

EDITO

Ce n'était qu'un projet, elle est maintenant officielle. La NORME relative à la réparation des cadres de deux-roues est disponible auprès de l'AFNOR depuis le 5 mars 2014. Lorsque SRA s'était engagé, en 2009, auprès de ses adhérents à promouvoir la réparabilité des dits cadres, beaucoup étaient dubitatifs, notamment parmi les techniciens. Un axiome était en effet posé : « pas de réparation de cadres de deux roues », jamais remis en question et sagement cultivé par certains professionnels car personne n'autorisait ce type d'intervention. La réparation des cadres restait donc proscrite dans les ateliers. Fort de ce constat, SRA s'est attelé à la lourde tâche de produire des recommandations techniques orientant vers la réparation. Le tout en préservant certains interdits documentés des constructeurs. Et bien sûr, en veillant à conserver la fiabilité du deux-roues et la totale sécurité du motard. Un document technique a d'abord été élaboré, validé par un collège d'experts, spécialistes de ce domaine. Mais l'objectif était de rendre ce support incontournable et incontestable et il était donc nécessaire qu'il soit consacré par une norme. Ce qui a été fait, bien aidé en cela par le BNA (Bureau de Normalisation Automobile). Les travaux de normalisation ont ainsi abouti à une validation de tous les protagonistes : les constructeurs-importateurs, les réparateurs, les experts automobiles et bien sûr les assureurs.

Un spot, réalisé pour SRA, mettant en valeur cette nouvelle norme est disponible sur notre site (www.sra.asso.fr). Il a été présenté, en avant-première, lors de notre journée d'informations techniques de Décembre 2013. A ce propos, une lettre spéciale synthétisant les présentations et débats de cette journée vient d'être publiée ; elle démontre que ce colloque fut, encore une fois, riche d'informations techniques. La réunion 2013 est à peine achevée.... mais l'équipe SRA prépare déjà activement l'édition 2014 de cette journée.

Frédéric Maisonneuve
Président de SRA

SOMMAIRE

Edito

Actualités

Chiffres clés

- Le vol

On en parle

- Des dispositifs sécuritaires
- eCall obligatoire

Notre dossier

- Volvo, des véhicules à haute sécurité

Du côté des constructeurs

- Aygo - 108 - C1

- Smart



ACTUALITÉS

De 1 à 5 étoiles pour les gilets airbag

Le nombre de vêtements équipés de protections gonflables destinés aux conducteurs de deux-roues motorisés continue de croître dans la liste des classements SRA. Ce référencement, basé essentiellement sur la capacité et la performance d'absorption des chocs ainsi que la vitesse de la mise à disposition de la protection, comporte aujourd'hui quatre références. Ainsi, à ce jour, deux produits à déclenchement par câble sont classés 1 et 3 étoiles SRA et deux systèmes à déclenchement radio sont gratifiés de 4 et 5 étoiles SRA. L'échelle des résultats permet de répondre favorablement à notre objectif : promouvoir ces équipements

de sécurité qui répondent à toutes les catégories d'utilisateurs.

Antivols de qualité

Périodiquement, SRA procède aux contrôles des antivols des deux-roues portant le label «CLASSE SRA». Ces produits, prélevés dans les points de vente, sont transmis au laboratoire du CNPP de Vernon afin d'être soumis aux exigences du cahier des charges. Et les résultats de la dernière série de tests s'avèrent très satisfaisants. En effet, sur les quinze références de U, chaînes et blocs disque testées, une seule a été déclassée car non conforme. Comme quoi notre vigilance, conjuguée au sérieux des fabricants, porte ses fruits.

Les véhicules électriques progressent

En 2013, les ventes de voitures particulières électriques et hybrides ont progressé de 60 % pour atteindre 55.564 immatriculations. La part de ces véhicules est ainsi passée de 1,8 % en 2012 à 3,1 % en 2013. Ce sont les hybrides essence-électrique qui s'accaparent la grande majorité des ventes avec en tête de liste, la gamme Toyota. Viennent ensuite les modèles de Peugeot et de Citroën, qui se caractérisent par leur technologie diesel-électrique. Dans la catégorie «tout électrique», c'est la Renault Zoé qui domine le marché, suivie de la Nissan Leaf. Quant au marché des VU, qui recense 5.175 immatriculations, c'est la Renault Kangoo Z.E. qui arrive en tête des ventes.

Nombre de véhicules volés en 2013

Tous genres de véhicules

55,8 % : chiffre record pour le pourcentage de véhicules volés non retrouvés, soit **88.267** véhicules à indemniser sur leur valeur, parmi les **158.311** volés.

Dont les voitures volées

↑ + 0,9 % : augmentation du nombre des voitures volées, soit **94.368** contre 93.500 en 2012.

