SRA
Sécurité et Réparation Automobiles

LA LETTRE SRA ACTUALITÉS

n° 32 - Juillet à Octobre 2018

Sécurité et Réparation Automobiles

EDITO

Récemment, nous avons célébré les 40 ans de SRA. Ce fut bien évidemment l'occasion de revenir sur les activités menées par notre organisme depuis sa création mais aussi d'envisager les principales perspectives pouvant impacter notre future activité.

De très nombreuses actions ont été conduites depuis la création de SRA et ces actions ont concerné des domaines particulièrement variés : après l'élaboration de barèmes de temps de réparations, ce fut par exemple la création des classements de dispositifs antivol, puis l'élaboration de bases de données techniques permettant la classification des véhicules, ces informations étant fournies quotidiennement aux assureurs.

Malgré cette diversité, SRA s'est continuellement attaché à conserver l'idée qui avait présidé à sa création, à savoir donner à la profession de l'assurance des outils permettant d'améliorer la sécurité et de maitriser les coûts de réparation.

Toutes ces étapes ont également été marquées par la volonté constante de s'adapter aux changements, encore plus prégnants aujourd'hui, en cette période charnière pour l'automobile. Les travaux se portent désormais sur de nouveaux champs d'études, les véhicules électriques, ou encore les véhicules autonomes, pour ne citer que ces deux domaines.

Respecter scrupuleusement la ligne de conduite qui avait été décidée lors de la création de SRA tout en s'adaptant aux évolutions profondes qui ont affecté le domaine Automobile et plus globalement celui de la mobilité, la voie n'était certes pas aisée. Mais c'est peut-être aussi ce challenge qui a rendu l'activité de SRA si passionnante durant ces quarante années.

Frédéric Maisonneuve
Président de SRA

SOMMAIRE

Edito

Actualités

Chiffres clés
- Coût de la réparation au 1er trimestre 2018

Du côté des constructeurs
- Audi Q3
- Audi A1
- Lexus ES
- Peugeot Rifter - Citroën Berlingo - Opel Combo
- Peugeot 508

Notre dossier
- Allshot contre gros chocs

ACTUALITÉS

Airbag motard intelligent

Après plusieurs années de recherche et développement, la jeune entreprise française IN&MOTION proposera, dès septembre, le premier gilet airbag connecté. Et ce n'est pas la seule innovation puisque ce produit est conçu pour être porté sous un blouson de moto certifié.

Second produit entièrement autonome a intégré notre liste, l'absence de capteur à installer sur le véhicule est un gage d'élargissement du champ d'utilisation. Ce que confirme également l'autonomie annoncée de 20 heures de roulage avant recharge.

Surtout, l'utilisation de la pyrotechnie issue de l'automobile pour le gonflage, assure des performances nous permettant l'attribution de cinq étoiles au classement SRA.

Vendu sous la marque de l'équipementier IXON, le système se compose d'un gilet et d'un cerveau électronique (IN&BOX).

Ce boîtier génère des données sur l'état de fonctionnement et offre ainsi la possibilité au fabricant de faire évoluer son procédé en continu.

Le client aura le choix d'acquérir le système complet (800€), ou bien de s'acquitter du prix du gilet seul (400€), associé à un abonnement mensuel pour le boîtier électronique (12€).

Journée SRA 2018

La prochaine journée d'informations de SRA se déroulera le vendredi 7 décembre. Et comme chaque année, elle aura lieu à l'auditorium de la FFA (Fédération Française de l'Assurance).

Concernant les thèmes abordés, la matinée sera consacrée aux véhicules 2 roues, traitant des systèmes ADAS (Aides à la conduite), avec pour clore cette demi-journée le scooter électrique. L'après-midi sera traité le risque électrique après accident et sa prise en compte lors de l'intervention des secours, dans la réparation et la déconstruction du véhicule pour le recyclage.

Chiffres Clés

Coût de la réparation du 1er trimestre 2018

Les pièces de rechange représentent plus de la moitié de la charge dans le coût total de la réparation automobile.

+ 5,1% : c'est l'augmentation du coût moyen des pièces consommées au 1er trimestre 2018 par rapport à celui de 2017.
Cette variation se maintient à un niveau élevé, elle était de **+ 2,0%** à T1 2016 et **+ 5,8%** à T1 2017.

Les données des expertises permettent aussi de dénombrer les pièces impactées. A près de 6 pièces par véhicule réparé, leur nombre est en augmentation de **3,1%** au 1er trimestre 2018.

C'est en partie la montée de gamme des véhicules vendus qui entraine l'augmentation du coût de la réparation : **+ 3,9%** au premier trimestre 2018. La progression des ventes de SUV au détriment des berlines et des breaks ne cesse de s'accentuer.

Au premier trimestre 2018, les pièces représentent **50,6%** du coût total, la main-d'oeuvre **38,9%** et les ingrédients peinture **10,5%**.

Source : base de données SRA des expertises automobiles. Plus d'infos sur www.sra.asso.fr - rubrique Statistiques.

