



EDITO

Ne boudons pas notre plaisir. Dans son numéro d'avril 2011, le mensuel de l'UFC-Que Choisir dénonce le monopole des constructeurs sur la pièce de carrosserie et les surcoûts qui en découlent, s'appuyant pour cela sur les données statistiques de SRA. Aujourd'hui, ce protectionnisme décrié a un coût. Ainsi, l'étude comparative européenne du prix des pièces de carrosserie (voir page 2), nous apprend que le panier moyen est 10% plus cher en France qu'en Allemagne, pays ouvert à la libre concurrence. Et qu'un véhicule de marque allemande est mieux placé en termes de prix de pièces dans son pays d'origine, ce qui paraît évident... Mais qui n'est hélas pas transposable aux véhicules français, leurs pièces étant souvent plus chères... en France qu'ailleurs !.

Cette position monopolistique des constructeurs français repose, il faut le rappeler, sur la «protection des dessins et modèles». Le Parlement européen a donné jusqu'au 12 décembre 2012 aux Etats membres pour appliquer la directive européenne faisant disparaître ce droit de propriété intellectuelle. Mais, la France, contrairement à d'autres pays, ne s'est pas encore engagée vers la reconnaissance de la clause de réparation, refusant ainsi l'ouverture du marché. Cette position sera-t-elle encore longtemps tenable et cette situation n'est-elle pas irrémédiablement appelée à évoluer ? Vous l'aurez compris : SRA va être particulièrement attentif aux évolutions de ce dossier dans les prochains mois.

Frédéric Maisonneuve
Président de SRA

SOMMAIRE

Edito

Actualités

Repères

Le vol en 2010

On en parle

Le prix des pièces... en Europe

Deux-roues

Des antivol sous surveillance

Reportage

Essai de la Toyota Prius hybride plug-in

Zoom sur...

Les nouveaux feux diurnes

Réglementation

La sécurité des véhicules électriques

ACTUALITÉS

Nouvelles Mercedes : entre continuité et innovation

Look baroudeur, confort de route conservé et sécurité améliorée avec neufs airbags mais surtout un capot actif en cas de choc piéton pour amortir l'impact tête : la troisième génération de la classe M offre de bonnes surprises. Coté consommation, 25% d'économies sont réalisées grâce à l'allègement du capot et des ailes avant (*en alu*), à la mise en place d'un système «Stop and Start» et bien sûr, à une gestion moteur retravaillée. Idem pour le choc avant à 15km/h : sont à remplacer l'aile gauche, le bouclier, la traverse/absorbeurs (*en alu*), la façade technique, l'optique gauche mais aussi le capot. Pour le choc arrière 15 km/h, seuls le bouclier et la traverse sont touchés. Autre véhicule présenté à Stuttgart : le monospace classe B, nouvelle mouture. Un monospace ? Plus vraiment : il est

plus bas que sa génération précédente. Tout au mieux donc, un grand break, dans le même esprit que son concurrent direct sur ce segment. Côté plastique extérieure, il ne nous a pas été possible d'avoir un œil critique, les véhicules présentés étant peints en orange mat, nécessaire pour bien visualiser les plis de carrosserie lors des impacts. En revanche, même sur une présérie, l'intérieur est déjà cosu, revêtu de cuir. Le résultat du choc avant à 15km/h est correct : le bouclier est bien sûr à changer, mais sa forme remonte en englobant la calandre, protégeant ainsi le capot, par conséquent non endommagé. Pour l'arrière, seuls le bouclier et la traverse/absorbeurs en acier sont à changer.

Pour ces deux véhicules, le résultat technique est donc bon, car aucune opération de redressage n'est nécessaire. Quant au prix des pièces, Mercedes nous réservera-t-il, enfin, une bonne surprise ?

Ford Focus 3^{ème} génération : un plein... de technologie

Motiver son réseau : tel était le but du «show» organisé par Ford aux docks Pullman (Aubervilliers) en avril dernier. A grand renfort de projection en 3D, cette manifestation visait aussi à rajeunir l'image de la marque, désormais incarnée par la Focus troisième génération. Celle-ci est disponible en deux niveaux de finitions seulement, mais en plusieurs carrosseries (4 portes, 5 portes et break). Le principal atout, et c'est une première dans ce segment : un pack optionnel d'équipements d'aide à la conduite intégrant, système anticollision, détecteur de franchissement involontaire de ligne, reconnaissance des panneaux de signalisation, détecteur de la baisse de vigilance du conducteur, détection d'angle mort et éclairage intelligent... le tout pour 1100€ !

