

S O M M A I R E

Édito

Actualités

Chiffres clés

- *Coût de la réparation en 2020*

On en parle

- *Pièces de réemploi*
- *Véhicules volés*

Communication

- *Journée d'informations techniques :
Le véhicule autonome*

Du côté des constructeurs

- *Véhicules électrifiés Renault*

A C T U A L I T E S

GPSA-AUTHENT

Depuis 2012, le site internet de SRA utilisait RADAMESS avec son identification à base de certificats électroniques pour autoriser les utilisateurs à accéder aux informations confidentielles.

Suite aux évolutions techniques et réglementaires qui ont conduit à l'arrêt progressif de RADAMESS courant 2020, GPSA a opté pour une nouvelle solution de connexion sécurisée via un identifiant et un mot de passe appelée GPSA-AUTHENT. Outre la simplification de la gestion des utilisateurs, les organismes adhérents peuvent, sur demande, gérer les accès de leurs collaborateurs. La sécurité est maintenue à un haut niveau avec la double authentification. GPSA-AUTHENT a été déployé au site internet de SRA le 18 novembre 2020.



ÉDITO

Ravi de prendre la suite de Frédéric Maisonneuve en tant que Président de SRA, je le remercie au nom de SRA et de son équipe pour l'ensemble des travaux menés durant la dernière décennie.

2020 a été particulière et compliquée pour un bon nombre de sujets. D'ailleurs, comme vous pouvez le constater, nous avons retardé la publication de notre lettre, la dernière datant de mars 2020. Contrairement à l'habitude, du côté des constructeurs, peu de véhicules nouveaux nous ont été présentés dans leurs ateliers. Ces rencontres nous permettent traditionnellement d'analyser leurs efforts de conception afin d'améliorer la réparabilité de leurs modèles. Cependant l'actualité automobile ne reste pas en confinement bien au contraire et SRA la suit de près.

A ce sujet, étant dans l'impossibilité d'organiser notre rencontre annuelle d'informations techniques, nous avons lancé un webinaire, au mois de décembre dernier, pour faire un point sur l'avancement des commercialisations ou des projets de véhicules conçus pour la conduite autonome. Vous avez été nombreux, et nous vous en remercions, à suivre les échanges de nos invités experts dans ce domaine. Nous vous en proposons un résumé en page trois de cette lettre. Et pour ceux qui n'ont pas pu être présents, son enregistrement est disponible sur notre site. C'est une des missions de SRA : appréhender les évolutions des caractéristiques des véhicules pour intégrer ces données dès leur mise en œuvre.

Ces communications techniques n'ocultent pas notre mission d'analyser les coûts de la réparation collision. Une augmentation très importante sur 2020 est constatée dans la continuité des années précédentes ; en particulier sur le coût des pièces de remplacement. Encore une fois, ce fut une année particulière en termes d'accidentologie et d'évolution des coûts. Les contraintes financières et sanitaires ont été exceptionnelles pour les ateliers de réparation. Nous resterons donc prudents pour expliquer la flambée des coûts -en page deux- néanmoins nous constatons une forte augmentation du prix des pièces appliquée par les constructeurs.

Christophe Bourienne,
Président de SRA

A C T U A L I T E S

Le site SRA se renouvelle

Nous devons améliorer nos supports informatiques. Le site internet de SRA date de près de dix ans. Depuis les technologies ont évolué. Notre outil numérique est indispensable pour communiquer sur nos études, nos classements et nos statistiques. Mais aussi pour diffuser quotidiennement toutes les informations techniques des véhicules créés dans nos bases de données. Nous mettons à profit cette refonte technologique du site pour passer en revue son ergonomie, ses rubriques et les facilités d'accéder à son contenu. Nos travaux se dérouleront sur le premier semestre 2021, sans bien sûr, entraver son fonctionnement actuel.

Renault ne loue plus les batteries

Cette formule qui rassurait le client sur la durée de vie de sa batterie, a largement contribué au développement du véhicule électrique chez Renault, notamment du fait que la voiture, sans sa batterie était proposée à un tarif proche de celui du modèle thermique équivalent. Cependant l'utilisateur devait payer des mensualités pour la location. Mais avec la généralisation des véhicules électriques et l'expérience acquise sur les batteries, cette offre devenait de moins en moins pertinente. Depuis le tarif de janvier 2021, Renault abandonne la location batterie pour sa ZOE et son utilitaire électrique, le KANGOO.

