



EDITO

Dans notre précédente lettre, nous avons évoqué l'avis de l'Autorité de la concurrence relatif à l'entretien et la réparation automobile et, plus particulièrement pour SRA, les premières pistes envisagées dans le cadre de cette enquête concernant les pièces de carrosserie.

Ce document, très riche en éléments chiffrés et accessible à tous, a été soumis à consultation publique avec une date butoir, pour les parties intéressées, fixée au 24 mai dernier.

Nul doute que les constructeurs auront mis à profit les quelques semaines de consultation qui leur ont été imparties, pour affiner et présenter leurs commentaires et justificatifs. Nous attendons donc avec impatience l'avis définitif de l'Autorité de la concurrence.

Dans un tout autre domaine, nul n'ignore qu'un nouveau modèle automobile est

rarement commercialisé plus de cinq ans. Au-delà, il est systématiquement renouvelé. Dans le secteur de l'informatique, de tels délais sont, semble-t-il, de mise également. En clair, un site Internet est largement obsolète passé quelques années... Il faut le reconnaître : avec ses dix ans, le site SRA l'était donc amplement.

C'est pourquoi, il vient d'être modernisé. Avec un objectif simple : vous offrir un contenu encore plus riche, une architecture éditoriale plus facile d'accès et, comme auparavant, un espace parfaitement sécurisé, réservé à nos adhérents.

Vous trouverez en page 3 de cette lettre, un dossier vous présentant notre nouveau site et sa nouvelle ergonomie. Bonne navigation !

Frédéric Maisonneuve
Président de SRA

SOMMAIRE

Edito

Actualités

Chiffres clés

Le parc automobile français en circulation

Zoom sur...

L'engouement pour les mini-voitures

Base de données

Les évolutions attendues de notre base deux-roues

Notre dossier

Présentation de notre nouveau site internet SRA

Du côté des constructeurs

Quatre nouveautés à la loupe

ACTUALITÉS

Renault fait la lumière sur son offre de véhicules électriques

ABoulogne au Centre ZE (Zéro Emission), Renault a dévoilé aux assureurs la politique commerciale de sa gamme de véhicules électriques (VE). Celle-ci est composée aujourd'hui de Kangoo, Fluence et Twizy. En fin d'année, Zoé apparaîtra, le prix de vente de chaque VE étant calqué sur celui du véhicule thermique équivalent. Comme nous l'avions indiqué (voir lettre SRA n° 9) la batterie ZE, qui équipe le véhicule, ne pourra être que louée pour un montant identique au coût d'usage d'un véhicule thermique analogue, soit 60 à 90 € par mois. Pour lever le doute sur sa fiabilité, Renault souhaite en effet en rester propriétaire. L'offre du constructeur se veut par ailleurs plus globale : Renault va également proposer une ZE Box, borne permettant la recharge à domicile et des

ZE Services pour les garanties, les contrats d'entretien et d'assistance.

Un avis particulièrement attendu...

Il était attendu, même très attendu, et pour cause... Publié il y a quelques semaines, le premier avis de l'Autorité de la concurrence (voir ci-dessus) portant sur le fonctionnement concurrentiel des secteurs de la réparation et de l'entretien de véhicules d'une part, de la fabrication et de la distribution de pièces détachées, d'autre part, est riche d'enseignements. Notamment pour SRA qui a été sollicité pour participer à cette enquête (mise à disposition de ses statistiques concernant les pièces détachées de carrosserie).

Le rapport final de cette autorité administrative indépendante souligne la hausse constante, en France, du prix des pièces, depuis 2003, alors que cette

progression est nettement plus contenue dans les autres pays européens.

Précision de la rédaction : 2003, c'était aussi l'année de la pleine application des mesures sécuritaires, ce qui avait entraîné une baisse importante de la fréquence des accidents. Etait-ce là une façon, pour certains constructeurs, de "récupérer" un peu de chiffre d'affaires ?

Enfin, toujours pour les pièces de carrosserie, le rapport indique que leur niveau de prix moyen est plus élevé en France qu'en Allemagne ou en Espagne notamment.