46,7 % : chiffre record également pour le pourcentage des voitures volées non retrouvées. Il était de 45,2 % en 2012.

Dont les 2 roues immatriculés

70,4 % : pourcentage de motos volées non retrouvées, en augmentation par rapport à 2012 (69,6 %).

65,9 % : pourcentage de cyclos immatriculés volés non retrouvés. Depuis la généralisation à l'ensemble du parc de l'immatriculation des cyclos au 1^{er} janvier 2011, on observe une baisse de ce pourcentage : 67,6 % en 2011 puis 67,1 % en 2012.

Source : Ministère de l'Intérieur
Plus d'informations sur
www.sra.asso.fr rubrique Statistiques

Des dispositifs sécuritaires sous échéance

Tous les véhicules neufs devront être équipés avant fin 2014 !

Au nom de la sécurité, les constructeurs automobiles n'ont de cesse d'équiper leurs modèles de systèmes permettant une meilleure protection des usagers de la route. De son côté, la réglementation encadrant le processus d'homologation évolue régulièrement afin de faire progresser les performances des véhicules en terme de sécurité et de respect de l'environnement.

Dans ce contexte, l'ABS - système anti-blocage des roues - est apparu en 1978. Il représente la première aide à la conduite moderne démocratisée sur les véhicules particuliers de catégorie M1 et les véhicules utilitaires légers de catégorie N1. De plus, associé à un autre élément électronique, il sera monté sur tous les véhicules qui sortiront d'usine à partir du 1^{er} novembre 2014. Soulignons qu'il est l'un des premiers dispositifs, intervenant dans la sécurité active, qui a été intégré dans la base SRA.

L'autre élément concerné, l'AFU - système d'aide au freinage d'urgence - disponible depuis 1996 et couplé avec l'ABS, a équipé progressivement différents modèles dès novembre 2009. Et retenons que depuis novembre 2011, cette obligation concerne la réception

de tous les nouveaux types et s'étendra à toutes les automobiles neuves mises en circulation à compter du 1^{er} novembre 2014. Toutefois, exception des petites séries car elles ne sont pas soumises à la réception européenne.

Autre mesure, en application de la réglementation relative à la sécurité générale des véhicules⁽¹⁾, les systèmes de contrôle électronique de la stabilité (ESC) seront exigés au 1^{er} novembre 2014 sur toutes les voitures particulières neuves mises sur le marché. A noter que cet équipement a été installé dès 1995 et rendu obligatoire sur les nouveaux types homologués dès le 1^{er} novembre 2011.

Quelques chiffres issus de la base SRA :

Enregistrés dans la base auto SRA, en équipement de série, l'ABS est recensé sur 77% des versions référencées, l'AFU 54% et l'ESC 43%. Seuls en série, ces dispositifs participent à la classification, néanmoins les systèmes optionnels sont également répertoriés.

(1) la sécurité générale des véhicules est encadrée par le règlement CE N° 661/2009 et amendée par les règlements EU N° 407/2011 et N° 523/2012

eCall bientôt obligatoire

Le Parlement européen a adopté le déploiement de l'appel d'urgence, le rendant obligatoire à partir d'octobre 2015.

Selon le règlement adopté, les constructeurs doivent installer un système d'appel d'urgence eCall dans tous les nouveaux modèles de voitures particulières comme dans les véhicules utilitaires légers à partir d'octobre 2015. Ce système doit permettre, en cas d'accident, de déclencher automatiquement un appel d'urgence, de secours, en utilisant un numéro européen unique, le 112.

La Commission européenne estime qu'eCall est un service public et qu'il devrait être, par conséquent, gratuit pour tous les utilisateurs. En d'autre terme, les constructeurs ne devront pas facturer ce service dont la commission évalue le coût d'installation unitaire à une centaine d'euros. Par ailleurs, d'autres systèmes d'appels d'urgence pourront cohabiter avec l'eCall. Dans cette logique, les constructeurs et les assureurs pourront donc continuer à proposer, en parallèle, leurs propres systèmes. Toutefois, le constructeur devra

s'assurer que le système eCall, basé sur le 112, sera automatiquement déclenchable si l'autre système ne fonctionnait pas. Ce sera le cas en France pour certains constructeurs tels que, PSA, Volvo, BMW, qui ont mis en place leurs plateformes d'assistance privées pour réceptionner les appels.

Enfin, les données automatiquement transmises par eCall, lors d'un déclenchement, ne devront uniquement concerner que le type d'activation, la catégorie du véhicule, le type de carburant, l'heure de l'accident, la localisation exacte du véhicule et son sens de marche, ainsi que le nombre de ceintures de sécurité bouclées. Il s'agit ici de veiller à ce que les véhicules ne fassent pas l'objet d'une surveillance constante. Ce règlement qui vient d'être adopté par le Parlement européen doit désormais être accepté par le Conseil européen, avant la mise en place définitive.

