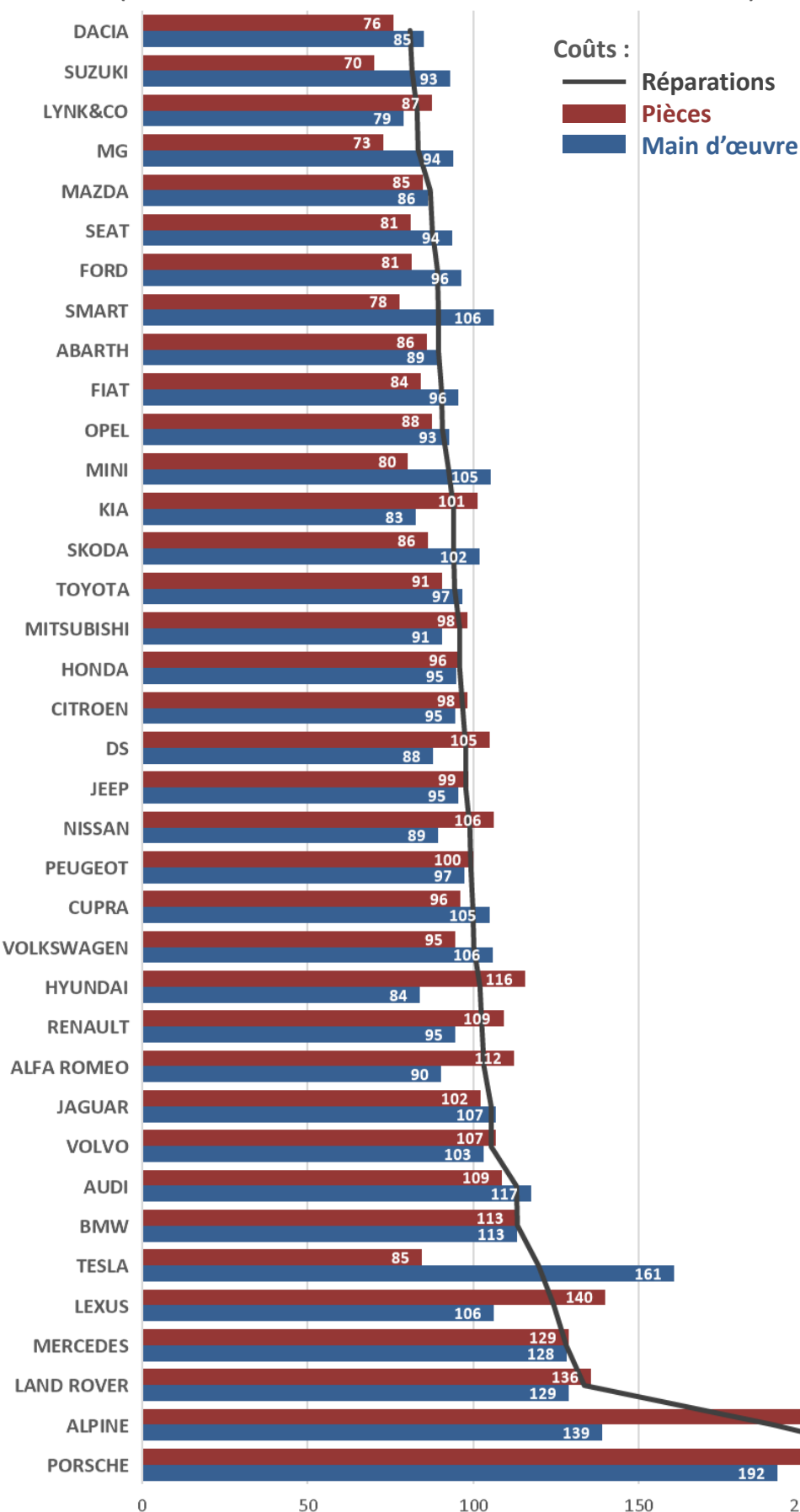
Marque 100% électrique  
Coûte +20% / coût moyen total



Un code couleur individuel est appliqué tout au long du document pour les 10 marques présentant les parts les plus importantes.

# 2 - ANALYSE PAR MARQUE

## Coût des pièces et main d'œuvre par marque (Coût en base 100 = Ensemble des modèles)



Ratio indices pièces / MO bas (< à 1)  
= indices pièces bas ou MO élevés

TESLA	0,53
SMART	0,73
SUZUKI	0,75
MINI	0,76
MG	0,77
FORD	0,85
SKODA	0,85
SEAT	0,86
FIAT	0,88
VOLKSWAGEN	0,89
DACIA	0,89
CUPRA	0,92
AUDI	0,93
TOYOTA	0,94
OPEL	0,94
JAGUAR	0,96
ABARTH	0,97
MAZDA	0,98

Ratio indices pièces / MO neutre (=1)  
BMW 1,00

Ratio indices pièces / MO haut (> à 1)  
= indices pièces élevés ou MO bas

MERCEDES	1,01
HONDA	1,01
PEUGEOT	1,03
JEEP	1,03
VOLVO	1,03
CITROEN	1,04
LAND ROVER	1,05
MITSUBISHI	1,08
LYNK&CO	1,11
RENAULT	1,15
NISSAN	1,19
DS	1,20
KIA	1,23
ALFA ROMEO	1,24
LEXUS	1,32
HYUNDAI	1,38
PORSCHE	1,49
ALPINE	1,71



## 2 - ANALYSE PAR MARQUE

### CARTOGRAPHIE DES COÛTS PAR MARQUE (Coût en base 100 = Ensemble des modèles)

Le graphique qui suit est une synthèse des 2 graphiques précédents.

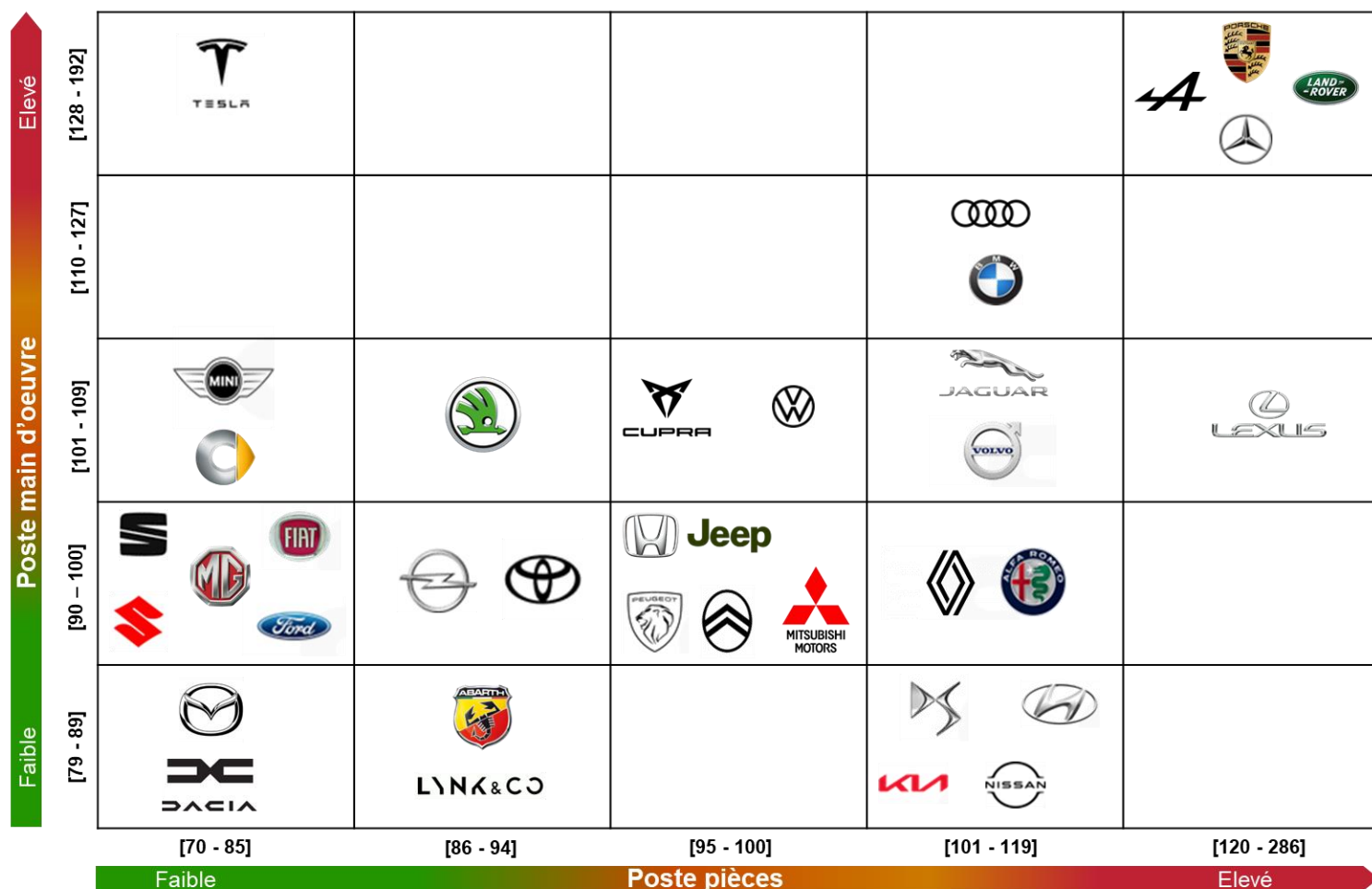
Sur chacun des deux axes les marques sont réparties par niveau de coût (en base 100) pièces et main d'œuvre (MO).

La case en haut à droite réunit les marques qui cumulent les coûts des pièces et MO les plus élevés. A l'opposé de la diagonale, la case en bas à gauche concentre les marques pour lesquelles ces mêmes valeurs sont les plus faibles.

Les marques se trouvant le long de la diagonale affichent quant à elles des coûts pièces et MO équilibrés.

Ainsi, nous pouvons classer les marques selon 4 profils :

- Les marques dont les coûts pièces et MO sont élevés : Porsche, Mercedes, Land Rover et Alpine
- Les marques pour lesquelles les coûts pièces et MO sont faibles : Mazda, Dacia, Suzuki...
- Les marques avec un coût MO élevé et un coût pièces faible : Tesla
- Les marques avec un coût MO moins important par rapport au coût pièces : Kia, Nissan ...



Dans cette distribution, on relèvera que très peu des marques cumulent la double contrainte d'un coût pièce et d'un coût MO (très) élevé.

La marque Tesla est atypique avec coût MO très élevé mais un coût pièces dans les plus bas.

## 3 - ANALYSE PAR SEGMENT

La comparaison des coûts de réparation est réalisée avec des véhicules similaires. Voici ci-dessous la liste des segments retenus par SRA pour l'étude :

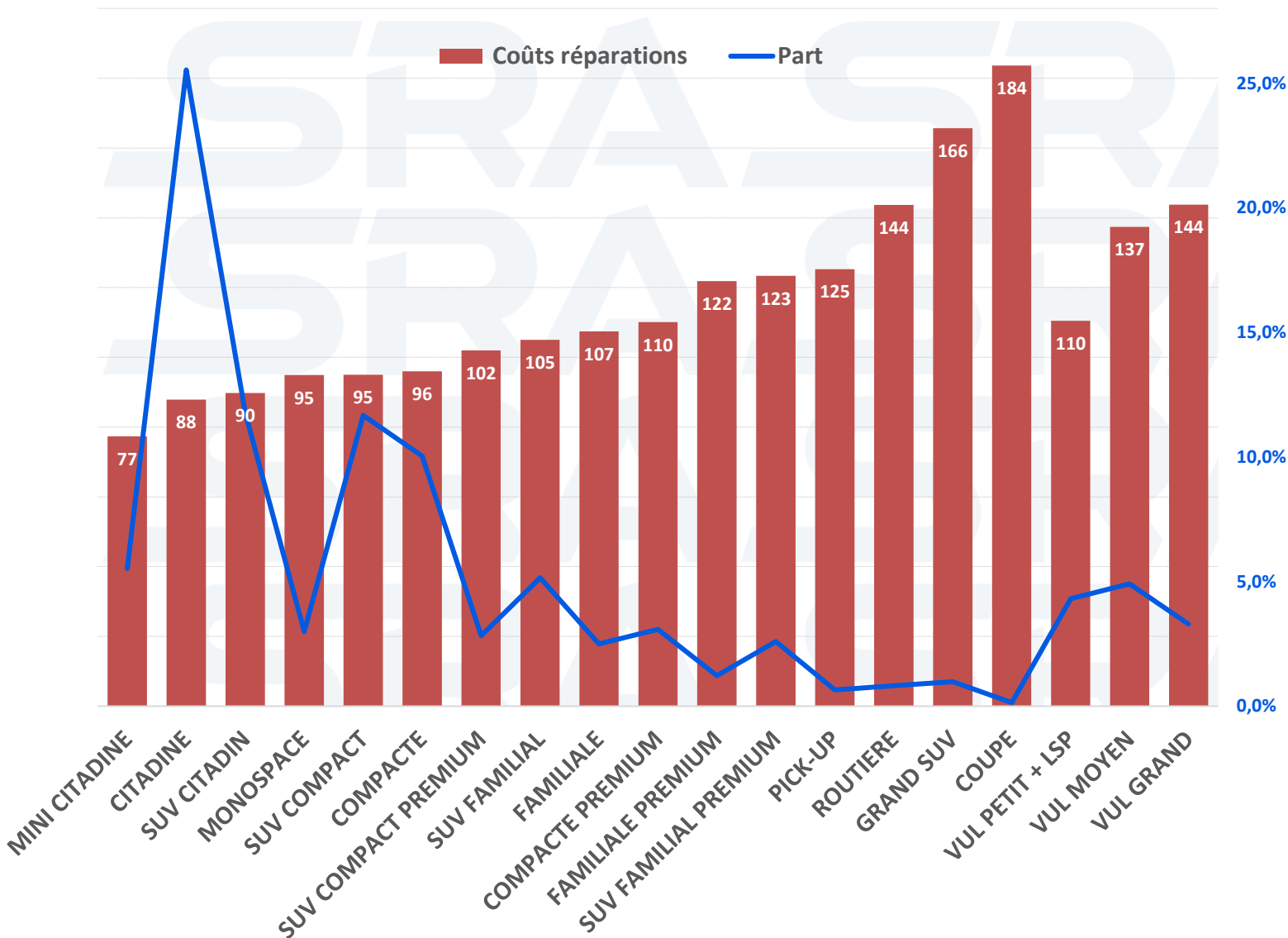
3.1 - Mini citadines / A	page 10
3.2 - Citadines / B	page 11
3.3 - SUV citadins / B SUV	page 12
3.4 - Compactes / M1	page 13
3.5 - Compactes premium / M1+	page 14
3.6 - SUV compacts / M1 SUV	page 15
3.7 - SUV compacts premium / M1+ SUV	page 16
3.8 - Familiales / M2	page 17
3.9 - Familiales premium / M2+	page 18
3.10 - SUV familiaux / M2 SUV	page 19
3.11 - SUV familiaux premium / M2+ SUV	page 20
3.12 - Routières / H	page 21
3.13 - Grands SUV / H SUV	page 22
3.14 - Petits utilitaires / VUL1	page 23
3.15 - Utilitaires moyens / VUL2	page 24
3.16 - Grands utilitaires / VUL3	page 25