Un intitulé plus adapté

Parce que nos statistiques sont des observations périodiques et non à l'instant t, le "Flash" SRA change d'intitulé : il paraîtra dorénavant sous un titre plus parlant, celui de "Repères Trimestriels".

CHIFFRES CLÉS

Parc automobile français

Principales données 2011 pour les voitures particulières (VP) :

↑ **+ 0,8 %** : le parc total des VP progresse (31,55 millions) par rapport à 2010. Une croissance portée exclusivement par les motorisations diesel.

↓ **- 3,4 %** : le nombre des VP à essence est en baisse (12.685.000).

↑ **+ 3,9 %** : le nombre des VP à moteur diesel augmente (18.865.000). Chiffre record jamais atteint.

59,8 % : taux de diésélisation du parc des VP. Ce taux était de 37,9 % seulement il y a 10 ans.

→ **8,2 années** : l'âge moyen des VP reste inchangé depuis 5 ans. Il était de 7,7 ans il y a 10 ans.

Principales données 2011 pour les véhicules utilitaires légers (VUL) de moins de 5 tonnes :

↑ **+ 1,0 %** : le parc total des VUL progresse (5 880 000) par rapport à 2010. Croissance portée également par les diesel.

91,7 % : taux de diésélisation record pour le parc des VUL.

Données du Comité des Constructeurs Français d'Automobiles.

Plus d'informations sur www.sra.asso.fr.

ZOOM SUR...

L'engouement pour la mini-voiture

Méconnu, ce segment abrite pourtant de nombreuses nouveautés.

Celle que l'on dénomme communément "voiturette" semble bien être une véritable exception nationale. Car malgré une légère baisse des volumes de ventes en 2011, de l'ordre de 5 %, le marché français de la voiturette se situe encore et toujours loin devant celui des autres pays européens. Comment expliquer un tel engouement ? La première des raisons semble bien être la présence sur notre territoire des principaux constructeurs de cette catégorie. Du fait de cette concurrence, la qualité globale des voiturettes a progressé, et la variété de l'offre est devenue, en l'espace de quelques années, presque... pléthorique. Ensuite, il faut reconnaître que des améliorations techniques, y compris en termes de dépollution, ont permis une montée en gamme de ces véhicules. Ainsi, des équipements tels que l'ABS, l'Airbag ou encore la climatisation font désormais leur apparition sur ce secteur. Enfin, l'offre grandissante de voiturettes électriques et de petits utilitaires, parfaitement adaptés

au milieu urbain, devrait maintenir la bonne santé de ce segment automobile pour les prochaines années.

Autre facteur fédérateur : une réglementation attirante concernant les autorisations de conduite des deux familles de véhicules existantes. Pour mémoire, la première catégorie, c'est-à-dire les quadricycles légers (50 cm³ maxi pour les moteurs essence ou d'une puissance maximale de 4 kW pour les autres, avec 2 places et une vitesse limitée à 45 Km/h) sont accessibles, dès l'âge de 16 ans, sans aucun permis. Le conducteur doit tout de même être titulaire du BSR (*Brevet de Sécurité Routière*) comme pour les cyclomoteurs. La seconde catégorie de véhicules, c'est-à-dire celle des quadricycles lourds (puissance maximale de 15 kW, avec 4 places) est également accessible dès l'âge de 16 ans, mais il faut cependant avoir obtenu le permis B1.

L'identification et la description technique de ces mini-voitures, mais aussi celles des trikes, buggies et autres SSV (*Side by Side Vehicle*) sont évidemment à la disposition de nos adhérents, au sein de la base de données SRA consacrée à l'ensemble de ces catégories.

BASE DE DONNÉES Des évolutions attendues

Une version enrichie de la base deux-roues sera prochainement disponible.

