

EDITO



Allons-nous dépasser les 100 000 automobiles référencées dans la base SRA à la fin de l'année 2016 ? Avec un peu plus de 7000 créations en 2015 et au rythme avec lequel se font les lancements de nouveaux modèles, de motorisations, de versions ou encore de nouvelles finitions par tous les constructeurs, c'est fort probable. Si cette base contient un nombre toujours plus important de références, il est également indispensable de l'enrichir de nouvelles informations techniques concernant, notamment, les dispositifs liés à la sécurité.

Ces éléments sont, en effet, de plus en plus nombreux à être proposés à la fois en équipements d'origine ou en option. SRA s'attèle à cette tâche, en concertation avec les utilisateurs, les assureurs; le but étant de recenser le maximum de données techniques permettant de segmenter le plus finement possible chacun des véhicules commercialisés. Soulignons aussi qu'à la base SRA est associée une classification, et en particulier le groupe représentant la garantie Responsabilité Civile. La notion de groupe prend maintenant en compte certains de ces nouveaux équipements dans la formule, de façon à ajuster la classification de chaque véhicule, notamment, les mieux équipés en éléments de sécurité.

Aussi, et dans cette perspective, SRA a décidé d'intégrer dans son calcul les dispositifs de détection des obstacles et en particulier ceux destinés à la détection des piétons. Toutefois, SRA reste vigilant dans sa sélection et ses analyses car chaque constructeur dispose de sa propre définition dans la description et la fonctionnalité de ce type d'équipement. Par exemple : le système signale-t-il l'obstacle ou fait-il plus que cela ? Le véhicule freine-t-il automatiquement ? Le freinage va-t-il jusqu'à l'arrêt complet du véhicule ? Pour SRA, ces critères de performances sont hiérarchisés dans la mesure où ils influent plus ou moins sur la note technique de classification.

In fine, le credo de SRA est bien de prendre en compte les incessantes avancées technologiques en termes de sécurité, proposées par les constructeurs automobiles.

Frédéric Maisonneuve
Président de SRA

SOMMAIRE

Edito

Actualités

Chiffres clés

- Coût de la réparation en 2015

On en parle

- Préparer la conduite déléguée

Notre dossier

- La course en tête

Du côté des constructeurs

- Porsche 718 Boxster



- Renault : le plein de nouveautés



Talisman Kadjar Mégane 4

ACTUALITÉS

Gilet airbag défectueux

Dans le cadre de notre protocole de classement, nous avons contrôlé l'ensemble des airbags pour motards référencés dans notre liste.

Les essais réalisés sur des équipements prélevés dans le commerce nous ont permis de constater qu'un modèle n'était plus conforme aux exigences de notre cahier des charges.

Ainsi, le gilet HELITE AIRNEST SRH n'est plus classé SRA depuis le 11/03/2016.

Le barème du bonus 2016 : des primes revues à la baisse

Depuis le 4 janvier dernier, le dispositif relatif au système du bonus - malus écologique a subi une nouvelle évolution.

Désormais, si les véhicules électriques continuent de bénéficier d'un bonus de 6 300€ dans la limite de 27% du coût d'acquisition, les véhicules hybrides voient fondre le leur. Ainsi les montants chutent de 4 000€ à 1 000€ pour les véhicules rechargeables et de 2 000€ à 750€ pour les non rechargeables.

Pour autant, le remplacement d'un modèle thermique diesel par un véhicule électrique peut atteindre jusqu'à 10 000€ en cumulant avec le super bonus, dénommé également prime à la conversion.

Tout comme les véhicules particuliers électriques, les camionnettes électriques qui émettent de 0 à 20g/CO₂/km sont aussi éligibles au bonus maximal.

En revanche, pas de changement pour le malus des véhicules thermiques qui s'échelonne de 150€ à 8 000€ pour un taux d'émissions de CO₂ allant de 131 à 200g/km et plus. Toutefois des réductions de CO₂ restent encore applicables sous conditions.

