SRA
Sécurité et Réparation Automobiles

LA LETTRE SRA ACTUALITÉS

n° 24 - Juillet / Octobre 2016

Sécurité et Réparation Automobiles

EDITO



Encore et toujours .... les pièces de carrosserie augmentent et plus vite que la main-d'œuvre. Alors que la facture totale de la réparation-collision croît de 2,6 % en 2015, l'augmentation du coût des pièces s'élève elle à + 3,4%. Au global, la part dans la dépense "matériel" des assureurs, atteint 48,7%, leur valeur maximale enregistrée ces dernières années.

Cette hausse pourrait être justifiée par des facteurs objectifs : par exemple, par la technicité croissante des véhicules permettant de répondre aux exigences de plus en plus draconiennes pour la sécurité, notamment avec l'ajout de dispositifs de protections supplémentaires, la multiplication de capteurs.... Ou encore, par la montée en gamme et l'augmentation des volumes de vente des SUV, mieux équipés, et disposant donc de pièces pouvant être plus chères. Mais cette analyse reposant sur ces arguments techniques ne résiste pas aux enseignements tirés du comparatif effectué au niveau européen par Insurance Europe dont nous publions quelques exemples dans nos "chiffres clés" en page 2. Nous observons en effet jusqu'à 50% de différence pour une même pièce d'un pays à l'autre, la France étant la plus chère. Des écarts inexplicables d'un point de vue industriel.

Il est tentant d'en déduire que le prix des pièces de carrosserie ne se réduit pas aux coûts des matières premières, de production, de logistique et autres, mais dépend bel et bien d'un prix de marché que seule la concurrence, par la pièce de qualité équivalente par exemple, pourra tempérer.

Frédéric Maisonneuve
Président de SRA

SOMMAIRE

Edito

Actualités

Chiffres clés
- Prix des pièces en Europe

On en parle
- Mercedes-Benz France

Notre dossier
- Trigano

Du côté des constructeurs
- Un trio de nouveautés



- Porsche Panamera



ACTUALITÉS

Lecture des clés

Après le vol d'un véhicule, la récupération et l'identification des clés sont des étapes essentielles dans le processus d'indemnisation de l'assureur.

C'est à ce titre que le cabinet d'expertise Larbi, installé en Allemagne s'est spécialisé dans cette pratique afin d'apporter une solution à cette problématique.
Il est venu présenter à SRA toutes les possibilités offertes en fonction des constructeurs automobiles. Un sujet qui sera évoqué plus précisément dans la prochaine lettre SRA.

L' œil sur l'antivol

La dernière campagne de contrôle des antivols de deux-roues a permis de mettre en évidence quelques manquements vis-à-vis de notre référentiel. Sur un total de 22 références prélevées en magasins, nous avons dû procéder à 5 déclassements. Dans un cas, le fabricant avait déjà pris les devants en interrompant la production de l'antivol défectueux. Plus préoccupant, nous avons dû retirer de notre liste un produit phare du marché du U ainsi qu'un bloque-disque récemment classé. Ces résultats nous démontrent une fois de plus, que nous devons rester très vigilants sur ce secteur d'activité.

Motos libres

L'arrêté libéralisant la puissance moteur des motocyclettes a été publié au Journal Officiel le 14 avril dernier. Le texte concerne les nouveaux modèles (euro 4) et les générations précédentes (euro 1,2 et 3) bridées à 100 chevaux, sous réserve que ces dernières soient équipées de l'ABS. Bonne nouvelle, ce rétrofit n'aura pas d'impact sur la classification des deux-roues dans la base SRA. En effet, depuis le début des référencements, les puissances maximales et bridées des véhicules sont systématiquement renseignées. Toutefois, seule la puissance libre est prise en compte dans le calcul du groupe.

Chiffres Clés

Prix des pièces en Europe

L'étude comparative de L'Insurance Europe est désormais disponible sur notre site.

Comme chaque année, des écarts de prix, parfois surprenants, sont constatés.

Par exemple, sur le bouclier avant, qui est la pièce la plus remplacée après sinistre. Celui de l'Opel Corsa coûte **309€** en Allemagne (pays du constructeur) mais **371€** en France (pays importateur), soit presque **20%** en plus !

A l'inverse, celui de la Peugeot 208 coûte **205€** en Pologne alors qu'en France, il est facturé **307€** et celui de la Mégane III coûte **222€** en Grande-Bretagne et, en France, **346€**, soit un écart de plus de **50%** dans ces deux cas !

Tout aussi inquiétant, le positionnement de la Renault Clio IV. Le prix de son capot en France s'élève à **373€** contre **280€** en Allemagne, soit **33%** de plus dans le pays du constructeur !

