



DATA ANALYTICS MOBILITÉS & ASSURANCE

OBSERVATOIRE ANNUEL

2 ROUES >125 CM³

SINISTRES COLLISION 2023

OCTOBRE 2024

OBJECTIF

Dans la continuité de nos 2 précédents Observatoires annuels dédiés à l'automobile, celui-ci a pour objectif d'illustrer le contexte des coûts liés à la réparation des sinistres de collision des deux-roues motorisés.

Quelles sont les marques et les catégories les plus et les moins sinistrées ?
Quelles sont les marques et les catégories les plus et les moins chères à réparer ?

Pour répondre à ces interrogations, des analyses ont été effectuées sur les véhicules deux-roues de plus de 125 cm³ sinistrés en 2023.

1 – Périmètre de l'étude	page 3
2 – Age moyen par catégorie	page 6
3 – Kilométrage moyen par catégorie	page 7
4 – Analyse par catégorie	page 8
5 – Analyse par marque	page 15
6 – Conclusion	page 17

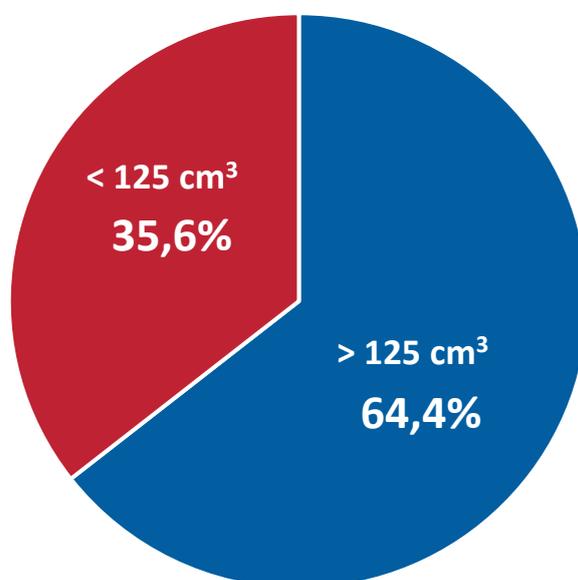
1 – Périmètre de l'étude

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.



RÉPARTITION DES RAPPORTS D'EXPERTISE PAR CYLINDRÉE



Pour cet Observatoire, tous les rapports d'expertise économiquement réparables des sinistres de collision des deux-roues (2R) > 125 cm³ ont été retenus.

Ce périmètre représente presque 18 000 rapports d'expertise.

Afin de correspondre aux besoins et aux usages, l'offre en véhicules de plus de 125 cm³ est multiple. De par les écarts importants entre les modèles tant sur la provenance, le style, la conception, la technologie et l'équipement, nous avons orienté nos analyses sur des comparaisons par marque mais également par catégorie.

1 – Périmètre de l'étude

DEFINITION DES CATEGORIES (ISSUES DE LA CLASSIFICATION SRA)

Pour notre analyse, nous nous sommes appuyés sur les catégories commerciales usuelles mais regroupées pour certaines. Cette démarche a été effectuée à partir de l'identification du modèle dans le rapport d'expertise. Ceci dans le but d'obtenir des catégories suffisamment représentatives et limiter les biais statistiques. Ces biais peuvent être liés à l'interprétation de positionnement de certains modèles dans la gamme constructeur, face à la concurrence ou à la suite de l'évolution des tendances du marché.

Ainsi nous avons retenu 6 catégories :



- **Custom :**

Catégorie au design distinctif offrant une très belle finition. La position de conduite détendue et la conception très classique orientent vers une conduite tranquille. Le poids plus important, le confort restreint et la faible maniabilité limitent le plus souvent cette catégorie aux petits déplacements.



- **GT :**

Catégorie conçue pour parcourir de longs trajets dans un maximum de confort. Les carénages intégraux offrent une protection optimale agrémentés le plus souvent d'une bagagerie dédiée au transport des effets personnels. La plupart du temps encombrantes et lourdes, ces machines sont toutefois équipées de motorisations de fortes cylindrées puissantes et coupleuses. C'est la catégorie la plus chère à l'achat.



- **Roadster et routière basique :**

Catégorie polyvalente adaptée à la conduite sur route pour les trajets assez courts car dépourvue de protection pour l'utilisateur. Ces motos au design simple sont généralement légères et maniables.



Les roadsters disposent généralement d'une meilleure finition et de motorisations plus puissantes que les routières basiques.

1 – Périmètre de l'étude



- **Scooter :**

Catégorie la plus adaptée aux trajets urbains. La protection contre les intempéries, les espaces de rangement, une bonne maniabilité et la transmission automatique facilitent les déplacements quotidiens. Autrefois cantonnée aux petites et moyennes cylindrées, l'offre des constructeurs continue de se renforcer sur les maxi scooters dépassant les 500 cm³. Les 3 roues représentent également une part de marché importante dans cette catégorie.



- **Sportive et routières sportive :**

Catégorie conçue pour la recherche de la performance. Ces motos légères disposent de carénages aérodynamiques et de motorisations puissantes.



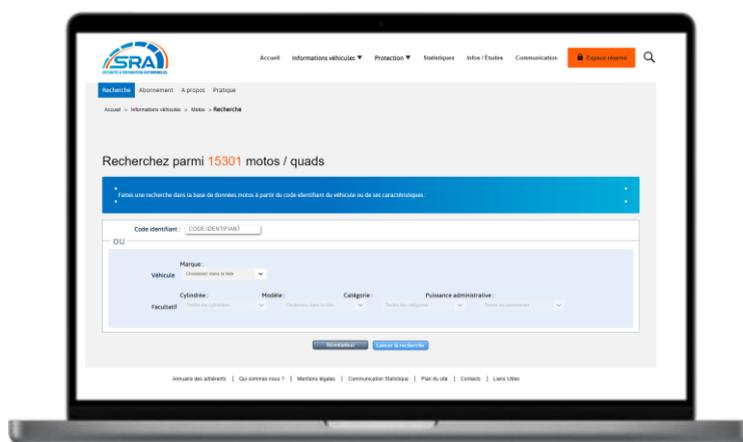
Les routières sportives se distinguent par une position de conduite moins radicale et un niveau de confort amélioré par rapport aux sportives.



- **Trail :**

Catégorie polyvalente adaptée à la conduite sur route et sur terrains plus accidentés grâce à une garde au sol importante. Les écarts de performance, de confort et de conception peuvent être importants d'un modèle à l'autre. Les versions carénées disposant d'une grande capacité de charge sont prisées des voyageurs au long-court.