Coût de la réparation en 2015

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

+ 3,4 % : c'est l'augmentation du coût moyen des pièces consommées en 2015 par rapport à 2014. Ainsi, leur part dans le coût total de la réparation est passée de **48,3 %** à **48,7 %**.

En cause, d'une part, les variations des tarifs pièces des constructeurs. Selon l'indice SRA publié dans REPÈRES N°98, les prix des paniers de pièces ont augmenté de **1,9 %** en 2015.

D'autre part, l'augmentation constatée du nombre de pièces consommées entre les deux exercices, soit **+ 1,5 %** de pièces en plus en 2015.

Une des tendances actuelles qui accroît la facture : la progression des ventes de SUV au détriment des berlines (voir sur notre site *Immatriculations des véhicules en 2015*).

Or ces véhicules ont des coûts de réparation bien plus élevés, induisant une augmentation du coût moyen des sinistres. En particulier, le coût de réparation des petits SUV est nettement supérieur à celui des autres voitures du segment B (**+ 4,8 %**).

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

ON EN PARLE

Préparer la conduite déléguée

Le véhicule à la conduite déléguée sera bientôt opérationnel. Toutefois avant d'être lancé sur nos routes, la réglementation devra suivre afin de lui permettre de circuler librement.

Lors de son dernier séminaire, VEDECOM, institut dont la vocation est d'accompagner les acteurs et créer de l'innovation performante dans le domaine de la mobilité, a axé ses exposés sur la mise en route du véhicule autonome. Ou bien véhicule à conduite déléguée : dénomination officielle de ce type de véhicule. A noter que les avancées technologiques dans ce domaine sont fulgurantes, au point que l'UTAC⁽¹⁾ prévoit d'homologuer son premier véhicule à conduite déléguée, en septembre 2017.

De nouveaux tests à développer

Dans ce domaine, la Commission Economique Européenne travaille actuellement sur la mise en place de nouveaux tests spécifiques au véhicule autonome et trois types d'essais vont être développés : le premier concerne les capacités de perception du véhicule en corrélation avec l'état réceptif du conducteur. Le second type porte sur la compréhension et la prise de décision du véhicule, et le troisième concernera les réponses fournies par le véhicule en terme de rapidité et de justesse. Actuellement sept essais sont déjà prévus, comme par exemple le suivi de ligne du véhicule, ou la perception de lignes effacées.

Euro NCAP⁽²⁾ est aujourd'hui l'organisme le plus avancé en termes d'essais pour les dispositifs d'aide à la conduite (ADAS)⁽³⁾. Il a ainsi développé toute une série de tests permettant de mesurer l'efficacité des systèmes de freinage automatique d'urgence (systèmes AEB). Ces essais se déroulent sur piste fermée, à des vitesses et dans des conditions différentes : contre un autre

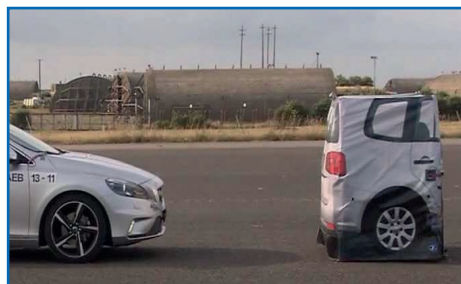
véhicule, des piétons de tailles différentes, le tout dans un environnement dégagé ou pas. A ce jour, seuls deux ADAS (Avertisseur de franchissement de ligne et Freinage automatique d'urgence), montés sur les poids lourds sont réglementés. En revanche, il n'est pas prévu de réglementation sur les ADAS montés sur des véhicules particuliers avant 2020.

