

Commission Automobile

Inflation et Sinistralité Automobile

Septembre 2023

Executive Summary

In light of an economic situation marked by high inflation since 2022, the impacts of inflation on various sectors have become a major concern for society in general. In this context, the field of motor insurance, and particularly claims management, is not exempt from these effects.

In July 2022, the French Association of Professional Reinsurers (APREF) issued a publication titled "Inflation and Non-Life Reinsurance" aimed at all stakeholders in the insurance and reinsurance industries. The purpose of this publication was to raise awareness about the main challenges inflation poses to non-life reinsurers, particularly in non-proportional reinsurance, which is predominant in the French market. This first study primarily discussed the consequences of inflation from a prospective view (unknown claims) rather than retrospectively (for known claims). Nevertheless, it remains crucial for reinsurers to reassess existing provisions in light of resurgent inflation.

The APREF Automobile Commission played an active role in contributing to this publication, providing an analysis of claims within its area of expertise. It has become necessary this year to continue this valuable work by establishing a dedicated working group. At the same time, other Commissions expressed their interest in exploring this topic further within their respective domains, such as life insurance and construction.

The establishment of the Working Group "Inflation and Automobile Claims" aligns with this objective. The aim of this publication is to provide insights into the observed impacts of economic inflation on motor material damage and motor bodily injury claims for the most important Heads of Claims sensitive to this phenomenon.

However, this publication does not intend to address claims inflation associated with changes to the compensatory reference framework used in France. The analysis of the specific inflation encountered in such reference systems has been entrusted to another working group within the APREF Automobile Commission, which will release their publication by the end of the year.

Regarding the cost of material damage, several SRA publications highlight an escalation in the cost of spare parts, paint, and labour exacerbated by inflation. Data on the topic show that the average cost of motor material damage has significantly increased over the past decade.

Concerning bodily injuries, heads of claims related to patrimonial damages are highly susceptible to inflation, particularly Third-Party Care and Loss of Professional Earnings.

It is important to acknowledge that the observation period for inflation within the context of motor claims is relatively brief. Therefore, continuous monitoring of this long-tail line of business is crucial to track its evolution. Additionally, it is essential to identify a more precise indicator to ensure the reliability of our observations. Such efforts will facilitate a more comprehensive and nuanced understanding of the impact of economic inflation on motor claims.

Synthèse de la note

Face à une situation économique marquée par une inflation élevée depuis 2022, les effets de celle-ci sur différents secteurs sont devenus un sujet de préoccupation majeure. Dans ce contexte, le domaine de l'assurance automobile, notamment dans le traitement de la sinistralité, n'est pas exempt de ces impacts.

En juillet 2022, l'APREF a publié une note « Inflation et réassurance Non-Vie »¹ à destination de l'ensemble des acteurs de l'assurance et de la réassurance. Cette note avait pour objectif d'alerter sur les principales problématiques posées par l'inflation aux réassureurs non-vie, tout particulièrement en réassurance non-proportionnelle, majoritaire sur le marché français. Elle abordait, principalement, les conséquences de l'inflation sous un angle prospectif (sinistres inconnus) plutôt que rétrospectif (sinistres déjà connus). Néanmoins il était également indispensable, pour les réassureurs, de réévaluer les provisions déjà constituées à la lumière d'une reprise de l'inflation.

La Commission Automobile de l'APREF avait participé activement à alimenter cette note avec notamment une analyse de la sinistralité relevant de son domaine de compétence. Il est apparu nécessaire cette année de poursuivre ces travaux en créant un groupe de travail dédié. Dans le même temps, d'autres commissions ont émis le souhait d'approfondir ce thème dans leurs domaines respectifs, en vie et en construction.

Le Groupe de Travail dénommé « Inflation et Sinistralité Automobile » s'inscrit dans cette perspective. L'objectif de cette note est de présenter un aperçu des constatations faites sur

¹ https://www.apref.org/wp-content/uploads/2022/07/2022-07-07_CODIR-Doc4-Note-dalerte-inflation-VF.pdf

l'impact de l'inflation économique dans la sinistralité automobile matérielle et corporelle pour les principaux postes de préjudices qui y sont sensibles.

L'inflation liée aux changements de référentiels indemnitaires qualifiée d'inflation « corporelle » ne sera pas traitée dans cette note. L'analyse de cette inflation spécifique a été confiée à un autre groupe de travail de la Commission Automobile APREF qui publiera ces travaux avant la fin de l'année.

En matériel, les publications de SRA mettent en exergue une hausse du coût des pièces détachées, de peinture et de la main d'œuvre accentuée par l'inflation ; ainsi le coût moyen d'un sinistre automobile par exemple a bondi en 10 ans.

En corporel, Les postes de préjudices patrimoniaux sont fortement exposés à l'inflation, en particulier l'Assistance par Tierce Personne et les Pertes de gains professionnels.

Il est important de noter que le délai d'observation de l'inflation dans le contexte de la sinistralité automobile est relativement court. Par conséquent, une surveillance continue de cette branche à déroulement long est nécessaire pour suivre l'évolution. De plus, il convient d'identifier un indicateur plus précis pour garantir la fiabilité de nos observations. Ces efforts permettront de développer une compréhension plus nuancée et précise des effets de l'inflation économique sur les sinistres automobiles.

Note Aprel

Table des matières

Introduction	4
Dommages matériels	5
a. Indice SRA.....	5
b. Comparaison des coûts moyens : Grêles 2014 vs 2022	7
Dommages corporels	8
a. Assistance par Tierce Personne (ATP)	8
b. Pertes de Gains Professionnels Actuels et Futurs (PGPA/PGPF)	11
c. Dépenses de Santé Actuelles (DSA) et Dépenses de Santé Futures (DSF)	14
d. Frais de Véhicule Adapté (FVA).....	16
e. Frais de Logement Adapté (FLA).....	16
Conclusion.....	18

Introduction

Face à une situation économique marquée par une inflation élevée depuis 2022, les effets de celle-ci sur différents secteurs sont devenus un sujet de préoccupation majeure. Dans ce contexte, le domaine de l'assurance automobile, notamment dans le traitement de la sinistralité, n'est pas exempt de ces impacts. L'objectif de cette note est de présenter un aperçu des constatations faites sur l'impact de l'inflation économique dans la sinistralité automobile matérielle et corporelle pour les principaux postes de préjudices qui y sont sensibles.

