



## EDITO

**N**ovembre 2012, nous vous annonçons un ralentissement du prix des pièces de remplacement... mais restons prudents, nous appuyant sur l'expérience passée qui avait parfois montré, après une brève accalmie, une reprise marquée de l'augmentation du prix des pièces. Un an s'est écoulé depuis cette analyse et force est de constater que nous restons dans une progression «vertueuse» des augmentations, inférieure à l'inflation, inférieure à l'indice INSEE des pièces de rechange. De toute évidence, la pause sur les pièces est confirmée. En revanche, les ingrédients peinture restent toujours orientés à la hausse : + 3,9 % sur un an. Et surtout, ils enregistrent une évolution supérieure à l'indice INSEE des peintures industrielles qui inclut les peintures automobiles à la réparation. Rappelons qu'au global le poste peinture représente plus de 10 % de la facture

de réparation. Incontestablement, il s'agit là d'un domaine que SRA doit continuer à surveiller.

Mais l'actualité immédiate de SRA est l'organisation de la prochaine journée annuelle d'informations techniques. Fixée au 6 décembre, cette journée permettra d'aborder les nouvelles problématiques liées à certains sujets qui prennent maintenant de plus en plus de place dans notre activité : celle des véhicules électriques dont la part de marché ne cesse de progresser. Celle également des nouveaux matériaux qui sont de plus en plus utilisés dans l'automobile. Alors, pour ces nouveaux véhicules, face aux nouveaux matériaux,... quid de la réparation, de la valorisation des véhicules en fin de vie ? Voilà quelques unes des questions qui seront abordées lors de cette journée. Venez nombreux, les débats s'annoncent passionnants !

Frédéric Maisonneuve  
Président de SRA

## SOMMAIRE

Edito

Actualités

Chiffres clés

Les pièces de rechange

Base de données

La base "Autos"

Classe de réparation

Notre dossier

Classement des gilets airbag

Du côté des constructeurs

Peugeot 308 et Porsche

MACAN



## ACTUALITÉS

### Salon des véhicules de loisirs

**L**e marché des camping-cars est à l'image de celui de l'automobile. Il affiche une baisse de plus de 9%. Néanmoins, il est intéressant de voir que les nouvelles tendances proposées par les fabricants ne manquent pas pour coller aux attentes des clients. Le salon annuel des véhicules de loisirs a été l'occasion pour SRA de rencontrer les fabricants et distributeurs, et surtout d'y découvrir les nouveautés. D'autant qu'il coïncide avec le début du nouveau millésime. Cette année la tendance s'inscrit dans la continuité de la précédente édition : Les fourgons ou vans se développent. On note également l'apparition de nouvelles

marques. Le fourgon profite de prix plus attractifs, d'aménagements de mieux en mieux adaptés. Compact et discret, il offre un usage équivalent à celui d'une automobile, des déplacements beaucoup plus aisés avec moins de contraintes dans la circulation, comparativement aux autres catégories. Autre tendance, les profilés se développent au détriment des versions capucine de plus en plus délaissées. Un salon riche pour nous, puisqu'il est l'occasion de recueillir de nombreuses informations, à la fois techniques et commerciales, indispensables pour alimenter la base de données SRA transmise aux assureurs chaque semaine. Cette base est accessible via notre site [www.sra.asso.fr](http://www.sra.asso.fr).

### Bris de glaces en hausse

**M**auvais chiffres pour les 8 premiers mois de 2013 : la fréquence des sinistres bris de glaces augmente de 5,5%. Inquiétude pour la charge totale de la garantie bris de glaces qui dépasse déjà le milliard d'euros (plus d'informations sur notre site rubrique Statistiques/Bris de glaces).

### Le gilet airbag pour motocyclistes se déploie

**S**RA crée une nouvelle rubrique sur son site internet. Découvrez le tableau des produits classés en naviguant vers «Protection / Moto/Quad / A propos / Classement des gilets airbag». (Dossier complet en page 3)

## Les pièces de rechange

Modération de la hausse du prix des pièces au 3<sup>ème</sup> trimestre 2013

**+ 0,7 %** : c'est l'augmentation enregistrée sur les douze derniers mois, des paniers de pièces de carrosserie suivis par SRA dans Repères Trimestriels. Il faut remonter douze ans en arrière pour observer des hausses de prix si modérées. De plus, cette variation est inférieure à celle de l'ensemble des pièces de rechange et accessoires suivis par l'INSEE (+1,2% à T3 2013).