Du cote des constructeurs

Réparabilité et sécurité restent au programme…

C'est toujours sous l'angle de la réparabilité que SRA examine en priorité les nouveautés que nous présentent les constructeurs automobiles. Voici ce que nous avons retenu de leurs dernières présentations avec les différents tests de réparabilité avant et arrière.

AUDI Q3

Ce Q3 a été développé à partir du soubassement des derniers VW Tiguan et Seat Kodiaq. La gamme va se décliner en trois finitions extérieures, se combinant avec trois ambiances intérieures.
Le véhicule est plus long de 97 mm, au bénéficie de l'espace intérieur et surtout du coffre. Aux tests de réparabilité à 15 km/h, pour le choc avant, les zones endommagées restent proches de la zone d'impact.
Seuls les éléments de peau sont à remplacer : bouclier, face avant, traverse et capot en aluminium et phare AVG. Les deux ailes avant ne sont pas impactées. Soulignons qu'un kit de réparation des pattes de phare est disponible. Par ailleurs, en dépit du design du véhicule qui impose une implantation relativement basse de la poutre avant, les tests du bouclier à 10 km/h obtiennent de bons résultats.
Le résultat du choc AR à 15 km/h est à l'image du choc avant avec le bouclier et la traverse AR à remplacer. Bien protégée, la sortie d'échappemment n'est pas endommagée.

AUDI A1

La deuxième génération d'Audi A1 a été développée en partenariat avec Seat. Elle utilise ainsi, comme la Polo, la plateforme de la dernière Seat Ibiza. La fabrication s'effectue dans l'usine de Martorell en Espagne. Le véhicule ne sera disponible qu'en version 5 portes et uniquement avec des motorisations essence.
Il y aura trois niveaux de finition, toutes les versions disposeront d'un "virtual cockpit".
Concernant la réparabilité, sans surprise, les résultats sont bons et similaires à ceux de l'Ibiza. Pour le choc AV à 15 km/h, seulement des éléments de peau sont à remplacer : bouclier, aile gauche, face avant, traverse, capot et phare gauche.
Le résultat du choc AR à 15 km/h est excellent. Seuls le bouclier et la traverse sont à remplacer. L'échappement n'est pas impacté.

LEXUS ES

Présenté à SRA au siège Européen de Toyota à Bruxelles dix mois avant sa commercialisation, peu d'informations ont filtré autour du nouveau Lexus ES.
Reposant sur une nouvelle plateforme, cette grande berline débarque pour la première fois en Europe. Plutôt destinée au marché américain, aucun travail améliorant la réparabilité n'a été développé. Les systèmes d'absorption «Crash Box» sont absents à l'avant comme à l'arrière. Conséquence, l'étude du choc à 15 km/h révèle des résultats très mauvais ! De nombreuses pièces sont à remplacer. Plus grave, la structure du véhicule est déformée. Le longeron avant gauche et l'arrière gauche avec le plancher sont impactés. La réparation pour l'avant nécessitera certainement une dépose/pose du moteur.

Audi A1

Lexus ES

PEUGEOT Rifter - CITROEN Berlingo - OPEL Combo

Avec le rachat d'Opel par PSA, les nouvelles générations des ludospaces, Citroën Berlingo, Peugeot Rifter (anciennement Partner) auront leur homologue allemand, l'Opel Combo. Commençons par les points communs. Les trois modèles produits par PSA sur le site de Vigo (Espagne) et de Mangualde (Portugal) reprennent la plateforme «EMP2» dérivée du C4 Picasso. Avec comme nouveauté, la possibilité de choisir entre deux silhouettes, une version standard de 4,40 m de long et une version allongée de 4,75 m sont disponibles en cinq ou sept places.

La différenciation se fait sur leur face avant, l'arrière et les flancs du véhicule qui, reprennent les codes stylistiques propres aux trois marques. Pour Berlingo, c'est la signature lumineuse à double rangée de phares et les fameuses protections des bas de portes «Airbump». Sur Rifter, on retrouve la calandre verticale façon 3008 et à l'arrière, les feux intègrent trois guides de lumière représentant les griffes. Le Rifter dispose aussi de nombreuses protections de carrosserie comme les entourages de roues et les bas de caisse. Du côté du Combo, le bouclier, les phares et la calandre sont spécifiques à Opel.
Les nouvelles générations se modernisent. A l'intérieur le Peugeot Rifter reçoit la planche de bord avec «i-Cockpit» et les Citroën Berlingo et Opel Combo adoptent un grand écran central tactile. Enfin, ces modèles profitent aussi des nouvelles technologies d'aides à la conduite.

Concernant la réparabilité, seul le Citroën Berlingo a subi le test du choc à 15 km/h. Son résultat a été transposé pour les Peugeot Rifter et Opel Combo. Pour l'avant, le capot est préservé en raison de son implantation derrière la poutre de réparabilité. L'aile avant gauche est aussi intacte. Reste à changer l'ensemble bouclier, les traverses et le phare gauche. Un léger redressage de l'appui de façade gauche est à prévoir sans nécessiter un contrôle sur banc. A l'arrière, une légère réparation de l'aile gauche, sans peinture, s'ajoute au remplacement de la traverse et du bouclier central avec sa crosse gauche. Leur commercialisation est prévue en septembre 2018.