L'inflation liée aux changements de référentiels indemnitaires qualifiée d'inflation « corporelle » ne sera pas traitée dans cette note. Un autre groupe de travail de la Commission Automobile APREF est chargé de l'analyse de cette inflation spécifique. Les travaux de ces deux groupes sont complémentaires et la commission Automobile a veillé à éviter tout chevauchement de ces analyses.

1. Dommages matériels

Dans le contexte économique actuel, l'industrie automobile est confrontée à une augmentation des coûts, en particulier ceux liés aux réparations.

a. Indice SRA

SRA (Sécurité et Réparation Automobiles²) est un organisme professionnel, créé en 1977, auquel adhère tous les assureurs automobiles. Une de ses principales missions est la maîtrise des coûts de réparation en s'appuyant sur plusieurs indicateurs. Ainsi, 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 « REPÈRES », relayée par la « LETTRE SRA ACTUALITÉS » quadrimestrielle.

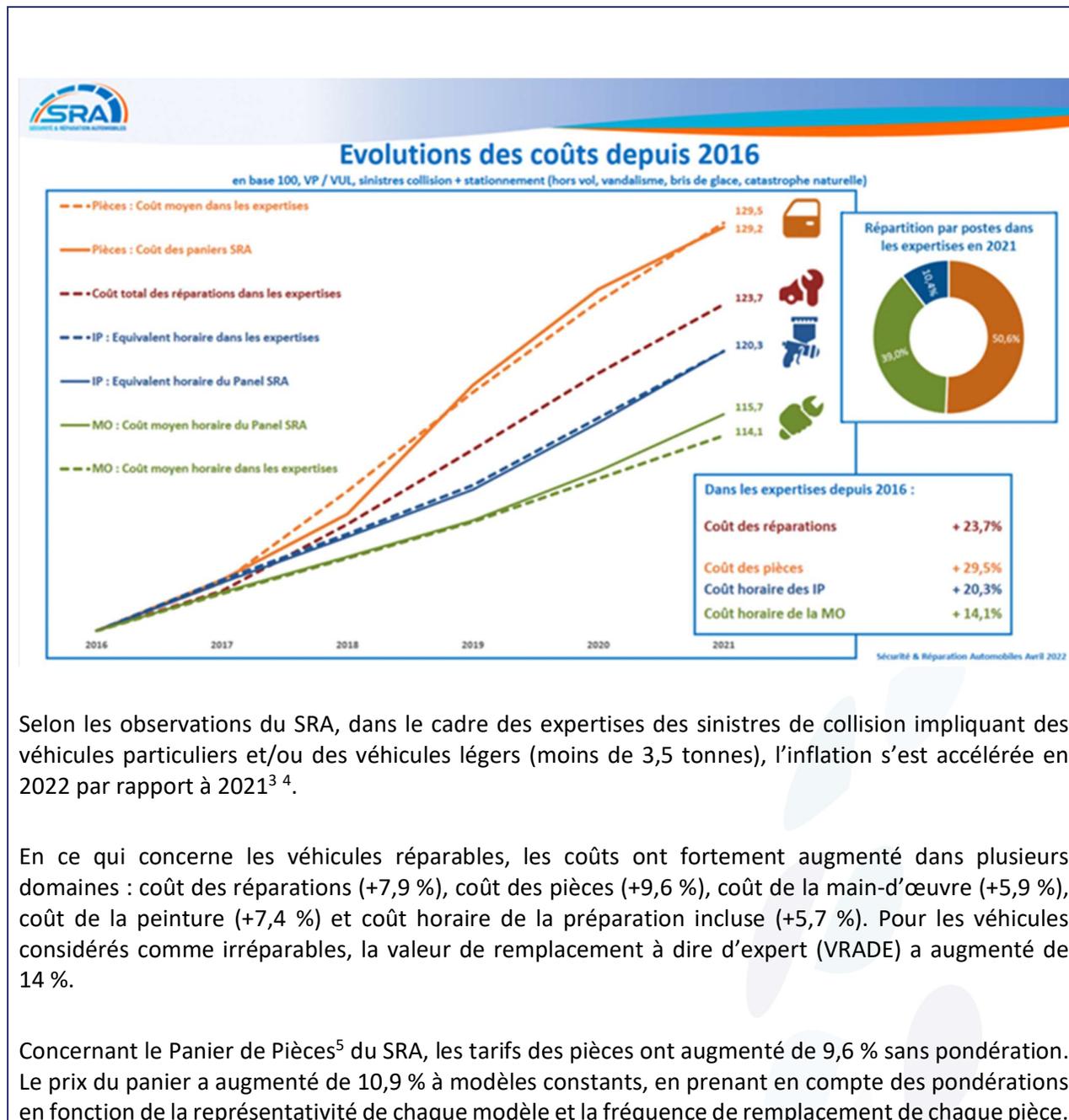
SRA publie un indice trimestriel du coût total des réparations avec trois composantes :

- 1) L'indice du coût du panier pièces neuves (base 100 année 2015)
- 2) L'indice du coût horaire de la main d'œuvre (MO)
- 3) L'indice du coût horaire des ingrédients et peinture (IP)

La répartition par poste du coût total des réparations dans les expertises 2021 était : 50 % pièces, 40 % MO, 10 % IP.

L'évolution des composantes pour la période 2016-2021 est ainsi décomposée :

- Coût des pièces +29,5 % (i.e. 5,3 % par an)
- Coût horaire de la main d'œuvre +14,1 % (i.e. 2,7 % par an)
- Coût horaire des IP +20,3 % (i.e. 3,8 % par an)
- Coût total des réparations +23,7 % (i.e. 4,3 % par an)



Selon les observations du SRA, dans le cadre des expertises des sinistres de collision impliquant des véhicules particuliers et/ou des véhicules légers (moins de 3,5 tonnes), l'inflation s'est accélérée en 2022 par rapport à 2021³ 4.