Principaux artisans de ce ralentissement, deux constructeurs : RENAULT et NISSAN. Ils ont baissé le prix de leurs paniers de pièces, respectivement de **- 3,01 %** et **- 3,43 %** au cours des douze derniers mois.

L'étude comparative des prix sur les boucliers avant, au 1/7/2013, montre une baisse de celui de la RENAULT Clio III phase 2 de **- 17,8 %** sur douze mois glissants. Ainsi, le prix de cette pièce, qui rappelons-le est la plus remplacée, devient inférieur à la moyenne des véhicules du segment B.

N'oublions pas. Les pièces de rechange, avec **3,76 milliards d'euros** représentent la charge la plus lourde dans le coût total de la réparation automobile.

Plus d'informations sur [www.sra.asso.fr](http://www.sra.asso.fr) rubrique Statistiques

# BASE DE DONNÉES

## Une base "Autos" riche en informations

**Notre mission :**  
**Communiquer et diffuser des données sur les véhicules**

**L**a base de données automobile fait partie des quatre bases gérées au sein de SRA. La plus ancienne, elle contient l'historique des modèles et versions répertoriés depuis l'origine, en 1965. Dans cette base «Autos», alimentée au quotidien, sont traités les véhicules inférieurs à 3,5t. Elle est enrichie d'une classification.

### Quelques repères

**A**vec un référencement effectué sur l'ensemble des modèles, de catégorie M1 pour les véhicules particuliers (VP) et N1 pour les véhicules utilitaires légers (VUL), en vente sur le marché français, la base SRA contient plus de 81.000 références. Chacune d'elle est agrémentée de 82 paramètres dont les informations d'identification et les caractéristiques techniques sont renseignées à partir des documentations fournies par les constructeurs et importateurs. Selon une arborescence commune, sont distingués les marques, les modèles, les versions et finitions déterminant le code identifiant.

Sur les 89 marques codifiées, 40 font l'objet d'un suivi actualisé. Parmi les 1331 modèles collectés, 360

sont actuellement disponibles aux catalogues des constructeurs, générant ainsi 10800 versions encore «actives».

### De nouveaux paramètres

**D**ès le début des années 2000, des paramètres ont été ajoutés prenant en compte les évolutions technologiques, avec l'arrivée de nouveaux dispositifs et d'équipements de sécurité. L'environnement est également une notion retenue ; les valeurs des émissions de CO2 sont prises en considération depuis 2006 à l'instar de l'étiquette énergie, ainsi que l'indication de l'équipement comme les systèmes «Stop and Start» par exemple. En constante évolution : d'autres dispositifs de sécurité pertinents devraient y trouver leur place.

### Un groupe et deux classes

**A** l'issue de l'intégration et de la validation des caractéristiques techniques, d'identification et commerciales, le Groupe et la Classe de prix sont calculés. La Classe de réparation complète la classification. En parallèle, un classement spécifique à la protection contre le vol est indiqué.

En pratique, la base «Autos» est consultable sur le site SRA. Et pour les abonnés, elle est complète et téléchargeable dans l'espace réservé.

## La classe de réparation fait peau neuve

**Notre objectif : hiérarchiser au mieux les véhicules en fonction de leur réparabilité**

**P**our chaque véhicule commercialisé, SRA calcule le coût pondéré de remplacement d'un panier de pièces. C'est le «panier classification» présenté dans l'article «SRA fait son marché» de la lettre n° 12. En combinant les coûts de ces paniers et des chocs à 15 km/h, on obtient des coûts de réparation théoriques, en euros, hors taxes. Est ainsi créée une échelle de valeurs qui définit les classes de réparation.

Pour tenir compte de l'évolution au fil du temps, des éléments composant

le coût du panier et des chocs, à savoir : les prix des pièces, les taux horaires et la peinture, 9 nouvelles classes ont été introduites. Ce qui porte dorénavant, à 31 leur nombre total.

La mise en production de ce nouveau dispositif est planifiée pour le 15 janvier 2014. Au fur et à mesure du recalcul des paniers à chaque nouveau tarif complet, fourni par le constructeur, le processus de mise à jour des classes actualisées sera déclenché.

Les valeurs limites des tranches de coûts sont mises à jour au 1<sup>er</sup> juillet de chaque année, à partir de l'évolution de l'indice INSEE des prix de la réparation (+ 2,9% retenue en 2013).

