



EDITO

Pour ce nouveau numéro, vous l'avez remarqué, notre logo a changé. Son graphisme est rajeuni : il est plus

universel par rapport à celui qui prévalait jusqu'alors et surtout, plus en phase avec l'ensemble de nos missions et notre nouvelle façon de communiquer.

Et comme une bonne nouvelle n'arrive jamais seule, la présentation de notre support de communication statistique, véritable outil de travail, a, elle aussi été profondément «relookée». Avec deux idées force : vous permettre d'accéder, en un coup d'œil, à l'essentiel des chiffres clefs de la réparation et de façon plus structurée ensuite, au détail de nos statistiques

sur les pièces détachées, la main d'œuvre et les produits peinture. Je vous invite d'ores et déjà à découvrir le numéro 75 de ce nouveau «Flash trimestriel» sur notre site Internet.

Dans cette lettre, nous avons choisi de consacrer notre dossier technique à la réparation des cadres des deux-roues. Sujet d'actualité s'il en est, puisque nombre d'assureurs s'interrogent sur la pertinence de «mettre à la casse» des motos... simplement parce que leurs constructeurs en interdisent toute réparation. Avec ce dossier, nous cherchons à identifier les éléments techniques qui pourraient permettre de lever, en concertation avec les acteurs de ce marché, quelques interdits.

*Frédéric Maisonneuve
Président de SRA*

SOMMAIRE

Edito

Actualités

Repères

Immatriculations des voitures particulières en 2009

Environnement

Emissions de CO₂ : qui les calcule ?

Notre dossier

Réparation du cadre des deux-roues : quelles limites ?

Zoom sur...

Une journée d'information bien remplie

On en parle

Utilitaires : des véhicules particuliers d'un autre genre

ACTUALITÉS

PSA tourné durablement vers le vert ?

Le développement durable et la protection de l'environnement constituent pour PSA, comme pour les autres constructeurs, un axe de croissance stratégique. Dont les grandes lignes ont été présentées lors d'une récente rencontre à Poissy (78) à notre groupe de travail spécifique, «Auto et environnement». Ainsi Peugeot «planche» sur la baisse des émissions de CO₂ par downsizing (diminution de cylindrée) des moteurs essence et diesel et sur le lancement de véhicules, hybrides diesel et électrique. Avec en perspective, la volonté de travailler toutes les solutions techniques, sans en privilégier une. L'utilisation de matériaux «verts», entièrement recyclables et d'un coût identique pour remplacer les plastiques des garnissages intérieurs est également en développement.

Enfin, avec la visite de son nouvel atelier de peinture, élément particulièrement critique sous l'aspect environnemental, PSA a souhaité nous montrer qu'il employait désormais des peintures hydrodiluable, sans apprêt. Leur usage permet de supprimer certaines opérations et de diminuer les rejets.

Mieux : ce process a été adapté pour la réalisation de teintes bicolores.

Nouveau Cayenne : Porsche persévère !

Avec son nouveau Cayenne, Porsche poursuit ses efforts sur la réparabilité de ses véhicules. SRA a ainsi constaté la mise en place, à l'avant et à l'arrière, de traverses absorbantes boulonnées qui réduisent le coût des réparations. Dommage que celui-ci soit encore important du fait d'un grand nombre de pièces impactées et de leur prix élevé.

BMW colle la tôle...

Chez BMW, la méthode de réparation par collage/rivetage est utilisée jusqu'à présent pour l'aluminium.

Le constructeur va désormais l'appliquer aux éléments acier de l'ensemble de sa gamme, de manière rétroactive. Tout au long de l'année 2010, le réseau sera ainsi formé à cette technique et outillé dans ce sens. Avec un argument de poids : elle permet de réduire significativement les temps de réparation tout en préservant une qualité d'origine.

Sinistres en hausse

Mauvais chiffres pour 2009 : la fréquence des sinistres de responsabilité civile matérielle est en hausse de 2 %, celle des dommages aux véhicules, de 5 %. Quant aux sinistres bris de glaces, leur augmentation dépasse 7 %...

Immatriculations des voitures particulières (VP) en 2009

Marché français

↑ **+ 10,7 %** : nombre d'immatriculations des VP neuves (2 268 671) par rapport à 2008. Une progression record sur ces 10 dernières années

↓ **- 2,8 %** : le nombre d'immatriculations des VP d'occasion est en revanche à la baisse (5 240 411)

↑ **+ 0,8 %** : le nombre d'immatriculations des VP neuves à moteur diesel n'a que légèrement progressé (1 597 744) contrairement aux années précédentes

70,4 % : taux de diésélisation. Un chiffre élevé mais inférieur au record de l'an passé (77,3 %)

56,9 % : chiffre record pour la proportion des "petites" voitures (segment B) vendues en 2009

Marché européen (17 pays)

↑ **+ 0,6 %** : le nombre d'immatriculations des VP neuves progresse légèrement (13,63 millions)

45,9 % : taux de diésélisation. Un chiffre en baisse sensible par rapport à 2008 (52,7 %)

ENVIRONNEMENT

Emissions de CO₂ : qui les calcule ?

