

EDITO



Afin de protéger les deux-roues motorisés contre le vol, les dispositifs mécaniques constituent une solution très efficace. Les chaînes, les U ou les bloque-disques sont des moyens sûrs, à la condition, cependant, qu'ils soient performants. A la demande de ses adhérents, SRA s'attache donc, depuis de nombreuses années, à définir des spécifications caractérisant la résistance à l'ouverture de ces systèmes de protection. Dans cette lettre, un article relate les tests effectués.

Les conditions déterminées par SRA sont rigoureuses et il n'est pas question de revoir à la hausse la résistance aux attaques. Les spécifications SRA sont jugées par les industriels comme faisant partie des plus sévères qu'ils rencontrent sur leurs marchés internationaux. Désormais, SRA vise plutôt à mieux encadrer la maîtrise de la qualité de production. C'est dans cette perspective qu'a été introduite dans les spécifications SRA, l'obligation de satisfaire à un audit du processus mis en œuvre dans chaque unité de production des antivols classés. De même, la durée a été limitée, obligeant les industriels à renouveler périodiquement leurs dossiers de classement. Enfin, un système de traçabilité rigoureux a été généralisé.

Il est vrai que tous ces efforts relatifs à la surveillance de la qualité pourraient être subis, considérés comme étant des contraintes supplémentaires par les industriels, mais les représentants de cette profession ont été largement associés à l'ensemble des réflexions et tous ont manifesté leur satisfaction. Comment expliquer cet apparent paradoxe ? Tout simplement, parce que les spécifications de SRA restent pour eux un très utile «pare-feu» contre la concurrence déloyale qui pourrait inonder le marché sans ce label.

Frédéric Maisonneuve
Président de SRA

SOMMAIRE

Edito

Actualités

Chiffres clés

- Coût de la réparation 2017

On en parle

- Rencontre en laboratoire
- Le panier de pièces SRA

Notre dossier

- INDRA

Du côté des constructeurs

- Citroën C3 Aircross



- Renault Koleos II



ACTUALITÉS

La journée SRA 2017

Programmée le 1er décembre, la journée d'informations techniques annuelle affichera deux thèmes collant à l'actualité.

En premier lieu, la réparation avec, en particulier, la problématique des Aides à la conduite (ADAS). Leur impact sur l'organisation d'un atelier de carrosserie, leur influence sur les coûts de réparation, leur recalibrage seront abordés.

Ensuite, focus sur le vol, notamment en terme de nouvelles technologies de protection au démarrage. Et encore la possibilité de reprogrammation des clés seront aux débats.

Cette assemblée est réservée aux adhérents et partenaires, les invitations seront envoyées en octobre.

Communication statistique

SRA fait évoluer sa communication. L'objectif étant d'homogénéiser les périodes et moyens de communication des différents travaux statistiques.

Dorénavant, les REPÈRES BIENNAUX paraîtront fin avril pour le premier de l'année, puis fin octobre. Les études annuelles de suivis des pièces de rechange seront diffusées fin janvier de l'année suivante.

Le gravage

SRA et le GIE ARGOS travaillent à la mise à jour des référentiels relatifs aux véhicules de moins de 3,5 tonnes (marquage des vitres) et deux-roues (marquage des pièces).

La nécessité première de la démarche concerne l'actualisation de la partie informatique propre à l'alimentation du fichier national des véhicules gravés. Toutefois, d'autres aspects du protocole seront également débattus avec les assureurs et les opérateurs au sein d'un groupe de travail. Nous reviendrons plus en détails sur ce sujet prochainement.

Coût de la réparation au 1^{er} trimestre 2017

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

+ 5,8 % : c'est l'augmentation du coût moyen des pièces consommées au 1^{er} trimestre 2017 par rapport à celui de 2016.

L'accélération de la hausse observée depuis 2014 se confirme, elle était de **+ 1,0 % en 2014, + 3,4 % en 2015 et + 4,2 % en 2016.**

En cause, le nombre de pièces impactées qui ne cesse de croître pour atteindre près de **6** pièces par véhicule réparé.

C'est en partie la montée en gamme des véhicules vendus qui entraîne l'augmentation du coût de la réparation : **+ 3,9 %** au premier trimestre 2017.

Et en particulier la progression des ventes de SUV au détriment des berlines et des breaks ne cesse de s'accroître.

Globalement, au 1^{er} trimestre 2017 et pour la première fois, les pièces représentent **50,0 %** du coût total de la réparation, la main-d'oeuvre **39,4 %** et les ingrédients peinture **10,6 %**.

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

ON EN PARLE

RENCONTRE EN LABORATOIRE

Les tests manuels de résistance à l'effraction des antivols de deux-roues sont indissociables de notre protocole de classement. SRA démontre pourquoi.