Consulter la base SRA



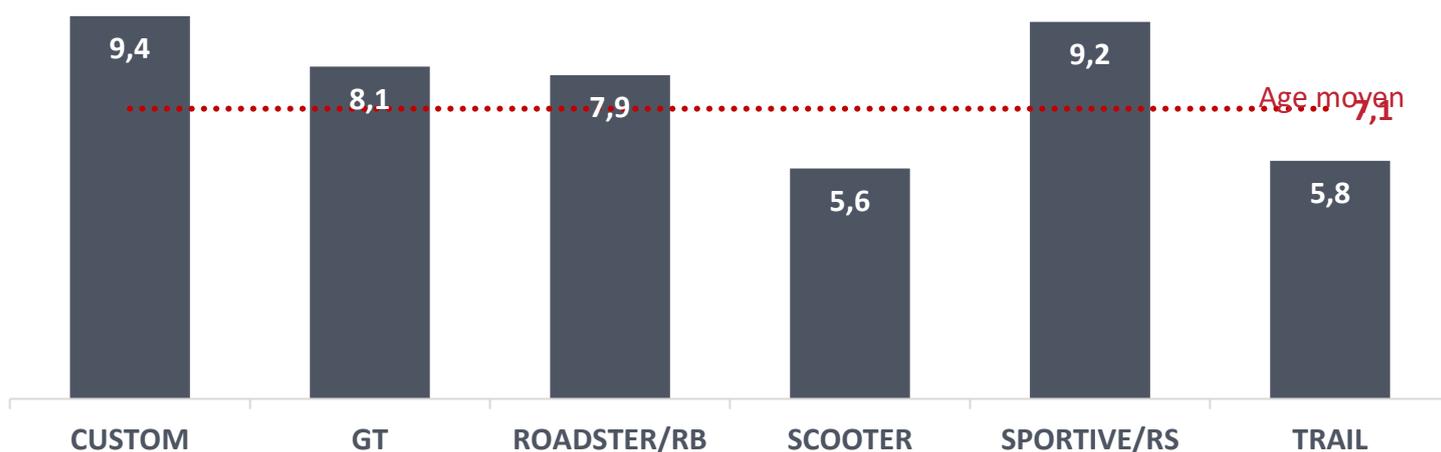
www.sra.asso.fr

2 – Age moyen par catégorie

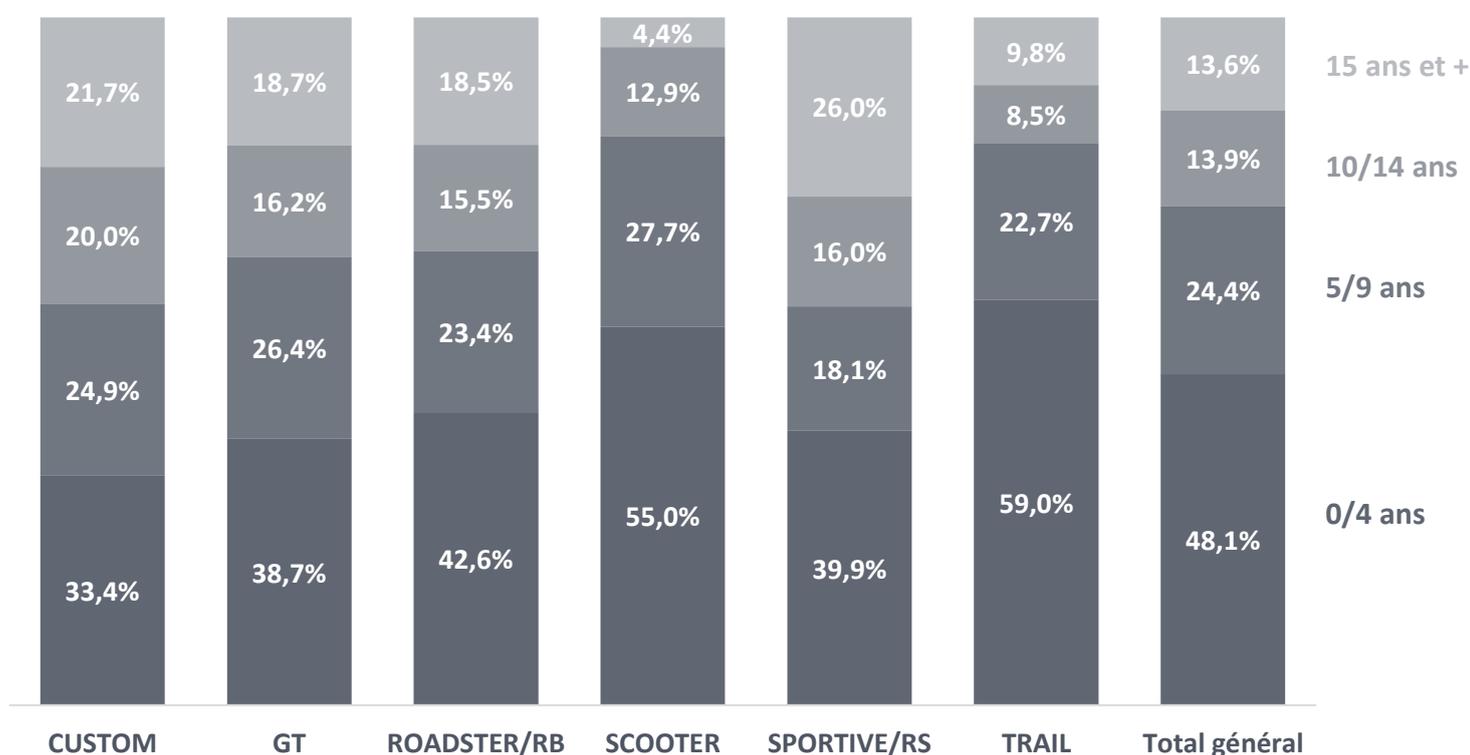
L'âge moyen des 2R sinistrés, toutes catégories confondues, est de 7,1 ans.

La catégorie des customs est la plus âgée avec une moyenne de 9,4 ans et une moto sur 5 âgée de 15 ans et plus. Suivie de très près par les sportives/routières sportives à 9,2 ans qui elles, totalisent deux fois plus de motos ayant 15 ans et plus que la moyenne. Les scooters sont la catégorie la plus jeune avec une moyenne à 5,6 ans. Les trails ont quant à eux la plus grande part de véhicules de 4 ans et moins qui représentent 59 % de cette catégorie.

Age moyen des deux-roues (2R) sinistrés



Répartition par tranche d'âge selon la catégorie



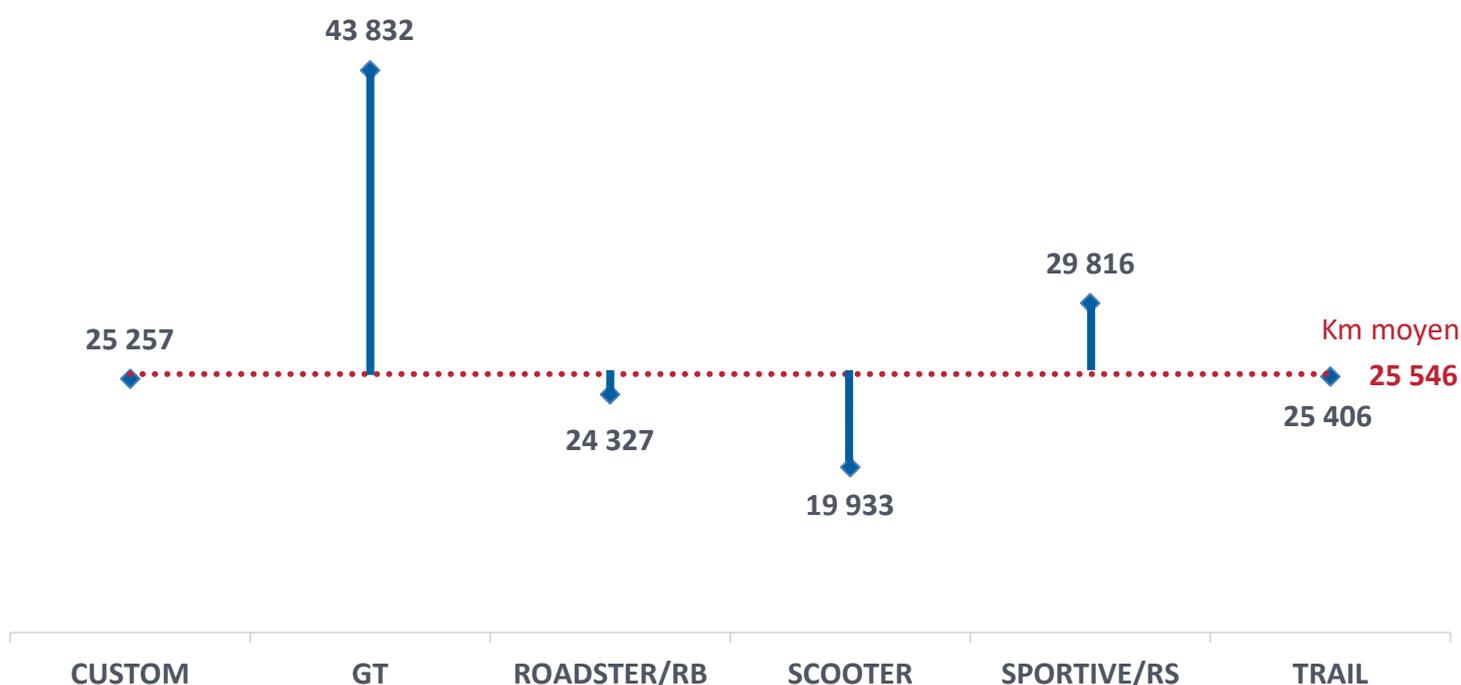
3 – Kilométrage moyen par catégorie

Excepté les GT, qui atteignent une moyenne de 44 000 km, le kilométrage des autres catégories a quant à lui un écart assez homogène vis-à-vis de la moyenne. En effet, cette catégorie de véhicules est, par définition, conçue pour des longs trajets.