# 3 - ANALYSE PAR SEGMENT

Répartition et coût des réparations par segment  
(Coût en base 100 = Ensemble des modèles)



CITADINE

= 25,5 % des véhicules sinistrés



SUV

= 35 % des véhicules sinistrés



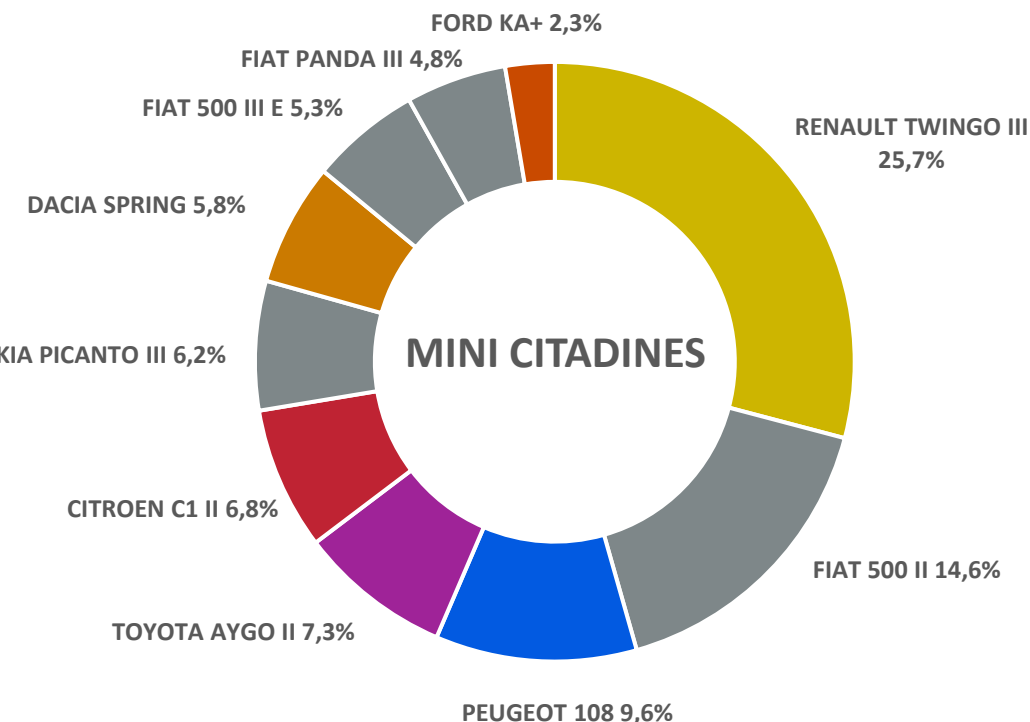
UTILITAIRE

= 12,5 % des véhicules sinistrés

# 3.1 - MINI CITADINES / A

## Répartition

des 10 véhicules les plus sinistrés, part dans le segment en %



**88,4 %** = part du top 10

**1** mini citadine sur **4** sinistrées est une Renault Twingo III

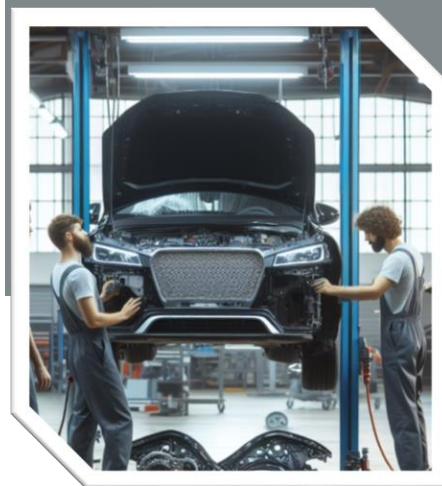
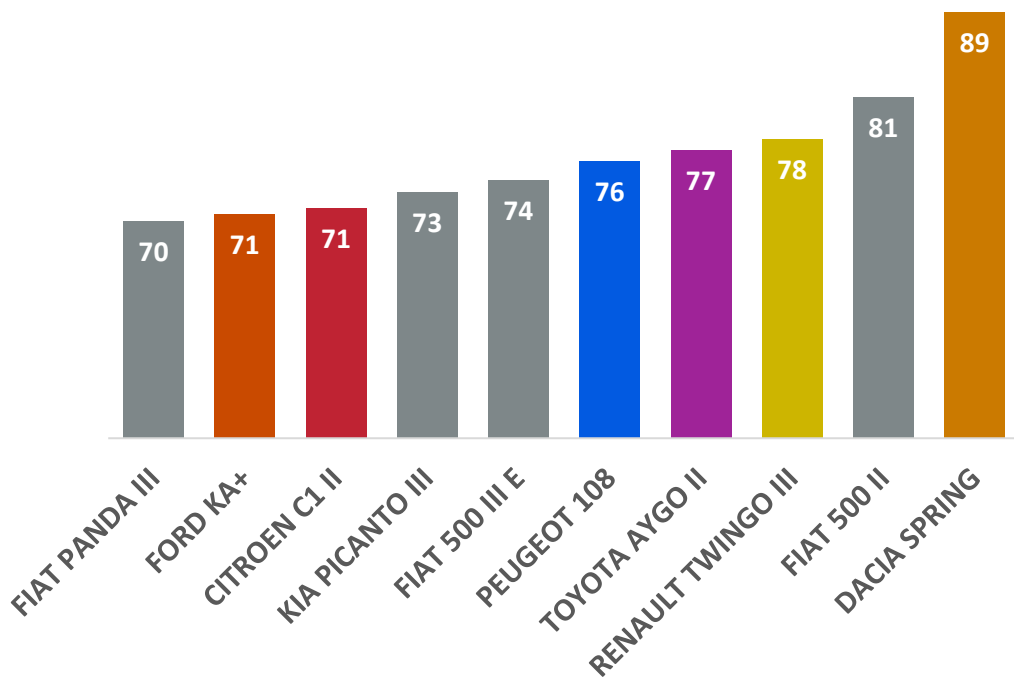
**50 %** Renault Twingo III  
Fiat 500 II  
Peugeot 108  
des parts des mini citadines sinistrées



Dacia Spring, véhicule 100 % électrique est le plus cher à réparer à contrario de la Fiat Panda III

## Coût des réparations

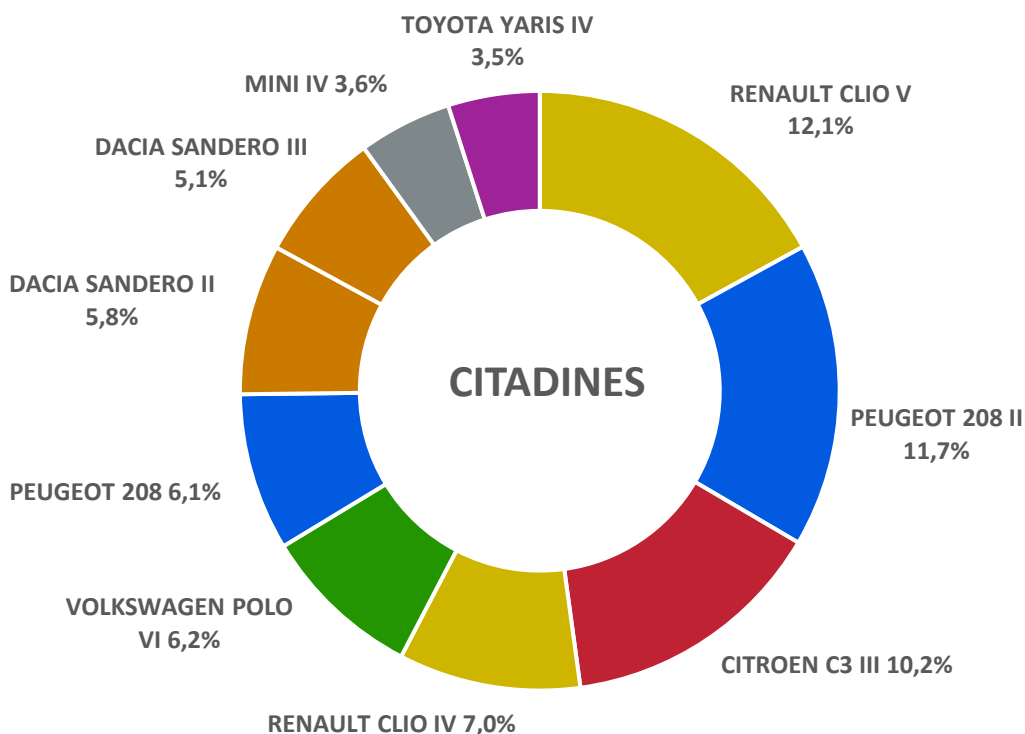
des 10 véhicules les plus sinistrés, en base 100



## 3.2 - CITADINES / B

### Répartition

des 10 véhicules les plus sinistrés, part dans le segment en %



**71,3 %** = part du top 10

Ce segment est particulièrement concurrencé

Les 3 constructeurs français positionnent 4 véhicules dans le top 5.