En ce qui concerne les véhicules réparables, les coûts ont fortement augmenté dans plusieurs domaines : coût des réparations (+7,9 %), coût des pièces (+9,6 %), coût de la main-d'œuvre (+5,9 %), coût de la peinture (+7,4 %) et coût horaire de la préparation incluse (+5,7 %). Pour les véhicules considérés comme irréparables, la valeur de remplacement à dire d'expert (VRADE) a augmenté de 14 %.

Concernant le Panier de Pièces⁵ du SRA, les tarifs des pièces ont augmenté de 9,6 % sans pondération. Le prix du panier a augmenté de 10,9 % à modèles constants, en prenant en compte des pondérations en fonction de la représentativité de chaque modèle et la fréquence de remplacement de chaque pièce.

² Site Internet : <https://www.sra.asso.fr>

³ Source : L'article « Réparations de carrosserie. Une hausse du prix des pièces inédite en 2022 » de L'argus de l'assurance

⁴ Source : « Observations des coûts 2022 » - l'indice SRA

⁵ Source : Le Panier de Pièces du SRA qui compte 15894 pièces (de carrosserie, de refroidissement, de mécanique du train roulant avant, de pare-brise et d'airbag conducteur) pour 261 modèles de véhicules de 24 marques différentes. – SRA

Le coût du panier a augmenté de 12,7 %, en tenant compte de l'introduction des nouveaux modèles et la variation du nombre de pièces lors des changements de génération.

Enfin, au sein du panel de réparateurs du SRA⁶, il ressort une augmentation des taux horaires déclarés : main-d'œuvre (+6,2 %) et préparation incluse (+10,5 %).

Ces constatations confirment l'impact de l'inflation sur le coût des pièces et de la main-d'œuvre dans le secteur de la réparation automobile, influencée par la hausse des prix de l'énergie, l'augmentation du coût des matières premières et les difficultés d'approvisionnement post-covid. Face à cette hausse, les assureurs tentent de maîtriser le coût de la réparation en menant diverses actions telles que le développement de l'usage des pièces recyclées ou de réemploi qui représentaient en 2022 seulement 3 % des pièces remplacées dans le cadre des sinistres couverts par les assureurs⁷.

b. Comparaison des coûts moyens : Grêles 2014 vs 2022

Une autre analyse de l'évolution des coûts des dommages matériels peut être faite en comparant les coûts moyens des dommages causés par les événements grêles de 2014 et de 2022. Une augmentation substantielle du coût moyen par véhicule de l'ordre de 60 % a été observée à travers un ensemble anonymisé de données de sinistres communiquées par un des adhérents de l'APREF⁸. Cette augmentation reflète certainement l'impact de l'inflation entre 2014 et 2022, mais d'autres paramètres sont à prendre en compte également, comme la taille des grêlons, l'ampleur et la répartition géographique des événements et l'exposition des véhicules,⁹ qui rendent la comparaison difficile.

Parmi les indicateurs potentiels observés, l'évolution des coûts des véhicules neufs entre 2014 et 2022 pourrait être utile pour comprendre l'inflation économique dans ce secteur. Toutefois, élargir la vision pour inclure l'évolution des prix depuis 2014 pose des défis supplémentaires.

En effet, l'inflation des prix des véhicules neufs est influencée par une multitude de facteurs, notamment les coûts de fabrication, les technologies utilisées, les normes d'émissions, les régulations, et même les préférences des consommateurs.

Même si nous nous basons sur un modèle de véhicule vendu à la fois en 2022 et en 2014, il faut noter que des améliorations techniques auront nécessairement été apportées au cours de cette période. Par

⁶ Source : Un panel de 370 réparateurs du SRA, qui comprend des succursales, concessions, agents, carrossiers et MRA. – SRA

⁷ Source : Note de position « Pour des pièces recyclées des véhicules automobiles aux bénéfices sociaux, économiques et environnementaux » - France Assureurs

⁸ Source : Base des données ad-hoc QBE Re.

⁹ L'exposition des véhicules se réfère au nombre de véhicules qui sont exposés et donc potentiellement affectés par les événements de grêle. Cela pourrait inclure les véhicules stationnés en plein air. L'augmentation de l'exposition peut être due à divers facteurs, tels que la croissance du parc automobile ou les changements dans les habitudes de stationnement.

conséquent, il n'existe pas de véhicule témoin aujourd'hui qui serait comparable à son équivalent de 2014.

En somme, dans un contexte d'inflation, l'industrie de l'assurance automobile et le segment de l'assurance de dommages matériels doivent faire preuve de souplesse et d'adaptabilité. Entre l'évolution des coûts de réparation, l'impact des événements naturels et les nouvelles réglementations, il est essentiel de surveiller de près ces facteurs pour comprendre comment ils influenceront les primes d'assurance à l'avenir.

c. 2. Dommages corporels

Concernant la section « Dommages corporels », nous allons analyser l'impact potentiel de l'inflation économique sur divers postes de préjudice. Les postes susceptibles d'être affectés par l'inflation incluent l'Assistance par Tierce Personne (ATP), les Pertes de Gains Professionnels Actuels (PGPA) et les Pertes de Gains Professionnels Futurs (PGPF), les Dépenses de Santé Actuelles (DSA) et les Dépenses de Santé Futures (DSF), les Frais de Véhicule Adapté (FVA) ainsi que les Frais de Logement Adapté (FLA).

Parmi ces derniers, nous allons mettre l'accent sur ceux qui ont une part importante dans l'indemnisation totale. Selon diverses études de marché, il est clair que les postes de préjudice ATP, PGPF et DSF représentent la plus grande part de l'indemnisation totale.

