

EDITO



Si le beau temps n'était pas au rendez-vous cet été, une éclaircie s'annonçait pourtant... côté pièces détachées. Rappelez-vous : dans notre précédent numéro, nous avons mis en évidence leur coût, et en particulier chez les constructeurs français qui sont parmi les plus chers en Europe. Les publications statistiques de SRA montrent en effet que les prix ne cessent d'augmenter depuis plusieurs années... au-delà du raisonnable. En juillet, nous n'avions certes pas assisté à une baisse de prix, mais perçu une lueur d'espoir concernant cette particularité française. Laquelle ? L'audition par une commission parlementaire de différents acteurs, dont les assureurs. Mieux : l'Autorité de la concurrence s'était autosaisi du sujet pour émettre un avis et avait sollicité SRA (voir nos actualités). Nous n'avions alors plus le sentiment de prêcher dans le désert... Une perspective ensoleillée s'offrait à nous ! Mais le 5 octobre, lors du débat parlementaire

concernant la loi sur la consommation, et prenant appui sur les promesses faites par les présidents des deux constructeurs français, les députés ont retiré leurs amendements visant à libéraliser le marché de la pièce de carrosserie. Bien sûr, tout n'est pas perdu, mais les perspectives d'une évolution favorable à court terme semblent s'éloigner. Reste l'avis de l'Autorité de la concurrence et la prise de conscience collégiale que la pièce de carrosserie, qui représente près de 50% de la facture de réparation, pèse décidément très lourd. A moins que les constructeurs ne proposent des baisses de tarifs... Pourquoi ne pas rêver ? Sans oublier que cette non-concurrence opère également, pour les importateurs qui continuent leurs augmentations. Mais la pièce n'est pas le seul centre d'intérêt de SRA et notre journée annuelle d'information technique qui s'annonce aura pour thème les nouvelles mobilités. Plus de détail ci-dessous.

Frédéric Maisonneuve
Président de SRA

SOMMAIRE

Edito

Actualités

Repères

Le coût des pièces de rechange

Base de données

Les camping-cars

Deux-roues

Le gilet airbag

Du côté des constructeurs

Des nouveautés sous haute surveillance

Zoom sur...

Les techniques de sécurité anti collision

On en parle

La protection vol des véhicules

ACTUALITÉS

Quelles réponses aux nouvelles attentes des usagers ?

Le 2 décembre prochain, aura lieu notre journée annuelle d'information technique. Dédiée à nos adhérents, ce moment privilégié d'échanges portera sur les nouvelles attentes des usagers, les réponses que les constructeurs sont en mesure de leur apporter et les problématiques assurantielles face à ces nouveaux besoins. Parmi eux, on le sait, émergent l'utilisation de véhicules décarbonés et l'éco partage notamment. Les interventions et les débats qui suivront seront également l'occasion de découvrir comment les institutionnels et les opérateurs téléphoniques feront face en termes de moyens, de mise en œuvre et de logistique, à l'eCall ou appel d'urgence, technologie déjà bien industrialisée, qui sera obligatoire pour

tous les véhicules neufs d'ici à 2015. Un constructeur nous présentera d'ailleurs, sur ce point, sa solution.

On enquête sur la pièce

L'Autorité de la concurrence, organisme indépendant spécialisé dans l'analyse et la régulation du fonctionnement de la concurrence sur les marchés, a sollicité SRA. Plus précisément, comme nous l'avons mentionné plus haut, elle s'est intéressée à nos nombreuses études concernant la pièce détachée et à nos paniers de pièces moyens par modèle et par version, mis à jour régulièrement. Il est vrai que ces outils permettent de suivre les évolutions de prix de façon objective, car ils prennent en compte les fréquences unitaires de remplacement des pièces. Il n'en existe d'ailleurs pas d'autres sous cette forme. Sans compter

nos comparatifs périodiques du prix des boucliers, des capots et autres pièces les plus changées qui sont, dans l'univers de la réparation automobile au sens large, une référence sans appel (voir page 2).

En bref...

Le groupe Holding Trophy vient d'être placé, à sa demande, en redressement judiciaire. Leader français de l'équipement du motard, le groupe a lancé cette année, via sa marque Bering, la commercialisation du premier gilet airbag à déclenchement à distance (voir page 2).

Identicar, acteur majeur du gravage de vitres en automobile, vient, pour sa part, de se porter acquéreur d'ICA Sécurité, numéro un du marquage des deux-roues. Cette perspective de rachat englobe également le secteur des systèmes de protection deux-roues classés SRA.

