



EDITO

Forte de plus de 63500 références, la base de données des véhicules légers que nous mettons

quotidiennement à la disposition de nos adhérents est plus que jamais un outil incontournable.

Certes, cette base peut être utilisée de façons différentes, notamment en reprenant ou pas notre proposition de classification. Pour autant, la connaissez-vous vraiment ? C'est pourquoi nous vous proposons un quiz à son sujet (page 3). De quoi réviser ou affiner vos connaissances au fil d'une quinzaine de questions, sur un mode plus ludique qu'à l'ordinaire.

Nous profitons également du lancement de notre nouvelle base, consacrée aux «voitures», pour dresser un aperçu des différentes catégories officielles de ce type de véhicule. Vous lirez, ce n'est pas si simple.

Enfin, nous avons été particulièrement sensibles à vos nombreux avis très positifs sur le récent changement de formule de notre «Flash trimestriel». Sa nouvelle convivialité vous en permet visiblement une utilisation optimisée. Pari réussi !

*Frédéric Maisonneuve
Président de SRA*

SOMMAIRE

Edito / Actualités

Repères

Coût de la réparation 2009

Notre dossier

La réglementation des TQM

Quiz

Voyage au centre de la...
base de données autos

Zoom sur...

L'attribution des étoiles
Euro NCAP

On en parle

La réparation carrosserie
selon BMW

ACTUALITÉS

Evolution prochaine de la base deux-roues

La base de données deux-roues SRA va être bientôt actualisée à la demande des adhérents. Ce projet vise à prendre en compte les dernières nouveautés en matière de sécurité et d'aide à la conduite. Il a également pour objectif d'intégrer les normes antipollution. Les assureurs participant à ce groupe de travail se sont réunis dernièrement.

Réparation des pare-brise : norme en vue

En collaboration avec les spécialistes du vitrage, les réparateurs, les constructeurs automobiles et le BNA (Bureau de Normalisation Automobile), SRA participe à la rédaction d'une norme sur la réparation des vitrages feuilletés. Certes, la technique de réparation des

pare-brise est largement éprouvée, fiable et reconnue au niveau mondial, mais elle exige technicité, produits et équipements performants. Pour garantir la qualité de la réparation et valoriser cette méthode, un référentiel était donc indispensable. Ce document est actuellement en cours d'élaboration. Sa publication est prévue fin 2010.

Nouveau choc 10 km/h

Les adhérents du RCAR, organisme technique international, viennent de définir un nouveau référentiel de choc à 10 km/h. Son objectif est de contribuer à l'amélioration globale de la sécurité en incitant les constructeurs automobiles à positionner les boucliers à une même hauteur, rendant ainsi les véhicules compatibles entre eux. A terme, les automobilistes n'endommageront donc plus leur véhicule lors de petits chocs sur parking. La méthodologie de ce

nouveau choc est la suivante : le véhicule testé doit heurter par l'avant, puis par l'arrière, un impacteur simulant un choc avec le bouclier d'un autre véhicule.

Sinistres en hausse

Mauvais chiffres pour le 1^{er} trimestre 2010 : la fréquence des sinistres dommages aux véhicules progresse de 2 %. Et celle des bris de glaces, déjà en forte augmentation en 2009 se poursuit, puisqu'elle atteint pas moins de 6 %.

Stats peintures modifiées

La série «peintures carrosserie» régulièrement analysée dans le Flash SRA vient d'être arrêtée par l'INSEE. De ce fait, SRA va désormais suivre la série dénommée «peintures industries», dont le champ d'observation est plus large que le précédent.