Dans la suite de ce document, les observations détaillées des sources potentielles d'inflation seront présentées. Nous avons ainsi identifié divers facteurs qui pourraient influencer l'évolution des coûts et salaires impactant chaque poste, et ceux-ci feront l'objet d'un examen plus approfondi.

a. Assistance par Tierce Personne (ATP)

Définition extraite de la nomenclature des postes de préjudice habituellement retenue (nomenclature Dintilhac).

Ce poste est ainsi défini : « Ces dépenses sont liées à l'assistance permanente d'une tierce personne pour aider la victime handicapée à effectuer les démarches et plus généralement les actes de la vie quotidienne. Elles visent à indemniser le coût pour la victime de la présence nécessaire, de manière définitive, d'une tierce personne à ses côtés pour l'assister dans les actes de la vie quotidienne, préserver sa sécurité, contribuer à restaurer sa dignité et suppléer sa perte d'autonomie. Elles constituent des dépenses permanentes qui ne se confondent pas avec les frais temporaires que la victime peut être amenée à déboursier durant la maladie traumatique, lesquels sont déjà susceptibles d'être indemnisés au titre du poste Frais divers ».

Pour ce poste, l'analyse de l'inflation économique se concentre sur le coût horaire. Les effets des référentiels indemnitaires seront détaillés dans la note consacrée à l'inflation « corporelle ».

Ce poste de préjudice peut représenter plus de 50 % de la charge globale pour les sinistres graves dont le taux d'Atteinte à l'Intégralité Physique et Psychique AIPP est supérieur à 75 %.

Le calcul de l'annuité de l'ATP se fait de la manière suivante :

Nombre de jours d'ATP × Nombre d'heures d'ATP × Coût horaire

En fonction de la gravité du sinistre, du type de prestation, et de la provenance de l'aide externe, cela aura une incidence sur le mode de calcul. Le besoin d'aide se divise en deux catégories (hors actes de soin) :

- Aide humaine active (toilette, repas, course, ménage)
- Aide humaine passive (surveillance)

Cette aide humaine peut provenir de plusieurs sources :

- Membre de la famille
- Association mandataire
- Association prestataire

Le mode choisi a une incidence sur le nombre de jours à considérer et le coût horaire associé. De manière générale, nous observons que les coûts horaires pour un membre de la famille ou une association mandataire restent inférieurs aux coûts de prestataires.

Le coût horaire de l'assistance par tierce personne dépend de plusieurs facteurs, notamment le niveau de qualification de l'aidant, son expérience et la région géographique où le bénéficiaire de l'ATP vit. En général, le coût horaire varie de 10 à 15 euros pour les aides non qualifiées, et de 15 à 25 euros pour les aides qualifiées. Il est à noter qu'en passant par une association, les coûts peuvent être plus élevés (certaines décisions judiciaires ont ainsi pu atteindre une trentaine d'euros) car il faut couvrir les frais de gestion et d'administration. Dans de nombreux dossiers, le projet de vie retenu est un aidant familial pour les missions de tierce personne passive. L'emploi d'une auxiliaire de vie par le biais d'une association est plutôt concentré sur des tâches plus actives.

En France, le coût horaire moyen d'un aidant tiers qualifié est d'environ 15 à 20 euros et peut monter jusqu'à 25 euros. Cependant, le coût horaire peut varier en fonction de la disponibilité des aidants, de la concurrence sur le marché local et des exigences spécifiques du bénéficiaire de l'ATP.

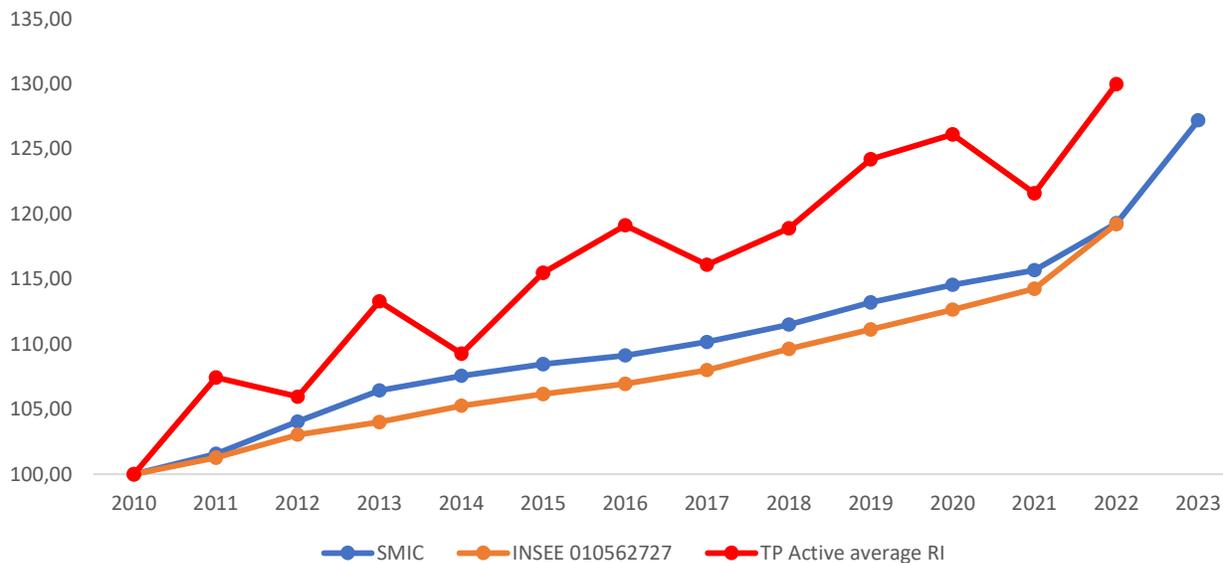
Le coût horaire de l'ATP a augmenté progressivement au fil du temps en raison de plusieurs facteurs, dont l'un des principaux est l'augmentation des coûts de la main-d'œuvre, en particulier pour les aidants qualifiés, qui disposent d'une formation spécialisée et d'une expérience professionnelle. En outre, l'augmentation de la demande d'ATP, en raison du vieillissement de la population française en général et de l'augmentation du nombre de personnes vivant avec un handicap a également contribué à l'augmentation du coût horaire.