Parmi ces pays, seule la France n'applique pas la clause de réparation. Est-ce une conséquence expliquant ces écarts ?

Plus d'infos sur www.sra.asso.fr, rubrique Statistiques/prix des pièces Europe.

On en parle

Mercedes-Benz France assure l'avenir de son réseau de réparation

Lorsqu'un constructeur nous invite à une présentation technique, c'est l'occasion pour SRA de témoigner des évolutions qu'il impose à son réseau.

Au même titre que les technologies d'aide à la conduite, les matériaux constituant la carrosserie des véhicules ont connu des évolutions majeures durant ces dernières années. Le groupe Mercedes-Benz France a voulu nous faire part de sa méthodologie de réparation des carrosseries. Ainsi, le 18 mai dernier, SRA accompagné d'experts et assureurs, a été convié à une présentation au sein même de son réseau de réparateurs à Bischheim près de Strasbourg chez Paul KROELY Automobiles.

En préambule, un film vidéo montre en simultané les crash-tests de deux véhicules contre un mur. Le choc témoigne que l'airbag d'un véhicule réparé sans suivre la méthode de réparation préconisée se déclenche avec un temps de retard significatif. Il est donc logique d'imaginer que les lésions engendrées par le choc seraient plus graves pour les occupants, bien qu'il s'agisse là que d'une simulation.

Mercedes, un des fers de lance en matière de sécurité, exploite pleinement son dispositif d'information et de pédagogie à travers son réseau, notamment sur les nouveaux matériaux utilisés. Et pour cause, naguère les aciers utilisés dans la construction automobile étaient constitués d'environ 70 % d'acier ordinaire. Depuis 15 ans ils ont été remplacés par des aciers spéciaux à haute, très haute et ultra haute limite d'élasticité.
Ces matériaux sont beaucoup plus exigeants dans les types et modes d'assemblage, requérant un outillage adapté.

L'arrivée de l'aluminium, plus léger, nécessite une technique spécifique qui implique cette fois des formations aux méthodes de travail pour les carrossiers.

L'outillage joue également un rôle primordial dans la qualité du travail à réaliser. Il a donc évolué et au même titre que les matériaux demande une connaissance précise. Par exemple, les pinces de soudure électrique par points développent une intensité d'environ 15 000 ampères, deux fois supérieure aux versions précédentes. De même, la riveteuse utilisée pour réaliser l'assemblage des éléments en aluminium impose une maîtrise particulière.
Face à ces nouvelles technologies, des formations sont dispensées aux techniciens. Pour l'aluminium elles se déroulent en trois niveaux : le remplacement des pièces amovibles, le rivetage/collage/débosselage et pour finir le soudage. Pour compléter sa formation, Mercedes-Benz France exige que ses techniciens reçoivent une habilitation selon la norme ISO 9606-2, seule certification à ce jour garantissant la maîtrise de la technique de soudage sur l'aluminium.

Enfin, la marque de Stuttgart met à disposition une caisse de cabriolet SL, 100 % aluminium, permettant la formation pratique des techniciens.



Caisse en aluminium

TRIGANO, le leader européen du camping-car lève le voile

Le leader du secteur du véhicule de loisir nous a ouvert ses portes et nous a dévoilé ses contraintes de fabrication et les solutions retenues pour construire des camping-cars légers, résistants et à des prix abordables...

Trigano, fabricant de caravanes depuis plus d'un demi-siècle, est devenu en 30 ans le leader du camping-car en Europe. Avec une présence industrielle dans les principaux pays européens (France, Allemagne, Italie, Espagne et Royaume-Uni), le groupe dispose d'un portefeuille de 18 marques, couvrant tous les segments du marché du camping-car : profilés, capucines, vans et intégraux. Ses véhicules sont essentiellement commercialisés en Europe.

SRA a pu visiter le site historique de la marque à Tournon-sur-Rhône en Ardèche, où dès 1970 Trigano a conçu et produit des caravanes, Caravelair et Sterckeman, suivis en 1984 des camping-cars sous les marques Chausson et Challenger. Le site s'étend sur 200 000 m^2 dont 37 000 de surfaces couvertes abritant 5 lignes de montage, 2 dédiées aux caravanes et 3 aux camping-cars. Actuellement 600 personnes travaillent dans cette usine de production d'où sortent environ 9 000 véhicules/an, se répartissant en 5 700 camping-cars et 3 300 caravanes.