La multiplication et la sophistication, désormais très importantes des véhicules deux roues, devaient être intégrées dans notre base de données. Un récent travail d'actualisation a donc eu lieu. Il a d'abord consisté à améliorer l'identification des véhicules, pour que tous ceux qui sont typés "loisirs" puissent y être répertoriés. De ce fait, les catégories "enduro", "cross" et "trial" ont été créées. Dans le même esprit, toutes les catégories classifiées dans la base peuvent désormais être déclinées, le cas échéant, en sous-catégories. C'est, par exemple, le cas de la famille des "trails" dont l'arborescence se décline désormais en trois sous-parties : "tout terrain", "supermotard" et "routier". La base deux roues intègre aussi les véhicules non homologués : cette

nouveauté est directement liée à l'arrivée des trois catégories précitées (enduro, cross et trial). Elle concerne également les Quads. Petite précision : pour pallier l'absence récurrente de la valeur de la puissance moteur de ces véhicules non-homologués, il y a attribution systématique d'un groupe de classement égal à 99. Enfin, pour coller à l'actualité du marché, la base deux roues a été dotée d'un nouvel onglet intitulé "aide à la conduite". Celui-ci permet d'identifier les machines bénéficiant d'équipements de sécurité électroniques tels l'anti-patinage, l'anti-cabrage, la gestion moteur adaptable, etc...

L'aspect écologique n'est pas oublié non plus, puisque de nouveaux indicateurs sur l'impact environnemental font leur apparition. Ainsi, le niveau de pollution (euro1, euro2, euro3...) est dorénavant mentionné. Même chose pour la présence du dispositif "start and stop", puisque celui-ci est apparu tout récemment dans la catégorie des scooters.

NOTRE DOSSIER

Le nouveau site internet SRA

Un graphisme simple, une navigation efficace et une ergonomie accrue : notre nouveau site a été conçu pour un accès immédiat et intuitif aux données recherchées. A partir de la page d'accueil, voici quelques fonctionnalités à explorer sur www.sra.asso.fr.

The screenshot shows the SRA website homepage with the following elements:

- Navigation Bar:** Home, Informations Véhicules (Automobile, Moto/Quad, Voiturette/TQM, Camping-car), Protection Vol (Automobile, Moto/Quad), Statistiques, Infos/Études, Communication, and Espace réservé.
- Les principales missions de SRA :**
 - Diffuser aux adhérents de l'information sur les véhicules
 - Encourager la sécurité des véhicules
 - Participer à la protection contre le vol des véhicules
 - Maîtriser les coûts de la réparation
- Les chiffres à retenir du 1er trimestre 2012 :**
 - Pièces détachées:** +4% (D'augmentation au cours des 12 derniers mois)
 - MO Carrosserie:** +3,6% (D'augmentation au cours des 12 derniers mois)
 - Peinture:** +4,4% (D'augmentation au cours des 12 derniers mois)
 - Pièces détachées:** +47,3% (Part des pièces détachées dans le coût total de la réparation automobile)
 - MO Carrosserie:** +42,4% (Part de la main d'oeuvre dans le coût total de la réparation automobile)
 - Peinture:** +10,3% (Part des ingrédients peinture dans le coût total de la réparation automobile)
- LA LETTRE N° 9:** Édito, Actualités, Repères (Le coût des dommages matériels), Perspectives (Quelle(s) mobilité (s) pour demain ?), Notre dossier (La sécurité des batteries Li-Ion en question), Du côté des constructeurs (Les dernières nouveautés Volkswagen), Environnement (Renault récupère pour recycler). Includes options to visualize, download, or find previous issues.

BASES
Nos bases de données sont à votre disposition (Automobile, Moto/Quad, Voiturette/TQM, Camping-car). Avec une présentation des caractéristiques de chaque véhicule sous forme d'onglets à déplier. Des filtres dynamiques priorisent les critères de recherche choisis.

ACTUALITES et CHIFFRES CLES
Ces infos sont désormais regroupées dans un cadre à défilement automatique. Plus visibles, elles sont aussi plus facilement accessibles.

COMMUNICATION
Le sommaire de notre lettre d'actualités est désormais affiché d'emblée. Avec, la possibilité de visionner ou de télécharger les numéros précédents.