Les sportives/routières sportives affichent 29 816 km en moyenne au compteur, soit 4 000 de plus que la moyenne de l'ensemble.

Les customs et les trails se situent quasiment au niveau de la moyenne. Ces 2 familles de 2 roues, sont plutôt destinées à un usage loisirs.

Kilométrage moyen selon la catégorie



Les roadsters/routières basiques sont eux légèrement en-dessous, l'absence de protection réduit le temps et le type d'utilisation.

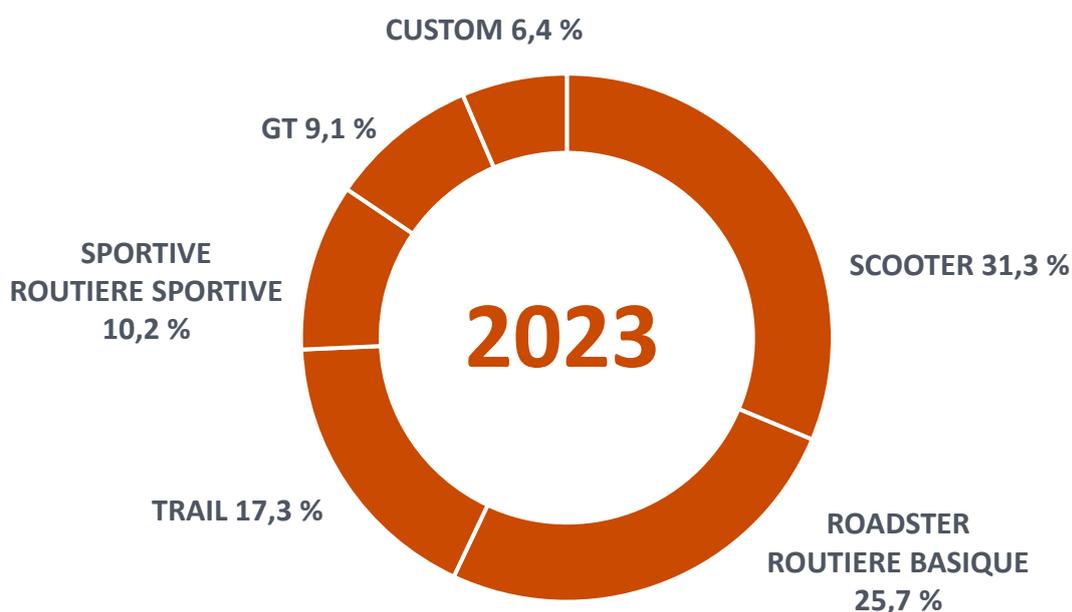
Les scooters affichent le kilométrage moyen le plus bas, s'expliquant notamment par l'âge moyen le plus faible et une utilisation spécifiquement urbaine.

4 – Analyse par catégorie

Répartition par catégorie

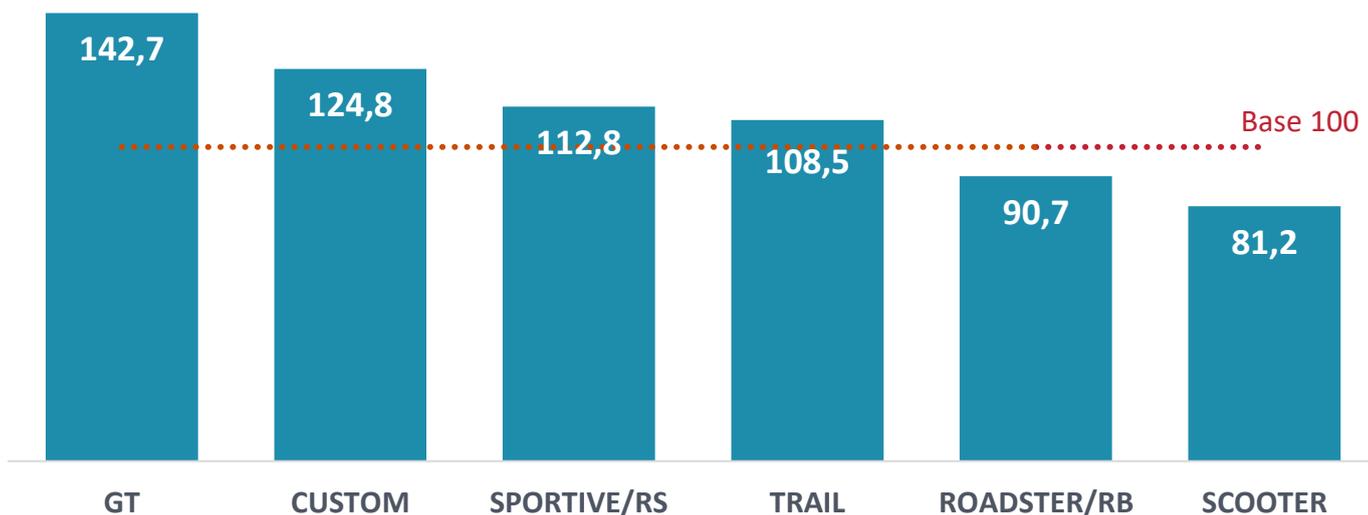
Les 2R retenus pour cette étude se répartissent en 6 catégories : les scooters, avec la part la plus importante représentent près d'un tiers des sinistres à 31,3 %, devant les roadsters/routières basiques à 25,7 % et les trails à 17,3 %.

Les catégories restantes totalisent un quart des sinistres : sportives/routières sportives à 10,2 %, GT à 9,1 % et customs à 6,4 %.



Coût des réparations par catégorie en base 100 (= coût moyen total)

En 2023, la catégorie GT demeure la plus coûteuse à réparer, nettement supérieure à la moyenne à +42,7 %. Suivent les customs, 25 % plus chères, les sportives/routières sportives à +12,8 % et les trails avec un coût également supérieur à la moyenne à 8,5 %. Seules les roadsters/routières basiques (-9,3 %) ainsi que les scooters (-18,8 %) présentent un coût moyen de réparation inférieur à la moyenne.



4.1 – SCOOTER

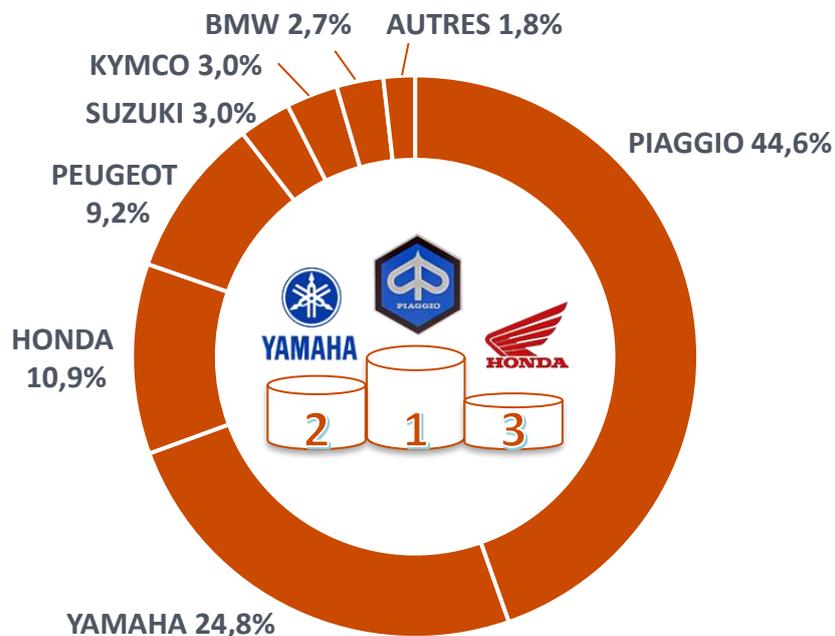
31,3 % des sinistres 2023

Répartition par marque

Pour les scooters de plus de 125 cm³, les marques PIAGGIO, YAMAHA et HONDA concentrent la majorité des sinistres (80 %) avec rien que pour PIAGGIO, 44,9 % du total.