Néanmoins, le nombre de jours à considérer en mode prestataire est de 365 jours contrairement aux prestations mandataires où le nombre de jours dépasse souvent 400 jours. Pour des cas de dommages corporels graves, le choix d'une indemnisation prestataire est privilégié pour l'aide de tierce personne active afin que la victime soit dégagée des contraintes inhérentes au statut d'employeur.

Chaque assureur est libre de suivre sa propre approche lorsqu'il établit des provisions pour le coût horaire et le nombre de jours, et par conséquent, de larges variations peuvent être trouvées sur le marché.

Ainsi pour suivre l'impact de l'inflation sur l'ATP et les corporels graves, il est particulièrement intéressant d'analyser l'évolution du coût horaire lié à l'aide humaine active.

Comparaison des indices liés à l'ATP



Entre 2010 et 2020, nous constatons une croissance de l'ordre de 15 % pour le salaire minimum interprofessionnel de croissance (SMIC), 13 % sur l'indice de référence utilisé dans la clause de stabilisation en réassurance¹⁰ et 26 % (soit en moyenne 2,4 % par an) sur l'observation réelle dans une collection de base de données de sinistres créée adhoc¹¹. Les années 2021 à 2023 sont encore trop récentes pour obtenir une tendance fiable sur cette collection, néanmoins nous constatons déjà pour certains cas, une inflation additionnelle avec des coûts horaires actifs pouvant exceptionnellement dépasser les 30 euros.

b. Pertes de Gains Professionnels Actuels et Futurs (PGPA/PGPF)

Conformément à la nomenclature habituelle des postes de préjudice (la nomenclature Dintilhac), il s'agit ici d'indemniser la victime de la perte ou de la diminution de ses revenus jusqu'à sa consolidation (PGPA) ou à compter de la consolidation (PGPF).

Cette perte ou diminution des gains professionnels peut provenir soit d'une perte de son emploi, soit d'une obligation d'exercer un emploi à temps partiel, soit encore d'une incapacité à exercer toute

¹⁰ Indice des taux de salaire horaire des ouvriers - Activités pour la santé humaine (NAF rév. 2, niveau A38 QA) - Base 100 au T2 2017 | Insee

¹¹ Source : CCR Re « L'indemnisation des préjudices corporels graves en RC Automobile » et QBE Re « L'étude des sinistres corporels affinée par l'observation des clos ».

activité professionnelle. Cependant, ce poste n'englobe pas les frais de reclassement professionnel, de formation ou de changement de poste qui ne sont que des conséquences indirectes du dommage.

En outre, concernant les jeunes victimes ne percevant pas de gains professionnels, il est pris en compte pour l'avenir la privation de ressources professionnelles engendrée par le dommage en se référant à une indemnisation forfaitaire.

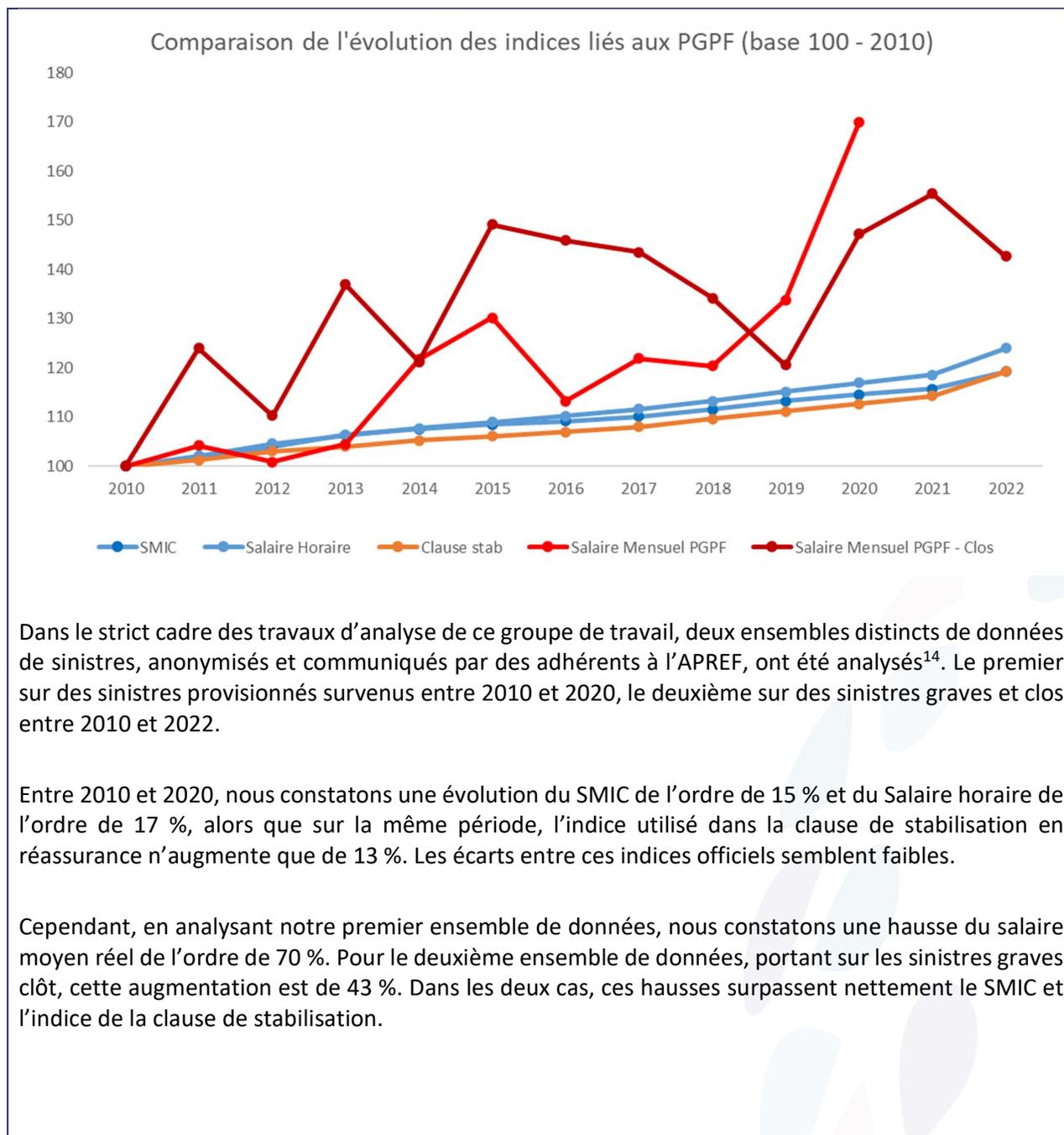
Après l'ATP, ce poste de préjudice est généralement le deuxième plus important dans la composition d'un sinistre. Il peut représenter plus de 10 % du montant total sur les sinistres graves, voire plus de 25 % du montant sur les sinistres médians.

