



## EDITO

**L**e projet était paru au printemps, l'avis définitif devait suivre après les congés d'été... Compte tenu de la réaction des constructeurs, nombreux étaient ceux prêts à parier que l'avis définitif de l'Autorité de la Concurrence sur l'après-vente automobile ne serait pas officialisé avant longtemps. Et, bien, ils avaient tort, puisque cette instance administrative indépendante a profité du Mondial de l'automobile pour rendre publique son analyse. Pas de bouleversements dans les conclusions mais quelques propositions sur la libéralisation des pièces captives que nous détaillons en page 2. De notre côté, nous vous annonçons un "ralentissement confirmé" sur lesdites pièces. Souvenons-nous, il y a quelques années, alors que les chiffres SRA (*consultables sur notre site*) pointaient de moindres augmentations de prix, nous étions prêts à penser qu'une décélération s'amorçait... Il n'en a rien été, puisque les années qui ont suivi nous ont montré une

forte et continuelle hausse allant même jusqu'à 6,1 %. Alors restons prudents, et goûtons avec plaisir l'augmentation contenue, relevée jusqu'à présent pour 2012. Espérons que l'effet "rapport ADLC" aura un impact fort et sera suivi d'une tendance baissière.

Autre préoccupation de SRA : la sécurité. Les technologies ABS et ESP sont décrites dans notre "dossier" (page 3), tout comme notre rencontre avec un équipementier reconnu (page 4) qui développe toujours plus d'intelligence artificielle destinée à rendre plus sûrs les véhicules.

Enfin, le thème de notre journée d'information technique annuelle de décembre sera : "Sécurité routière et technologie". Nous n'y traiterons pas seulement l'automobile car l'innovation, aujourd'hui, s'empare également du 2 roues afin de protéger toujours mieux le motard si vulnérable.

*Frédéric Maisonneuve  
Président de SRA*

## SOMMAIRE

Edito

Actualités

Chiffres clés

Les deux roues au fil du temps

Analyse

L'audience du nouveau site

On en parle

L'avis définitif de l'Autorité de la Concurrence

Notre dossier

Les systèmes de sécurité active de l'ABS à l'ESP

Équipementiers

TRW pour une meilleure sécurité

Zoom sur...

Le salon du camping-car

## ACTUALITÉS

### Un ralentissement confirmé pour le prix des pièces

**L'**avis provisoire de l'Autorité de la Concurrence, émis en avril 2012, n'a laissé ni les assureurs, ni les constructeurs, ni les professionnels de l'automobile indifférents !

L'année 2011 a en effet été marquée par une progression élevée du prix des pièces de carrosserie : + 4,3 %. Progression nettement supérieure à l'augmentation du prix des pièces de rechange et accessoires (y compris la carrosserie) de + 2,8 %. Cette situation était-elle justifiée ? A défaut de réponse précise, les constructeurs français ont réagi rapidement : ils se sont engagés à limiter l'augmentation du prix de leurs pièces visibles, à celle de l'inflation pour 2012. L'année n'est certes pas terminée, mais on peut déjà mesurer un ralentissement : + 2,2 %

de hausse pour les pièces de carrosserie. Une variation par ailleurs homogène à celle du prix de l'ensemble des pièces visibles ou non de mécanique et carrosserie (+ 2,1 %).

### Mondial 2012 : le futur... était présent !

**T**ous les deux ans, porte de Versailles, les constructeurs présentent leurs nouveaux véhicules de tourisme. Sans détour, SRA a pu remarquer cette année, l'expansion des technologies électriques et/ou hybrides. Plus d'un quart des exposants, et notamment les constructeurs majeurs, proposent en effet des véhicules équipés de ces dernières innovations. Nul doute que cette tendance ira en s'amplifiant, compte tenu de l'intérêt et des enjeux... véhiculés par les énergies propres. Une tendance de fond, dont nous suivons les évolutions à SRA.