REPÈRES

Nombre de véhicules immatriculés volés en 2010

Tous genres de véhicules

↓ - 3,9 % : baisse du nombre de véhicules immatriculés volés (161 184) par rapport à 2009. On retrouve le même niveau qu'en 2008 après une augmentation de 4 % en 2009.

53,2 % : chiffre record pour le pourcentage de véhicules volés non retrouvés, soit 85 735 véhicules à indemniser totalement, en augmentation de 3,3 % par rapport à 2009.

Dont les 2 roues immatriculés

70,2 % : pourcentage de motos volées non retrouvées (42,3 % pour les 4 roues).

69,5 % : pourcentage de cyclos immatriculés volés non retrouvés. Il y a 10 ans, ce chiffre était de 83 % (étude réalisée par SRA). L'immatriculation des cyclos neufs ou revendus, rendue obligatoire en juillet 2004 a donc fait chuter ce pourcentage. Sachant qu'au 1^{er} janvier 2011, l'immatriculation des cyclos a été généralisée à l'ensemble du parc, peut-on espérer une nouvelle baisse en 2011 ?

Source : Ministère de l'Intérieur
Plus d'informations sur :
www.sra.asso.fr, rubrique Statistiques.

ON EN PARLE

Le prix des pièces... en Europe

L'étude du CEA montre des écarts surprenants. Et difficiles à justifier.

Chaque année, le Comité Européen des Assurances (www.cea.eu) réalise une étude comparative du prix des pièces de 20 véhicules appartenant aux quatre segments (*aucun véhicule français dans les segments M2 et H*). SRA est le correspondant technique du CEA pour la France, comme la plupart de ses homologues pour les autres pays (*Plus d'infos sur www.sra.asso.fr, rubrique Statistiques / prix des pièces Europe*).

Le panier suivi comporte 11 pièces majeures (*boucliers, capot, ailes...*) à l'exception du pare-brise. Pour un modèle donné, des écarts de prix, parfois importants, sont constatés. Si certains s'expliquent par la fiscalité ou le volume d'immatriculations, d'autres proviennent clairement d'un choix stratégique du constructeur. Par exemple, le bouclier avant de l'Opel Corsa coûte 274€ HT en Allemagne (*pays du constructeur*) mais 325€ HT en France (*pays importateur*), soit presque 20% de plus ! A l'inverse, et de façon quelque peu étonnante, le capot de la Renault Clio III

coûte 273€ HT en Pologne alors qu'en France il est facturé 357€ HT, soit un grand écart de 30% cette fois !

Dans le segment M1, l'étude identifie bien le véhicule le plus onéreux : c'est la Peugeot 308, toutes ses pièces, à l'exception du bouclier arrière, ayant systématiquement les prix les plus élevés dans la plupart des pays observés. Mais ce qui interpelle le plus, c'est la Renault Mégane III : pourquoi ses pièces sont-elles plus chères en France qu'en Allemagne ?

Dans le segment B en revanche, selon la pièce observée, il est difficile de classer un véhicule par rapport aux autres. La Peugeot 207 par exemple, compte cinq des pièces les plus chères de ce segment mais son aile avant est, en moyenne, la moins chère. Même raisonnement pour la Renault Clio III qui compte trois pièces parmi les moins chères, mais un capot onéreux même si, il faut le préciser, il est le seul à être en aluminium... L'Opel Corsa a les prix des boucliers et ailes avant les plus élevés et la Fiat Punto, les boucliers les moins chers.

D'une façon générale, on le voit, ces résultats sont surprenants. Et appellent une question évidente : les écarts constatés sont-ils vraiment justifiés ?

DEUX-ROUES

Des antivols sous surveillance

Référence des assureurs, le classement SRA exige un suivi permanent. Pour cause...

Depuis le début des classements des antivols, SRA a toujours attaché une part importante au produit final acheté par le consommateur, en l'occurrence l'assuré. Des campagnes de prélèvements aléatoires sont ainsi planifiées tous les ans dans les réseaux de distribution. Ce positionnement permet à la fois de contrôler la résistance des antivols via le laboratoire du CNPP (www.cnpp.com) et plus généralement de confirmer la confiance allouée aux fabricants lors de la validation, via notre cahier des charges, de la «classe SRA» sur leurs produits.