Coût de la réparation en 2009

Les réparations automobiles payées par les assureurs coûtent de plus en plus cher :

↑ + 1,4 % : hausse du coût moyen total par rapport à 2008

↑ + 4,5 % : le taux horaire moyen de la main-d'œuvre carrosserie est le ratio qui a le plus augmenté

↓ - 1,8 % : le temps moyen de la réparation continue de baisser mais moins que par le passé. Ce résultat est le fruit de l'optimisation de la conception des véhicules et des techniques de réparation

↑ + 2,8 % : hausse du coût moyen total de la main-d'œuvre. L'accroissement sensible des taux horaires, toutes catégories confondues (carrosserie, peinture...), n'a été que partiellement compensé par la baisse du temps moyen de la réparation

→ : le coût moyen des pièces de rechange consommées (nombre de pièces remplacées) reste stable. Cette donnée résulte de deux éléments : l'augmentation incessante du prix des pièces (cf *Flash Trimestriel* n° 76 de SRA) atténuée par une consommation moindre (chocs moins intrusifs réduisant le nombre de pièces impactées)

Source : base de données SRA des expertises des véhicules de moins de 2 ans d'âge. Plus d'informations sur le site, rubrique Statistiques.

NOTRE DOSSIER

La réglementation des TQM

Une offre multiple et des permis spécifiques caractérisent ces véhicules. Eclairage sur ce segment.

La base de données SRA regroupant les TQM - ou tricycles et quadricycles à moteur - est depuis peu mise à la disposition des adhérents. Son objectif principal est de faciliter la recherche et l'identification de ce type de véhicule parmi les différentes familles de tricycles, trikes, buggies, voiturettes, mini utilitaires, SSV (Side by Side Vehicle), etc... Cette nouvelle base de données met également à votre disposition de nombreuses caractéristiques techniques : motorisation, transmission, dimensions, nombre de places assises, équipements, ainsi que le prix du véhicule à l'origine et son tarif réactualisé. A l'inverse des bases SRA deux et quatre roues, elle ne propose pas de classification (par Groupe et Classe). Pour vous permettre une utilisation optimisée de notre nouvel instrument de données, voici ce qu'il faut retenir de chaque famille de TQM (les règles de base de fabrication et d'homologation de ces véhicules sont édictées dans la directive européenne 2002/24/CE).

Les tricycles à moteur

Caractéristiques : à la différence des side-cars, les trois roues sont ici symétriques. Poids à vide maximum de 1000 Kg et charge utile n'excédant pas 1500 kg pour les tricycles destinés au transport de marchandises ou 300 kg pour ceux destinés au transport de personnes et qui ne répondent pas à la définition du cyclomoteur.

Les trikes et certains scooters (dont le Piaggio MP3 LT) sont homologués dans cette catégorie.

Types de permis : conduite à partir de 16 ans avec le permis A1 (motocyclette légère dont la cylindrée n'excède pas 125 cm³ et la puissance 11 kw) ou B1 (tricycle dont la puissance n'excède pas 15 kw et le poids à vide 550 kg). Pour les motorisations supérieures, conduite à partir de 18 ans avec le permis A (motocyclette) ou B (automobile).

Les quadricycles légers à moteur

Caractéristiques : quatre roues, poids à vide maximum de 350 kg, charge utile maximale de 200 kg, vitesse maximale

par construction de 45 km/h. La cylindrée n'excède pas 50 cm³ pour les moteurs à allumage commandé ou, pour les autres types de moteur (diesel, électrique...), la puissance maximale nette n'excède pas 4 Kw. Deux places maximum en comptant celle du conducteur.

Les voiturettes, les mini-utilitaires et les quads sont largement représentés dans cette catégorie.

Types de permis : aucun, mais la conduite n'est autorisée qu'à partir de 16 ans. Depuis le 1^{er} janvier 2004, et en l'absence de permis de conduire, le BSR (Brevet de Sécurité Routière) option voiturette est obligatoire pour les personnes ayant atteint 16 ans après le 31 décembre 2003.

Les quadricycles lourds à moteur

Caractéristiques : quatre roues, poids à vide maximum de 550 kg et charge utile n'excédant pas 1000 kg pour les quadricycles affectés au transport de marchandises. Poids à vide maximum de 400 kg et charge utile n'excédant pas 200 kg pour ceux destinés au transport de personnes. Puissance maximale nette du moteur inférieure ou égale à 15 Kw. Quatre places maximum en comptant celle du conducteur.

Les voiturettes, les mini-utilitaires, les buggies, les SSV et les quads constituent le cœur de cette catégorie.