CHIFFRES CLÉS

COÛT DE LA RÉPARATION EN 2020

TRÈS FORTE HAUSSE DU PRIX DES PIÈCES.

L'année 2020 est une année atypique. La fréquence des accidents a certes baissé mais leurs coûts ont explosé.

+ 8,1 % : c'est l'augmentation du coût moyen des pièces consommées en 2020 par rapport à 2019. On observe une accélération de la hausse par rapport aux années antérieures (**+ 3,9 %** en 2017, **+ 6,4 %** en 2018 et **+ 6,5 %** en 2019).

Les raisons, d'une part, les augmentations du prix des pièces appliquées par les constructeurs automobiles : **+ 4,4 %**. Certains constructeurs ont effectué trois augmentations en 2020. D'après l'indice INSEE du prix des pièces hors pneumatiques, la variation est de **+ 2,3 %**. Ce qui signifie qu'ils ont davantage augmenté les pièces de carrosserie, pièces non concurrencées en France.

D'autre part, l'augmentation de la part des SUV et des utilitaires. Ces véhicules ont des coûts de pièces plus élevés, induisant une augmentation du coût moyen des sinistres. En particulier, le coût des pièces des petits SUV est nettement supérieur à celui des autres voitures du segment B (**+ 20 %**) et le nombre de pièces correspondant (**+ 6 %**).

Une troisième explication est l'accroissement de gravité des accidents. En effet, le temps moyen de réparation a augmenté de **2,3 %** en 2020, alors qu'il était stabilisé depuis plusieurs années.

En conséquence, le coût total de la réparation a augmenté de **6,7 %** en 2020, hausse particulièrement élevée.

ON EN PARLE :

Les pièces de réemploi

L'analyse de la base de données des expertises montre qu'elles sont de plus en plus consommées.

Depuis le décret de janvier 2017, les professionnels de la réparation ont l'obligation de proposer à leurs clients des pièces issues de l'économie circulaire, plus communément appelées pièces de réemploi.

Pour la première fois, l'an passé, SRA communiquait la pénétration de ces pièces dans le marché de la réparation. Leur utilisation continue d'augmenter d'année en année.

En 2020, **3,0 %** des pièces remplacées réglées par les assureurs, sont des pièces de réemploi. C'était **2,7 %** en 2017 et 2018 et **2,9** en 2019.

Cette proportion augmente avec l'âge des véhicules réparés :

- **3,7 %** pour ceux de 8 à moins de 10 ans,
- **8,1%** pour les 10 à moins de 15 ans,
- **19,7 %** pour les plus de 15 ans.

Les cinq pièces les plus « réutilisées » sont : la porte AV, le hayon, la porte AR, l'aile AV et le capot.

Pour les véhicules de 15 ans et plus, **66 %** des portes AV remplacées sont des portes de réemploi.

Les véhicules volés

ARGOS partenaire de SRA pour en faire l'inventaire.

A partir de la base de données des expertises, SRA a isolé les véhicules volés, qu'ils soient retrouvés ou pas.

Ne disposant pas du parc des véhicules assurés en vol, SRA a pris en compte les immatriculations des véhicules neufs des 10 dernières années et a calculé une fréquence des véhicules volés. Il s'agit certes d'une approche mais qui reste très intéressante.

De son côté, ARGOS enregistre les vols de véhicules et a accès au fichier des véhicules assurés (FVA).

Le rapprochement de ces deux sources d'informations est pertinent et constructif. Malgré les imperfections de chaque échantillon, les résultats des fréquences comparées sont proches pour un nombre important de véhicules.

Dès à présent, pour les véhicules VP et VUL de moins de 3,5 tonnes, immatriculés depuis 2010, il est permis de mettre en évidence les véhicules de moins de 10 ans les plus volés.

Dans le hit-parade des dix véhicules les plus volés en 2019 se trouvent, par ordre alphabétique des marques :

- l'AUDI A3 III
- la BMW X6 II
- la CITROEN DS3
- les LAND-ROVER Range-Rover et Evoque
- les RENAULT Clio IV, Megane IV, Espace V et Master III
- la TOYOTA RAV4 IV

Ces modèles ont une fréquence supérieure au double de la fréquence moyenne.