### Vol sans trace d'effraction

**L'**évolution des techniques de vol de véhicules complique de plus en plus l'expertise après sinistre. En effet, plus les moyens dont disposent les voleurs sont sophistiqués, et plus les indices matériels se font rares. Afin de venir en aide aux experts automobiles et aux gestionnaires de sinistres, SRA a la responsabilité de rédiger un mémorandum en collaboration directe avec les constructeurs et les importateurs. Ce document vise un objectif important : référencer par marque, voire par modèle, les données électroniques susceptibles d'être gardées en mémoire dans les clés et les boîtiers de gestion moteur. L'exploitation de ces informations devant confirmer, le cas échéant, la réalité du vol.

## Les deux-roues au fil du temps

Parc au 1<sup>er</sup> janvier 2011

↑ **+ 1,7 %** : le parc total des 2/3 roues progresse (4,18 millions) par rapport à 2010. Une croissance portée par les motocyclettes de plus de 50 cm<sup>3</sup>.

↓ **- 4,1 %** : le nombre des cyclomoteurs continue de baisser (1,17 million). Ils ne représentent plus que 29 % des 2 roues alors qu'ils en représentaient 68 %, quinze ans auparavant.

↑ **+ 4,2 %** : progression homogène des motos légères (1,05 million) et des plus de 125 cm<sup>3</sup> (1,81 million). En quinze ans, leur proportion a plus que doublé.

Actions contre leur vol

**73 912** véhicules 2 ou 3 roues, immatriculés ou non, ont été volés en 2010, selon l'Observatoire national de la délinquance. Ainsi la fréquence vol des 2 roues est plus de 3 fois supérieure à celle des véhicules 4 roues.

SRA poursuit ses activités de lutte contre le vol en faisant tester, selon ses cahiers des charges, les systèmes de protection électronique et mécanique en 1<sup>ère</sup> et 2<sup>ème</sup> monte.

Plus d'infos sur [www.sra.asso.fr](http://www.sra.asso.fr), rubrique Protection vol/Moto/Quad

## Nouveau site : quelle audience ?

Premiers résultats de la nouvelle version du site SRA... Que du positif !



Une date de disponibilité effective en juillet comme prévue, une réelle satisfaction pour un grand nombre de visiteurs... : pour mesurer ce succès, rien de mieux que des statistiques. Le site SRA a ainsi été consulté 19 063 fois, le mois de son lancement, c'est à dire en juillet dernier, par 8 247 "visiteurs uniques". En septembre cette fois, soit deux mois après son lancement, la fréquentation du site connaît une moyenne de 785 visites par jour la semaine, et de 105 le week-end.

Il est également intéressant de découvrir par quel biais les internautes vont sur le site. Ainsi, 46 % d'entre eux l'ont intégré à leurs favoris tandis qu'une proportion presque semblable (41 %) accède à notre site en tapant l'expression "SRA" dans un moteur de recherche. Quant aux 13 % restants, ils arrivent par des sites

référents disposant d'un lien direct vers notre site.

Autre indicateur : les rubriques qui rencontrent le plus de succès. Sans surprise, si l'on peut dire, 76 % des pages consultées sont préférentiellement les informations véhicules, avec une très large prédominance (91 %) pour les données de notre base automobile (7 % des pages concernent les données moto, les autres aux données voiturette et camping-car). Notre page d'informations générales ou page d'accueil est la page consultée de prime abord à 13 %. Enfin, 9 % des pages visitées sont destinées à la protection vol (automobile et motocyclette) et 2 % aux statistiques. Sachez enfin que ces chiffres, qui proviennent de l'outil de mesure et de suivi d'activité de notre site, nous permettent de mieux vous connaître.