Types de permis : conduite à partir de 16 ans avec les permis A1 et B1, ou à partir de 18 ans avec les permis A et B.

Les machines agricoles automotrices

Caractéristiques : engin pouvant évoluer par ses propres moyens, normalement destiné à l'exploitation agricole et dont la vitesse de marche par construction ne peut excéder 25 km/h en palier. Cette vitesse est portée à 40 km/h pour les véhicules dont la largeur est inférieure ou égale à 2,55 mètres et dont les limites de cylindrée ou de puissance sont supérieures à celles des quadricycles légers à moteur.

Certains mini-utilitaires et quads sont homologués dans cette catégorie.

Types de permis : conduite sans permis possible à partir de 16 ans dans le cadre d'une exploitation agricole. Sinon conduite à partir de 18 ans avec le permis B.

QUIZ

Voyage au centre de la... base de données autos SRA

Parce que vous l'utilisez tous les jours, notre base véhicules 4 roues n'a, semble-t-il, plus rien à vous dévoiler... C'est ce que nous vous proposons de vérifier (une seule réponse possible).



1 - En quelle année a été créée la base ?

- a - 1965
- b - 1980
- c - 2000

2 - Depuis 2000, le nombre de véhicules répertoriés a progressé de :

- a - 17 000
- b - 27 000
- c - 37 000

3 - Les données sont fournies principalement par :

- a - la presse automobile
- b - les constructeurs et importateurs
- c - Internet et les éditeurs spécialisés

4 - Combien de marques compte la base ?

- a - 25
- b - 50
- c - 85

5 - Combien de modèles compte la base ?

- a - 350
- b - 780
- c - 1230

6 - Le modèle le plus ancien référencé est :

- a - la Citroën traction
- b - la Citroën 2CV
- c - la Ford type A

7 - Les valeurs de rejet de CO₂ sont enregistrées depuis :

- a - 2002
- b - 2006
- c - 2008



8 - La référence SRA par véhicule est :

- a - le type mines
- b - le CNIT (Code National d'Identification du Type)
- c - un code identifiant spécifique

9 - Pour chaque véhicule, SRA propose un «groupe» de classification selon :

- a - sa marque et son nombre de places
- b - ses caractéristiques techniques et de sécurité
- c - son prix et ses équipements

10 - Parmi ces éléments de sécurité, lesquels participent au calcul du «groupe» ?

- a - les airbags et les prétensionneurs
- b - l'AFU (Assistance de Freinage d'Urgence) et l'ESP (Electronic Stability Program)
- c - le SAO (Système d'Anticipation d'Obstacle)

11 - La «classe de prix» attribuée est fonction :

- a - du prix des options
- b - du tarif officiel constructeur
- c - du coût des pièces de rechange

12 - La «classe de réparation» repose à 70 % sur :

- a - le coût du panier de pièces
- b - le coût des chocs AV/AR à 15 km/h
- c - le résultat des chocs à 64 km/h

13 - Le classement antivol SRA 7 clés est intégré depuis :

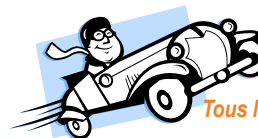
- a - 1994
- b - 2000
- c - 2004

14 - Le PTAC maxi (Poids total autorisé en charge) est de :

- a - 3,5 tonnes
- b - 4,5 tonnes
- c - 5,5 tonnes

15 - La méthode de classification est-elle identique pour les VUL (Véhicules utilitaires légers) ?

- a - oui
- b - non



Tous les résultats en page 4

ZOOM SUR...

Euro NCAP : comment décrocher les étoiles ?

Les crash-tests de l'Euro NCAP font partie des critères analysés et pris en compte dans la base de données autos SRA.

Qui ne connaît pas l'Euro NCAP ? Cet organisme européen et indépendant dont les crash-tests font figure de référence en matière de sécurité automobile, tant pour les consommateurs que pour les constructeurs, fait parler de lui en renforçant plus encore ses critères de notation.