De lourds moyens d'essais

Au niveau mondial, un groupe de travail hors instances officielles, travaille sur la conduite des véhicules autonomes sur autoroute. Aussi, des propositions pour des essais de réglementation ont été formulées. Elles concernent le suivi et le changement de file, et des essais de freinages avant obstacle fixe et mobile. Ce type d'essai nécessite de disposer d'une portion d'autoroute, avec une ligne droite et des virages, suffisamment longue compte tenu des vitesses à atteindre. Dans ce cadre, l'UTAC a prévu de construire une nouvelle piste à l'intérieur de l'anneau de vitesse de Montlhéry, pour simuler ces roulages sur autoroute.

A souligner que les tests réglementaires imposent un scénario d'essai reproductible, avec un protocole de mesures précises. Pour cela, les véhicules doivent être équipés de matériel robotique pointu afin de réaliser les accélérations, les freinages, enregistrer les données et surveiller le protocole d'essai en toute sécurité. Et dans l'espace de tests seront intégrés des mannequins de toutes tailles simulant des piétons en mouvement et des véhicules factices.

Tests du système de freinage automatique d'urgence



Véhicule/Véhicule



Véhicule/Piéton

(1) UTAC : Union Technique de l'Automobile, du Motocycle et du Cycle

(2) Euro NCAP : "European New Car Assessment Program", organisme de tests indépendant

(3) ADAS : "Advanced Driver Assistance Systems"

NOTRE DOSSIER

La course en tête

Equipement de sécurité rendu obligatoire en 1973, le casque est le seul moyen de réduire la gravité des traumatismes occasionnés à la tête lors d'un choc.

Derrière cet énoncé simple, se cache un marché important et forcément très concurrentiel. Il suffit de parcourir les catalogues des fabricants, ou de fréquenter les enseignes exclusivement dédiées à la vente de casques, pour se rendre compte que l'offre est véritablement pléthorique. A ceci plusieurs explications.

Il y a d'abord les déclinaisons par familles de casques : les « jets » ou casque ouverts (qui n'offrent aucune protection de la mâchoire), les intégraux (couvrant entièrement la tête) et enfin le mixte de ces deux familles que sont les modulables (avec mentonnière relevable).

Vient ensuite la technologie de fabrication permettant de qualifier le positionnement en gamme : le thermoformage en polycarbonate (moins chère) ou la fibre résinée (moins lourde). Dernier point crucial justifiant l'étendue de l'offre : l'esthétique ! La forme, la couleur, voire la décoration sont autant de critères d'achat que le grand public place souvent bien avant la performance technique.

Et, point inquiétant, il est quasiment impossible d'obtenir des informations «référéncées» quant au niveau de protection que peut offrir un casque.

Bien sûr, les équipements homologués répondent tous à la norme en vigueur ECE 22-05. Une étiquette apposée à l'intérieur atteste alors de l'homologation et détermine à quelle famille de casque (voir plus haut) elle a été attribuée. Cet identifiant permet également de connaître le pays d'origine où se sont déroulés les tests.

Toutefois, aucune indication ne permet de situer sur une échelle de valeurs, le niveau de performance obtenu en regard des seuils mini fixés par le règlement.

Prenons l'exemple du test d'absorption de choc qui est le critère de sécurité principal d'un casque. Cet essai est réalisé à l'aide d'une fausse tête normalisée en métal équipée d'un accéléromètre.



Fausse tête équipée de l'accéléromètre placée dans le casque

Le crash-test consiste ensuite à laisser tomber l'ensemble tête + casque sur une enclume à des vitesses données et ce sur cinq zones d'impact (7,5 m/s sur le front, les tempes, le dessus et l'arrière de la tête et 5,5 m/s sur le menton).



Casque en position de test

La capacité d'absorption est alors considérée satisfaisante d'après la norme, si l'accélération mesurée au niveau de la fausse tête n'excède jamais 275g. Or, nous avons constaté que des écarts importants existent à partir de ce seuil d'acceptation en fonction des marques ou des modèles proposés.

Et si le prix de vente peut être un indicateur de la qualité de fabrication d'un casque, il n'en garantit en revanche, absolument pas le niveau d'efficacité en cas d'accident.