# NOTRE DOSSIER

## Nouvelle ère pour l'airbag

**SRA référence le gilet gonflable pour motocyclistes au travers d'un nouveau classement. Récit d'un projet bien né.**

Équiper un utilisateur de deux-roues d'un vêtement airbag est depuis longtemps à l'étude chez les industriels mais la commercialisation de ce dispositif est relativement récente sur le marché. En dépit d'un taux d'utilisation qui ne devrait cesser de croître, le projet de normalisation européenne de cet équipement de sécurité est aujourd'hui au point mort.

Néanmoins soucieux d'avoir un regard technique sur ce produit, les assureurs ont confié à SRA la démarche de mettre en place un référentiel. C'est ainsi qu'un nouveau cahier des charges SRA intitulé «Règles de classement des vêtements pour motocyclistes équipés de protections gonflables contre les chocs mécaniques» est officiel depuis septembre 2013. Etape par étape, le projet a pris forme au sein d'un groupe de travail dédié et régulièrement réuni pour les orientations à suivre. La base de la réflexion a été étayée à la fois par les normes, déjà en vigueur sur les vêtements destinés aux motards (ex : dorsales) et par une étude d'accidentologie des deux-roues, réalisée par l'IFSTTAR (Institut Française des Sciences et Technologies des Transports, de l'Aménagement et des Réseaux). SRA s'est alors, par la suite rapproché du CRITT (Centre Régional d'Innovation et de Transfert de Technologie) afin d'élaborer une procédure d'essais en laboratoire du vêtement gonflable (cf. lettre SRA n°12).

### Des critères essentiels

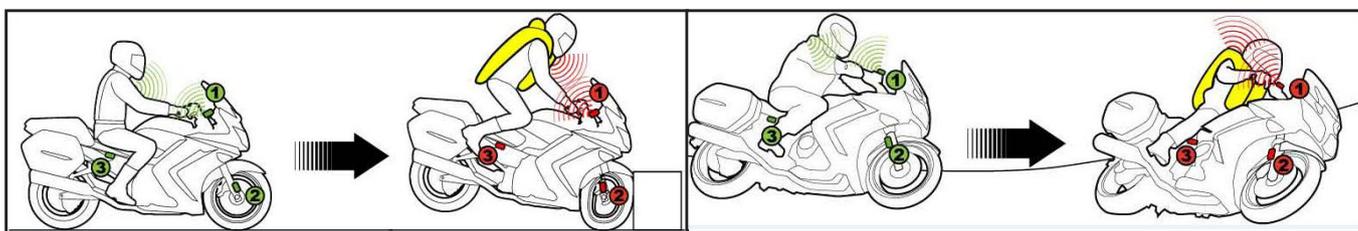
Quelle que soit la technologie utilisée pour le mode de déclenchement (filaire ou radio), notre cahier des charges s'articule autour de quatre critères relatifs à la conception et à la performance de l'équipement de sécurité.

Les deux premiers paramètres sont des critères d'éligibilité au classement : de fait, les zones minimales de protection doivent couvrir le rachis cervical (tour de cou), le thorax/abdomen et le dos. Et la durée pendant laquelle la protection doit rester gonflée après activation ne peut être inférieure à 5 secondes. Ce critère sera, à terme, complété d'un test de résistance à l'abrasion encore en cours de calibrage. Les deux autres critères s'appuient sur des évaluations : ainsi, l'atténuation des chocs est mesurée deux fois dans chaque zone de protection. Les valeurs moyennes et maximales sont retenues pour déterminer l'attribution de deux notes distinctes. Enfin, le temps de mise à disposition de la protection en cas de choc est également mesuré par le laboratoire. Là encore, le résultat se traduit par l'obtention d'une note.

### Un classement en étoiles

Au final, le total des notes obtenues aux critères d'évaluation détermine le niveau de classement SRA. Ce niveau est matérialisé par un nombre d'étoiles qui s'échelonne de 1 à 5 pour le haut de l'échelle.

Fort de son expérience en matière de classements d'antivols, SRA va appliquer le même principe de fonctionnement au secteur du vêtement airbag : le fabricant reste le demandeur et fait tester ses produits au laboratoire. SRA collecte le rapport d'essais, procède au classement et publie ensuite la liste des équipements classés. Cette liste est accessible, via notre site internet (voir rubrique actualités). De plus, tous les produits référencés par SRA seront systématiquement et régulièrement prélevés par notre organisme, pour assurer le suivi qualitatif du classement.



Exemple d'airbag à déclenchement par radio

1 - boîtier de communication / 2 - capteur de chocs / 3 - détecteur de chutes

Deux équipements de sécurité sont déjà classés SRA et référencés dans la liste : le système ALLSHOT AIRV1 est un airbag à déclenchement filaire classé 1 étoile. Le système BERING PROTECT'AIR ABM010 à déclenchement par radio, est classé 4 étoiles.