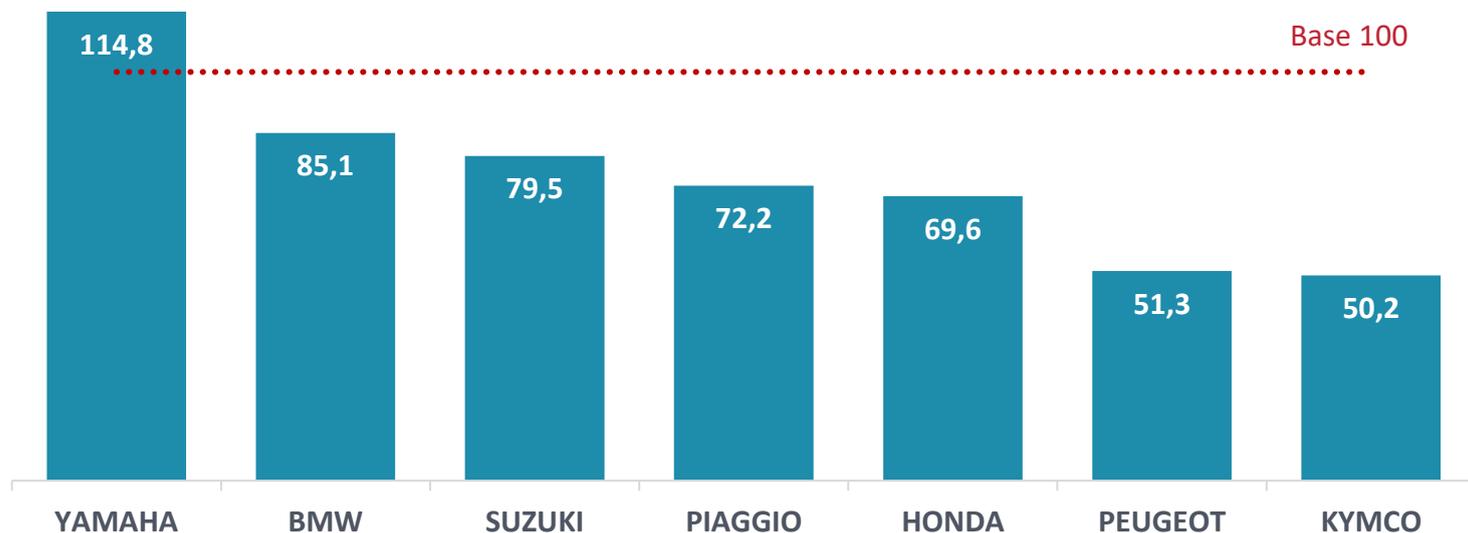
Vient ensuite PEUGEOT avec une part significative de 9,2 %.

Les autres marques présentent des poids de 3 % voire moins.



Coût des réparations par marque en base 100

Avec un coût 20 % inférieur à la moyenne globale, la catégorie scooter est la moins onéreuse à réparer. D'ailleurs, excepté la marque YAMAHA qui coûte 15 % plus chère en réparation, toutes les marques présentent un coût moyen inférieur à la moyenne, voire très inférieur pour PEUGEOT (-48,7 %) ou encore KYMCO (-49,8 %).

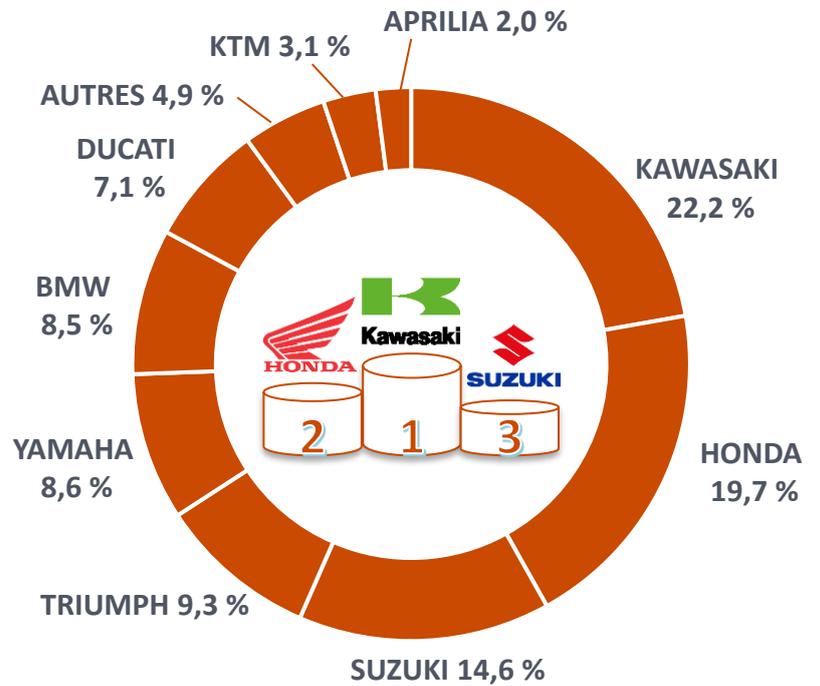


4.2 – ROADSTER/ROUTIERE BASIQUE

25,7 % des sinistres 2023

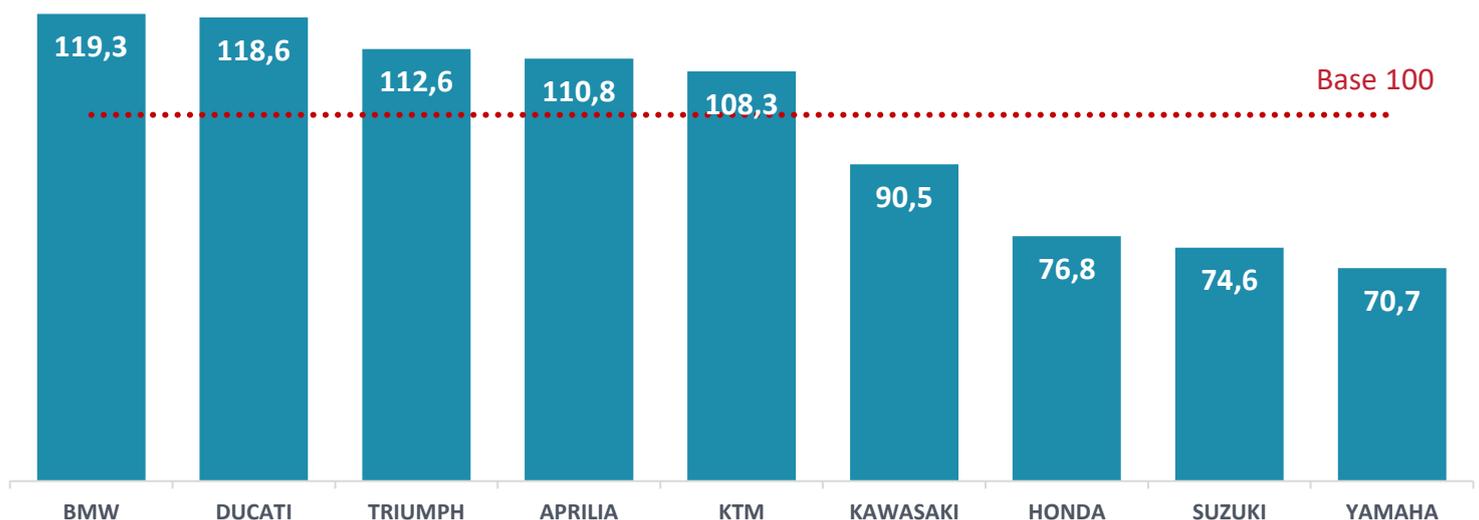
Répartition par marque

Concernant les roadsters/routières basiques, 3 constructeurs se détachent des autres marques. Sur le podium KAWASAKI et HONDA culminent autour de 20 %, devant SUZUKI (14,6 %). L'ensemble des autres marques se situe en-dessous de 10 %.