Obligatoires, ces valeurs ne doivent rien au hasard. Elles sont mesurées précisément par un organisme agréé au niveau européen.

Les émissions de CO₂, gaz à effet de serre, sont une des informations que SRA a intégré depuis quelques années dans sa base de données véhicules 4 roues. Au regard des préoccupations environnementales, ces valeurs sont aujourd'hui importantes à la fois pour les constructeurs et les consommateurs.

Pour mémoire, il faut rappeler qu'un accord prévoyant une réduction progressive des émissions de CO₂ pour les nouveaux véhicules (120g/km maximum en 2012) a d'ailleurs été conclu, il y a quelques années, entre les constructeurs automobiles présents sur le marché européen et la Commission Européenne. Ce que l'on sait moins, en revanche, c'est la façon dont ces valeurs sont obtenues.

Une habilitation spécifique

En fait, la mesure des émissions de CO₂ est officiellement réalisée par l'UTAC (Union Technique de l'Automobile du motorcycle et du Cycle), organisme de certification français, spécialisé dans les études et essais (*voir ci-dessous*). Entre autres compétences, cette structure intervient auprès des industriels dès la mise au point de leurs véhicules, mais aussi pour les essais d'homologation en regard des différentes réglementations. Pour le développement et l'homologation d'un véhicule, l'UTAC mesure plus particulièrement :

- les émissions de CO₂
- les polluants réglementés : CO, HC, NOx, NMHC et particules
- la consommation de carburant.

Un cycle de conduite représentatif

Pour que ces mesures soient réalisées de manière comparable d'un véhicule à l'autre, une procédure en laboratoire, sur banc à rouleaux, a été définie depuis janvier 2000 au niveau européen. Elle est censée reproduire des conditions de conduite réelles, que ce soit en ville, sur route ou voie rapide. Pour cela, un cycle de conduite connu sous le nom de NEDC (New European Driving Cycle) est utilisé. Plus en détail, ce cycle additionne un parcours

urbain, effectué 4 fois et un parcours extra urbain :

- le parcours urbain est long de 4,052 km et seuls les 3 premiers rapports de la boîte de vitesses sont utilisés. La vitesse maximale de 50 km/h est atteinte à 4 reprises. Il dure 195 secondes et sa vitesse moyenne est de 18,7 km/h.
- le parcours extra urbain est long de 6,955 km. Il comporte des périodes d'accélération et des paliers à 50, 70 et 100 km/h respectivement. La vitesse maximale de 120 km/h est atteinte une seule fois. Il dure 400 secondes et sa vitesse moyenne est de 62,60 km/h.

Une méthodologie précise

Pour que les tests aient une valeur probante, le véhicule doit être resté auparavant au moins 6 heures, moteur coupé, à une température comprise entre 20 et 30°C. Le banc à rouleaux est configuré pour que la résistance au roulement représente une piste plate, sans vent, pour un véhicule avec une charge de 100 kg. Dès le démarrage, les gaz d'échappement sont prélevés et collectés dans des sacs. Le cycle de conduite complet est ensuite réalisé en une seule fois, sans interruption, avec un strict respect des contraintes de vitesses et d'accéléérations. Lorsqu'il est terminé, une analyse des gaz d'échappement contenus dans les sacs a lieu : elle seule permet de mesurer les quantités de polluants émises.

La consommation de carburant est quant à elle calculée en effectuant un bilan carbone sur les émissions de CO₂, CO et HC. Il est alors communiqué une consommation urbaine, une consommation extra urbaine et une consommation mixte, résultante de la moyenne des deux chiffres précédents.

Des compétences vastes et réglementées

L'UTAC est le seul service technique notifié par la France auprès de la Commission Européenne et de l'ONU. De ce fait, cet organisme participe à l'élaboration et aux contrôles des réglementations applicables aux véhicules et à leurs équipements. Il intervient aussi bien sur la sécurité active (comportement dynamique et freinage), la sécurité passive (comportement aux chocs) et l'environnement (émissions polluantes, compatibilité électromagnétique). Il intervient également pour le compte de SRA, dans la protection antiviol.

NOTRE DOSSIER

Réparation du cadre des deux-roues : quelles limites ?