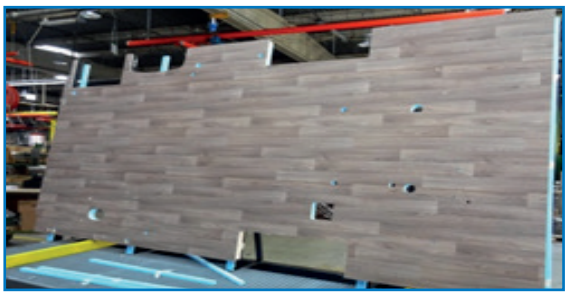
Vue des chaines de montage

La technique du sandwich collé dans la conception d'un camping-car

Aujourd'hui le permis de conduire automobile (Catégorie B) autorise la conduite de véhicules dont le Poids Total en Charge (PTAC) n'excède pas 3,5 tonnes. Pour la plupart des camping-cars, c'est donc la masse totale du véhicule à ne pas dépasser en configuration de roulage (avec passagers, pleins, bagages,...). La charge utile est donc une donnée fondamentale. Un critère qui conduit les fabricants à concevoir des véhicules les plus légers possibles, afin de garantir une charge utile suffisante, tout en respectant ce PTAC. Néanmoins, cette contrainte d'allègement ne doit pas avoir d'incidence, ni sur la résistance du véhicule, ni sur le coût de fabrication de manière à préserver un prix de vente acceptable.

Pour répondre à ces exigences, la technologie dite "sandwich collé" est utilisée : un panneau en matériau très léger réalisé avec une mousse polystyrène, prise en sandwich entre deux plaques d'aluminium ou de polyester. L'assemblage du panneau se fait par collage sous presse, dans une atmosphère sous vide. Une technologie permettant d'obtenir un excellent compromis poids/résistance.

L'assemblage d'éléments structuraux ou la fixation d'équipements est assurée par des vis, par le biais d'inserts comportant des trous de fixations taraudés. Ces inserts étant noyés et collés dans la masse du panneau.
Tous les éléments sandwich, extérieurs ou intérieurs pour le mobilier sont fabriqués par le groupe Trigano.



Exemple de panneau sandwich

Des porteurs dédiés

Pendant de nombreuses années, les camping-cars ont été construits sur des bases d'utilitaires. Une solution loin d'être optimale. Aussi deux constructeurs, Fiat et Ford proposent des châssis spéciaux camping-car, définis spécifiquement par les fabricants dont Trigano. Ces châssis ont été abaissés et allégés, avec la voie arrière élargie pour améliorer la tenue de route et diminuer l'impact des passages de roues en intérieur. La partie arrière a été adaptée de manière à accepter sans modification une rallonge permettant d'obtenir la longueur souhaitée du véhicule, ainsi que le faisceau électrique correspondant. De plus, Fiat livre son Ducato sans plancher arrière, avec les longerons fermés. Cette possibilité permet d'obtenir un camping-car avec un plancher parfaitement plat, notamment au niveau de la cabine conducteur.

Principales étapes de la construction d'un camping-car :

1 - Modification du porteur : ajout du renfort arrière pour obtenir la longueur souhaitée du camping-car.
2 - Préparation et fixation du plancher sur le châssis.
3 - Montage du mobilier intérieur.
4 - Passage des éléments pour les servitudes : chauffage, électricité, conduits d'eau et de liquides usagés.
5 - Pose des panneaux latéraux et arrière. Réalisation des encadrements.
6 - Pose du pavillon.
7 - Réalisation des finitions intérieures.

Du côté des constructeurs

Un trio de nouveautés : Citröen Space Tourer, Peugeot Traveller et Toyota Proace

Faisant suite à leur fructueuse collaboration pour les petites citadines (108, C1 et Aygo), PSA et Toyota renouvellent leur alliance autour d'un grand monospace.

C'est sur son site industriel, basé à Sochaux, que PSA a choisi de dévoiler les versions "Grand public" baptisées Space Tourer pour Citroën, Traveller pour Peugeot et Proace pour Toyota. Ce nouveau trio bénéficie d'une plateforme commune et modulaire nommée "EMP2". Toutefois, chaque marque apporte sa touche, son style pour se différencier, notamment au niveau des faces avant (calandre, phares et bouclier). Ces véhicules, produits à l'usine PSA de SevelNord à Valenciennes sont disponibles en trois longueurs : un compact à 4,60 mètres, un court à 4,95 mètres et un long de 5,30 mètres. Les habitacles peuvent accueillir jusqu'à neuf places assises. Plus statutaire, de nombreux équipements technologiques comme l'affichage tête haute, l'alerte de risque de collision associée au freinage d'urgence automatique équiperont les versions à hautes finitions.

Côté réparabilité, il est intéressant de mesurer les efforts apportés par les ingénieurs, dès la conception. Notamment pour l'avant avec un capot court qui n'est pas impacté lors du crash-test à 15 km/h.