Coût des réparations par marque en base 100

La catégorie roadster/routière basique est dominée par BMW à 20 % au-dessus de la moyenne, suivi de DUCATI à +18,6 % et enfin TRIUMPH à +12,6 %. Les 6 autres marques représentatives de la catégorie affichent toutes un montant en-dessous de la moyenne. Celui-ci peut même atteindre jusqu'à 30 % de moins pour YAMAHA ou encore 25 % de moins pour HONDA et SUZUKI.



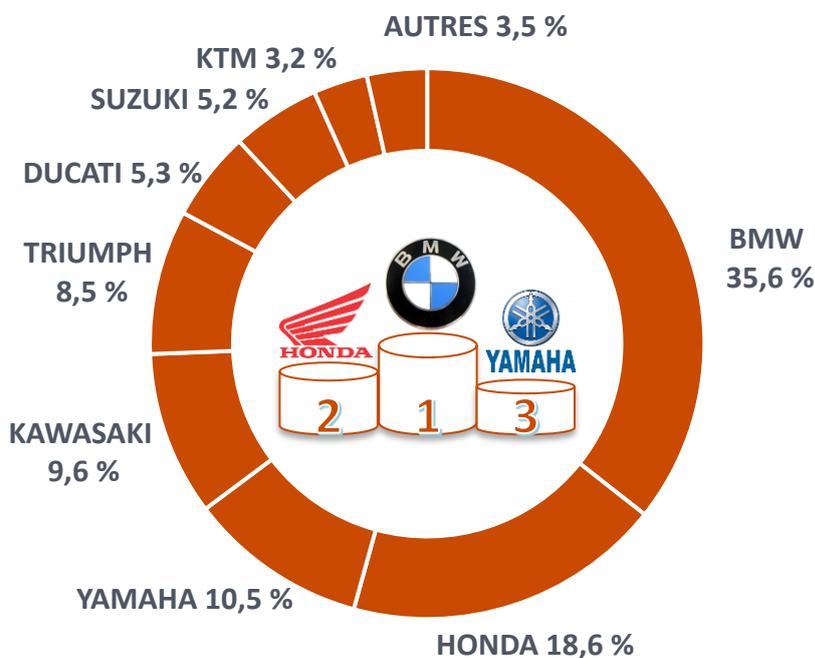
4.3 – TRAIL

17,3 % des sinistres 2023

Répartition par marque

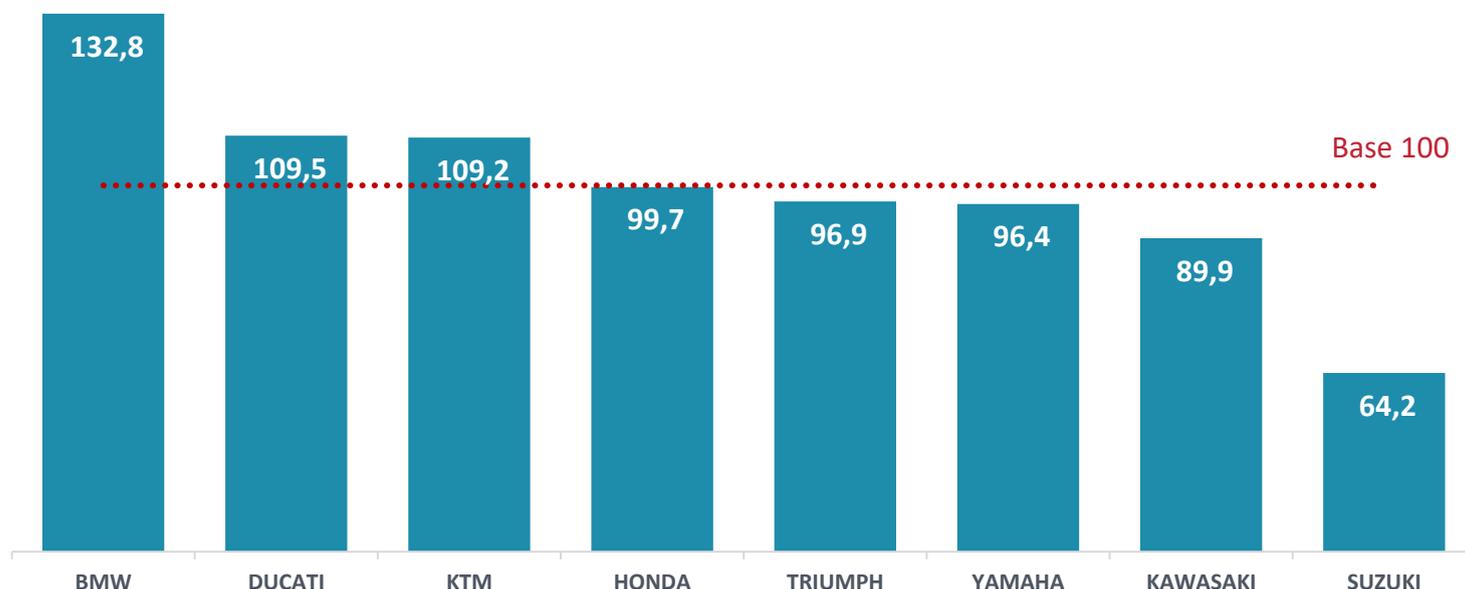
Pour les trails, BMW, avec sa gamme GS est largement en tête avec 35,6 % du total.

Derrière, suivent HONDA avec une part 2 fois moins importante (18,6 %) et YAMAHA (10,5 %).



Coût des réparations par marque en base 100

Les trails ont un coût de réparation tous constructeurs confondus d'à peine 10 % supérieur à l'ensemble des catégories. SUZUKI est la marque la moins chère avec un coût à -35,8 % contrairement à BMW qui est la plus chère avec +32,8 %. HONDA, constructeur très représentatif de la catégorie, se situe tout juste à la moyenne, -0,3 %.