Réparer c'est l'avenir... Le pour et le contre sur la question.

Nombre de deux-roues vont directement chez l'épaviste pour des dommages sur le cadre peu importants, voire anodins aux yeux d'un béotien. Pour mieux appréhender cette problématique, voici l'avis d'un constructeur, d'un expert et d'un réparateur, représentatif chacun de leur profession.

Pascal DELAVENNE
Responsable du SAV
Honda Moto France

La réparation des cadres est-elle vraiment proscrite ?

Oui. Il existe des notes techniques en provenance du Japon qui le mentionnent clairement. A noter que, sur un parc roulant de 190 000 motos de moins de 10 ans, le réseau Honda a remplacé à peine 200 cadres en 2008, ce qui représente moins de 1 % du coût total estimé des réparations dans le réseau.

Doit-on parler de principe de précaution ?

C'est le reflet d'une longue expérience associée à la volonté de ne pas endosser la responsabilité d'une mauvaise réparation. Bien sûr, il y a des réparateurs très compétents en matière de redressement et de soudage, mais tous ne le sont pas forcément.

Votre position est-elle inflexible ?

Ce marché de la réparation n'intéressait pas grand monde il y a quelques années. Ce n'est plus le cas aujourd'hui : de moins en moins de deux-roues sinistrés sont déclarés en perte totale, preuve que la réparation gagne du terrain. Nous encourageons cette tendance, gage de fidélisation de notre clientèle. Nous formons donc notre réseau au contrôle et au remplacement des cadres, tout en restant à l'écart des procédés de soudage.

Patrice PLESSIS
Expert automobile
Expertise Auto Plessis

Les enjeux économiques sont-ils importants ?

Oui. Le coût de remplacement du cadre d'une moto s'élève à 3 000 € en moyenne. Logiquement, ce coût génère une augmentation de deux-roues déclarés «économiquement irréparables». Hors aujourd'hui, plus de 10 % du volume total de ces motos a pour origine un cadre endommagé.

Peut-on définir des objectifs de réparations ?

Face aux interdictions des constructeurs, les experts sont convaincus que la réparation est possible, mais dans certaines limites. La mise en place d'un référentiel pour les réparations concernant l'esthétisme (cadre rayé) et celles affectant la géométrie de l'environnement (butées de direction, boucle arrière de cadre...) permettrait de couvrir les deux tiers des dommages environ. Les interventions sur les géométries de parties cycles sont également des choses à définir car les bancs de contrôle existent.

De quels moyens dispose un expert face aux constructeurs ?

Il est difficile de contrer leur opposition. Certains constructeurs éditent d'ailleurs, pour leur réseau, des préconisations dans ce sens... à défaut de réelle argumentation technique !

José DUJARDIN
Directeur des établissements
Dujardin Motos

Est-il possible de tout réparer sur un deux-roues ?

Avant de réparer un véhicule il faut pouvoir le contrôler. A cet égard, tous les constructeurs ne communiquent pas leurs côtes de géométrie. Ensuite il faut distinguer les cadres en acier de ceux en aluminium. Pour les premiers, la soudure est simple à réaliser et à contrôler. Avec l'aluminium en revanche, il y a le problème du contrôle de la profondeur du cordon de soudure. Les nuances peuvent également être différentes sur un même cadre, avec par exemple une potence en



Un simple dommage esthétique et le cadre est à remplacer selon certains constructeurs...

DR

alu moulé et des poutrelles en alu profilé. Tout n'est donc pas réparable et des limites déontologiques existent.

Vos confrères partagent-ils ce raisonnement ?

En acceptant de tout réparer, certains prennent de gros risques. Ressouder une potence de cadre alu arrachée lors d'un choc peut avoir des conséquences terribles en cas de nouvelle rupture. J'insiste donc sur la notion de risques, y compris lors du redressement. Car contrairement à l'acier, les efforts de traction à appliquer au banc sur un cadre en aluminium sont parfois très importants, avec des conséquences difficilement maîtrisables.

SRA est au coeur du débat

Sous l'égide de SRA, un groupe de travail a été constitué il y a quelques mois. Constructeurs, importateurs, réparateurs, experts et assureurs se réunissent régulièrement pour trouver des méthodes favorisant la réparation des cadres... avec une priorité : la sécurité.

ZOOM SUR...

Une journée d'information bien remplie

Notre RDV annuel est une rencontre unique. Où assureurs, professionnels de la réparation, constructeurs et importateurs sont réunis.