Lieu redouté et néanmoins incontournable pour les fabricants, nous avons convié les assureurs au sein du laboratoire d'essais du CNPP (Centre National de Prévention et de Protection) à Vernon. L'objectif était de découvrir, en conditions réelles, avec des produits prélevés dans le commerce, les différents essais inscrits dans notre référentiel. A savoir : le sciage, la frappe, la torsion, le coupe-boulon et enfin le perçage et la rotation en force des serrures. Et si aucune non-conformité n'a été détectée, l'assemblée a pu mesurer l'implication technique et physique qui est exigée de la part des opérateurs.

Le centre d'essais est ainsi revenu sur la procédure d'accréditation des testeurs mise en place et qui réclame généralement plusieurs mois d'entraînement avant d'atteindre le

niveau requis (coordination des tests, endurance, répétabilité...).

Le laboratoire a profité de notre venue pour présenter statiquement un prototype de scie mécanisée. Cet outillage a été développé en interne avec plusieurs mois de mise au point. L'expérience a démontré que les résultats obtenus fluctuaient énormément en fonction de la diversité des matériaux utilisés par les fabricants. Il a été conclu que l'objectif d'harmonisation et de répétabilité du test de sciage était finalement impossible à atteindre à ce jour.

A la suite de cette rencontre, le groupe de travail a validé à l'unanimité la reconnaissance des essais manuels réalisés aujourd'hui. De même que la difficulté de les remplacer par des tests mécaniques.

LE PANIER DE PIÈCES SRA

Un outil de mesure qui met en exergue les évolutions des prix des pièces constructeurs.

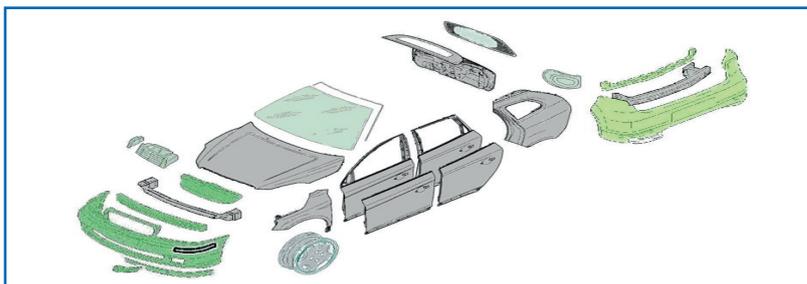
Afin de suivre les variations de prix de pièces à partir des catalogues constructeurs, SRA sélectionne chaque début d'année les véhicules les plus représentatifs du parc expertisé et des nouveautés. Pour l'année 2017, SRA suit 164 véhicules.

Les pondérations de chaque modèle sont calculées à partir d'une analyse statistique issue d'un très grand échantillon de rapports d'expertises de l'année écoulée. Le panier de pièces défini par SRA couvre la réparation collision, ainsi 57 pièces en moyenne sont suivies.

Chaque désignation est pondérée selon sa fréquence de remplacement calculée à partir des rapports d'expertises. Les pondérations ont été mises à jour en 2015 et sont identiques pour tous les modèles.

Enfin, les prix des pièces sont régulièrement mis à jour à chaque diffusion d'un nouveau tarif complet du constructeur.

Cet indicateur est consultable sur notre site internet dans la rubrique «statistiques».



Exemple de panier de pièces

INDRA un réseau de déconstruction VHU

Contraints de recycler 95% du véhicule hors d'usage, les constructeurs automobiles ont dû mettre en place des réseaux de recyclage. INDRA, un spécialiste de la déconstruction, traite également les véhicules électriques.

La société Industrie Nationale De Récupération Automobile (INDRA) anime un réseau de 350 centres VHU (véhicule hors d'usage) agréés. Cette entreprise est détenue à parts égales par Renault et Suez-Environnement. Pour assurer la réussite et la pérennité de cette filière, INDRA développe et industrialise des processus de déconstruction de véhicules. Dans cette optique, la branche de recherche et développement, Re-Source Engineering Solutions, propose, en parallèle, des activités de conseil et des progiciels informatiques dédiés au recyclage automobile. Elle commercialise également des outils, des équipements et des processus de dépollution, de déconstruction et de recyclage adaptés à la filière VHU. Re-source Engineering Solutions est aussi l'unique centre de formation spécialisé dans la dépollution, le démontage et le recyclage automobile.