VOLVO : des véhicules à haute sécurité

La réputation de Volvo, en terme de sécurité, n'est plus à faire. Riche de son expérience dans le domaine de l'accidentologie, le constructeur suédois a décidé de produire des véhicules encore plus fiables et plus sûrs dans les prochaines années.

Cette préoccupation majeure du constructeur repose en partie sur des systèmes qualifiés d'intelligents, tels que : l'alerte de franchissement de ligne, l'avertisseur d'angle mort, le régulateur de vitesse adaptatif ou encore le système de détection piéton. Ce dernier équipant désormais toute la gamme. Ainsi, les véhicules peuvent alerter le conducteur, et freiner automatiquement pour éviter un accident en ville.

Invités à visiter le « Safety Center » VOLVO de Göteborg en Suède, nous avons pu découvrir les moyens mis en œuvre et les technologies développées en faveur de la sécurité routière. L'objectif de la marque à l'horizon 2020 : aucune personne tuée ou gravement blessée dans une Volvo, d'où le lancement du programme 'Vision 2020'.

Le laboratoire de crash-test ou "Volvo Cars Safety Center"

Ainsi un centre de sécurité conçu pour réaliser tous types de chocs a été inauguré en 2010. Le constructeur y reproduit des accidents réellement survenus dans la circulation.

Chaque année plus de 400 tests peuvent y être réalisés en grandeur réelle sur les deux pistes d'essai : l'une fixe (de 154 mètres) et l'autre mobile (de 108 mètres). Cette dernière est orientable de 0 à 90 degrés pour simuler toutes les situations d'impacts, (frontaux, arrières et latéraux), entre deux véhicules en vitesses d'approche différentes.

La vitesse maximale pour les véhicules légers est de 120 km/h sur la piste fixe et de 80 km/h sur la piste mobile. Ces vitesses sont ajustables sur chacune d'elle. Au point d'impact (croisement des deux pistes), on dénombre jusqu'à 50 appareils de prises de vues à haute vitesse (200 000 images/seconde pour les plus rapides). Judicieusement placées, les caméras peuvent ainsi filmer

les chocs sous tous les angles.

Soulignons que la précision du point d'impact impliquant deux véhicules lancés à 50 km/h est de 2,5 centimètres (soit deux millièmes de seconde).

Les crash-tests de sécurité passive sont réalisés contre une barrière fixe, montée sur un bloc en béton de 850 tonnes, lui-même positionné grâce à ses coussins d'air. Les faces du bloc peuvent accueillir différents profils de barrières.

Crash-test d'une V40 à 40 mph (64 km/h)



Nous avons assisté au crash-test d'une Volvo V40 selon le standard US IIHS (Insurance Institute for Highway Safety). Un choc frontal avant gauche du véhicule lancé à une vitesse de 64 km/h. Test réussi pour ce véhicule qui devrait permettre de décrocher les cinq étoiles Euro NCAP.

Et Marc Debord de Volvo Car France de conclure : "Nous sommes fiers d'avoir pu montrer et expliquer concrètement... les efforts déployés par Volvo dans ce domaine. En effet, la sécurité fait partie de l'ADN de Volvo".