**10,9 %** = part cumulée des générations II et III de Dacia Sandero

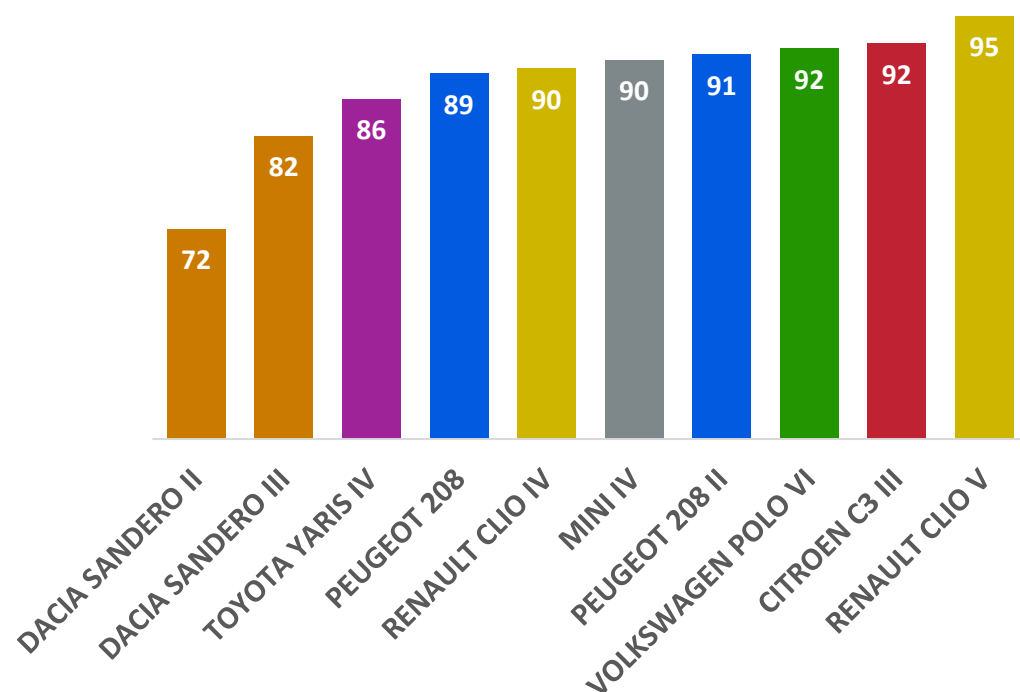


Clio V reste le modèle le plus cher à réparer du top 10 des citadines les plus sinistrées

A contrario des Dacia SANDERO qui restent les moins onéreuses. Nous constatons néanmoins une forte augmentation entre les générations II et III

### Coût des réparations

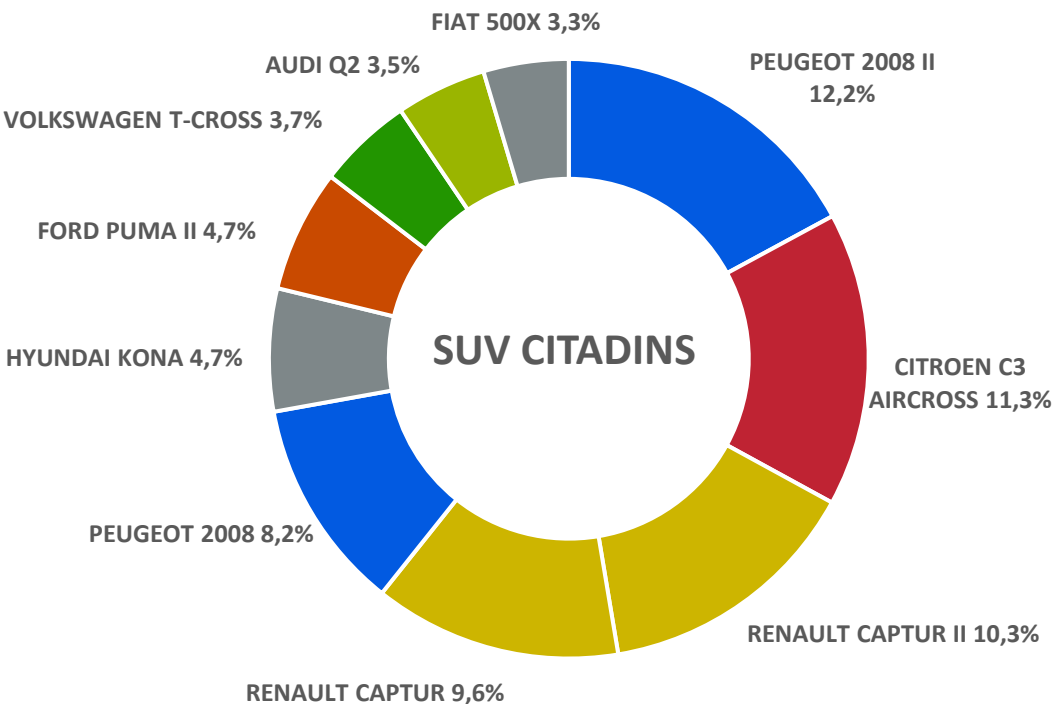
des 10 véhicules les plus sinistrés, en base 100



# 3.3 - SUV CITADINS / B SUV

## Répartition

des 10 véhicules les plus sinistrés, part dans le segment en %



**71,5 % = part du top 10**

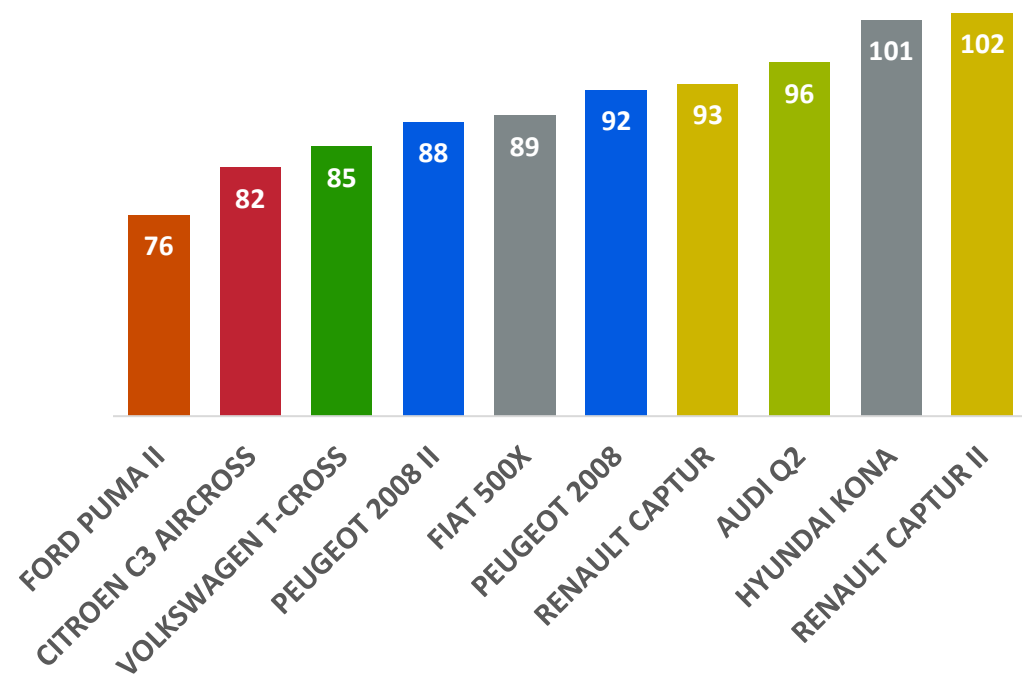
Ce segment est particulièrement concurrencé

Les 3 constructeurs français occupent le top 5

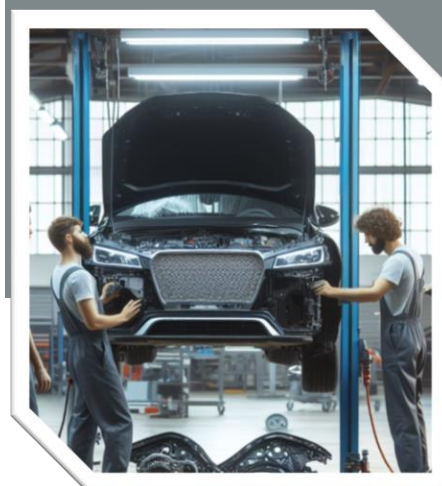
Les 2 générations des Peugeot 2008 et Renault Captur pèsent **40 % du segment**

## Coût des réparations

des 10 véhicules les plus sinistrés, en base 100



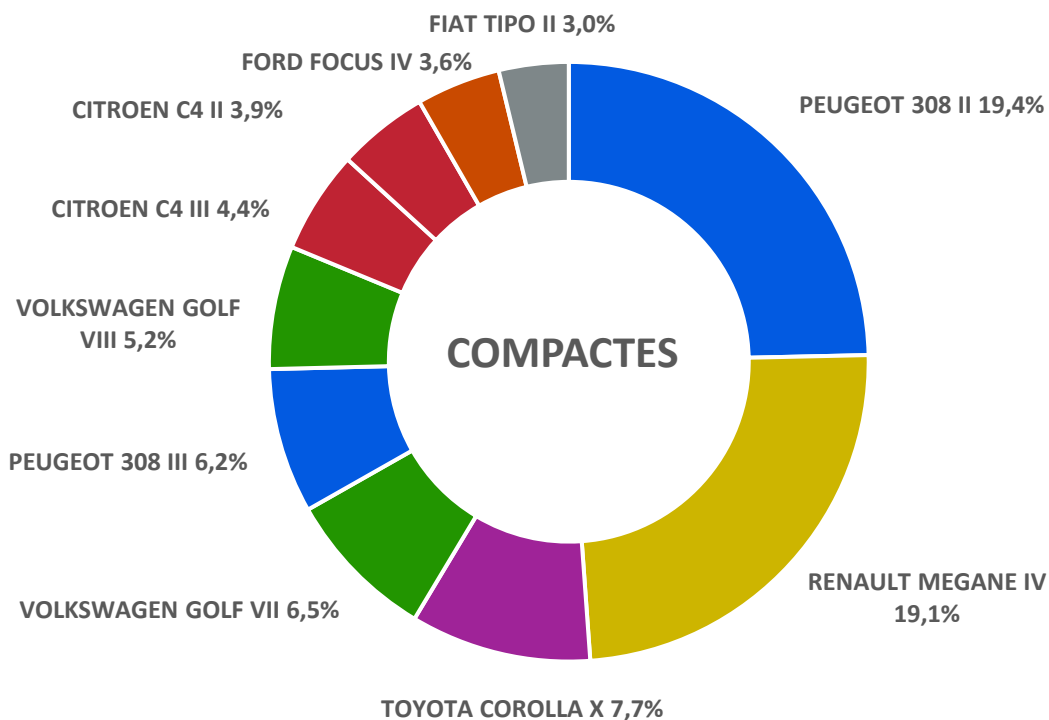
Ford Puma = Citadin SUV le moins cher à réparer à contrario du Renault Captur II et du Hyundai Kona



# 3.4 - COMPACTES / M1

## Répartition

des 10 véhicules les plus sinistrés, part dans le segment en %



**79 %** = part du top 10

Malgré une représentativité forte des modèles français, 5 modèles étrangers occupent le top 10

Citroën, Peugeot et VW comptent 2 générations de leurs compactes dans le top 10, à contrario de Renault pour lequel la dernière génération de la Mégane n'est pas encore suffisamment représentée pour intégrer le classement.

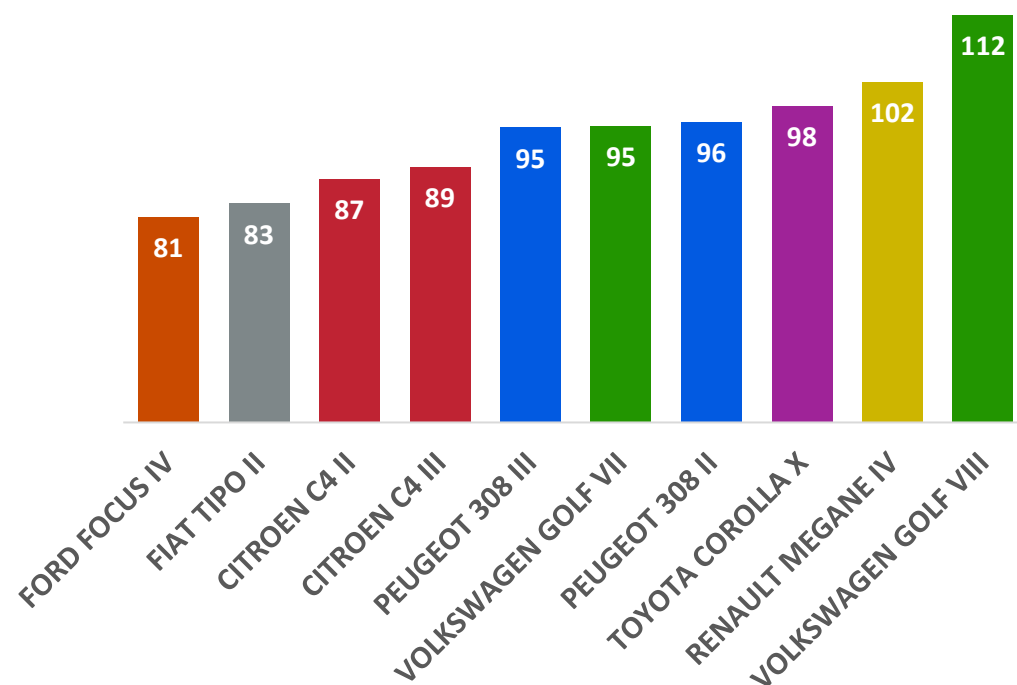
Comme pour les SUV urbains, la compacte la moins onéreuse du top 10 est une Ford avec la Focus IV.