Le coût des pièces de rechange

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

Or, le prix des pièces ne cesse de grimper : **+ 25 %** d'augmentation ont ainsi été relevés sur le panier de pièces SRA entre 2005 et 2010. Dans le même temps, il faut le rappeler, les prix à la consommation n'ont varié que de **+ 7,7 %**.

SRA suit tout particulièrement le prix des pièces les plus souvent remplacées : boucliers, pare-brise, blocs optiques, portes avant, capots, ailes avant et couvercles de coffre. Ces différents éléments entrent à eux seuls pour **76 %** dans le total des pièces de rechange payées par les assureurs, toutes garanties confondues.

895 millions d'euros :

c'est le coût des boucliers avant et de leurs constituants qui représentent **24 %** de la facture totale.

Plus d'infos sur www.sra.asso.fr, rubrique Statistiques/Prix des pièces de rechange

BASE DE DONNEES

Tout sur les camping-cars en un clic

Un instrument précieux sur un marché porteur est désormais à votre disposition : la base SRA camping-cars.

Le parc français compte actuellement 200 000 véhicules appartenant à la catégorie des camping-cars et qualifiés également de véhicules de loisirs. Sur ce marché dynamique, une cinquantaine de marques se disputent les ventes annuelles de l'ordre de 12 500 unités (valeur 2010). Tous ces véhicules sont fabriqués à partir d'un Véhicule Utilitaire Léger produit par les principaux constructeurs généralistes : Fiat, Ford, Mercedes, etc... Selon les marques, ils peuvent être conçus de quatre façons différentes :

- à partir d'un châssis cabine, le fabricant ajoute une cellule pour obtenir un profilé ou une capucine permettant, dans ce cas, des couchages en plus au-dessus du poste de conduite
- à partir d'un châssis auvent, le fabricant réalise entièrement une carrosserie : c'est ce que l'on appelle un camping-car intégral
- le fabricant se procure le fourgon déjà carrossé pour en aménager l'intérieur

uniquement, le transformant ainsi en van (ou fourgon aménagé).

Aucune base de données techniques regroupant les camping-cars n'était disponible jusqu'à présent. Celle conçue par SRA depuis peu, les recense dès lors que ces véhicules apparaissent au tarif constructeur. Pour chacun, au delà du code identifiant spécifique à SRA, on trouve les paramètres d'identification de la cellule (*marque, modèle, version, carrosserie, date de commercialisation...*), ceux propres au véhicule porteur (*marque, modèle, version,...*), les caractéristiques dimensionnelles (*longueur, hauteur...*), les principaux équipements de sécurité (*système antiblocage de roues, aide au freinage d'urgence, contrôle dynamique de stabilité, airbags...*) ainsi que les valeurs de prix de ventes véhicules neufs. Soit au total 40 paramètres qui permettent désormais, à chaque assureur, d'identifier et d'estimer au plus juste le risque du véhicule.

Cette base est consultable sur www.sra.asso.fr. Pour recevoir les mises à jour, les assureurs peuvent la télécharger ou s'abonner via Radamess. Comme pour les autres bases SRA, il leur est aussi possible de s'abonner via CFT.

DEUX-ROUES

Que penser du gilet airbag ?

Il existe de plus en plus d'équipements de sécurité. La protection est-elle toujours au rendez-vous ?

La volonté d'améliorer la protection des usagers de deux-roues est très forte. Les équipementiers travaillent dans ce sens, proposant des solutions et des modes de fonctionnement parfois très différents. Il en va ainsi du gilet avec airbag, apparu il y a un peu plus d'une dizaine d'années.

Ce système de sécurité destiné tant au conducteur qu'au passager connaît un regain d'intérêt alimenté par les progrès techniques. Actuellement, deux procédés de déclenchement cohabitent : le filaire qui oblige l'utilisateur à s'arrimer physiquement au véhicule (*via un câble*) et celui commandé à distance par des capteurs (*de chocs et d'inclinaison*) installés sur le deux-roues. Mais, dans un cas comme dans l'autre, il existe des aléas... Avec le déclenchement filaire, le

déploiement des sacs gonflables peut, par exemple, ne pas avoir lieu à temps, notamment si il y a une glissade sans séparation pilote/machine ou un mauvais positionnement du point d'ancrage sur le véhicule. Concernant la seconde solution, l'activation de l'airbag est mieux maîtrisée, mais l'implantation des composants électroniques sur la machine requiert un savoir-faire technique élevé.