Journée d'informations techniques du 4 décembre 2020 : « Le véhicule autonome »

Pandémie oblige, la traditionnelle journée technique de SRA s'est 'matérialisée', cette année, par un webinaire présidé par Christophe Bourienne, nouveau Président de SRA, sur le thème 'le véhicule autonome'. Un entretien à distance animé par Jean-Rémy Macchia, journaliste ou participants : Pierre Castaing, ex-Président d'Euro NCAP, Guillaume Devauchelle, Vice-Président de la Recherche et de l'Innovation du groupe VALEO et Michel Colas Directeur de SRA.

Si la conduite automatisée n'est plus un sujet majeur dans l'actualité automobile depuis quelques temps, son élaboration et son développement technique n'en reste pas moins toujours en pointe chez les constructeurs et autres équipementiers impliqués dans ce domaine. C'est pourquoi SRA, comme l'a souligné Christophe Bourienne, a fait le choix de ce thème dans ce webinaire. « C'est le rôle de notre association de rester connectée avec tous les acteurs partenaires du monde de l'automobile, et notamment sur ces nouvelles technologies. Dans ce domaine, les démarches des assureurs sont plutôt individuelles pour accompagner des tests sur sites privés ou à usage public. Quant aux recherches de responsabilités, rien n'est encore défini. Seules quelques prémises émergent. Tout dépendra principalement du fonctionnement et des réactions de ces véhicules autonomes. Nous restons vigilants sur les évolutions à venir mais pour l'instant il est trop tôt pour se prononcer avec certitude à ce titre ».

Classement des véhicules selon Euro NCAP

Dans le classement Euro NCAP, explique Pierre Castaing, pour qu'un véhicule obtienne les 5 étoiles il doit absolument être équipé d'un certain nombre d'ADAS (aides à la conduite). Concernant ceux permettant la conduite automatisée, ne sont pas pris en considération tous ceux qui ne sont pas encore autorisés sur route. Ainsi au lieu de parler de véhicules autonomes, nous parlons, nous, de modes de conduite que nous avons classés en trois niveaux : l'assisté, l'automatisé et l'autonome.

A ce jour, seul le mode assisté, est autorisé sur les routes d'Europe dont la France. Le système aide mais ne prend pas la main sur le conducteur. Réglementairement ce dernier doit en permanence être responsable de la conduite. C'est pourquoi il doit être clairement informé de l'état de son système (activé, en veille) et qu'il soit en mesure de le surveiller. En fait il faut que le principe de collaboration entre la machine et le conducteur soit réel.

Concernant le mode automatisé, si tous les systèmes ne sont au même niveau de performance, seul le système d'assistance automatisé de la conduite sur autoroute - maintien en ligne, vitesse et trajectoire - durant un certain temps a été retenu. Dix modèles de véhicules de niveaux de gamme et de marques différentes ont été testés et classés selon les critères : engagement du conducteur, assistance du véhicule, qualité de l'assistance et préservation de la sécurité. Les niveaux de performance au score final normalisé varient de 51% à 87%.

Des résultats, qui avec l'évolution de la réglementation en 2021, devraient permettre à certains véhicules comme la Mercedes Classe S d'être classés au niveau 3, donc autorisés à circuler sur autoroute, où le conducteur aura la possibilité de se dégager partiellement de certaines tâches de conduite.

Vers une révolution silencieuse

« Les extensions progressives des systèmes permettant l'autonomie de circulation de certains véhicules dans le secteur industriel sur sites privés offrent de bonnes perspectives pour l'automobile. Reste que la réglementation ne suit pas et l'Europe est à la traîne dans ce domaine par rapport aux EU et surtout la Chine proactive ». Un constat largement commenté et détaillé par Guillaume Devauchelle. Néanmoins il souligne que « tous les Etats font leurs meilleurs efforts pour faire évoluer cette réglementation laissant les voies libres le plus vite possible aux véhicules autonomes ou fortement automatisés ». Une des raisons majeures à cet engagement, les statistiques montrent que globalement 90 à 98% des erreurs de conduite sont des erreurs humaines.

De toute évidence, si la voiture automatisée ouvre beaucoup de perspectives elle pose aussi bon nombre de problèmes d'éthique, de société, de communication d'informations, etc... qui restent complexes à intégrer et à analyser en direct. Ce qui revient à dire que le véhicule 100% autonome est loin d'exister.