La VW Golf VIII modèle iconique du segment est le plus coûteux à réparer :  
 +10 % / Renault Mégane IV  
 +17 % / Peugeot 308 III

Sur ce segment, Renault reste également la marque française la plus chère

## Coût des réparations

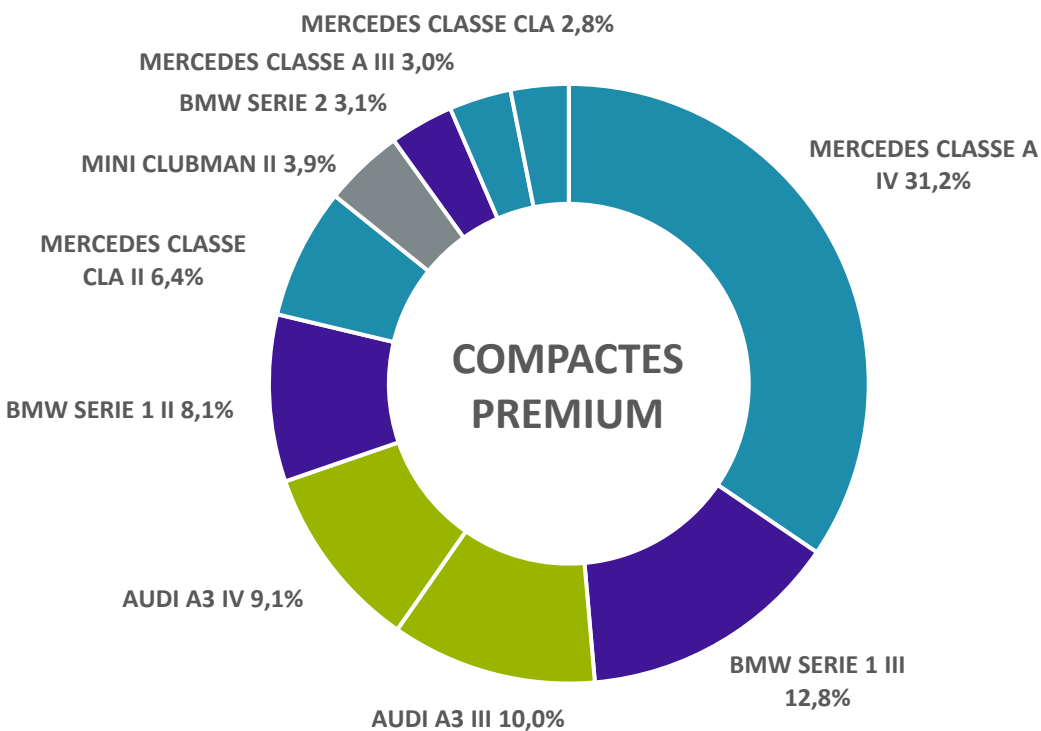
des 10 véhicules les plus sinistrés, en base 100



# 3.5 - COMPACTES PREMIUM / M1+

## Répartition

des 10 véhicules les plus sinistrés, part dans le segment en %



90,4 % = part du top 10

Les marques allemandes monopolisent ce segment :



43 % des parts



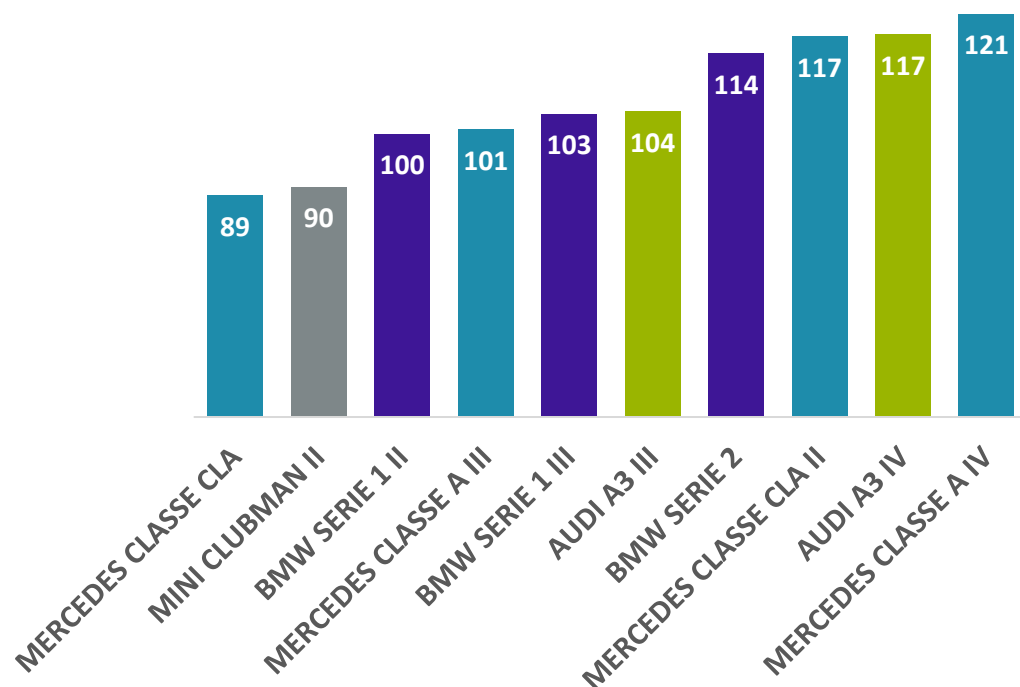
24 % des parts



Mercedes Classe A IV modèle le plus sinistré et le plus couteux du segment

## Coût des réparations

des 10 véhicules les plus sinistrés, en base 100

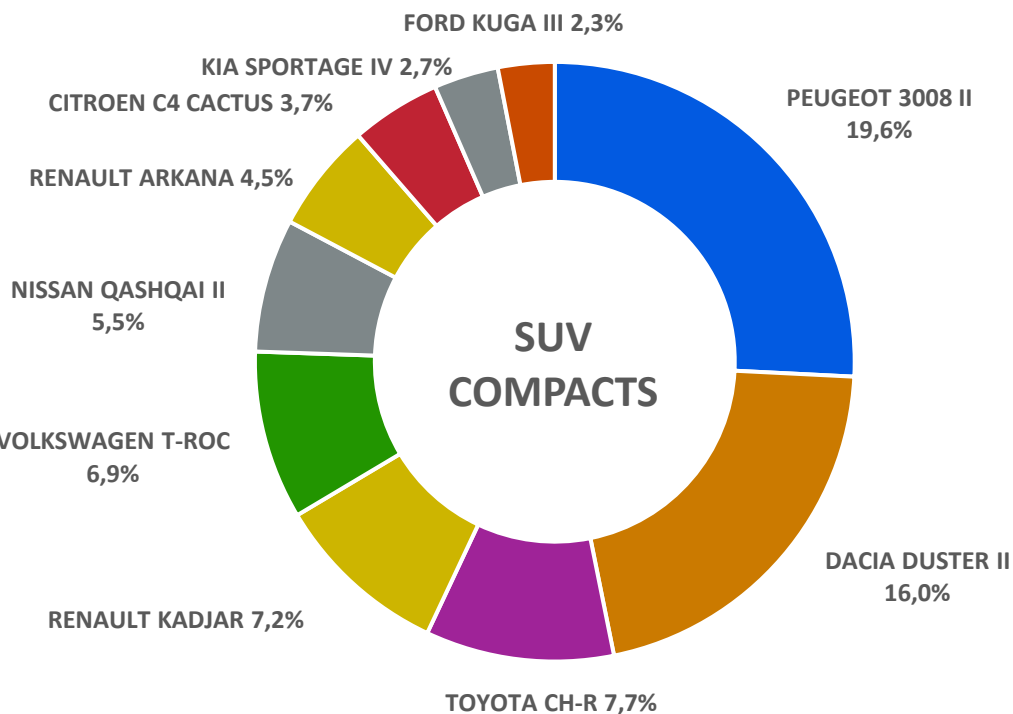




# 3.6 - SUV COMPACTS / M1 SUV

## Répartition

des 10 véhicules les plus sinistrés, part dans le segment en %



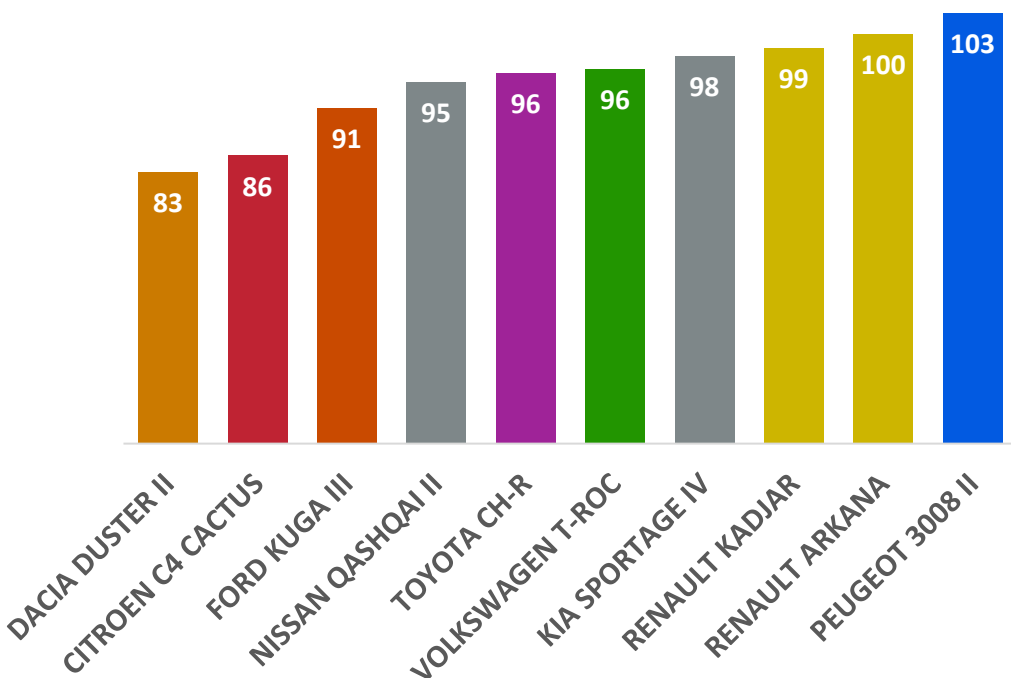
76,1 % = part du top 10

Dacia Duster II deuxième véhicule en part du segment après le Peugeot 3008 II. Toyota avec son CH-R complète le podium des SUV compacts.

Les 3 SUV compacts les plus chers à réparer sont proches du coût moyen de l'ensemble des modèles (= base 100)

## Coût des réparations

des 10 véhicules les plus sinistrés, en base 100



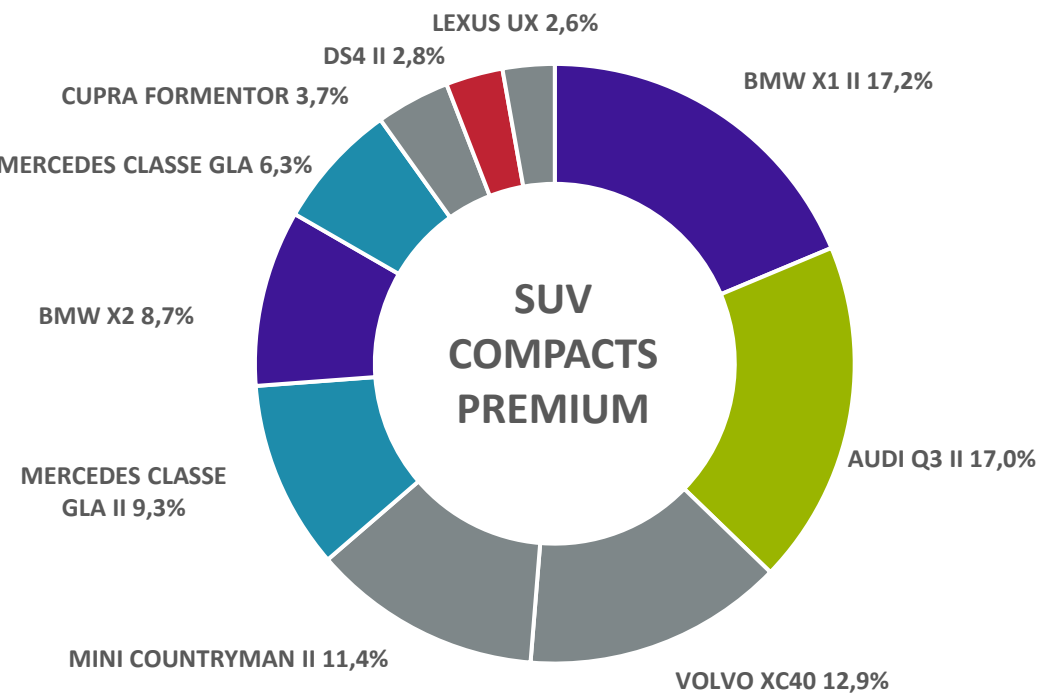
Duster II, SUV compact le moins cher à réparer du top 10