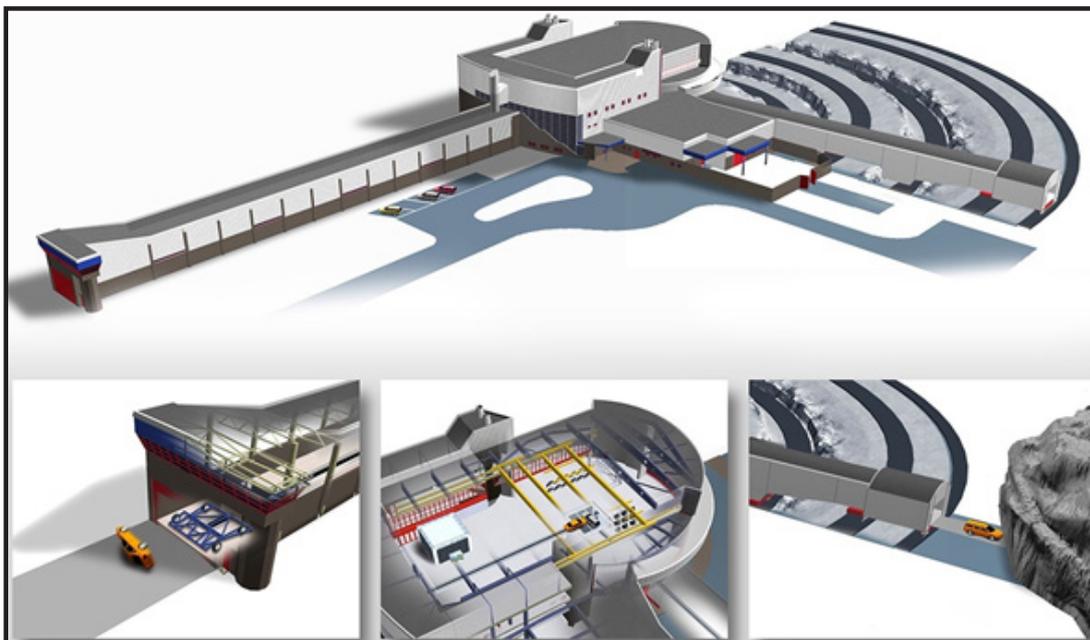


Schéma du Volvo Cars Safety Center

DU CÔTÉ DES CONSTRUCTEURS

2014 : Les fruits des alliances

Améliorer la rentabilité en partageant les coûts des études et d'industrialisation, c'est le pari que renouvellent Toyota/PSA et démarrent Daimler/Renault.

Toyota Aygo, Peugeot 108, Citroën C1 : Le retour des trois sœurs

Comme en 2005, Toyota et PSA renouvellent leur alliance pour produire les nouvelles Aygo, 108 et C1. Toutes les trois embarquent une plateforme technique inédite, commune, élaborée par Toyota. Toute similitude s'arrête là entre l'Aygo et ses cousines de PSA, aucune pièce de carrosserie n'étant identique. Elles affichent des personnalités radicalement différentes. Comme pour chaque nouveau lancement, nous avons assisté, au siège européen de Toyota à Bruxelles, à la présentation de l'Aygo. Priorité au style pour la Toyota, se distinguant par son design «très affirmé» notamment avec une face avant en «X» personnalisable (noir ou argenté). A noter que l'habillage de l'aile avant et l'insert de bouclier arrière pourront également être personnalisés.

Quatre niveaux de finitions : X, X-play, X-cite et X-clusiv seront disponibles lors du lancement prévu le 15 juin 2014. Concernant la réparabilité, suite aux chocs à 15km/h sur l'Aygo, nous relevons pour l'avant, que le changement du bouclier/traverse, de la traverse inférieure de radiateur et du phare seront nécessaires. Une petite réparation de l'aile est à prévoir mais le capot est préservé. En revanche, la dépose-pose des radiateurs de refroidissement et de climatisation s'impose pour redresser le longeron impacté. Pour l'arrière, le bouclier/traverse est à remplacer, la tôle de fermeture et le plancher sont à réparer. Etait également présentée une C1. Elle n'avait pas subi de choc, nous empêchant ainsi tout comparatif de réparabilité.

Quant au look, il se distingue, pour l'avant par une nouvelle calandre et des optiques de phare ronds, pour l'arrière par des feux rappelant la DS3.



Toyota Aygo



Peugeot 108



Citroën C1

Les Smart : encore plus urbaines

Née de la collaboration entre Daimler et Renault, la dernière Smart dispose d'une nouvelle plateforme modulable pour s'adapter aux Smart Fortwo (2 places) et Forfour (4 places). La première sera produite par l'usine Smart de Hambach (Moselle) et la Forfour, sa grande sœur dans l'usine Renault de Novo Mesto (Slovénie), où sera aussi assemblée la Twingo 3. Comme la première génération apparue en 1998, Smart poursuit son architecture avec le moteur arrière et les roues implantées aux quatre coins de la caisse. Un style dégagant ainsi du volume intérieur malgré les longueurs réduites des modèles (2,70 mètres pour la Fortwo et 3,50 mètres pour la Forfour). Autre avantage, le diamètre de braquage est très court (respectivement 6,95 et 8,65

mètres) selon le modèle. Le design change radicalement, surtout à l'avant. En effet, la nouvelle Smart dispose maintenant d'un capot et d'un bouclier. L'éclairage avant et arrière intègre une «signature» lumineuse à LED selon le niveau de finition (Passion, Prime, Proxy). La réparabilité aux chocs à 15km/h est travaillée, notamment avec les traverses «crashbox» avant et arrière, adaptées au modèle, plus longues pour la Forfour. De ce fait, aucun élément de structure n'est touché, seuls les amovibles dans la zone de choc sont à changer. Notons que la fixation du deuxième phare est cassée. Nous regrettons alors que Smart ne développe pas de solution de réparation : prix du phare environ 200 € ! Pour l'arrière, seuls le bouclier/traverse et le spoiler doivent être remplacés. Enfin, la commercialisation est prévue en septembre pour la Fortwo puis octobre pour la Forfour.