Ces dernières années, nous avons ainsi constaté une nette amélioration de la qualité générale et une diminution des déclassements d'antivols répertoriés sur notre site (*plus d'info sur sra.asso.fr*,

rubrique Protection vol 2 roues / Quads). Surtout, un réel dialogue s'est instauré avec les fabricants pour qui l'obtention de la «classe SRA» représente un sésame mais aussi un véritable défi technique.

Ainsi, les échanges que nous avons avec ces professionnels sont souvent riches d'informations. Pour preuve, le récent prélèvement d'antivol d'un des leaders du marché a révélé qu'une infime modification du procédé de fabrication avait une répercussion insoupçonnée et néfaste en termes de résistance. La fréquentation des lieux de vente offre également la possibilité de vérifier que l'appellation SRA est utilisée à bon escient et que les systèmes déclassés ne sont plus référencés en tant que tels. Cette volonté et ces efforts de surveillance sont indispensables, l'utilisation d'un antivol de bonne qualité étant primordiale. Mieux, l'antivol attaché à un point fixe reste la parade la plus efficace et le système d'alarme électronique, un outil de dissuasion complémentaire dans des lieux isolés.

REPORTAGE

SRA a essayé la Toyota Prius Plug-in

Un an avant sa commercialisation, l'équipe de SRA a conduit la Prius hybride Plug-in. Découverte de ce nouveau véhicule, rechargeable tout simplement... sur secteur.

Une silhouette connue

A première vue, point de surprise avec la Toyota Prius Plug-in : elle affiche la même ligne, très aérodynamique et les mêmes performances que son aînée, la Prius hybride. Son fonctionnement avec les moteurs thermique et électrique est inchangé. Sa consommation de carburant et ses émissions sont toutefois plus faibles, de part son autonomie en mode tout électrique. Lors de notre essai, au cours duquel nous avons enchaîné différents types de circulation (ville, route...), sa consommation moyenne n'aura été que de 4,7 litres pour 100 km.



Un détail qui change tout

Ce véhicule cache un petit détail qui change tout : une trappe sur l'aile avant gauche qui abrite une prise de courant. La recharge de la batterie s'effectue à l'aide d'une rallonge électrique, livrée avec le véhicule et stockée dans le coffre. Nous l'avons vérifié : il faut deux heures de branchement sur secteur (230V) pour que la charge soit complète et pouvoir ainsi effectuer 20 km en mode totalement électrique, au lieu de quelques kilomètres seulement pour une Prius actuelle.

Des infos disponibles à tout moment

Comme sur toutes les Prius, il est possible de suivre en continu les consommations, les transferts d'énergie ainsi que les niveaux des « pleins » d'énergie directement sur la planche de bord. A lui seul, le moteur thermique ne peut pas recharger complètement la batterie. Il faut nécessairement la brancher sur secteur pour qu'apparaisse la charge complète sur l'indicateur et ainsi profiter pleinement de l'avantage du plug-in : une autonomie accrue en mode électrique



Un coffre hélas encore moins grand

La batterie de la Plug-in utilise une nouvelle technologie lithium-ion (au lieu de nickel-hydrure métallique). Elle utilise le même emplacement (cachée sous le plancher du coffre) mais elle est plus volumineuse et diminue donc de manière assez conséquente la capacité du coffre pour un véhicule familial... Heureusement le terrain de prédilection de ce type de véhicule est la circulation urbaine et périurbaine, et dans ce cadre-là, la taille du coffre importe beaucoup moins.

Une autonomie électrique renforcée

Ce nouveau véhicule hybride rechargeable à domicile sera commercialisé en 2012. Avec sa batterie Li-ion de plus grande capacité que celle de son aînée, il sera possible d'atteindre 100 km/h en mode tout électrique (au lieu de 40 km/h), et sur une distance de 20 km. Le point fort de cette Prius Plug-in est donc son autonomie en mode électrique. Pour le reste, rien de changé et surtout, comme Toyota nous l'avait démontré lors d'une présentation des chocs à 15 km/h, une structure du véhicule prenant bien en compte la réparabilité.