This screenshot shows the vehicle search interface with various filters and search results for a Peugeot vehicle.

PROTECTION VOL
La recherche du classement SRA d'un véhicule ou d'un système de protection se fait désormais à l'aide d'outils de recherche ciblés.

This screenshot shows the 'Espace réservé' interface, which displays a table of data for authorized users.

ESPACE RESERVE
Assureurs adhérents et partenaires privilégiés peuvent s'identifier en cliquant sur cet onglet. Pour avoir accès aux données, statistiques et études complémentaires en fonction des droits attribués à chacun.

Du côté des constructeurs

Quatre nouveautés à la loupe

SRA vous présente les résultats aux tests de réparabilité de quatre nouveaux modèles sur le marché.

Peugeot 208 : une réparabilité quelque peu oubliée...

Nouveau cheval de bataille de Peugeot, la 208 rompt avec la tendance actuelle puisque ce véhicule est moins volumineux que son prédécesseur. Il est en conséquence moins lourd (- 114 kg), plus court (- 7 cm) et plus écologique (+ 25 % de matériaux verts). Les moteurs 3 cylindres, qui feront leur apparition dans quelques mois, le rendront aussi plus économe en termes de consommation et d'émissions de CO₂. Selon le constructeur, la 208 devrait bien se comporter aux essais de l'organisme Euro-Ncap. Nous regrettons toutefois que la réparabilité ait été quelque peu oubliée, malgré la présence de traverses boulonnées à l'avant et à l'arrière.



Audi A3 : de bons résultats

Avec la nouvelle A3, on assiste à l'introduction de la nouvelle plateforme modulaire à moteur transversal MQB, amenée à être partagée par la plupart des modèles du groupe Volkswagen. Conçue selon "l'Ultra Light Technologie", elle permet un gain de poids tout en augmentant la rigidité. Ce véhicule est également le premier de la marque à utiliser un capot actif pour la protection des piétons : celle-ci est assurée, jusqu'à 25 km/h, par trois capteurs implantés dans le bouclier AV. Concernant la réparabilité, les systèmes d'absorption avant et arrière ont été optimisés pour dissiper l'énergie jusqu'à 20 km/h. De fait, aux tests de réparabilité à 15 km/h, seuls les éléments amovibles proches de la zone d'impact sont endommagés. Et le véhicule répond très favorablement aux tests du bouclier à 10 km/h.

Classe A : visiblement, Mercedes change de cible

Née monospace, la 3^{ème} génération de la Classe A est devenue une berline compacte pour investir le marché Sport/Premium très convoité. Nouvelle plateforme inaugurée sur la dernière Classe B. La structure AV a été remaniée pour améliorer le résultat du choc à grande vitesse. Comme chez son concurrent, le capot est actif, le capteur de choc s'appuyant ici sur un système pneumatique à basse pression logé dans le bouclier. Le résultat du choc 15 km/h est encourageant : le bouclier avant préserve le capot pour un prix 40 % plus cher que son prédécesseur. On regrette aussi l'implantation du détecteur d'obstacle (de série) derrière la calandre, très exposé aux chocs réels (prix : 260 €).



Prius + : Toyota mise toujours sur l'hybride

Avec sa technologie hybride, Toyota vise le segment des monospaces compacts, marché dominé, en France, par les motorisations diesel. La batterie Lithium-Ion est désormais très discrète, laissant la place à deux sièges supplémentaires. La réparabilité au choc 15 km/h a été travaillée, pour l'avant, puisque le capot et l'aile ne sont pas impactés. Et l'optique de phare est sauvée par la réparation des pattes de fixation ! Pour l'arrière, une légère réparation de la jupe est à prévoir. Le positionnement des traverses permet, par ailleurs, de passer le test du bouclier à 10 km/h.

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, Sébastien Delaunay, Bruno Deng, Gilles Ghiran, Elizabeth Le Mouillour, Anne Loisel, Dominique Tijou, Anne-Marie Vieira*

Maquette : *Joëlle Lacaille* - Conception et suivi : *POZ Communication*