Aussi, le positionnement en hauteur des phares avant limite leur endommagement. Notons au passage que la remise en état des fixations des deux phares est possible grâce aux kits de réparation. La conception du bouclier avant, en deux parties, préserve sa partie supérieure. Seule une retouche peinture est nécessaire. Néanmoins, il faut remplacer sa partie inférieure, la traverse et l'aile avant gauche. Dommage, une retouche peinture est également nécessaire sur la porte avant gauche. A l'arrière, bouclier et traverse sont à changer, et un léger redressage de la jupe arrière est à prévoir.



Toyota *Proace - Peugeot Traveller - Citroën Space Tourer*

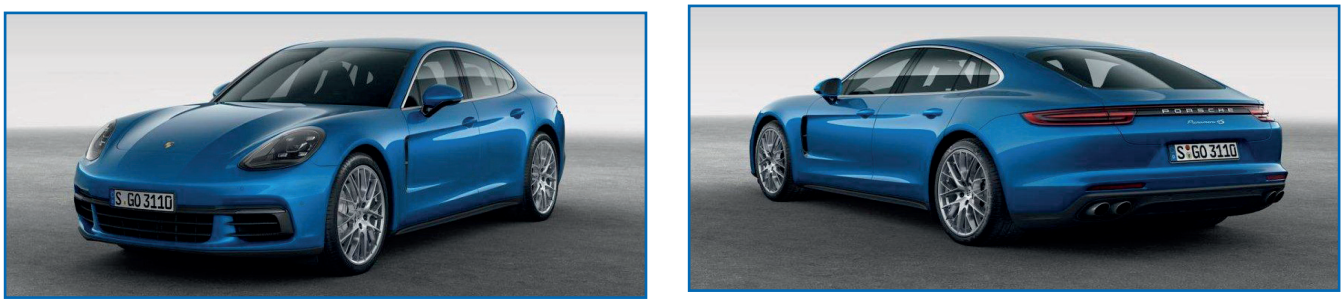
La nouvelle Porsche Panamera

Bien avant de la dévoiler au grand public, le 1er juin dernier, Porsche ouvrait les portes de son usine de Leipzig, à SRA pour y découvrir la nouvelle Panamera.
Fidèle à la tradition de la marque, ce nouveau modèle conserve la silhouette de la génération précédente tout en bénéficiant des derniers artifices stylistiques des véhicules récemment commercialisés. Par exemple, l'avant s'inspire de la dernière 911 et reprend la signature lumineuse à quatre leds. L'arrière rappelle les derniers Macan et Cayenne avec des feux tridimensionnels.

En revanche, toutes les motorisations ont gagné en puissance. L'ensemble de la gamme sera commercialisée en quatre roues motrices avec un train arrière directionnel. Une caractéristique qui a permis à la version Turbo, la plus puissante, d'égaler le temps de la 911 GT3 précédente génération, sur la célèbre boucle nord du Nürburgring.

Soulignons qu'une version hybride rechargeable avec une autonomie électrique de 50 km sera aussi disponible dès la commercialisation.
Quant à la réparabilité, le résultat du choc avant à 15 km/h, est le meilleur jamais présenté à SRA en nombre de pièces impactées. Le choc reste localisé à l'avant et seuls les éléments de la face avant sont à remplacer : le bouclier, la traverse avant, la traverse piéton. Le capot et le phare ne sont pas touchés. L'aile avant gauche ne nécessite qu'un léger redressage.
Le résultat du choc arrière à 15 km/h est à l'image du choc avant. Seuls le bouclier et la traverse arrière sont à remplacer, tout comme l'embout d'échappement qui lui n'a subi qu'une éraflure.

Précisons aussi que le constructeur a souhaité harmoniser le prix de vente des pièces de rechange dans son réseau. En pratique, aujourd'hui de plus en plus de distributeurs appliquent le tarif conseillé par la filiale française.



Porsche Panamera : vue avant et vue arrière

LA LETTRE SRA ACTUALITÉS

Contact : sra@sra.asso.fr

Lettre d'information éditée par SRA : 1, rue Jules Lefebvre, 75431 Paris Cedex 09
Tel : 01 53 21 51 30 - Fax : 01 53 21 51 44 - Internet : www.sra.asso.fr

Directeur de la publication : *Michel Colas*
Rédaction : *Frédéric Accot, Maria Cappe, Sébastien Delaunay, Bruno Deng, Gilles Ghiran, Elizabeth Le Mouillour, Anne Loisel, Dominique Tijou, Anne-Marie Vieira*
Maquette : *Maria Cappe - Suivi : Martial Burat*