Un processus industriel de déconstruction

Pour chaque modèle, Re-source Engineering Solutions étudie et développe un processus de déconstruction qui permet de le dépolluer, le démonter et le recycler en moins de 3 heures. Flexible, le système permet de traiter de nombreux véhicules, de manière ergonomique et productive. Les moyens et méthodes de travail sont adaptés à toutes les spécificités de traitement, calibrés pour traiter plusieurs dizaines de VHU par jour. Ils permettent de respecter les taux de réutilisation, de recyclage et de valorisation exigés par la réglementation européenne. La 1ère étape du processus se déroule dans une enceinte dédiée où le véhicule est "expertisé" et les systèmes pyrotechniques déclenchés. Le but de l'inspection est de diagnostiquer les pièces valorisables, en fonction de leur état mais aussi selon la demande du marché. Il ne sert à rien de démonter des pièces qui seront stockées et jamais vendues. Lorsque la liste des pièces est définie, le processus de déconstruction peut alors s'appliquer selon les étapes du schéma ci-dessous. Ce processus s'appuie sur un système d'information adapté et spécialement développé. A chaque étape sur la ligne de déconstruction, l'opérateur visualise, sur un écran, les opérations et la méthodologie pour le véhicule arrivé sur son poste de traitement. Le système permet d'assurer tout au long du processus une parfaite traçabilité des véhicules, des pièces et des matières extraites. Les pièces démontées seront proposées dans un catalogue avec leurs photos, leurs niveaux de qualité et leurs tarifs.

Indra possède deux sites de déconstruction, le site pilote de Romorantin qui traite environ 4.500 véhicules par an, et un site opérationnel, A7 Autopièces dans l'Isère. L'âge moyen des véhicules traités est de 18 ans.

Et maintenant les véhicules électriques

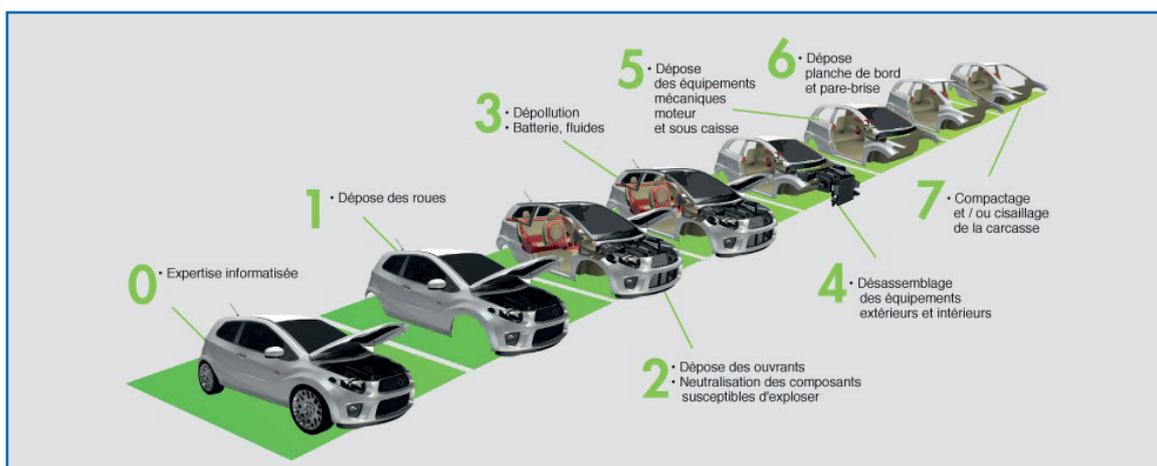
Fort de cette expertise, Re-source Engineering Solutions étudie aujourd'hui le processus de déconstruction des véhicules électriques. L'objectif étant toujours d'obtenir une méthode par modèle de véhicule, prenant en compte de surcroît, les spécificités liées au risque électrique.

Le recyclage des véhicules électriques et même hybrides, représente une nouvelle activité pour les professionnels de la démolition. Avec les premiers véhicules qui arrivent en fin de vie, les volumes devraient commencer à devenir conséquents. Comme les technologies sont complètement différentes des voitures thermiques, ces VHU sont encore mal connus et de fait, présentent des risques importants et invisibles.

Ainsi le risque électrique subsiste aussi bien lorsque la batterie est encore dans le véhicule que lorsqu'elle est démontée. En effet certains composants électroniques peuvent conserver une tension et une charge longtemps après avoir été débranchés. Aussi pour assurer la protection des opérateurs, des outils spécifiques ont été élaborés et les postes de travail dédiés à ces véhicules sont isolés de la terre. Pour diminuer le risque lié à l'emballement thermique de la batterie, les véhicules doivent être stockés à l'extérieur.

Une des premières étapes du recyclage est le démontage de la batterie. Cette opération s'effectue selon la procédure du constructeur concerné, mais elle peut vite devenir périlleuse lorsque la caisse est déformée bloquant son extraction. Déposées, le stockage se fait dans des emballages spécifiques.