Difficile de résumer notre 15^{ème} journée d'information technique, qui s'est déroulée le 4 décembre dernier, tant les échanges ont été nombreux et de qualité... Tantôt prospective, tantôt liée à l'actualité, cette rencontre a permis de répondre à certaines interrogations mais, comme le veut la tradition, en a généré d'autres. Elle était rythmée par deux grands thèmes : en voici l'essentiel.

Logiciels de chiffrage : des outils idéalement universels

Après avoir dressé un état quasi exhaustif des caractéristiques de chacun des outils présents sur le marché français, François Mondello, expert en automobile, a clairement affirmé que les outils de chiffrages devraient

être développés en étroite collaboration avec les experts en automobile.

Ces outils sont actuellement au nombre de 5 : ETAI, BCA, Lacour, Sidexa et GT Motive. Ce dernier, un nouvel entrant qui vient d'Espagne, s'appuie sur la commercialisation d'un produit «tout en 1» regroupant, en un seul support, les activités de carrosserie, de maintenance et de mécanique. Le tout avec un positionnement tarifaire «très compétitif» selon son directeur, Benoît Leclerc.

Enfin, concernant les temps constructeurs, les éditeurs de logiciels ont affirmé ne pas les corriger mais les adapter aux opérations «groupées» selon des règles qui leur sont propres. Il n'y a donc pas d'outil «inflationniste» comme certains s'accordent à le penser, parce que la qualité du chiffrage reste à la main de l'utilisateur.

Sécurité des deux-roues : une préoccupation majeure

C'est une réalité consternante et pourtant... Personne ne connaît le nombre exact des deux roues en France.

Le ministère des Transports a utilisé, pendant de nombreuses années, une méthode empirique pour donner un chiffre certainement sous-estimé et maintenant plus rien n'est fait : tel est en substance le message qu'a souhaité faire passer Didier Ganneau, rédacteur en chef du magazine l'Officiel du Cycle, de la Moto et du Quad.

Dans ces conditions, comment appréhender pleinement le marché du deux-roues et sa sinistralité ? Améliorer la sécurité active des deux-roues : cette préoccupation sous-jacente dans tous les débats, est à l'ordre du jour chez les constructeurs, parmi lesquels Honda. Celui-ci s'attaque aussi à la sécurité passive puisqu'il propose le premier Airbag pour moto. Pour Eric Marot, de la Mutuelle des Motards, la moto sportive de route ne se distingue que peu de celle de compétition, la différence de puissance n'étant pas significative. Peut-on le comprendre comme un éloge du bridage des deux-roues ?

ON EN PARLE

Utilitaires : des véhicules particuliers d'un autre genre

Des VP ont récemment élargi le marché des utilitaires. Ce qu'il faut savoir.

Désormais, des voitures particulières de 4 ou 5 places sont homologuées en VU (véhicules utilitaires). Cette possibilité est conforme avec la directive européenne (2007/46/CE), entrée en vigueur le 29 avril 2009. Quelques constructeurs et importateurs ont saisi cette opportunité commerciale pour homologuer des modèles en catégorie N1, réservée au transport de marchandises de moins de 3.5T : c'est le cas de Renault notamment, avec la commercialisation de Scénic, Laguna ou encore d'Espace. D'autres, comme Audi, Skoda, Peugeot ou Citroën étendent leur

gamme professionnelle pour la destiner aussi aux particuliers. Pour mémoire, les véhicules particuliers sont homologués en catégorie M1.

Des atouts et des ... freins

Les principaux avantages sont d'ordre fiscal. Ainsi, la taxe sur les véhicules de société (TVS) n'est pas applicable, le malus écologique est supprimé et il n'existe pas de plafonnement d'amortissement. En revanche, il faut savoir que la TVA n'est pas déductible pour les professionnels, sauf quelques exceptions, et que le bonus n'est plus acquis. Autre point, non négligeable : bien que le prix neuf d'un tel véhicule soit identique à son équivalent VP, son statut

d'utilitaire peut constituer un frein sur le marché de l'occasion. Ce qui explique sans doute, l'attitude encore frileuse de certains professionnels.

Comment SRA les recense ?

Ces nouvelles gammes N1 mentionnées aux catalogues prix des constructeurs sont intégrées dans la base de données 4 roues. Leur descriptif est très proche de celui des véhicules particuliers correspondants, mais avec un certificat d'immatriculation comportant des données relatives à la catégorie des camionnettes.

Nouveau : la base voiturettes / tricycles à moteur est désormais à disposition

LA LETTRE
SR 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 : Anne-Marie Da Costa, Sébastien Delaunay, Bruno Deng, Gilles Ghiran, Elizabeth Le Mouillour, Anne Loïsel, Dominique Tijou

Maquette : Joëlle Lacaille - Conception : POZ Communication