Pour conclure, Michel Colas, salue les interventions de ce webinaire, une première pour SRA, tout en projetant, avec optimisme, de tous se retrouver le 3 décembre 2021 à la traditionnelle journée technique.

Ceci n'est qu'un bref compte rendu de ce webinaire de plus d'une heure et demie que nous vous invitons à revivre en vous connectant sur le lien : <https://www.sra.asso.fr/webinaire-decembre-2020>

Véhicules électrifiés Renault : du nouveau dans le traitement des batteries de traction des véhicules endommagés.

Le constructeur développe pour ses véhicules électriques et hybrides une nouvelle procédure de traitement des batteries qui permettra une meilleure maîtrise des coûts de réparation et une réduction des temps d'immobilisation.

Actuellement, si la batterie d'un véhicule Renault électrifié est ou risque d'être endommagée après un sinistre, le réparateur ouvre systématiquement une fiche d'incident auprès du support technique (Techline) du constructeur. Cette procédure implique de longs délais, une immobilisation du véhicule et des coûts de réparation connus seulement après le transfert de la batterie de traction sur le site de Flins.

Mais le marché automobile évolue rapidement. Avec les aides à la transition énergétique, les ventes de véhicules électriques et hybrides augmentent fortement, et ces deux prochaines années, Renault va notablement étoffer sa gamme de véhicules électrifiés. Par ailleurs, le business model du constructeur évolue avec la fin de la location de la batterie de traction.

Stratégie après-vente pour les véhicules électrifiés

La mise sur le marché de véhicules électriques et hybrides s'accéléralant, Renault adapte son process de traitement des véhicules électrifiés accidentés à ce nouvel environnement. Ainsi depuis janvier 2021, le terme « Z.E. » disparaît et est remplacé par « Electric ». On parlera désormais d'affaires « Expert Electric », pour les concessions ou agences agréées. Le réseau français du constructeur compte aujourd'hui 800 sites Experts Electric.

Les étapes du processus

Le nouveau processus permettra à l'affaire Expert Electric de faire elle-même le diagnostic de la batterie de traction sinistrée. Pour cela, elle dispose dans son outil «New Dialogys» des notes techniques 5105A (Electrique) et 5107 (Hybride E-TECH), des manuels de réparation, et au besoin des fiches de contrôle et documentation (aide visuelle) déjà disponibles pour le diagnostic des batteries de traction de ZOE et KANGOO Electric . De plus, le centre expert de réparation des batteries de Flins (CERBF) a élaboré plusieurs barèmes permettant à l'affaire d'émettre un devis suite à son diagnostic, venant en complément du chiffrage classique, pièces et main d'œuvre, d'une réparation collision. Ces barèmes prennent en compte les trois possibilités de chiffrage : la réparation de la batterie de traction, son recyclage ou sa remise dans le stock Renault. Dans le chiffrage de la réparation, sont évalués les coûts de transport, de conditionnement et d'emballage en plus des coûts de diagnostic et de réparation de la batterie de traction (pièces et main d'œuvre). Dans le recyclage ou la remise en stock, sont chiffrés les coûts de diagnostic, d'emballage et de transport. Ces barèmes seront prochainement diffusés aux experts automobiles et aux assureurs. Ainsi le conseiller service Renault sera en mesure de chiffrer sur place l'intégralité des interventions, comme c'est le cas actuellement pour un véhicule thermique. Il pourra établir un devis complet sans passer par le support technique constructeur, le faire valider par l'expert automobile et initier ensuite le processus auprès du CERBF.

Le transport de la batterie de traction

Tous les emballages sont désormais stockés au CERBF. Lorsque le devis est validé et la réparation de la batterie de traction acceptée, l'emballage adéquat est envoyé au site Expert Electric pour le transport de celle-ci. L'affaire réceptionne l'emballage, procède à la dépose, à l'emballage et au transfert de la batterie de traction. A réception de celle-ci, le CERBF procède à sa réparation et ajuste si nécessaire le devis (le cas échéant en informe l'affaire).

Dans le cas d'une batterie en location, l'affaire procède au diagnostic de la batterie de traction, chiffre l'intervention et, avec l'accord de l'expert, ouvre une fiche incident auprès de la Techline du constructeur.