DU CÔTÉ DES CONSTRUCTEURS

Porsche 718 Boxster : on ne change pas un numéro qui gagne

Cinq mois avant son lancement, le constructeur de véhicules premium présentait le nouveau Boxster aux organismes européens de classification, lors des chocs RCAR.

En analysant le devis de réparation, nous relevons que le prix des pièces à remplacer et le coût de la main-d'œuvre nécessaires aux opérations de redressement et de remplacement sont manifestement élevés.

En revanche, le résultat technique reste plutôt intéressant. Ainsi, et c'est tellement rare que cela mérite d'être souligné : le phare gauche, le capot et l'aile ne sont pas endommagés. Cette dernière est juste à repositionner.

Bien sûr, l'architecture du véhicule avec le moteur en position centrale dégage totalement l'avant qui devient ainsi le coffre. Relativement volumineux d'ailleurs pour un tel véhicule. Et avec suffisamment d'espace pour préserver le radiateur.

Sont néanmoins à remplacer : les éléments du bouclier (c'est son rôle), la traverse choc 15 et la traverse choc piéton. A souligner, cette dernière est en aluminium, un matériau assez singulier pour une telle fonction, si on l'oppose au plastique utilisé par les autres constructeurs. Et, dommage, l'avertisseur est aussi à remplacer.

Quant à l'arrière, peu de mauvaises surprises, sauf le plancher qui accuse un léger pli à redresser ainsi que le panneau arrière. Concernant le bouclier et la traverse, les deux sont bien sûr à remplacer.

En réutilisant la même plateforme, que la version précédente, Porsche a également reconduit sa silhouette fluide et racée. Côté surprise, c'est la motorisation, le constructeur a opté pour le 4 cylindres à plat mais turbo compressé.



Porsche 718 Boxster

Renault : le plein de nouveautés

C'est en plein cœur de Paris que le constructeur a organisé à l'atelier Renault une journée d'informations sur ses nouveaux modèles et ses services après-vente.

De la berline au SUV sans oublier la familiale, Renault est sur tous les fronts

Bien que destinés à des marchés distincts, les trois nouveaux modèles présentés : Mégane 4, Talisman et Kadjar, ont une face avant calquée sur un même design, avec une grande calandre et une signature lumineuse LED en forme de C. Aussi, les trois véhicules partagent la même plateforme, déjà utilisée pour le dernier Espace et issue de l'alliance Renault/Nissan.

La réparabilité de ces trois modèles diffère à peine. Pour le choc à 15km/h à l'avant, seul le Kadjar garde la face avant intacte. Concernant les pièces à remplacer nous trouvons : le bouclier, la traverse/absorbeur, la calandre, le capot, le phare et l'aile gauche.

Pour l'arrière, le bouclier et la traverse/absorbeur sont à changer ainsi que la partie inférieure de bouclier pour la Mégane et le Kadjar auquel il faut rajouter le feu antibrouillard.

Le service après-vente 2.0

Afin de proposer un meilleur service, Renault a mis en place une stratégie digitale.

Dorénavant, le client a la possibilité de prendre rendez-vous directement sur le site «My Renault». Ainsi, dès son arrivée à l'atelier, il sera accueilli par un technicien équipé d'une tablette numérique «R-book» où sont enregistrés l'historique du véhicule et les opérations à effectuer.

Toutes ces informations enrichissent une base de données clients appelée «MAEVA» destinées à des opérations commerciales personnalisées.

Notons que 500 000 clients ont été enregistrés en 2015, et Renault ambitionne de doubler ce chiffre en 2 ans !

En parallèle, nous avons assisté à une démonstration du logiciel SVA (Seconde Vie Automobile). Il offre la possibilité de réduire le coût de la réparation des véhicules plus âgés, en limite de réparabilité, en ayant recours à des pièces d'origine d'occasion.



Renault Talisman



Renault Kadjar



Renault Mégane 4