PEUGEOT 508

Face à la déferlante SUV, Peugeot a choisi de lancer la 508 deuxième génération sur le segment très difficile des berlines. Produite à l'usine de Mulhouse, la nouvelle 508 change tout ! Exit l'architecture tri corps, la voici en coupé cinq portes avec les vitres latérales sans encadrement. Les stylistes ont misé sur un design audacieux, avec une face avant agressive où se distingue une nouvelle signature lumineuse par des feux de jour verticaux en forme de «crocs». A l'arrière, un bandeau noir, reliant les deux feux, dispose d'un éclairage adaptatif des trois griffes lumineuses. Plus compacte que sa devancière, la nouvelle 508 est plus courte de 8 cm (4,75 m) et plus basse de 6 cm (1,40 m).

La métamorphose se poursuit aussi à l'intérieur avec une instrumentation numérique des compteurs «i-Cockpit», ainsi qu'un écran tactile placé au centre de la console centrale. Les dernières technologies du groupe PSA en terme d'aides à la conduite sont disponibles selon le niveau de finition.

Côté technique, la nouvelle 508 repose sur une évolution de la plateforme «EMP2» qui mixe l'avant de la 3008 avec l'arrière de la DS7.
Concernant la réparabilité, le choc avant à 15 km/h nécessite un léger redressage de l'appui de façade gauche. L'opération n'entraîne pas un contrôle sur banc. Les principales pièces à changer sont : l'ensemble bouclier, les traverses et absorbeur, le capot, le projecteur et l'aile gauche. Notons la disponibilité des kits de réparation des fixations de phares pour les petits chocs. Pour l'arrière, l'ensemble bouclier et la traverse sont à remplacer. Toutefois, lors de l'examen du véhicule, une déformation non prévue a été décelée au niveau du plancher, sous le siège arrière, nécessitant une petite opération en carrosserie/peinture. Début de commercialisation prévue à partir de septembre prochain.

Notre dossier

ALLSHOT contre gros chocs

Jean-Marc FERRET, fondateur et PDG de la société, a ouvert ses portes à SRA. L'occasion pour nous de découvrir l'organisation de cette entreprise située à Fresnes (94).

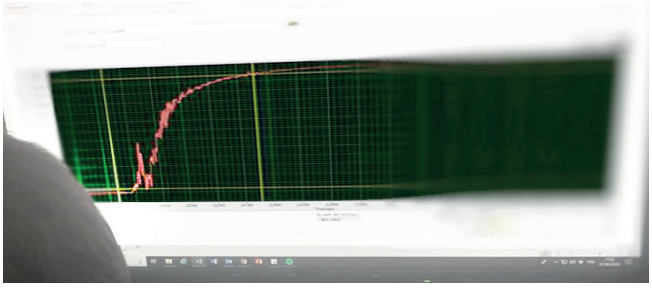
Spécialiste du gilet airbag pour motards depuis 2013, Allshot a de suite travaillé dans l'objectif de réaliser des systèmes répondant à notre cahier des charges. Et c'est aujourd'hui le seul fabricant, sur un marché encore jeune, à proposer la gamme de produits SRA la plus large. Elle se compose de trois gilets filaires, aux performances et aux tarifs allant crescendo :

- le AIRV1/2 classé 1 étoile SRA,
- le SHIELD B classé 2 étoiles
- et enfin le BUMPER obtient les 3 étoiles maxi auxquelles peuvent prétendre les systèmes utilisant la technologie d'activation par câble.

Mécanisme

Cette offre étendue est bien en phase avec notre souhait de référencer des produits convenant à la plus grande majorité d'utilisateurs de deux-roues. Par exemple, les contraintes budgétaires comme les performances en protections ne sont pas les mêmes pour les cyclomotoristes que pour les utilisateurs des catégories de deux-roues supérieures, voire haut de gamme.

Pour atteindre cette reconnaissance sur le secteur de l'airbag, Allshot peut compter sur l'implication d'une dizaine de collaborateurs, dont des ingénieurs de haut niveau, cohabitant en parfaite osmose, ce qui génère une excellente réactivité. C'est ainsi que le service de recherche et développement côtoie la ligne de confection des gilets.



Bureau d'études

L'approvisionnement des matières premières, et en particulier les tissus, émane de fournisseurs européens. Quant aux pièces mécaniques et outillages spécifiques, ils sont exclusivement réalisés par des sous-traitants français.

Les opérations de découpe des matériaux, de montage, de contrôle et enfin de conditionnement du produit fini sont toutes exécutées dans l'atelier parisien. Tout est orchestré sous un processus interne rigoureux impliquant le recrutement d'une main-d'œuvre expérimentée. Et le statut de « jeune entreprise innovante », récemment décerné par l'administration française, confirme que l'entreprise travaille déjà sur de nouveaux projets. Avec en point de mire, l'amélioration permanente de la sécurité.

Couture

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*