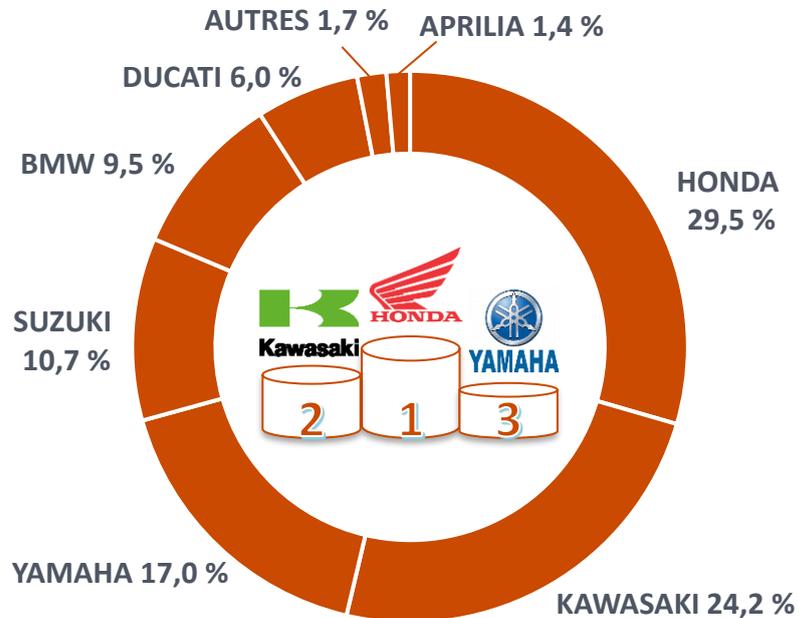
4.4 – SPORTIVE/ROUTIERE SPORTIVE

10,2 % des sinistres 2023

Répartition par marque

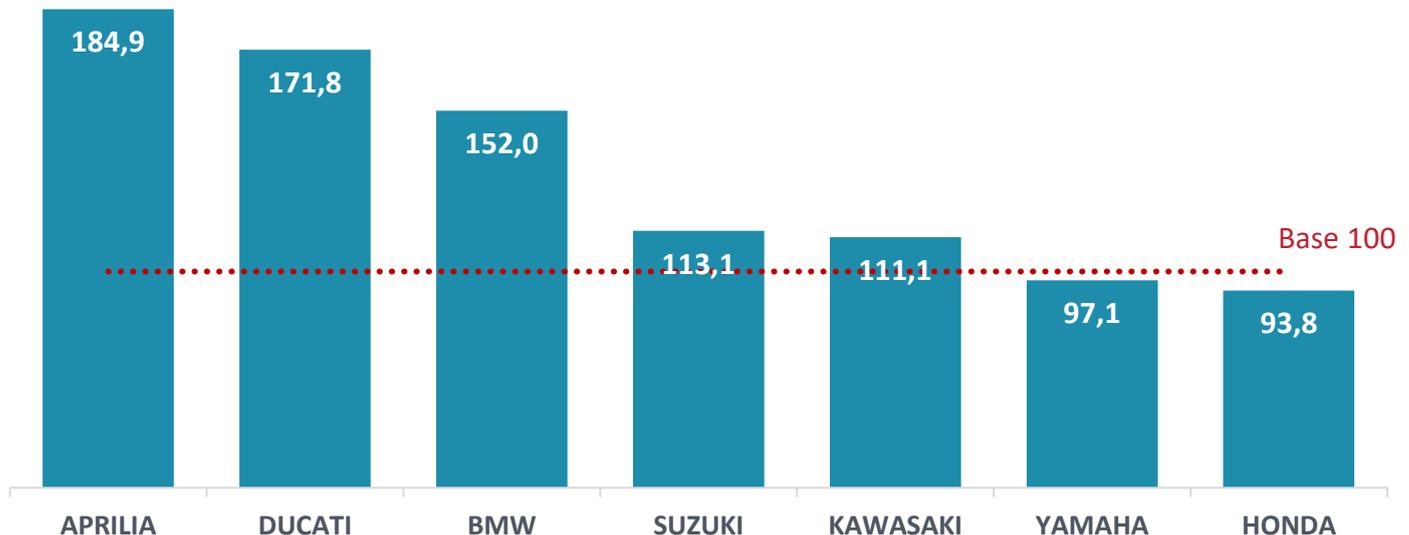
Dans cette catégorie, les marques japonaises sont les plus présentes avec un total de 81,4 % des rapports d'expertises :

HONDA 29,5 %, KAWASAKI 24,2 %, YAMAHA 17 % et SUZUKI 10,7 %.



Coût des réparations par marque en base 100

APRILIA est la marque la plus chère à réparer parmi les sportives/routières sportives avec un coût moyen total dépassant de plus de 80 % la moyenne globale. Une valeur qui se situe juste devant DUCATI (71,8 % plus élevé) et BMW (48 % plus élevé). A noter que les 4 marques japonaises les plus représentatives de la catégorie sont également les moins chères à réparer.



4.5 – GT

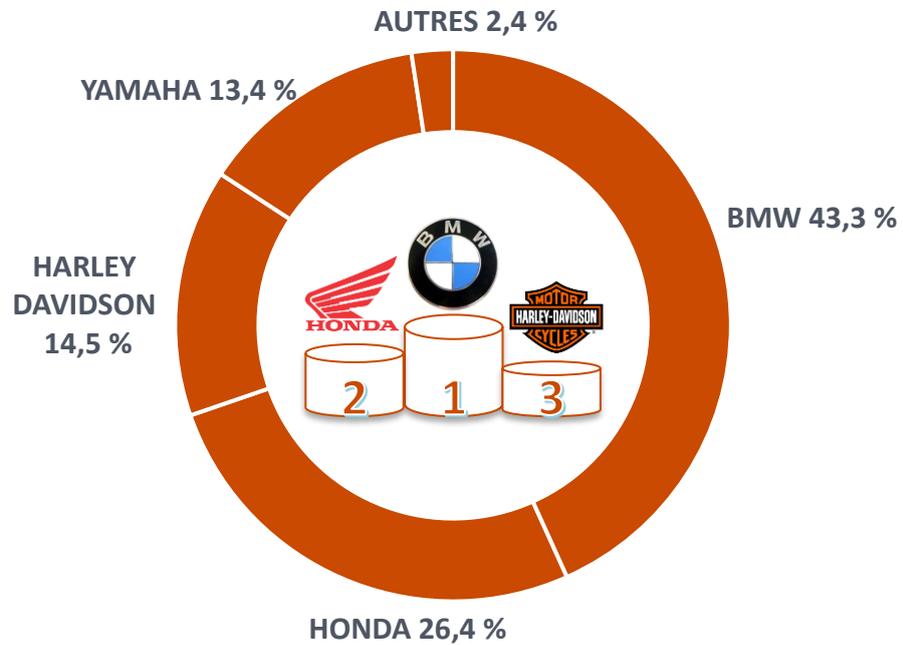
9,1 % des sinistres 2023

Répartition par marque

4 marques se partagent la quasi-totalité de cette catégorie :

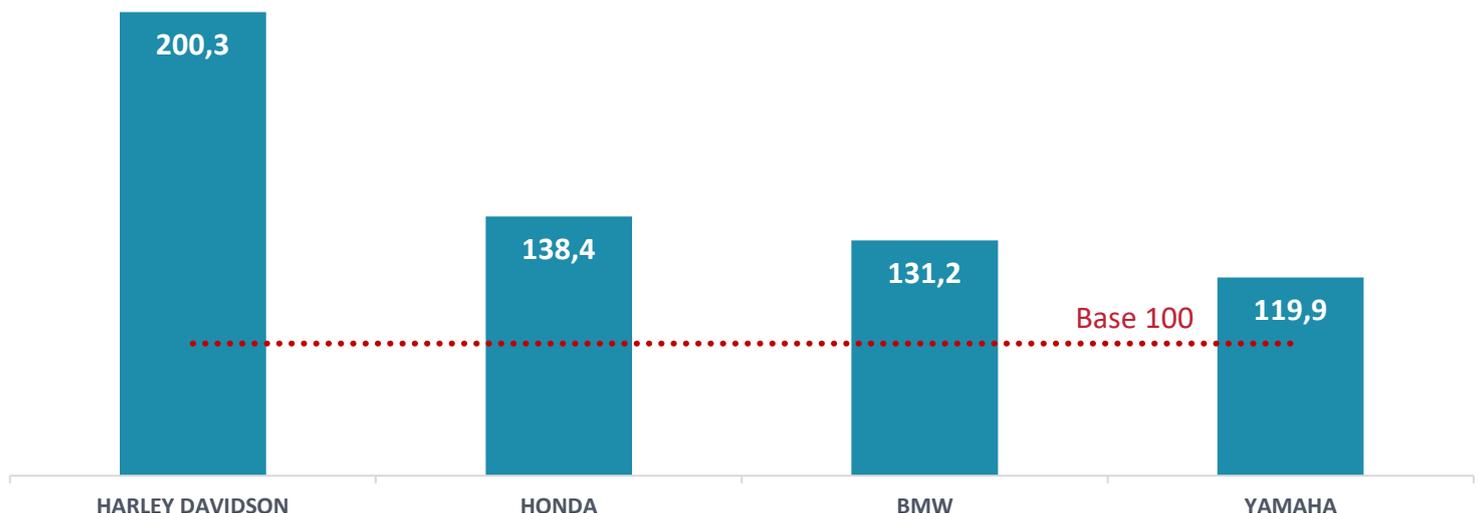
BMW (43,3 %), HONDA (26,4 %), HARLEY DAVIDSON (14,5 %) et YAMAHA (13,4 %).

Avec ses gammes RT et GT, la marque BMW approche la moitié des modèles de cette catégorie.



Coût des réparations par marque en base 100

Catégorie la plus coûteuse à réparer, la GT est la seule dont toutes les marques ont un coût moyen au-dessus de la moyenne. +20 % pour YAMAHA, entre 30 et 40 % de plus pour BMW et HONDA. Et enfin, HARLEY DAVIDSON culmine avec un coût moyen 2 fois plus cher que la moyenne.