Le calcul du PGPF se basant donc sur une perte de salaire totale ou partielle, il nous paraît logique de comparer son évolution avec des indices de salaires publiés. Nous avons jugé pertinent de sélectionner les indices suivants :

- Le salaire minimum interprofessionnel de croissance (SMIC), fréquemment utilisé pour compenser les pertes de revenus des victimes jeunes ou sans emploi.
- L'indice des taux de salaire horaire des ouvriers et des employés - Ensemble des secteurs non agricoles, probablement plus représentatif des salaires de la population globale¹².
- L'indice des taux de salaire horaire des ouvriers - Activités pour la santé humaine (NAF rév. 2, niveau A38 QA), servant de base au calcul de la clause de stabilité dans les traités de réassurance¹³.

¹² Indice des taux de salaire horaire des ouvriers - Activités pour la santé humaine (NAF rév. 2, niveau A38 QA) - Base 100 au T2 2017 | Insee

¹³ Indice des taux de salaire horaire des ouvriers - Activités pour la santé humaine (NAF rév. 2, niveau A38 QA) - Base 100 au T2 2017 | Insee



¹⁴ Source : CCR Re « L'indemnisation des préjudices corporels graves en RC Automobile » et QBE Re « L'étude des sinistres corporels affinée par l'observation des clos ».

c. Dépenses de Santé Actuelles (DSA) et Dépenses de Santé Futures (DSF)

Selon la nomenclature habituelle des postes de préjudice (la nomenclature Dintilhac), les DSA doivent permettre « *d'indemniser la victime directe du dommage corporel de l'ensemble des frais hospitaliers, médicaux, paramédicaux et pharmaceutiques (infirmiers, kinésithérapie, orthoptie, orthophonie, etc.). Ces dépenses sont toutes réalisées durant la phase temporaire d'évolution de la pathologie traumatique, c'est à dire qu'elles ne pourront être évaluées qu'au jour de la consolidation ou de la guérison de la victime directe* ».

Les DSF « *sont les frais hospitaliers, médicaux, paramédicaux, pharmaceutiques et assimilés, même occasionnels mais médicalement prévisibles, rendus nécessaires par l'état pathologique de la victime après la consolidation. Ils sont postérieurs à la consolidation de la victime, dès lors qu'ils sont médicalement prévisibles, répétitifs et rendus nécessaires par l'état pathologique permanent et chronique de la victime après sa consolidation définitive (frais liés à des hospitalisations périodiques dans un établissement de santé, à un suivi médical assorti d'analyses, à des examens et des actes périodiques, des soins infirmiers, ou autres frais occasionnels, etc.). Ces frais futurs ne se limitent pas aux frais médicaux au sens strict : ils incluent, en outre, les frais liés soit à l'installation de prothèses pour les membres, les dents, les oreilles ou les yeux, soit à la pose d'appareillages spécifiques qui sont nécessaires afin de suppléer le handicap physiologique permanent qui demeure après la consolidation* ».

Les DSF doivent être annualisées puis capitalisées. Elles représentent généralement le troisième poste de préjudice le plus lourd en termes de charge pour les sinistres graves, derrière l'ATP et les PGPF.

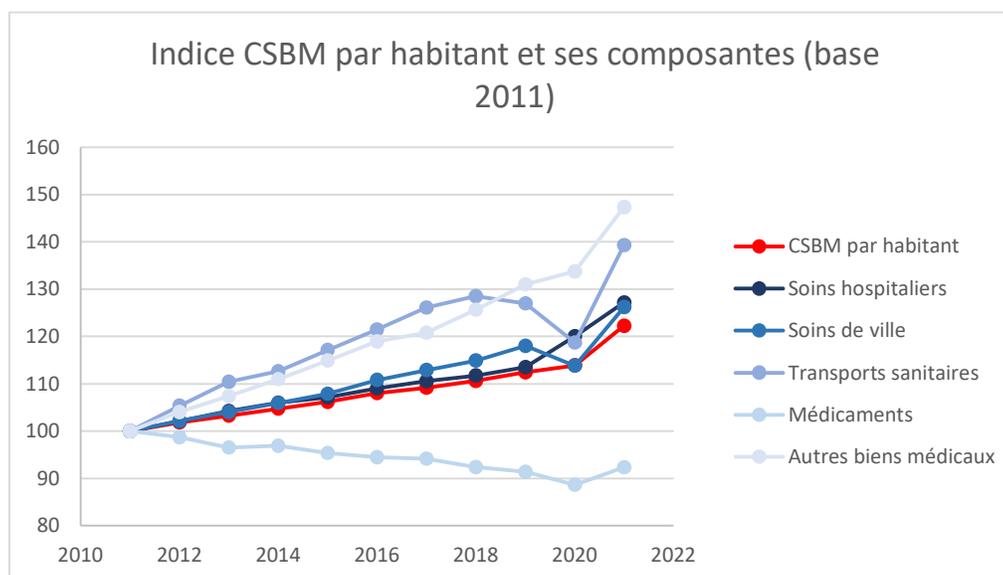
Son évolution dans le temps dépend beaucoup des mises à jour des différents barèmes de capitalisation, dont les impacts ont été analysés dans une note récemment publiée par la Commission Automobile APREF.