Certes, il existe un projet de norme en ce domaine (*PR NF EN 1621-4*), mais les aspects techniques tels que mode d'activation, vitesse de déclenchement, durée et pression de gonflage, volume et emplacement des coussins ne sont pas, ou insuffisamment, définis et encadrés. Les équipementiers disposent donc d'une totale liberté de conception... qui ne va pas sans poser question. C'est pourquoi les assureurs ont confié à SRA, au travers d'un groupe de travail, le soin d'analyser l'existant et d'étudier les possibilités d'établir des règles de reconnaissance. Avec un seul objectif : être efficace pour faire diminuer les dommages corporels.

DU CÔTÉ DES CONSTRUCTEURS

Des nouveautés sous haute surveillance...

C'est sous l'angle de la réparabilité que SRA examine, en priorité, les nouveaux modèles. Des plus petites aux plus luxueuses, voici leurs performances et le niveau de sécurité apporté...

Toyota Yaris III : peut mieux faire !

La plus française des japonaises nous revient dans une troisième génération. Toujours construite à Valenciennes, nous l'avons découverte pour l'analyse du choc 15 km/h à Bruxelles, au centre de formation européen Toyota. Réutilisant le soubassement de la Verso-S, aucun élément de structure n'est touché pour l'avant. A l'arrière, une légère réparation de la jupe est à prévoir. Il faut aussi remplacer le feu antibrouillard (100€), ce qui aurait pu être évité s'il n'était pas situé dans le bas gauche du bouclier arrière, zone très vulnérable aux chocs. Autre déception : l'impact sur le radiateur de climatisation lors du test du choc avant 10 km/h.



Citroën DS5 : bilan en demi-teinte...

La gamme DS (*Distinctive Series*) identifiable par son logo spécifique apposé sur le capot affirme un design original et audacieux. La DS5 se positionne entre une C4 et une C5. Elle comporte trois niveaux de finitions, avec comme nouveauté chez Citroën, une motorisation hybride associant un moteur HDi (*entraînant les roues avant*) et un moteur électrique (*entraînant les roues arrière*). Reprenant la même plateforme technique que la C4 Picasso, le chiffrage des travaux du test de réparabilité à 15 km/h pour l'avant est toutefois élevé en raison du nombre important de pièces à changer. Mais l'objectif du constructeur est atteint puisque la structure avant n'est pas impactée. A l'arrière, la poutre en aluminium et ses absorbeurs remplissent parfaitement leur fonction : aucun élément en tôle n'est impacté.



Audi Q3 : dans la continuité

Le nouveau Q3 a été développé à partir du soubassement du VW Tiguan. Malgré un porte-à-faux avant réduit, les systèmes d'absorption avant et arrière ont été améliorés pour mieux dissiper l'énergie. Aux tests de réparabilité à 15 km/h, la structure ne subit aucune déformation, les zones endommagées restant proche de la zone d'impact. Par ailleurs le design du véhicule a permis d'optimiser l'implantation des poutres avant et arrière, permettant ainsi de répondre très favorablement aux tests du bouclier à 10 km/h. Et permettant surtout de rendre le véhicule plus compatible et donc plus sûr en cas d'accident.



Porsche 911 (type 991) : des efforts visibles

La silhouette de la nouvelle Porsche 911, qui sera commercialisée à partir de la fin de l'année, est typique. Ce véhicule utilise une nouvelle caisse composée essentiellement d'aluminium. La réparabilité a été particulièrement travaillée, avec des traverses d'absorption à l'avant et à l'arrière bénéfiques aux tests 15 km/h. Leur implantation a aussi été optimisée pour les chocs 10 km/h, rendant ainsi le véhicule plus compatible. De plus Porsche a développé des gammes de réparation carrosserie et les pièces spécifiques nécessaires à ces réparations.



ZOOM SUR...

Les techniques de sécurité anticollision

Les régulateurs de vitesse deviennent encore plus intelligents. Découverte de leurs nouvelles possibilités.

Le régulateur de vitesse est un système d'aide à la conduite qui permet au véhicule de se maintenir à une vitesse prédéfinie. Depuis peu, il se dote d'une fonctionnalité nouvelle lorsque le trafic s'intensifie : il offre la possibilité au véhicule de conserver une distance de sécurité avec celui qui le précède.