# 3.7 - SUV COMPACTS PREMIUM / M1+SUV

## Répartition

des 10 véhicules les plus sinistrés, part dans le segment en %



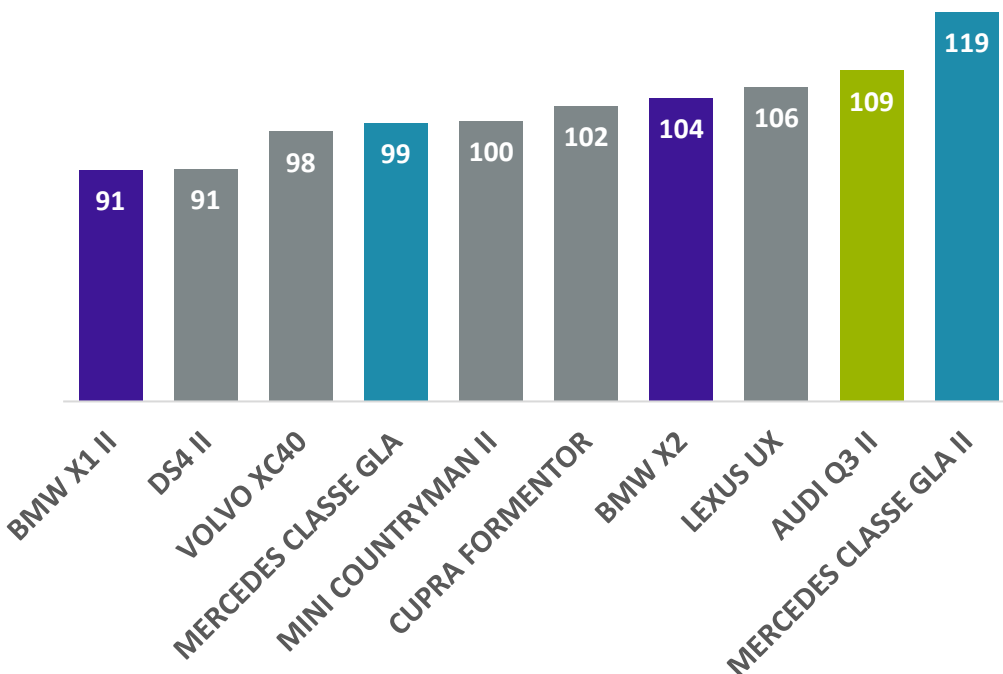
91,9 % = part du top 10

Volvo XC40 se place en troisième position en termes de part sur ce secteur, après le BMW X1 II et l'Audi Q3 II

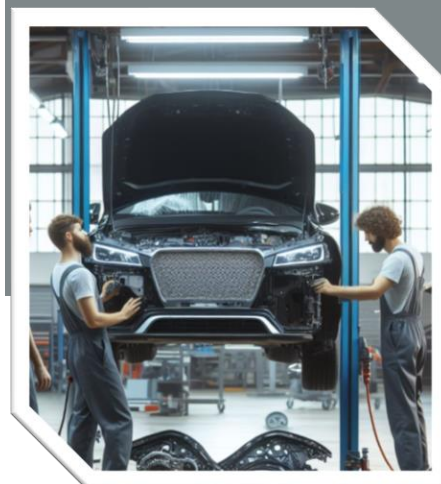


## Coût des réparations

des 10 véhicules les plus sinistrés, en base 100



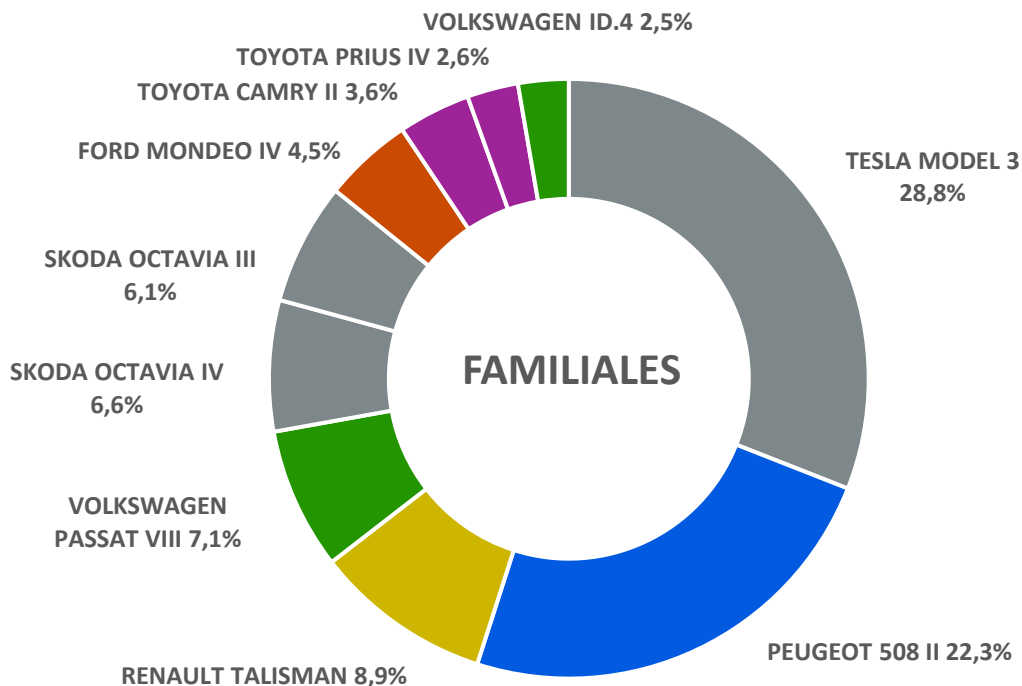
Le Mercedes GLA II est le SUV compact premium le plus onéreux : +10 % / Audi Q3 III



# 3.8 - FAMILIALES / M2

## Répartition

des 10 véhicules les plus sinistrés, part dans le segment en %



93 % = part du top 10

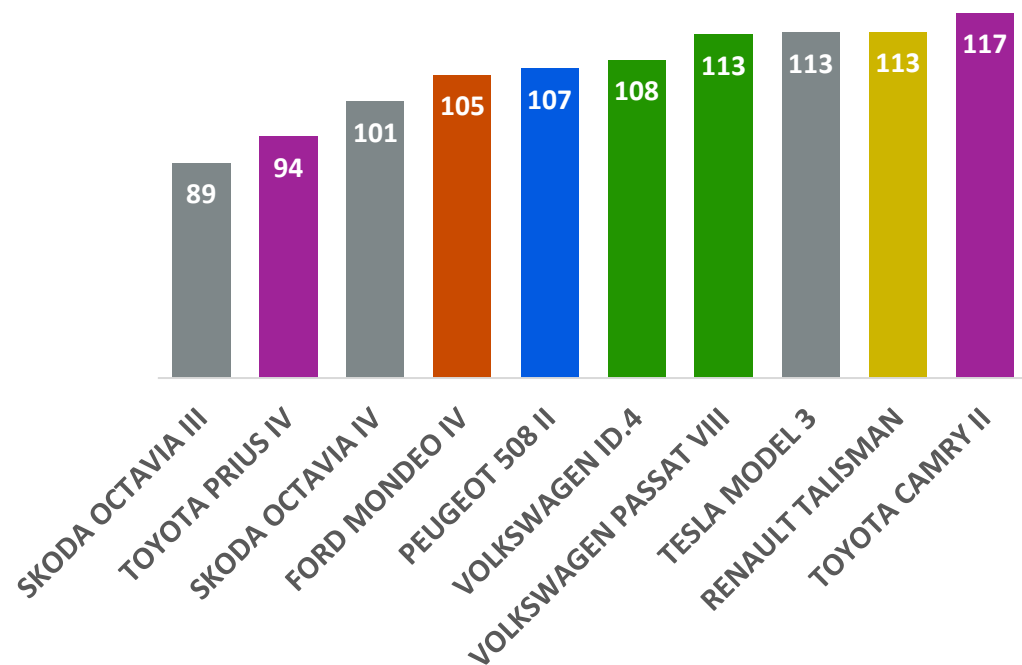
La Tesla Model 3 représente presque 30 % de ce segment



Et en termes de coût de réparation, elle est dans la tendance haute mais pas la plus chère

## Coût des réparations

des 10 véhicules les plus sinistrés, en base 100



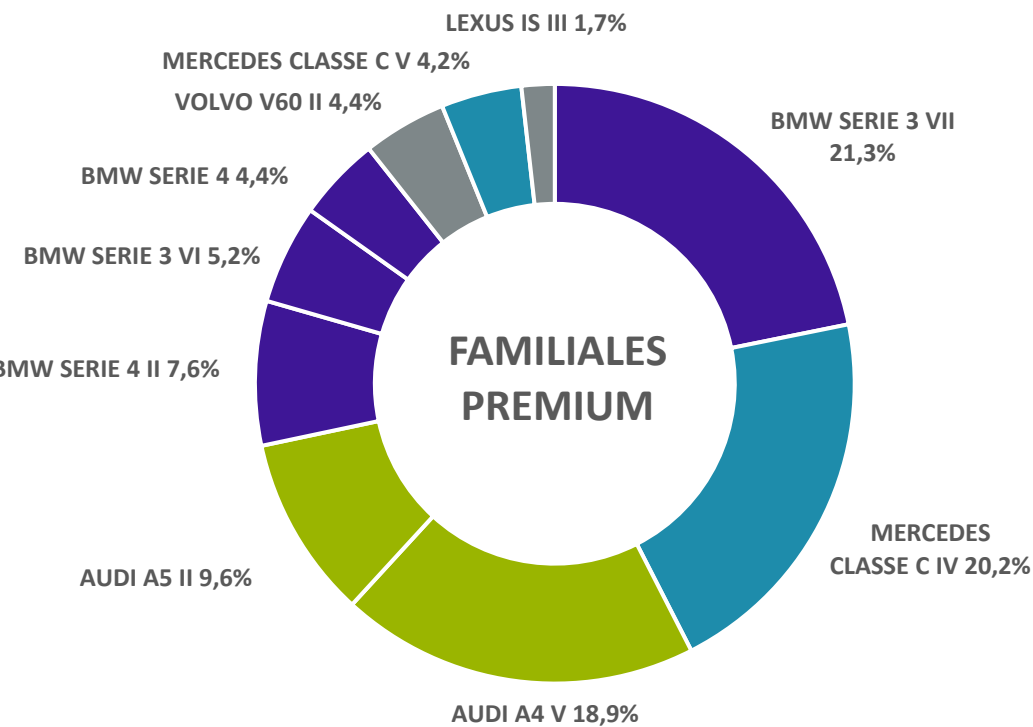
2 des modèles de Skoda se positionnent dans les 3 moins coûteuses du top 10 de ce segment



# 3.9 - FAMILIALES PREMIUM / M2+

## Répartition

des 10 véhicules les plus sinistrés, part dans le segment en %



97,5 % = part du top 10



38,5 % des parts

Seuls les modèles Volvo V60 II et Lexus IS III viennent casser l'hégémonie des marques allemandes dans ce segment

## Coût des réparations

des 10 véhicules les plus sinistrés, en base 100



La BMW Série 4 est dans le top 10 du segment :

La moins chère en génération I

La plus chère en génération II

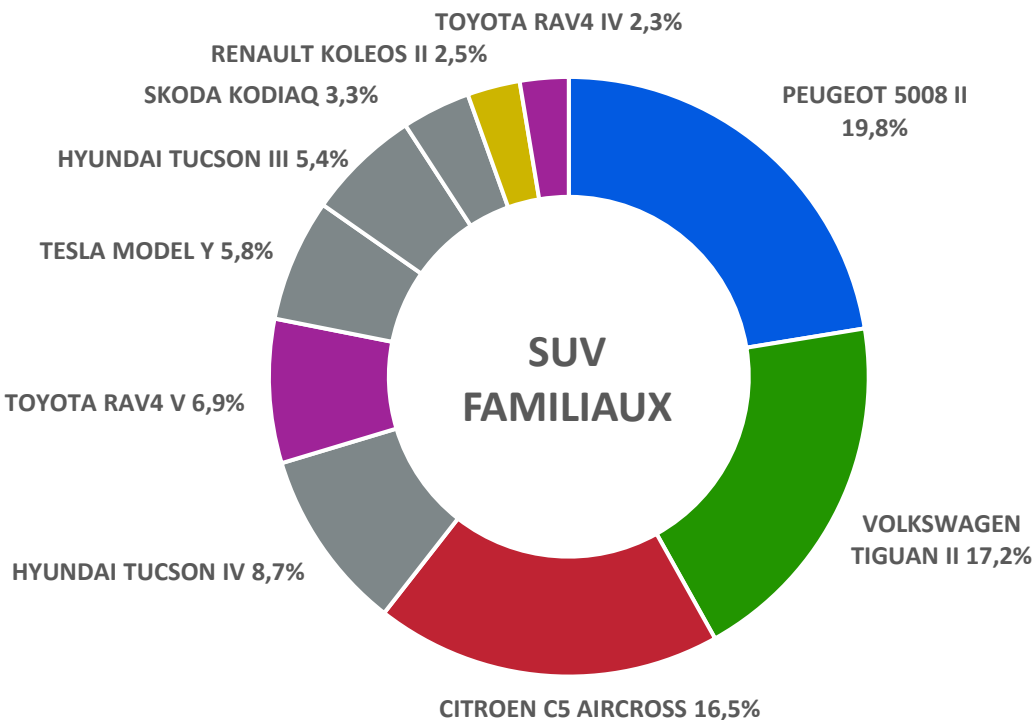
Le changement de génération entraîne un surcoût de 50 % des réparations



# 3.10 - SUV FAMILIAUX / M2 SUV

## Répartition


des 10 véhicules les plus sinistrés, part dans le segment en %



**88,4 %** = part du top 10

Les Peugeot 5008 II, VW Tiguan II et Citroën C5 Aircross pèsent 53,5 % des parts

Le Model Y de Tesla commence, avec une part à 5,8 % à être significatif, bien qu'encore en retrait face aux modèles historiques