Les assureurs adhérents qui ne possèdent pas encore de certificat, peuvent en faire la demande à l'adresse suivante : [sra@sra.asso.fr](mailto:sra@sra.asso.fr)

## ON EN PARLE

### Avis définitif de l'Autorité de la Concurrence

Après plusieurs mois d'attente, le rapport est disponible. Précisions techniques.

L'avis porte sur le fonctionnement concurrentiel des secteurs de la réparation et de l'entretien des véhicules, de la fabrication et de la distribution de pièces de rechange. L'avis provisoire diffusé en avril 2012, est maintenu à savoir l'ouverture du marché de la pièce de carrosserie. Mais l'institution, consciente des difficultés rencontrées aujourd'hui par les constructeurs français, recommande une ouverture progressive en fonction du type de pièces dont le principe serait inscrit dans une loi et l'échéancier prévu par décret. Le marché pourrait, par exemple, être ouvert la 1<sup>ère</sup> année aux pièces d'optiques et de vitrage,

la 2<sup>ème</sup> année aux rétroviseurs et aux pare-chocs, puis à l'ensemble des pièces visibles, y compris les pièces de tôlerie.

Quel impact pourraient avoir ces éventuelles évolutions sur le coût des accidents ? A défaut de réponse précise, une chose est sûre : les assureurs et SRA seront très attentifs au suivi du prix du panier de pièces. Toutefois, il convient de préciser que toutes les pièces de ce panier ne sont pas des pièces visibles. En effet, un pare-choc endommagé entraîne le remplacement ou la réparation des traverses, armatures et autres absorbeurs mais seuls les coquilles de boucliers, joncs et enjoliveurs sont des pièces visibles.

Depuis un an, les nouveaux véhicules (VP) doivent être équipés d'un système de contrôle électronique de stabilité (ESP). Cet équipement de sécurité active est essentiel. Comme ceux qui l'ont précédé. Rappel des différents dispositifs existants.

**L**a meilleure protection contre les accidents, c'est évidemment de... les éviter. Depuis plus de 30 ans, les constructeurs automobiles et les équipementiers ont ainsi développé différents systèmes de sécurité active qui interviennent, chacun à leur niveau, afin que l'accident qui se profile n'ait pas lieu, dans la mesure du possible.

### L'anti-blocage des roues

Plus connu sous son abréviation -ABS- le système anti-blocage est le premier système de sécurité active à avoir été commercialisé de façon très large. Obligatoire, il est disponible aujourd'hui sur tous les modèles. Il agit lorsque le véhicule doit être stoppé d'urgence : l'ABS module alors automatiquement, en fonction de l'adhérence au sol, la pression du circuit de freinage de chaque roue, évitant ainsi son blocage et une perte de contrôle du véhicule, et assurant une décélération maximale. Pour cela, des capteurs sont intégrés au niveau de chaque roue. Ils déterminent en permanence la vitesse de rotation et transmettent cette information à un calculateur. Grâce à ces signaux, en cas de freinage intense et soudain, des électrovannes réduisent et régulent la pression de freinage sur chaque roue, les empêchant ainsi de se bloquer. A défaut, en l'absence d'ABS, une pression trop élevée peut provoquer le blocage d'une ou de toutes les roues du véhicule : il y a alors perte d'efficacité du freinage et allongement de la distance d'arrêt, mais aussi, perte de la maîtrise de la direction du véhicule.

### L'anti-patinage des roues

Lors d'une phase de démarrage ou d'accélération, les roues motrices peuvent patiner, surtout si elles sont en contact avec un revêtement de faible adhérence (*plaque verglacée...*). Le système anti-patinage (ASR) les

empêche de "tourner à vide".

Ce système utilise les mêmes capteurs de vitesse des roues et le même calculateur que l'ABS, à une différence près : il ne détecte plus un blocage, mais une augmentation anormale de la vitesse de rotation. Pour réguler le glissement des roues motrices, le calculateur de l'ASR freine chaque roue individuellement puis, le cas échéant, réduit le couple moteur.