Chaque constructeur développe aujourd'hui ses produits avec ses propres technologies, ce qui se traduit par une large gamme de batteries : Nickel Metal Hydrure, Lithium Ion, Lithium Phosphate, Lithium Métal Polymère,... Concernant leur recyclage, chaque type possède son mode de traitement et de valorisation, avec des coûts de traitement différents.



DU CÔTÉ DES CONSTRUCTEURS

Citroën C3 Aircross

Design, confort et technologie : les 3 valeurs du nouveau SUV de Citroën

Le constructeur français renforce sa présence sur le créneau des SUV compact en lançant son nouveau C3 Aircross. Avec ses 4,15 m de long, il repose sur une structure PSA développée à partir de la plateforme de la C4 Cactus. La partie avant qui reprend celle de la Peugeot 208, comporte 3 voies d'efforts et l'arrière reprend l'architecture de la 2008. Au final, le véhicule possède une morphologie unique avec des volumes généreux. L'habitabilité et la modularité ont été particulièrement travaillées. Cette personnalisation est renforcée par de nombreuses possibilités comme la peinture bi-ton de la carrosserie. Cinq "ambiances" sont disponibles : Série, Metropolitan Grey, Urban Red, Hype Mistral et Hype Colorado. Côté motorisation, il peut recevoir 3 essence PureTech (82, 110 et 130 cv) et 2 diesel blueHDI (100 et 120 cv), avec la possibilité d'une boîte automatique (Pure Tech 110 EAT6). Tout cela combiné avec trois niveaux de finition : Live, Feel et Shine. Au total ce petit SUV se décline en plus de 90 variantes.

Le C3 Aircross se veut être un tout chemin grâce à son Grip Control avec Hill Assist Descent qui le maintient à une vitesse réduite même dans les plus fortes pentes. Il bénéficie aussi de toutes les technologies modernes avec 12 aides à la conduite dont l'affichage tête-haute, la lecture des panneaux, la détection des angles morts, le freinage automatique d'urgence, plus 4 technologies de connectivité comme la recharge sans fil des smartphones. Ainsi le C3 Aircross devient la meilleure offre technologique du segment.

Concernant la réparabilité, ce SUV obtient de bons résultats sur les chocs RCAR à 15 km/h. A l'avant le bouclier, la traverse, l'aile et le phare gauche sont à remplacer et une patte du phare droit est à réparer. Grâce à son design, le capot n'est que légèrement touché et ne nécessite qu'un petit redressage. Lors de l'impact, l'aile gauche a reculé pour venir s'appuyer sur l'arête de la porte conducteur, nécessitant une retouche de peinture. Concernant le choc arrière, la réparation se limite au remplacement du bouclier avec son feu de brouillard, et de la traverse arrière.



Citroën C3 Aircross

Renault Koleos II

Un design fort, du confort et de vraies aptitudes tout chemin pour le nouveau haut de gamme Renault

Dans tous les segments, les berlines et les breaks sont en perte de vitesse, face à la percée des SUV. Pour renforcer sa présence sur le haut de gamme, le constructeur français positionne son nouveau Koleos juste entre Kadjar et Espace. Avec son gabarit généreux de 4,67 m, soit 15 cm de plus que son prédécesseur, ce nouveau SUV est basé sur la plate-forme modulaire du Renault Kadjar. En offrant seulement cinq places, il propose un confort et une habitabilité généreuse, sans toutefois concurrencer l'Espace ou le Grand Scénic, pouvant être disponibles en sept places.



Renault Koleos II

La gamme du Koleos s'articule autour de quatre finitions : Life, Zen, Intens et Initiale Paris. Elles sont toutes proposées avec une motorisation diesel, aucune offre essence n'étant prévue. Le 1.6 dCi de 130 ch ou le 2.0 dCi de 175 ch, sont disponibles en boîte manuelle ou en automatique. Le choix d'une version avec une boîte CVT (variateur) est également possible.

Disponibles en version traction, toutes les motorisations peuvent disposer de la transmission ALL MODE 4x4-i. Dans ce cas, avec une garde au sol de 21 cm, le Koleos possède de réelles capacités de franchissement, que nous avons testées et appréciées.

Côté aides à la conduite, il bénéficie aussi des dernières technologies avec de série sur toute la gamme, l'avertisseur de changement de voie et la reconnaissance des panneaux routiers. D'autres aides telles que l'avertisseur d'angles morts, l'Easy Park Assist ou l'alerte de distance de sécurité avec freinage actif d'urgence sont disponibles selon le niveau de finition ou en option.

Concernant la réparabilité et les chocs RCAR à 15 km/h, Renault capitalise sur son expérience acquise et les résultats sont bons. A l'avant, le bouclier, la traverse, l'aile, le capot et le phare gauche sont à remplacer. Concernant le choc arrière, la réparation se limite au remplacement du bouclier, de la jupe et de la traverse arrière.