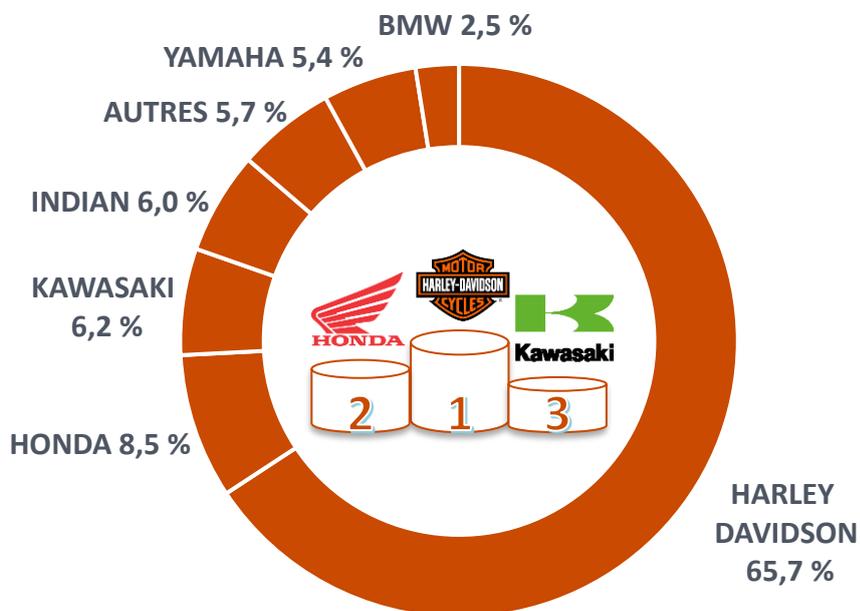


4.6 – CUSTOM

6,4 % des sinistres 2023

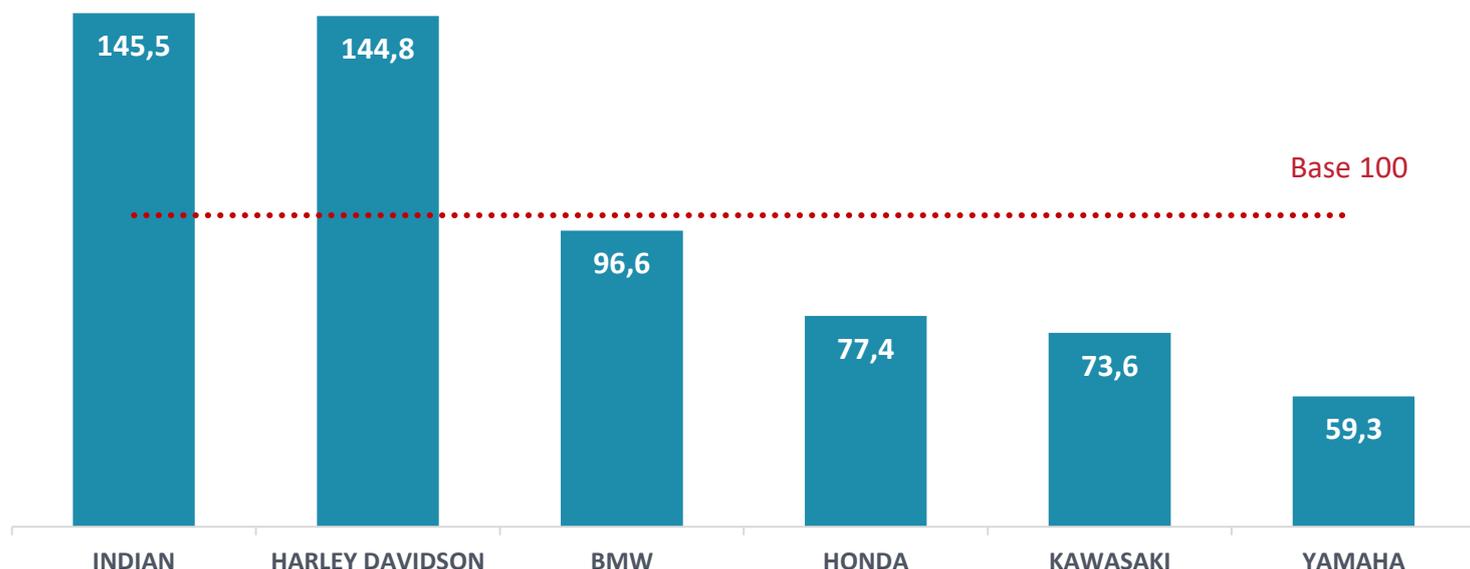
Répartition par marque

HARLEY DAVIDSON demeure la marque majoritaire dans cette catégorie avec une part à 65,7 %. HONDA (8,5 %) et KAWASAKI (6,2 %) complètent le podium.



Coût des réparations par marque en base 100

Bien que la catégorie custom soit la deuxième la plus chère à réparer, seulement 2 marques ont un coût moyen au-dessus de la moyenne globale. En effet, INDIAN et HARLEY DAVIDSON avec un coût moyen de +45 % constituent le duo de tête. Les autres constructeurs se situent en dessous de cette moyenne, notamment YAMAHA (-40,7 %) et KAWASAKI (-26,4 %).

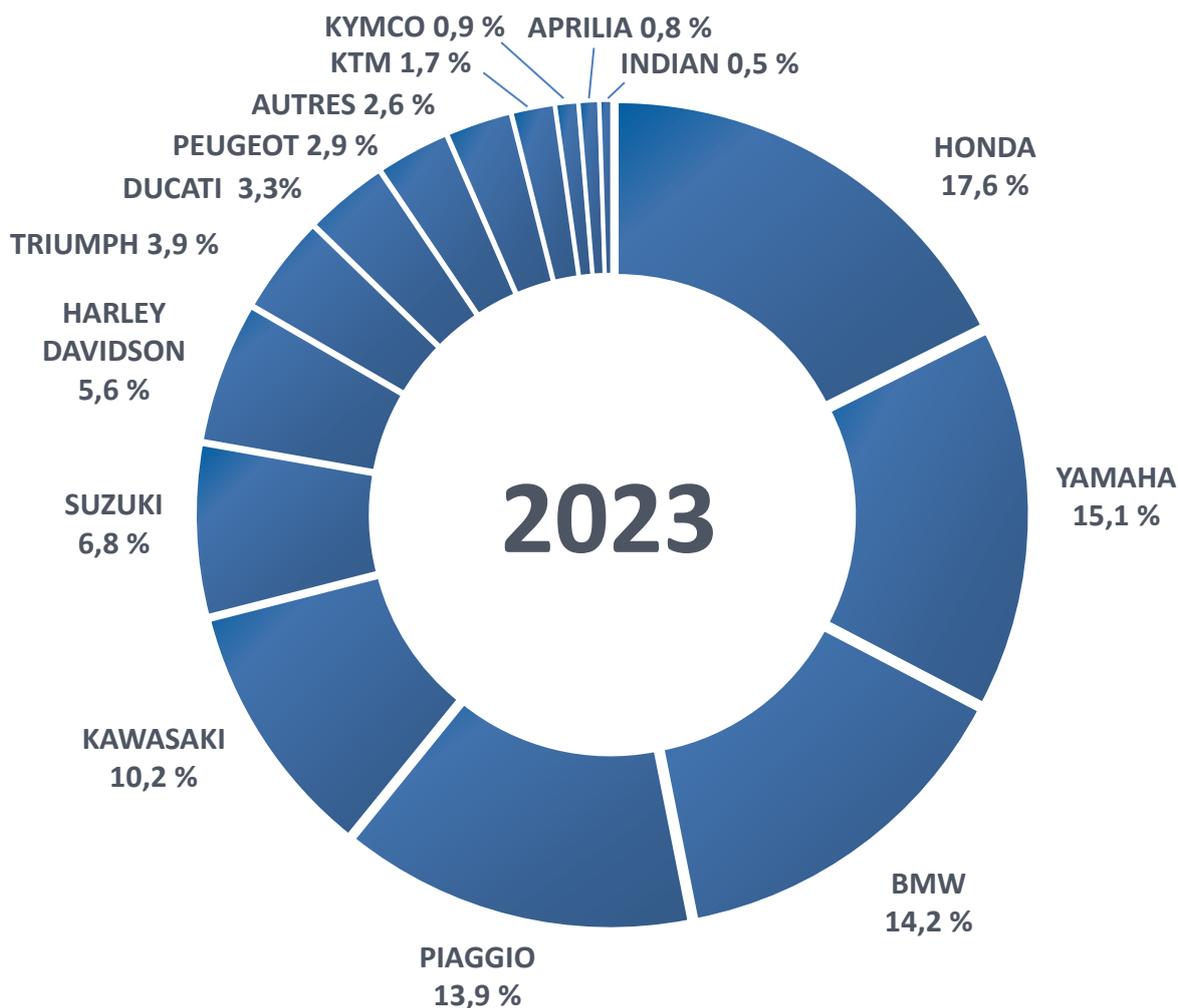


5 - Analyse par marque

Ci-dessous la part de chaque marque dans le total des sinistres de collision toutes catégories confondues.