En 2009, l'introduction d'un nouveau système de scoring a vu le jour. Comptant toujours jusqu'à 5 étoiles, il fournit désormais une seule note et non trois

notes différentes comme cela était le cas jusqu'à présent.

Une seule note pour une batterie de tests

Pour obtenir cette unique note, Euro NCAP n'a pas modifié sa méthodologie de tests (à l'exception du choc arrière ajouté pour l'occasion) : la protection des adultes, des enfants, des piétons et la prise en compte des systèmes de sécurité embarqués constituent les 4 domaines de sécurité analysés.

Pour chaque essai, un nombre de points est attribué. La nouveauté est que pour chaque domaine de sécurité, une note minimale est requise par niveau d'étoile pour que la note globale puisse

refléter une certaine homogénéité entre les 4 domaines de sécurité précités. Ces valeurs iront croissant chaque année jusqu'en 2012. De plus, si le taux d'équipement du véhicule en ESP (contrôle dynamique de stabilité) n'atteint pas un quota suffisant, celui-ci ne peut pas obtenir la 5^{ème} étoile.

Toute cette sévèrisation a du bon : elle force les constructeurs à toujours mieux étudier leurs véhicules afin d'améliorer sans cesse la sécurité passive et active.

Les essais réalisés par l'Euro NCAP sont appelés "chocs consommateurs". A ne pas confondre avec les "chocs d'homologation", obligatoires pour pouvoir commercialiser un véhicule.

ON EN PARLE

La réparation carrosserie selon BMW

Le niveau de sécurité du véhicule doit demeurer optimal après réparation. Une préoccupation nécessaire.

C'est dans son centre de formation à Tigery (91) que BMW a choisi de réunir les assureurs et SRA pour une journée de présentation de la nouvelle série 5. Le but de cette rencontre était aussi de nous interpellier sur les différentes méthodes de réparations carrosserie et surtout, sur leur niveau de qualité in fine. En dehors du réseau constructeur en effet, certaines pratiques interdites ont été relevées : le redressage à chaud de tôles HLE (Haute Limite Élastique) par exemple, la soudure par bouchonnage ou encore la soudure bord à bord, sans renfort.

Ces mauvais procédés de réparation sont préoccupants du fait de leur impact car

ils modifient la résistance même de la structure du véhicule, ce qui a pour effet de ne plus assurer la sécurité optimale en cas de nouveau choc.

Des process spécifiques, une exigence accrue

Pour que le niveau de qualité du véhicule continue à être identique après réparation, le constructeur a choisi de développer des process spécifiques. Ceux-ci intègrent les procédures et les préconisations de réparation. Ils définissent également l'outillage nécessaire à leur bonne mise en œuvre. Dans son réseau, l'importateur français

va plus loin. Il a ainsi choisi de réaliser des audits pour attribuer un niveau de compétence technique à chacune de ses 40 carrosseries intégrées. Le référentiel qui a été mis en place comporte 3 niveaux d'exigence. En premier, seules les opérations de débosselage et de remplacement des pièces vissées sont permises. Viennent ensuite les opérations qui adoptent la technique du collage/rievetage et, en dernier ressort, les opérations plus complexes sur banc, par soudage et brasage.

BMW devrait prochainement communiquer à tous ses partenaires, assureurs compris, le niveau d'habilitation de ses carrosseries.

Moins d'aluminium, plus d'acier

Contrairement à la précédente génération (E60) dont le bloc avant était entièrement en aluminium, la structure de la nouvelle série 5 a adopté l'acier HLE. Côté rigidité et légèreté, rien de changé. Seuls les éléments amovibles comme le capot, les ailes avant et les portes continuent désormais à être conçus en aluminium.

Réponses du quiz : 1a - 2c - 3b - 4c - 5c - 6a - 7b - 8c - 9b - 10b - 11b - 12a - 13a - 14a - 15a

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 : Sébastien Delaunay, Bruno Deng, Gilles Ghiran, Elizabeth Le Mouillour, Anne Loisel, Nadia Merbouche, Dominique Tijou, Anne-Marie Veira

Maquette : Joëlle Lacaille - Conception : POZ Communication