Afin de considérer l'inflation économique de ce poste, nous pouvons consulter les comptes de la santé élaborés par la Direction de la Recherche, des Études, de l'Évaluation et des Statistiques (DREES). Ces comptes nationaux de la santé permettent d'estimer le montant des dépenses de santé en France, notamment avec l'indice de la Consommation de Soins et de Biens Médicaux (CSBM). Cet indice comprend les soins hospitaliers, les soins ambulatoires (médecins, dentistes, auxiliaires médicaux, laboratoires d'analyse, thermalisme), les transports sanitaires, les médicaments et les autres biens médicaux (optique, prothèses, petit matériel et pansements).

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
CSBM (en milliards d'euros)	178,0	181,9	185,3	190,0	193,0	196,9	200,0	202,8	206,9	210,2	226,7
Population moyenne (en millions)	64,9	65,2	65,6	66,1	66,4	66,6	66,8	67,0	67,3	67,5	67,6
CSBM par habitant (en euros)	2 740	2 790	2 830	2 870	2 910	2 960	2 990	3 030	3 080	3 120	3 350
Soins hospitaliers	1 272	1 299	1 325	1 348	1 363	1 387	1 406	1 422	1 444	1 527	1 618
Soins de ville	718	734	747	761	775	796	811	825	848	818	907
Transports sanitaires	59	62	65	67	69	72	75	76	75	70	83
Médicaments	499	492	481	483	476	471	470	461	456	442	460
Autres biens médicaux*	193	201	208	215	222	230	234	243	253	259	285

Sources : DREES, comptes de la santé, édition 2022 ; INSEE pour la population.

En 2021, la CSBM s'élevait à 226,7 milliards d'euros soit une dépense moyenne de 3 350 euros par habitant. Le premier poste de dépenses correspond aux soins hospitaliers (publics et privés), qui représentent environ la moitié de la CSBM, devant les soins de ville (27 %).



Les années 2020 et 2021 sont marquées respectivement par la chute et la reprise d'activité engendrée par la crise sanitaire.

De 2011 à 2019, l'évolution moyenne de l'indice CSBM est d'environ +1,5 % par an.

d. Frais de Véhicule Adapté (FVA)

Les frais de véhicule adapté correspondent aux dépenses nécessaires pour procéder à l'adaptation d'un véhicule aux besoins de la victime atteinte d'un handicap permanent. Ils incluent aussi le surcoût d'achat d'un véhicule susceptible d'être adapté ainsi que le coût du renouvellement du véhicule.

Les aménagements du véhicule sont divers et dépendent fortement du type de handicap de la victime. Il est important que ces modifications soient correctement décrites dans le rapport d'expertise médicale. Qu'il s'agisse d'adapter le poste de conduite, le siège passager, de faciliter l'accès au siège conducteur dans les cas de handicap majeur, ou d'installer une rampe d'accès pour un fauteuil roulant à l'arrière du véhicule, les adaptations sont variées et spécifiques.

Le renouvellement du surcoût des aménagements est généralement prévu tous les 5 ans et tient compte des modalités d'utilisation du véhicule qui varient selon les victimes. Le chiffrage de ce poste de préjudice s'effectue en prenant en compte le coût du premier aménagement et en l'annualisant avant de capitaliser. Il convient alors de souligner que l'évolution de l'annuité moyenne FVA du marché n'est qu'un facteur influant sur le coût final de ce poste de préjudice. L'évolution des différents barèmes de capitalisation est un autre facteur qui peut avoir un impact très important.

Comme il n'existe pas de base de données spécifique et probante permettant d'analyser les détails de l'inflation du poste de préjudice FVA, nous devons nous référer aux indicateurs SRA cités à la section 1 « Dommages matériels » comme source de données approximative en ce qui concerne l'annuité moyenne FVA.

Ainsi, la hausse du coût des pièces et des ingrédients et peinture était significativement supérieure en 2022 à la moyenne des 5 dernières années à savoir : pour les pièces +9,6 % et pour les ingrédients et peinture +5,7 % tandis que la hausse du coût horaire de la main d'œuvre est restée stable à +2,7 %.

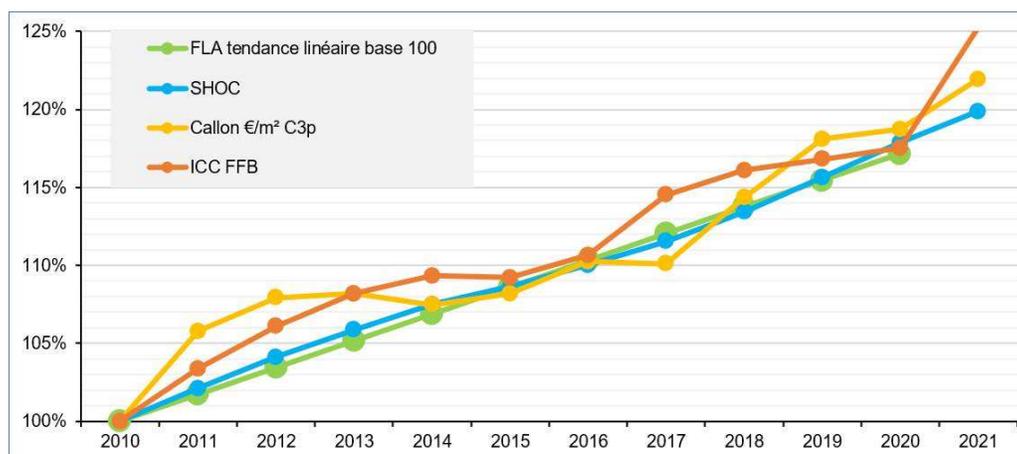
e. Frais de Logement Adapté (FLA)

Les Frais de Logement Adapté correspondent aux dépenses engagées par les victimes d'accidents graves pour adapter leur logement à leur handicap, leur permettant ainsi de conserver au mieux leur autonomie et leur qualité de vie.