Les marques aux volumes les plus faibles ont été regroupées dans «AUTRES» .

PART DES EXPERTISES PAR MARQUE



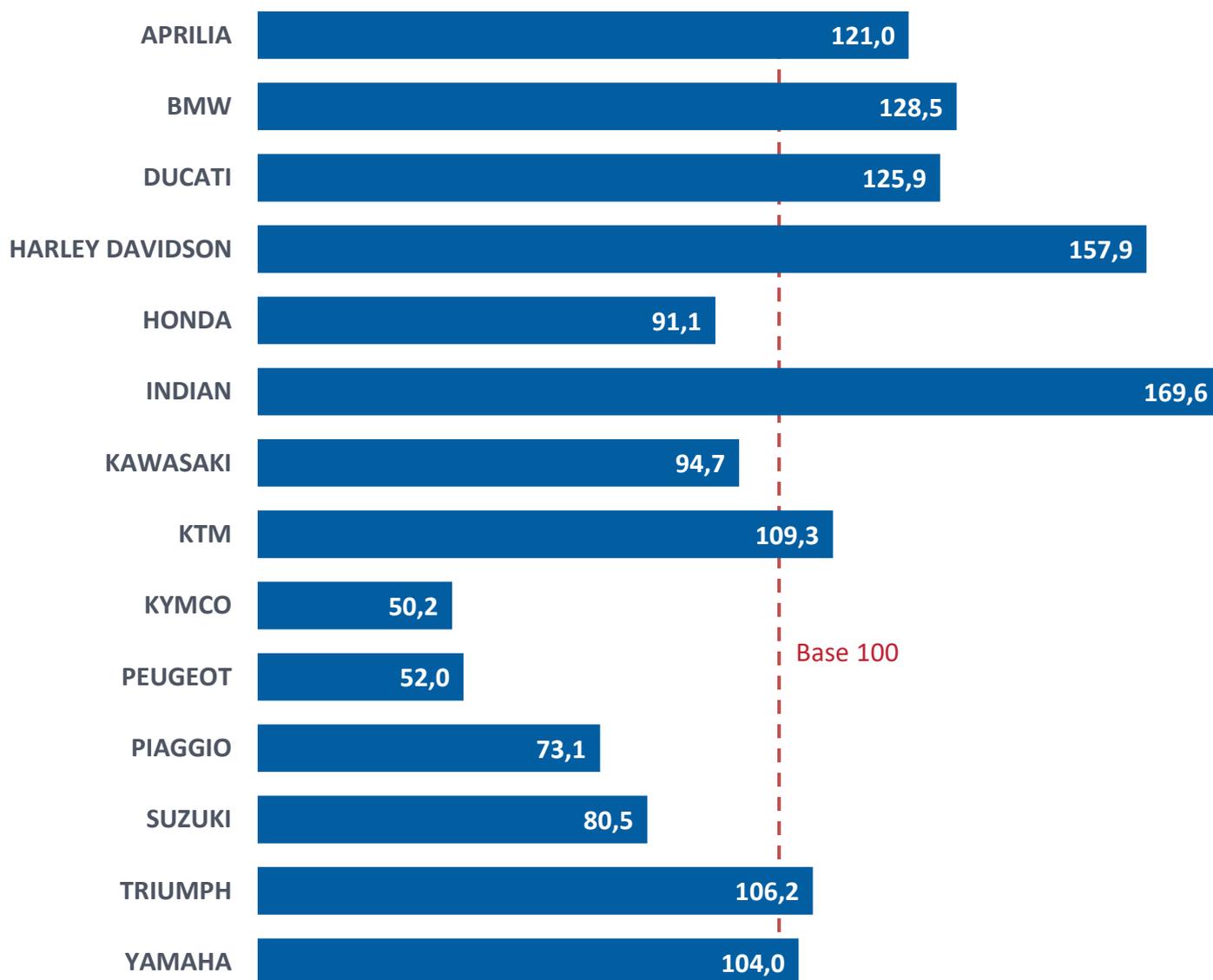
Pour les plus importantes d'entre elles, nous retrouvons :

- en tête HONDA avec 17,6 % des sinistres,
- Yamaha et BMW à moins de 16 %,
- PIAGGIO à 13,9 %
- et KAWASAKI à 10,2 %.

Le reste des marques s'étend de 0,1 à 7 %.

5 - Analyse par marque

Coût des réparations par marque en base 100



Compte tenu des écarts de volume entre les marques, il est nécessaire d'appliquer des précautions quant à l'analyse de celles présentant les parts les plus faibles.

8 des 14 marques analysées présentent un coût de réparation au-dessus de la moyenne. INDIAN est en tête avec un coût 69,6 % plus élevé suivie d'HARLEY DAVIDSON à +57,9 %. Notons qu'elles sont toutes deux très présentes dans la catégorie custom.

BMW (+28,5 %), DUCATI (+25,9 %) et APRILIA (+21 %) se situent, elles, dans le même ordre de grandeur, soit entre 20 et 30 % au-dessus de la moyenne.

Toujours au-dessus mais dans des proportions inférieures (moins de 10 %), se trouvent KTM à +9,3 %, TRIUMPH à +6,2 % et YAMAHA à +4 %.

SUZUKI à -19,5 %, HONDA à -8,9 % ainsi que KAWASAKI à -5,3 % se situent en-dessous de la moyenne.

Les coûts les plus faibles se retrouvent parmi 3 marques de scooter de plus de 125 cm³. KYMCO, la moins chère de toutes, a un coût 50 % moins élevé que l'ensemble, PEUGEOT 48 % de moins et PIAGGIO à 26,9 % de moins.

6 – CONCLUSION



Custom

Catégorie la plus âgée, la 2ème plus chère à réparer et la moins représentée



GT

Catégorie la plus onéreuse à réparer et qui parcourt le plus de kilomètres



Roadster / routière basique

Catégorie de moto (hors scooter), la plus représentée et la moins onéreuse à réparer



Scooter

Catégorie la plus représentée mais présentant l'âge moyen, le kilométrage et le coût des réparations les plus faibles



Sportive / routière sportive

Catégorie de moto présentant des indicateurs intermédiaires entre les GT et les roadsters / basiques correspondant parfaitement à leur usage



Trail

Catégorie de moto (hors scooter) la moins âgée, avec un kilométrage proche de la moyenne de toutes les catégories

Nous constatons que le coût des réparations de chaque marque dépend principalement de la représentativité de sa gamme dans chaque catégorie. Les technologies et les équipements utilisés ainsi que la tarification des pièces, auront également un impact sur le coût des réparations.

À PROPOS DE SRA

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

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

Les principales missions de SRA sont de :

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

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

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

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

- **Encourager la sécurité**

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

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

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

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

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

- **Maîtriser les coûts de la réparation**

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

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

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

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



DATA ANALYTICS MOBILITÉS & ASSURANCE

Consultez nos études et suivez notre actualité