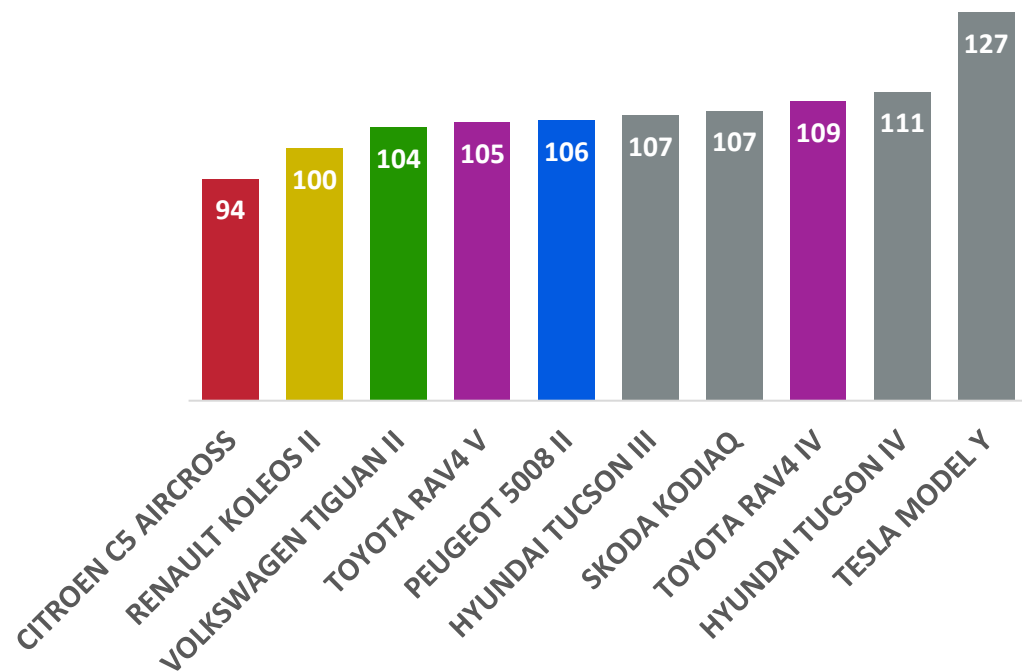
 **14,1 %** des parts avec les Tucson III & IV



Citroen C5 Aircross, SUV Familial le moins cher à réparer à contrario du Model Y de Tesla (+33 %) suivi du Hyundai Tucson IV (+11 %)

## Coût des réparations

des 10 véhicules les plus sinistrés, en base 100

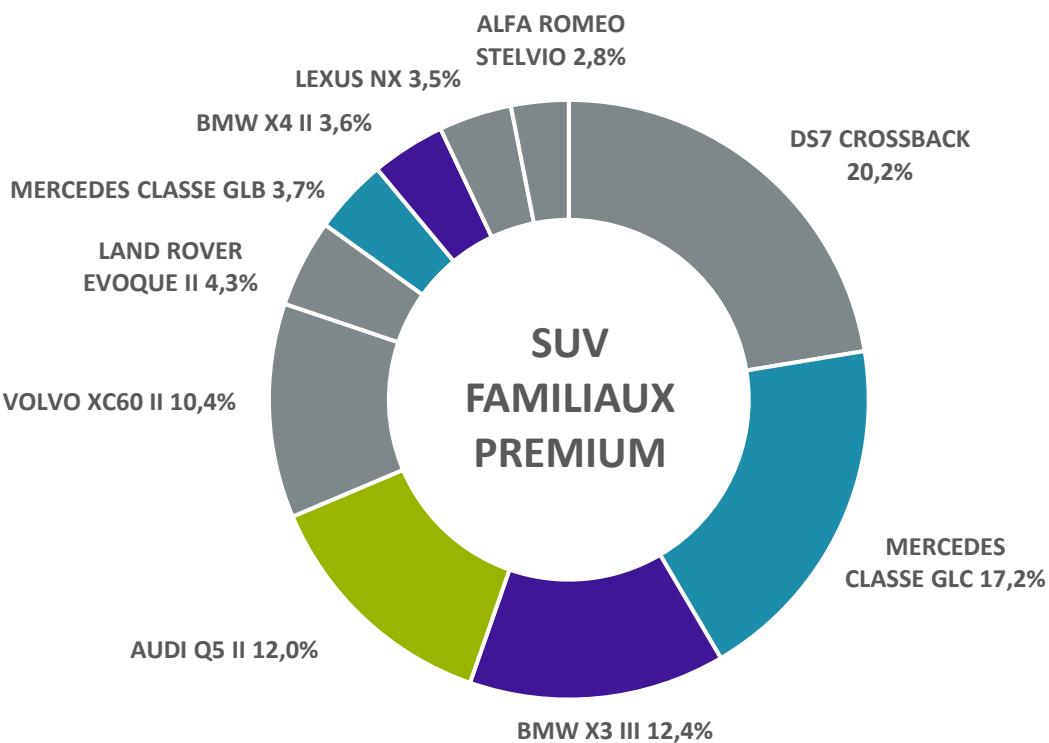




# 3.11 - SUV FAMILIAUX PREMIUM/M2+SUV

## Répartition

des 10 véhicules les plus sinistrés, part dans le segment en %



90,1 % = part du top 10

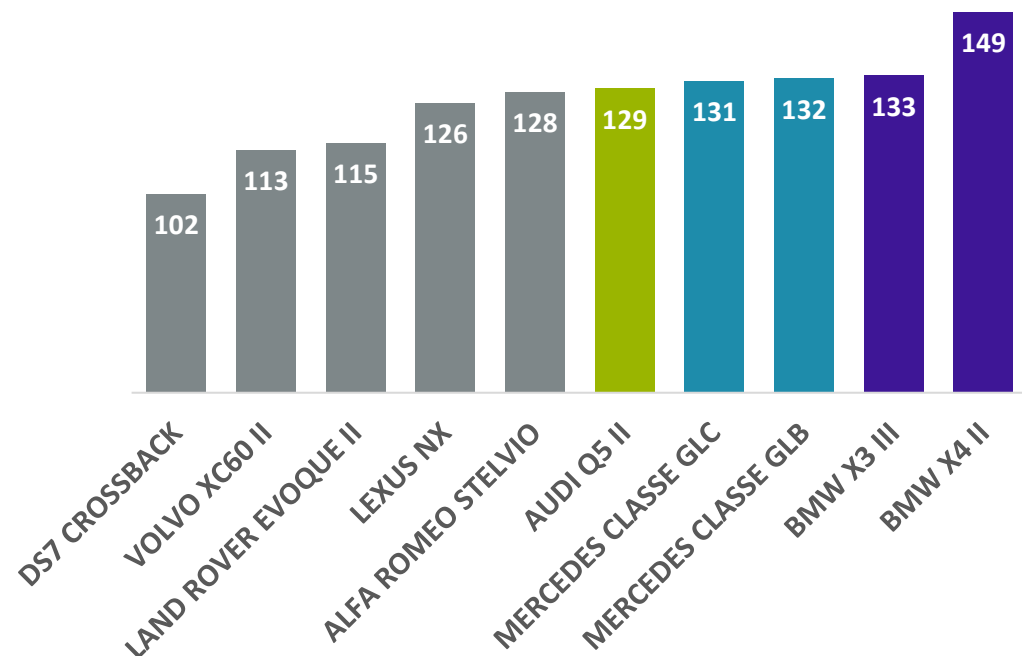
Le DS7 Crossback présente la part la plus élevée du segment des SUV Familiaux Premium



Tout en étant le moins onéreux à réparer

## Coût des réparations

des 10 véhicules les plus sinistrés, en base 100



= 149 d'indice de coût

Le BMW X4 II est le modèle le plus cher à réparer, suivi du X3 III et des Mercedes GLB et GLC

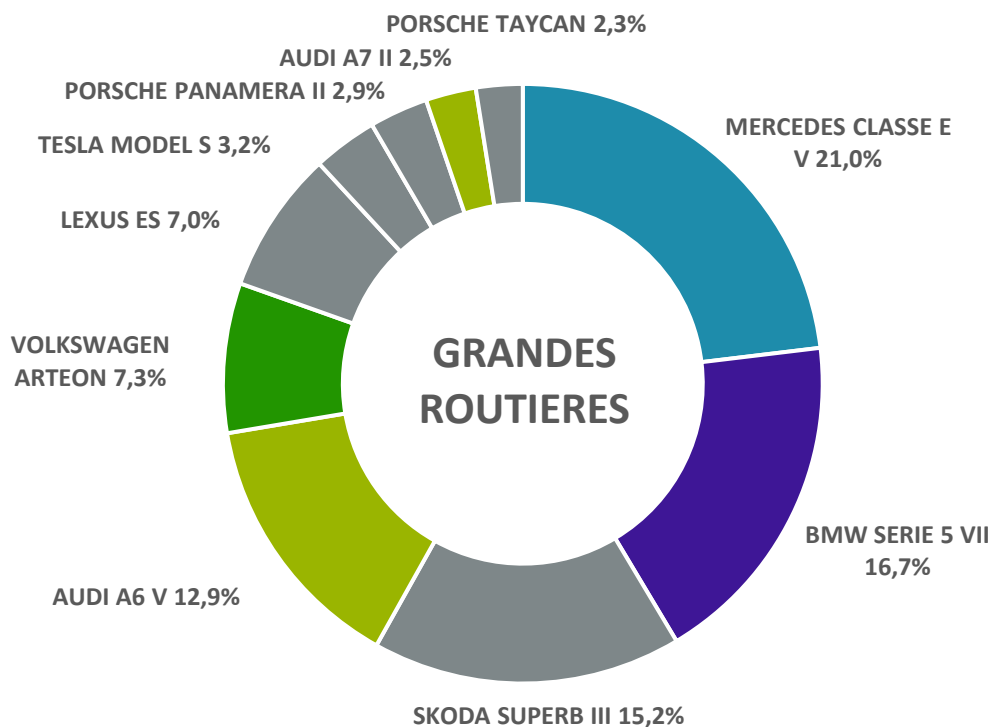




# 3.12 – GRANDES ROUTIERES / H

## Répartition


des 10 véhicules les plus sinistrés, part dans le segment en %



**87,8 %** = part du top 10

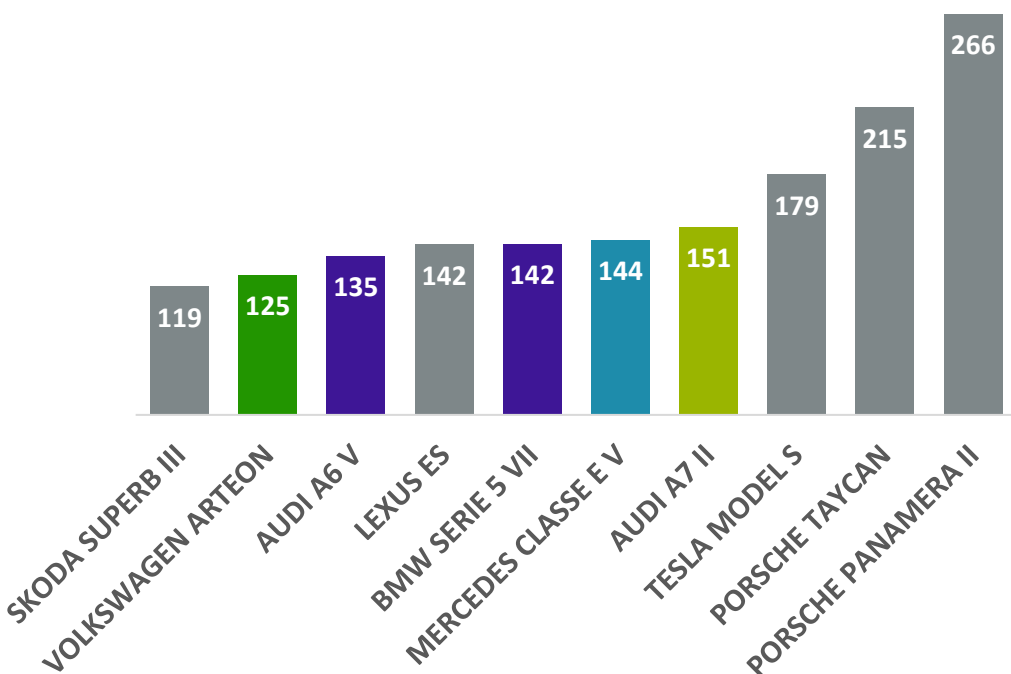
Skoda complète le podium des parts des grandes familiales avec son modèle Superb III après la Mercedes Classe E et la BMW Série 5 VII

 **5,2 %** des parts avec 2 modèles dont un 100 % électrique

 **Model S 3,2 %** des parts et 3<sup>ème</sup> modèle le plus cher à réparer après les Porsche Panamera II et Taycan (100 % électrique)