# DU CÔTÉ DES CONSTRUCTEURS

## La réparabilité à l'épreuve

Ils roulent, mais ils nous sont présentés accidentés... pour la bonne cause.

### Peugeot 308 : tout change sauf son nom

La nouvelle 308 ambitionne de jouer les premières places dans le segment très convoité de la berline compacte où les constructeurs allemands sont leaders. Basée sur la nouvelle plateforme modulaire EMP2 de PSA, récemment inaugurée sur le Citroën C4 Picasso (cf. lettre n°13), elle est à créditer de matériaux plus légers : l'aluminium pour le capot et les ailes avant et les matériaux composites pour le hayon



Peugeot 308

### Le MACAN : le tigre de Porsche

Après le succès non démenti du Cayenne, le constructeur allemand, va, pour répondre à la tendance actuelle, proposer un 4x4 plus petit, et moins cher (prix d'entrée de gamme 50.000€), un CUV (Compact Utility Vehicle). Et dans un souci de rationalisation, ce véhicule a été conçu, une nouvelle fois, sur une plateforme du groupe VW. En l'occurrence celle du Q5 Audi.

Ce nouveau modèle sera fabriqué à Leipzig, là où sont déjà assemblés les Cayenne et les Panamera. Lors de notre visite, l'usine était en cours de construction, ou plutôt l'atelier additionnel à partir duquel les caisses, en partie équipées, rejoindront, dans le processus d'assemblage, le carousel commun aux deux autres modèles. Lieu où seront montés le groupe trains/motopropulseur et les éléments de finition.

De même longueur mais plus large et plus bas, difficile de l'identifier à son cousin, le Q5, avec ses traits plus arrondis typiquement Porsche. La ligne de custode mieux profilée lui confère un caractère sportif. Le design intérieur lui-même est spécifique au constructeur. Quant à la transmission, celle-ci est calquée sur le Cayenne donc différente de celle de l'Audi.

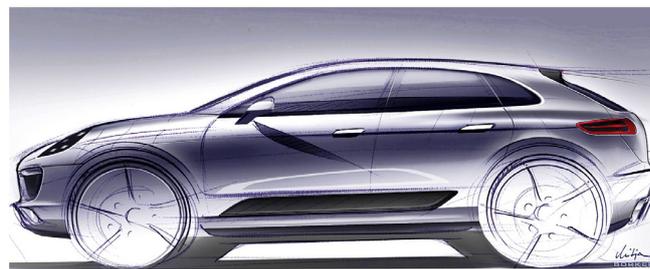
Sa sortie est prévue pour Avril 2014. Le constructeur vise un volume de 80.000 par an dont 37 % réservés

à l'arrière. Elle gagne ainsi 140 kg par rapport à la génération précédente. Cette nouvelle 308 progresse en finition. D'une part, Peugeot a fait des efforts sur la qualité de fabrication de la carrosserie, et d'autre part l'habitacle a bien évolué côté design. Plus épuré et moderne, la plupart des fonctions de la planche de bord sont désormais confiées à un écran central tactile. Comme pour son cousin Citroën C4 Picasso, les résultats du choc à 15 km/h sont positifs.

A l'avant aucun élément de structure n'est touché, l'aile est même préservée mais nécessite une petite réparation. Les principales pièces telles que le bouclier, traverse, capot et bloc optique sont à changer. Pour l'arrière, de légères réparations du panneau et du plancher s'ajoutent au remplacement du bouclier et de la traverse. Nul doute que, grâce à ses atouts, la nouvelle 308 est parée pour rivaliser avec les meilleurs de son segment.

à la Chine contre seulement 20 % pour l'Europe.

Avec sa base de Q5, il était logique de penser que le MACAN offrirait un résultat de choc 15 km/h similaire à celui de son aîné. Mais les designers ont pris un parti esthétique plutôt défavorable à la réparabilité, le capot recouvrant les ailes avant jusqu'à amorcer la courbe du passage de roue. Très enveloppant, il protège un peu moins les éléments mécaniques. Ainsi, la façade et le radiateur de refroidissement sont à changer, le support d'optique de phare également. Et bien sûr les pièces : bouclier, optique gauche, traverses de sécurité sont à remplacer. En revanche, le choc arrière est bon. Seuls, la traverse, le bouclier sont à remplacer. Souhaitons-lui un bel avenir dans un segment en pleine expansion.



Porsche MACAN