Selon une étude de la CCR¹⁵, il a été observé que le poste de préjudice relatif aux FLA représente en moyenne 2% à 3% du total des préjudices corporels quand ceux-ci sont supérieurs à 1 million d'euros¹⁶. Bien que son poids soit limité, c'est donc un poste à considérer.

Nous avons examiné l'évolution des FLA en comparaison avec trois indices spécifiques :

- l'indice du coût de la construction de la Fédération Française du Bâtiment (indice FFB)¹⁷,
- le prix de vente du mètre-carré des appartements 3 pièces issu du recueil Callon (Callon €/m² C3p),
- l'indice du salaire horaire des ouvriers de la construction de l'INSEE (SHOC).



La ligne verte sur le graphique indique une tendance linéaire des FLA, sur une base de 100. Cette tendance est dérivée d'une étude portant sur l'évaluation des sinistres corporels à partir d'un ensemble anonymisé de données de sinistres, fourni par un des adhérents de l'APREF. Cet ensemble contient de plus de 700 sinistres réglés ou clôturés sur une période de 11 exercices, de 2010 à 2020.

L'indice FFB semble suivre la tendance des FLA jusqu'en 2020. Toutefois, une accélération de croissance est observée en 2021. Il est à noter que, dans les dossiers de sinistres Dommages aux Biens et Construction, les évaluations des sinistres récents, notamment les coûts des travaux dans les logements de particuliers, n'ont pas augmenté au même rythme que l'indice FFB. Celui-ci semble être tiré à la hausse par des facteurs conjoncturels qui n'influencent pas directement le coût des sinistres en général, comme le coût des matériaux de construction, qui affecte surtout la construction de bâtiments neufs.

L'indice Callon suit également la tendance des FLA. Cependant, il est important de noter que les prix de vente des logements sont également influencés par des facteurs conjoncturels sans lien avec le coût

¹⁵ Source : CCR « Indemnisation des préjudices corporels graves en RC Automobile », 2019

¹⁶ Source : QBE Re « L'étude des sinistres corporels affinée par l'observation des clos », 2021

¹⁷ Source : L'indice du coût la construction produit par la FFB : https://www.ouils.ffbatiment.fr/federation-francaise-du-batiment/le-batiment-et-vous/en_chiffres/indices-index/Chiffres_Index_FFB_Construction.html

des travaux à réaliser dans un logement de particulier. Pour cette raison, cet indice pourrait ne pas être adapté pour suivre l'évolution des FLA, tout comme l'indice FFB.

L'indice des Salaires des Ouvriers de la Construction, en revanche, suit de très près la tendance des FLA au cours de la période étudiée. Il affiche une croissance remarquablement stable avec une inflation annuelle moyenne de 1,8 % de 2010 à 2021, par rapport à 1,7 % pour la tendance des FLA.

Ces observations doivent être considérées avec prudence. Elles suggèrent que l'indice SHOC pourrait être un bon indicateur pour suivre l'évolution des FLA. Cependant, nous devons garder à l'esprit que l'inflation du coût de la construction pourrait finir par influencer le coût des travaux dans les logements de particuliers. En outre, cette inflation pourrait affecter plus fortement les sinistres les plus graves, qui nécessitent d'importants travaux d'adaptation ou l'achat de terrains/logements. La majorité des FLA semble être plus stable. Une étude plus approfondie serait nécessaire, incluant des données plus récentes, pour confirmer l'adéquation de l'indice SHOC. À l'heure actuelle, il ne nous semble pas que les FLA représentent un risque majeur d'inflation pour les sinistres automobiles.

Conclusion

La sinistralité automobile, qu'elle soit matérielle ou corporelle, représente une préoccupation pour les professionnels du secteur du fait de la forte inflation. Du côté des dommages matériels, une évolution significative à la hausse des coûts a été constatée. Cette inflation est principalement attribuée à l'augmentation des coûts des pièces de rechange, des ingrédients de la peinture, ainsi que du coût de la main-d'œuvre.

S'agissant des dommages corporels, nous avons constaté une inflation dans les différents postes de préjudices. Les dépenses de santé actuelles (DSA) et futures (DSF) montrent une tendance à la hausse, de même que la perte de gains professionnels future (PGPF). Les frais de véhicule adapté montrent une variabilité importante, tandis que les frais de logement adapté (FLA) semblent plus stables. Enfin, l'assistance de tierce personne (ATP) a montré une inflation plus marquée que les autres postes.

Face à ces constatations, il apparaît nécessaire de proposer aux instances de l'Apref de poursuivre la surveillance régulière de l'inflation sur la sinistralité automobile. Nous souhaitons ainsi soumettre l'idée de reprendre cette analyse en 2024 et au-delà. Pour une analyse plus précise de l'inflation, il pourrait être bénéfique de collecter des données plus détaillées et spécifiques concernant les coûts de réparation, les coûts de chaque poste de préjudice associés à chaque sinistre automobile.

Cela permettrait de suivre plus précisément l'évolution des coûts dans le temps. Actuellement, l'analyse de l'inflation sur la sinistralité s'appuie sur une comparaison avec des indices d'inflation généraux. La création d'indices d'inflation spécifiques au secteur pourrait offrir une mesure plus précise et plus

pertinente de l'inflation. Il pourrait être bénéfique de collaborer avec les différents acteurs du secteur (constructeurs automobiles, professionnels de la santé, entreprises de constructions, etc.) pour obtenir des informations plus précises sur l'évolution des coûts dans leur domaine respectif.

Enfin, pour assurer la fiabilité des observations, il est crucial de mener des analyses régulières et de mettre à jour ces paramètres en fonction des évolutions observées et des nouvelles données disponibles.