Un radar pour surveiller les conditions de circulation

Cette technologie que les constructeurs dénomment généralement ACC (*adaptive cruise control* ou *régulateur de vitesse adaptatif*) se base sur un

capteur qui n'est autre qu'un radar placé à l'avant de la voiture pour surveiller les obstacles mobiles situés sur la même file. Tant qu'aucun autre véhicule n'est détecté, l'ACC maintient le véhicule à la vitesse de consigne choisie par le conducteur.

Lorsqu'un véhicule plus lent est détecté, l'ACC réduit automatiquement la puissance du moteur et, le cas échéant, actionne les freins pour conserver une distance de sécurité. Mieux : une alarme se déclenche si l'intervention du conducteur devient nécessaire pour maintenir cette distance prédéfinie.

Aujourd'hui les systèmes les plus performants sont capables de freiner le véhicule jusqu'à l'arrêt complet, puis de redémarrer le véhicule lorsque la file se remet en mouvement par exemple. Certains constructeurs comme Volvo ou Ford, vont plus loin.

Une prise en main automatique du moteur

Il ont en effet développé un système de freinage d'urgence autonome, capable d'identifier les situations d'urgence et de prendre la main pour freiner au maximum le véhicule. Ce nouveau système ne fonctionne toutefois que si le véhicule ne dépasse pas les 30 km/h, son objectif premier étant pour le moment d'éviter ou d'atténuer les chocs urbains.

Dans les années qui viennent, ces différentes aides à la conduite seront amenées à évoluer pour devenir de vrais systèmes de sécurité. Lorsqu'ils équiperont nombre de véhicules de série, sans possibilité de les débrayer, il sera alors temps pour SRA de les intégrer dans sa classification véhicules, afin de tenir compte de leur apport en termes de baisse de dangerosité.

ON EN PARLE

Quelle protection réelle contre le vol de véhicules ?

Le sujet alimente les controverses. SRA a donc choisi de faire le point avec le CNPP et l'UTAC.

Le vol de véhicules est un sujet qui s'installe ponctuellement au cœur de l'actualité. Récemment, des articles de presse, des vidéos en ligne ou encore des émissions télévisées ont fait sensation, expliquant qu'il est très facile de subtiliser les véhicules équipés de série d'une protection anti démarrage électronique.

Pour y voir plus clair...

A l'opposé, les constructeurs communiquent sur la constante évolution de l'inviolabilité et assurent avoir mis en place des procédures de sécurité très élaborées, notamment lors des opérations d'entretien en après-vente.

Pour savoir avec certitude comment la protection des véhicules neufs pouvait être remise en question, SRA a sollicité

le CNPP (*Centre National de Prévention et de Protection*) et l'UTAC (*Union Technique de l'Automobile du motocycle et du Cycle*) pour une étude sur le sujet, ces deux laboratoires étant les seuls à pouvoir valider les exigences techniques de nos cahiers des charges vis-à-vis des constructeurs.

Une information relayée

L'étude s'est principalement orientée vers les solutions techniques portées à la connaissance de tous, via un moyen de communication devenu incontournable : Internet. Il en va ainsi de certains outils de diagnostic multimarques qui permettent d'accéder jusqu'à la fonction anti démarrage d'un boîtier de gestion électronique moteur. Mieux, ces équipements, théoriquement réservés aux professionnels de la réparation, offrent, pour certains, la possibilité de ré encoder des clefs d'origine. C'est également le cas des véhicules équipés d'un système de mise en route par carte

magnétique. Toujours via Internet, il est possible de se procurer des boîtiers capables de dialoguer avec l'électronique embarquée du véhicule. Il est alors possible d'incrémenter des cartes vierges, officiellement introuvables sur le marché, avec le code anti démarrage d'origine. Quelle que soit la pratique utilisée, il est cependant important de retenir que le niveau d'information requis en amont pour la mise au point de ces équipements de neutralisation reste très élevé. De même, un véhicule dont une clef ou une carte a été reproduite illégalement est toujours identifiable dans le réseau d'un constructeur.

Nous l'avons constaté : des failles peuvent exister dans les systèmes de sécurité. Les progrès conjugués de l'électronique et de l'informatique poussent SRA à renforcer son rôle de surveillance dans ce domaine. Toutefois, notre vigilance ne doit pas masquer un point essentiel : une part importante des vols est aujourd'hui réalisée en ayant au préalable dérobé les vraies clefs du véhicule.