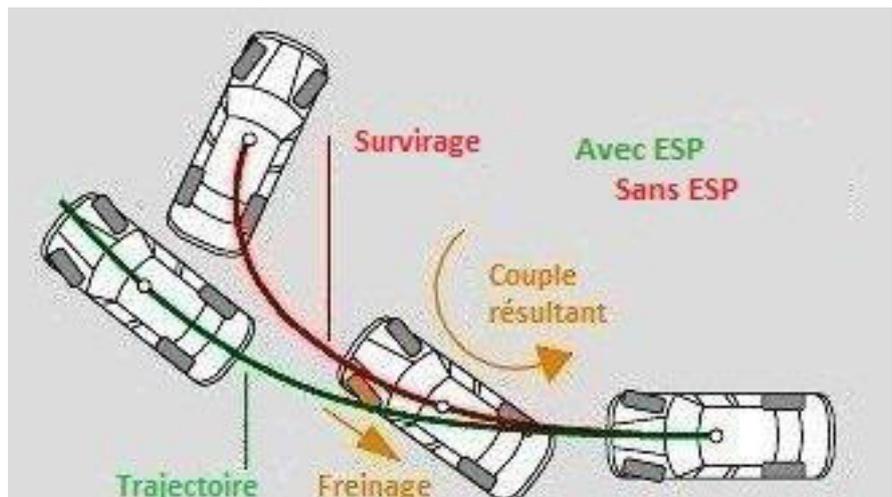
### Le système de contrôle électronique de stabilité

Pour éviter un danger, il n'est pas rare de tourner brusquement le volant : le véhicule peut alors facilement déraiper et amorcer un tête-à-queue. Autre cas de figure : celui d'une route à adhérence réduite qui peut empêcher le véhicule de tourner aussi rapidement que souhaité par le conducteur. Dans un cas comme dans l'autre, il peut y avoir perte de la maîtrise du véhicule. C'est ici que le système de contrôle électronique de stabilité (ESP) intervient : il identifie si un dérapage est imminent puis agit de manière sélective sur les freins du véhicule et/ou la puissance moteur pour maintenir le véhicule dans la trajectoire désirée.

Généralement connu sous le sigle ESP (*Electronic Stability Program*), ce système peut également être commercialisé sous différents noms tels DSC (*Dynamic Stability Control*), VSA (*Vehicle Stability Assist*) ou encore VSC (*Vehicle Stability Control*).

L'ESP utilise les mêmes technologies que le système ABS, à savoir les capteurs de rotation des roues, le bloc hydraulique ABS du circuit de freinage, auxquels se rajoutent certains capteurs spécifiques, un capteur de volant, des accéléromètres ou capteurs gyroscopiques. En comparant les données fournies par les capteurs, le système détermine si le véhicule se dirige bien dans la direction souhaitée par le conducteur. Si tel n'est pas le cas, le système va créer un couple sur le véhicule pour le remettre sur la bonne trajectoire (*cf. schéma*). Il va utiliser pour cela le système de freinage du véhicule en agissant sur la bonne roue, et au besoin, en réduisant la puissance du moteur pour corriger la trajectoire, dans les limites des lois de la physique évidemment.

Comme les autres systèmes, l'ESP se déclenche sans l'intervention du conducteur et il ne peut jamais être mis totalement hors fonction, sauf quelques modèles d'exception.



Principe de fonctionnement de l'ESP en cas de survirage

### De la sécurité aussi pour les 2 Roues

Les différentes technologies d'anti-blocage ou d'anti-patinage des roues apparaissent désormais sur les deux-roues. Mais désormais seulement, car les mises au point techniques ont été plus délicates à mettre en œuvre et les augmentations de prix, plus difficiles à absorber. Même si, depuis longtemps, les constructeurs et les usagers ont conscience de l'apport de sécurité, notamment dans des conditions de circulation difficile.