## Coût des réparations

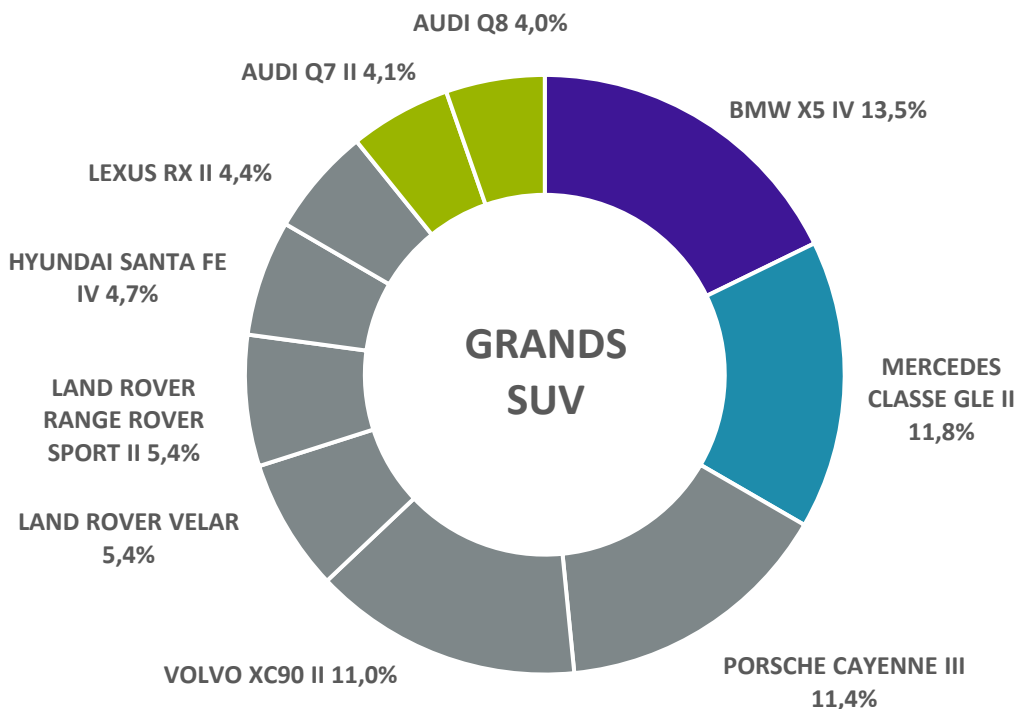
des 10 véhicules les plus sinistrés, en base 100



# 3.13 - GRANDS SUV / H SUV

## Répartition

des 10 véhicules les plus sinistrés, part dans le segment en %



**75,7 % = part du top 10**

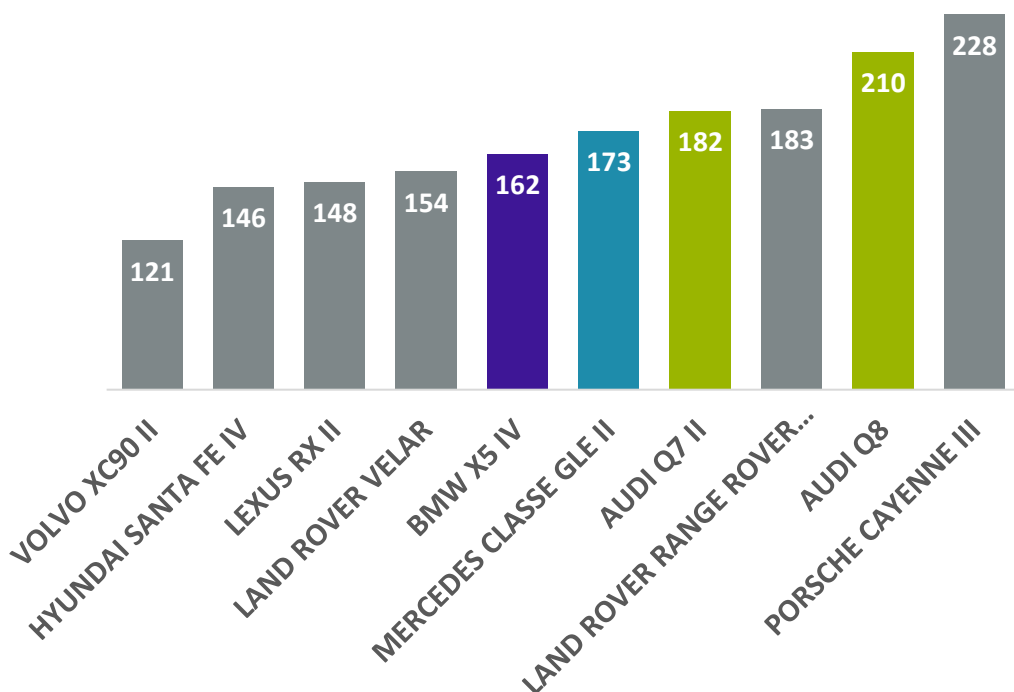
Porsche complète le podium des parts des grands SUV avec son modèle Cayenne III après le BMW X5 IV et le Mercedes GLE II

Les Land Rover, Range Rover et Velar pèsent 10,8 % des parts

Audi Q7 II et Q8 représentent 8,1 % des parts de ce segment

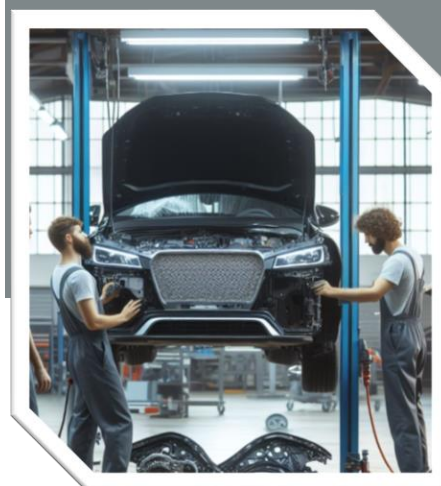
## Coût des réparations

des 10 véhicules les plus sinistrés, en base 100



Les coûts moyens de réparation des Porsche Cayenne et Audi Q8 sont deux fois plus élevés que le coût moyen de l'ensemble des modèles

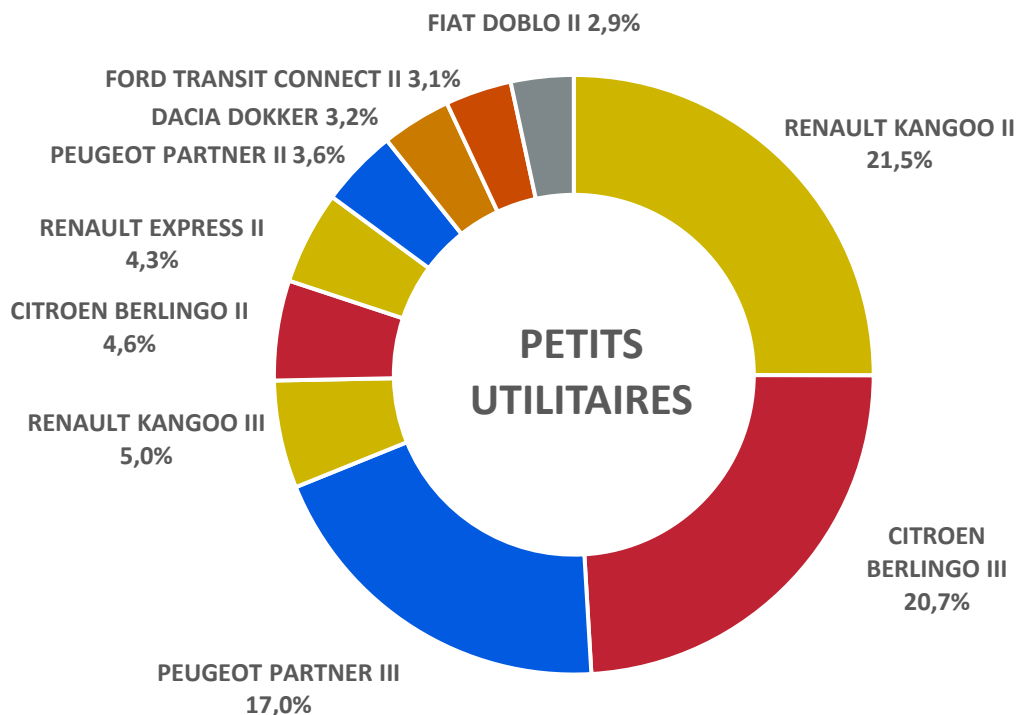
A contrario le Volvo XC90 II se positionne près des coûts de modèles généralistes et segments inférieurs



# 3.14 - PETITS UTILITAIRES / VUL1

## Répartition

des 10 véhicules les plus sinistrés, part dans le segment en %

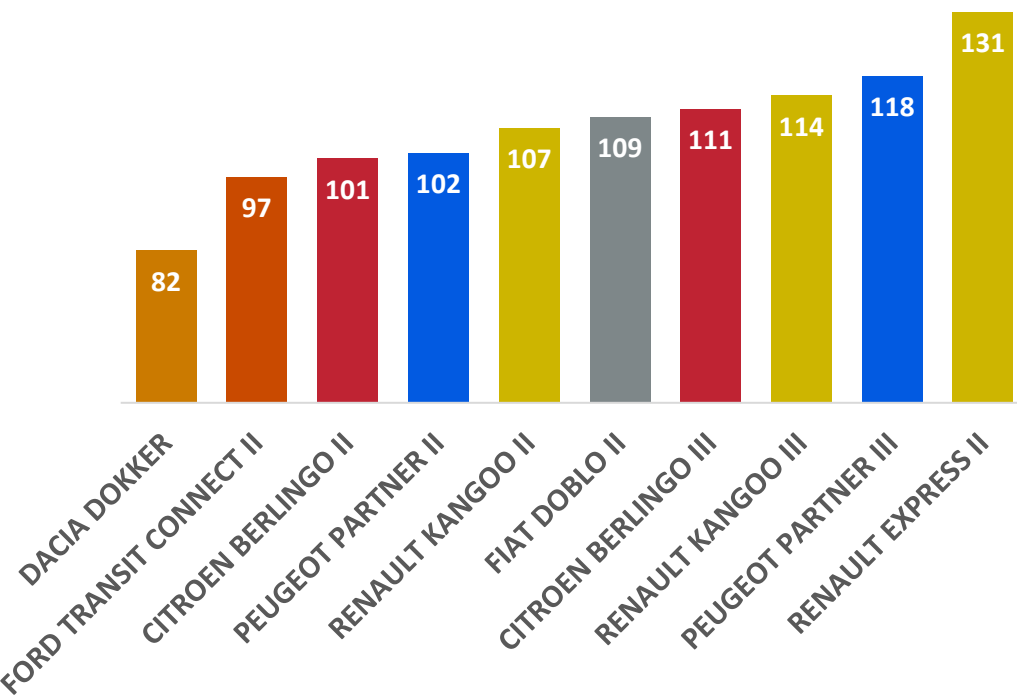


85,9 % = part du top 10

Les constructeurs français représentent presque 80% des parts du segment

## Coût des réparations

des 10 véhicules les plus sinistrés, en base 100



Le groupe Renault place un véhicule comme le moins cher du top 10 de ce segment avec le Dacia Dokker mais également le plus cher avec le Renault Express II à

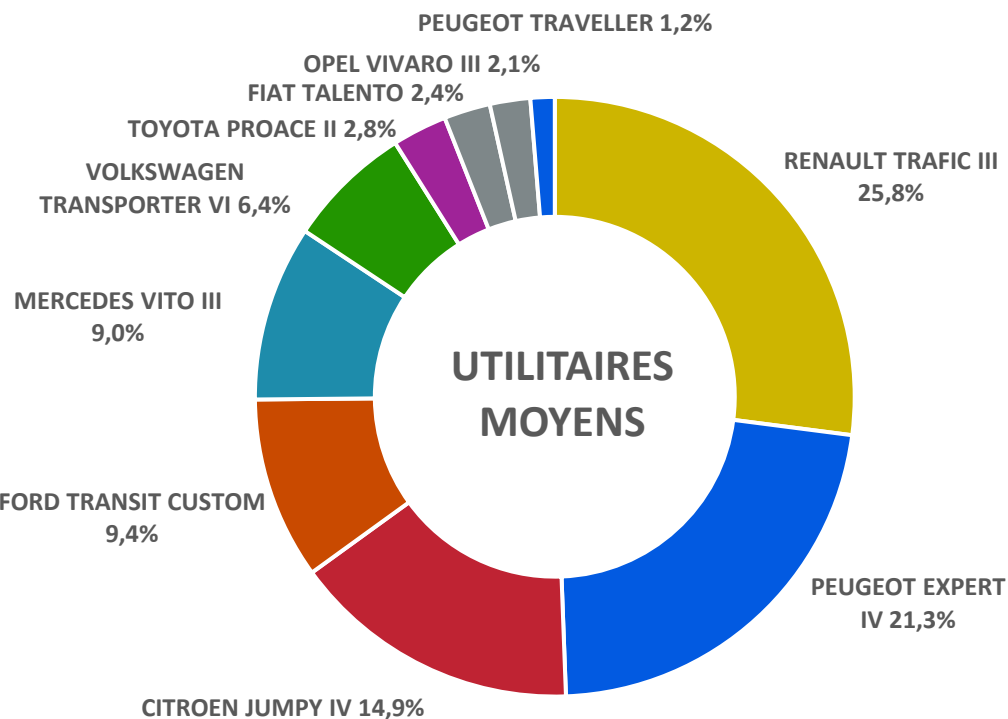
**+49 %**



# 3.15 - UTILITAIRES MOYENS / VUL2

## Répartition

des 10 véhicules les plus sinistrés, part dans le segment en %



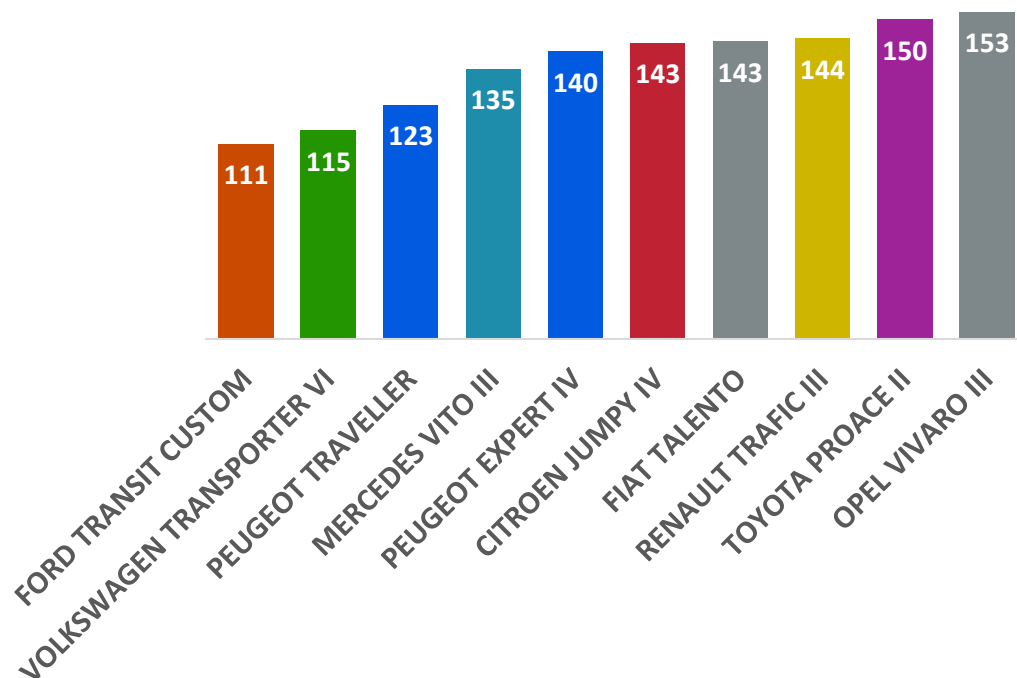
94,1 % = part du top 10

Les constructeurs français occupent le podium en termes de part de sinistres de ce segment

Les 30 % restants se répartissent entre les marques Ford, Mercedes, VW, Toyota, Fiat et Opel

## Coût des réparations

des 10 véhicules les plus sinistrés, en base 100



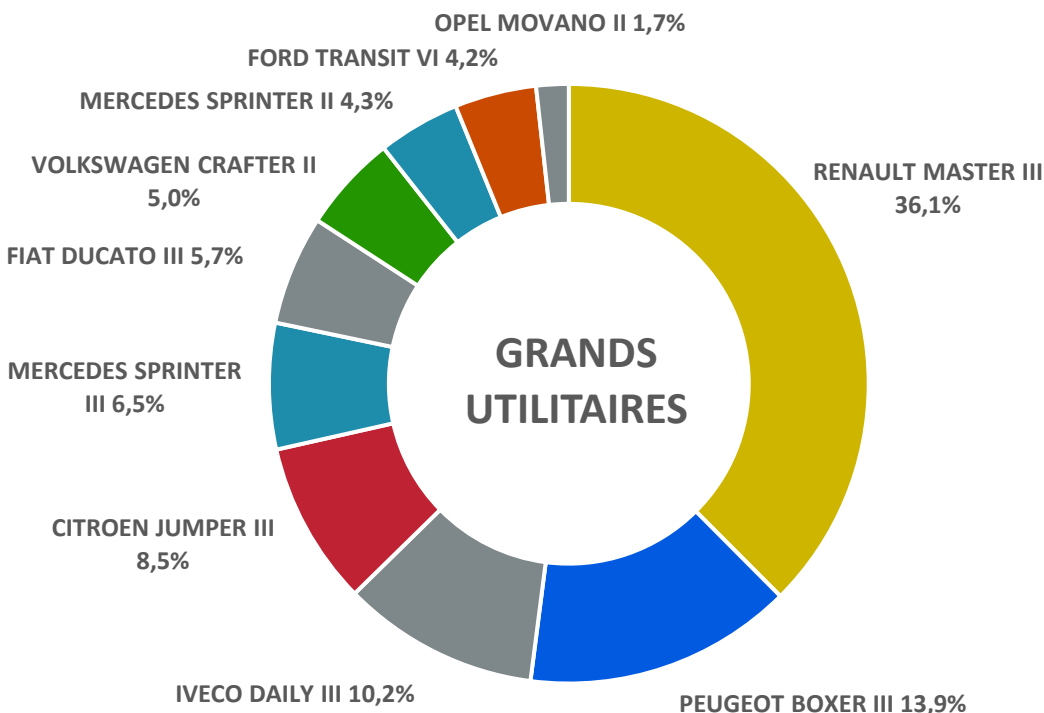
Opel Vivaro III et Toyota Proace II sont les modèles les plus coûteux à réparer



# 3.16 - GRANDS UTILITAIRES / VUL3

## Répartition

des 10 véhicules les plus sinistrés, part dans le segment en %



**94,4 %** = part du top 10

Renault Master III et Peugeot Boxer III représentent 50% des parts de ce segment

Iveco, complète le podium avec le modèle Daily III

En cumulant les 2 générations présentes dans le top 10, le Mercedes Sprinter pèse 10,8 %

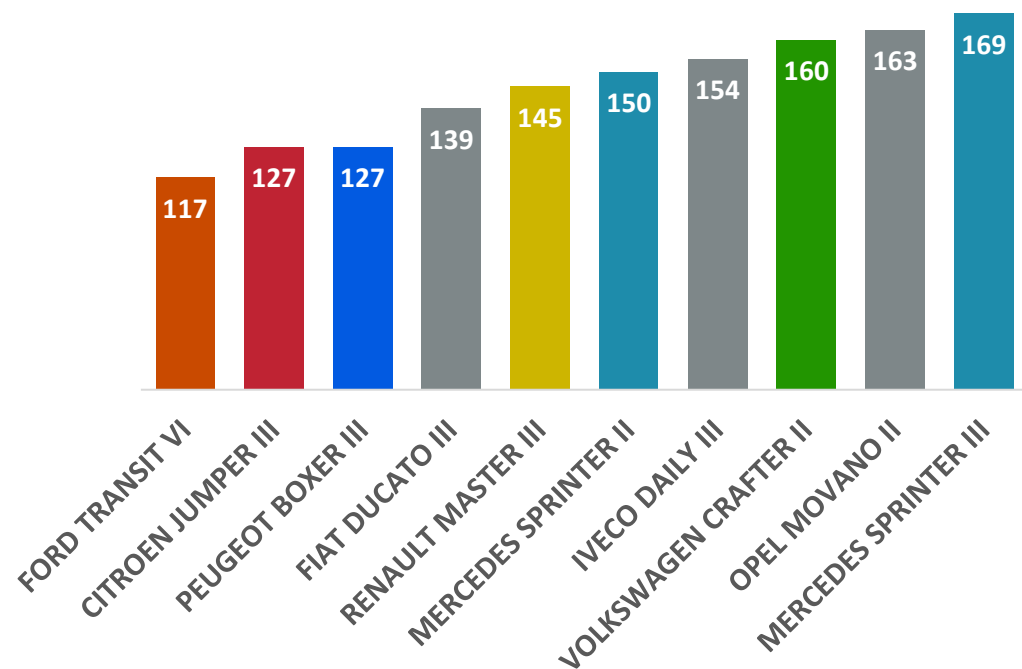


et la génération III est la plus coûteuse à réparer

A contrario du Ford Transit qui lui est 52 % moins cher à réparer

## Coût des réparations

des 10 véhicules les plus sinistrés, en base 100



# 4 – COMPARATIF PAR ENERGIE

## ÉLECTRIQUE VERSUS THERMIQUE

Afin d'avoir une approche objective dans l'analyse des coûts entre les véhicules à motorisations électriques et thermiques, nous avons procédé à des comparaisons entre des modèles identiques (marque, modèle et génération).

Seuls les modèles à motorisation 100% électrique sont pris en compte, les potentiels véhicules hybrides de la gamme sont comptabilisés en motorisation thermique.

Coûts		Réparation		Pièces		Main d'œuvre	
		Thermique	Electrique	Thermique	Electrique	Thermique	Electrique
SMART FORTWO III		89	90	81	85	103	102
VW UP!		75	81	56	63	95	99
MINI MINI IV		89	101	75	84	103	121
OPEL CORSA VI		82	81	68	68	96	95
PEUGEOT 208 II		91	92	81	89	101	95
PEUGEOT 2008 II		88	99	92	108	82	87
VW GOLF VII		95	111	87	114	103	108

Excepté pour l'Opel Corsa, les autres modèles électriques présentent des coûts de réparations supérieurs en motorisation électrique.

Cet écart provient systématiquement du poste pièces mais également du poste main d'œuvre pour les VW UP!, Golf VII, Mini IV et Peugeot 2008 II.



# 5 - CONCLUSIONS

## Des citadines, des compactes et surtout des... SUV

Les silhouettes SUV se retrouvent dans tous les segments et pèsent 35 % des parts, les citadines et les compactes résistent. En revanche les monospaces, les berlines familiales et grandes routières, les cabriolets pèsent individuellement de moins en moins.

## Des constructeurs français maitres sur leur terre !

Bien qu'en baisse de 3 % par rapport à 2022, les modèles des marque françaises Renault, Peugeot et Citroën restent les plus représentés en 2023 avec une part de 44,5% des véhicules de moins de 6 ans réparés suite à un sinistre de collision.

Parmi ce trio, la marque Renault est celle qui connaît la plus forte baisse de part avec -2%.

Avec un coût moyen de réparation 4 % supérieur à Peugeot et 6 % à Citroën, Renault reste la marque la plus coûteuse à réparer des marques françaises mais également des marques généralistes.

Le groupe Renault compense modérément cette position grâce à sa marque Dacia qui est, elle la moins chère des 41 marques de l'études avec 1 % de moins que Suzuki et 2 % de moins que les récentes marques Lynk & Co et MG.

## Des marques émergentes, nouvelles ou de retour...

Alpine, Cupra, Lynk & Co, MG intègrent pour la première fois cette année l'étude.

Excepté pour la marque Alpine qui ne compte actuellement qu'un modèle, sportif avec une structure en aluminium, le coût de réparations de ces nouvelles marques reste abordable ou dans la moyenne. Attention toutefois, le volume des véhicules sinistrés représente une très faible part qui est nettement inférieure à 1 %.

## Plus de 1 % des parts pour Tesla

Le fort développement de la marque américaine composée uniquement de berlines et SUV à motorisation 100 % électrique se ressent également dans les volumes de véhicules sinistrés avec une part qui a doublé entre 2023 et 2022 (1,07 % versus 0,5 %).

L'indice de coût des réparations réduit un peu mais reste supérieur de 20 % par rapport à la moyenne de l'ensemble des modèles analysés. Celui-ci est une nouvelle fois, impacté principalement par le coût du poste main d'œuvre, le deuxième plus élevé après celui de Porsche alors que le poste pièces est 15 % moins onéreux que la moyenne totale (ratio indice Pièces / MO le plus faible à 0,53)

A contrario, les marques sud-coréennes, KIA et Hyundai présentent elles, des ratios indices Pièces / MO relativement élevés pour des marques généralistes. D'ailleurs cette tendance ne pourra que s'accroître avec le fort impact des nouveaux designs signatures relevés dans nos études dédiées [sur les boucliers avant](#) et [les signatures lumineuses](#).

## Le premium reste allemand !

Seuls quelques modèles de Lexus ou Volvo viennent s'interposer dans l'hégémonie allemande en premium. Mercedes en tête avec une part des véhicules sinistrés à 4,26 %, suivie d'Audi à 3,16 % et BMW à 2,96 %, mais également en termes de coût de réparations, 15 % plus onéreuse qu'Audi et BMW. Néanmoins les modèles BMW sont nettement les plus onéreux des segments « familiales premium » et « SUV familiaux premium ».

## L'électrification est en marche

5 % de véhicules de moins de 6 ans réparés suite à un sinistre de collision sont à motorisation 100 % électrique en 2023. Bien qu'en forte évolution, ce taux reste faible pour pouvoir analyser les impacts de l'électrification. Toutefois des comparaisons de modèles équivalents indiquent une première tendance de coût des réparations supérieur pour les motorisations électriques.

## 6 - 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.



Consultez nos études et suivez notre actualité