# EQUIPEMENTIERS

## Pour TRW, la "sécurité pour tous" est une priorité

**TRW a convié SRA à ses "Safety days". Objectif : tester les derniers dispositifs d'aide à la conduite pour en vérifier toute l'efficacité.**

TRW est une entreprise américaine dont l'activité principale est la sécurité automobile. C'est un équipementier de 1<sup>er</sup> rang. Ses compétences très larges, concernent la sécurité active avec la conception et la fabrication d'éléments de suspensions, de direction, de freinage (étriers, ABS, ESP) et aussi de pièces moteurs. Son savoir-faire concerne également la sécurité passive avec la protection des occupants : les systèmes airbags, les systèmes de ceintures de sécurité avec boucles équipées de rétracteurs ou de prétensionneurs.

### Un véhicule toujours plus intelligent

Une des forces de TRW se situe dans sa capacité à développer des systèmes de sécurité "cognitifs" rendant le

véhicule plus intelligent. En combinant les technologies de sécurité active et passive avec des systèmes de détection, le tout contrôlé par une électronique très évoluée, TRW crée des dispositifs dit intelligents qui aident à améliorer la sécurité des occupants et des piétons.

Toutes ces nouvelles technologies utilisent un radar et/ou une caméra, pointés vers l'avant du véhicule. Certains systèmes que nous avons expérimentés sont déjà commercialisés, c'est le cas de l'alerte à la collision frontale, de l'indicateur de distance inter-véhicules, de l'alerte de franchissement de ligne ou le maintien en ligne, et du régulateur de vitesse adaptatif.

### Une reconnaissance pour toujours plus de sécurité

D'autres systèmes de sécurité sont en cours de développement. Le plus spectaculaire concerne certainement l'évitement d'obstacle. Associé à la technologie caméra, ce système peut détecter un obstacle sur la route. Il déclenche d'abord un freinage d'urgence et si cette action reste

insuffisante, le volant est alors actionné pour éviter l'obstacle en changeant le véhicule de file.

Ces prochaines années, l'association des technologies caméra et radar permettra d'améliorer la sécurité des piétons. En identifiant leur silhouette, la fonction d'assistance automatique au freinage d'urgence est un système très efficace pour protéger les piétons en ville. Aussi l'organisme indépendant Euro NCAP a-t-il décidé de le prendre en compte dans sa notation. Dès 2014, pour décrocher le score maximum de 5 étoiles, le véhicule testé devra donc disposer de série, de ce freinage automatique d'urgence.



Dans les locaux de TRW

## ZOOM SUR...

### Le salon des véhicules de loisirs

**Avec lui démarre le nouveau millésime. Tendances et nouveautés.**

Le succès des véhicules de loisirs n'est plus à démontrer. Aussi est-il particulièrement intéressant de se rendre sur ce salon pour "sentir" les nouvelles tendances et appréhender les nouveautés. D'autant que les nouvelles "collections" de camping-cars présentées coïncident avec le nouveau millésime.

C'est aussi l'occasion pour SRA de découvrir les véhicules et surtout de rencontrer les fabricants et les distributeurs. Cette année la tendance engagée les précédentes années s'est confirmée : la capucine reste en perte de vitesse, au bénéfice des profilés mais surtout des fourgons qui profitent de leurs prix un peu plus attractifs. De l'autre côté de l'échelle, si l'on peut s'exprimer ainsi, on constate également une augmentation de l'offre sur les intégraux haut de gamme en version poids lourds.

Ce salon est aussi l'occasion de recueillir de nombreuses informations techniques et commerciales. Informations indispensables qui seront ensuite intégrées dans la base de données SRA et retransmises hebdomadairement afin que chaque assureur puisse établir sa tarification. Enfin, il faut savoir qu'un extrait de cette base est accessible au public via notre site. Et que sa version complète est à la disposition de tous nos partenaires, fabricants ou importateurs, dès lors qu'ils en font la demande.