ZOOM SUR...

Le nouvel éclairage de jour

Les feux diurnes sont désormais obligatoires. Quel impact sur les coûts des sinistres ?

Une directive de la Commission Européenne impose depuis le 7 février dernier, un éclairage de jour à tous les nouveaux véhicules commercialisés. Cette règle applicable aux voitures particulières et aux petits utilitaires, concernera également les camions et les bus en août 2012.

Ces feux diurnes peuvent reprendre la technologie existante sur le véhicule : lampes halogènes ou au xénon et,

dans ce cas, il n'y a aucun surcoût pour l'assureur lors d'un sinistre. Mais ces feux peuvent aussi utiliser une nouvelle technologie à led, peu consommatrice d'énergie par rapport aux feux de croisement traditionnels, donc intéressante à ce titre : on estime que la surconsommation de carburant est ainsi réduite de 70 à 75 %. Côté esthétique, pour le constructeur, ces feux peuvent participer au style de ses véhicules et s'affirmer ainsi comme des éléments de différenciation. Ils peuvent être intégrés dans le bouclier avant, de manière indépendante, ce qui augmente le coût de la réparation en cas de sinistre. Sur une Citroën DS3 par

exemple, chaque feu diurne, composé de 6 leds, est actuellement vendu 196€ HT*. Pour une Peugeot 308, le prix de cette pièce est de 172€ HT. Ces leds peuvent également faire partie des blocs optiques. Chez Audi par exemple, premier constructeur à avoir utilisé cette technologie embarquée, leur présence n'augmente pas forcément le prix de la pièce, donc le coût de la réparation. Pour une A3, un bloc optique sans feu diurne coûte 201€ HT contre 189€ HT avec feu diurne. Mieux : un phare d'A4 modèle 2004, sans feu diurne, coûte 225€ HT, soit exactement... le même prix que celui d'une A4 modèle 2007, avec feu diurne !

* prix au 01/05/2011

REGLEMENTATION

La sécurité des véhicules électriques

Les travaux normatifs sont en cours d'élaboration. Un chantier très important qui ne fait que débuter...

Toutes les réglementations actuelles concernent les véhicules thermiques. Celles-ci doivent donc être entièrement repensées pour l'électrique qui devrait connaître un certain succès dans les années qui viennent. Différentes instances internationales «planchent» donc sur ce vaste chantier, parmi lesquels la Commission Européenne.

Sur la bonne voie

Certains travaux sont en passe d'être finalisés : c'est le cas, par exemple, de ceux portant sur la sécurité fonctionnelle du véhicule, la sécurité post crash ou la compatibilité électromagnétique. La sécurité fonctionnelle vise à protéger les utilisateurs du véhicule comme les personnes susceptibles d'intervenir lors d'un dépannage ou d'une réparation notamment. Son champ d'intervention est assez vaste puisqu'il couvre aussi bien

les mesures à prendre contre le risque de contact électrique (*capotages, couleur orange des câbles haute tension...*), que celles concernant l'utilisation même du véhicule (*signalisation de la phase de fonctionnement, indication du sens de la marche, mise en mouvement impossible si le véhicule est en cours de charge, etc.*). La sécurité fonctionnelle concerne aussi la batterie, avec par exemple nécessité d'événements contre un risque de dégagement d'hydrogène.

La sécurité post crash doit garantir, en cas d'accident, une protection optimale des occupants, celle-ci ne devant pas être amoindrie du fait de la traction électrique.

La compatibilité électromagnétique est également un point important, surtout lors de la phase de charge, moment où le véhicule ne doit pas être sensible aux perturbations du réseau, sans toutefois lui-même perturber ce réseau électrique.

En cours d'étude

Les thématiques encore en cours d'étude portent sur l'environnement sonore du véhicule électrique, la façon dont

va s'exercer son stockage d'énergie et le cycle de mesure de son autonomie et / ou de sa consommation. Mais les sujets ne s'arrêtent pas là... La définition du cordon de charge, de la prise de courant électrique ou du mode de communication du véhicule avec la borne durant la recharge feront l'objet d'études ultérieures.

En circulation urbaine, le faible bruit des véhicules électriques ne doit pas être à l'origine d'accidents avec des piétons ou des cyclistes. Les constructeurs automobiles auront ainsi, lorsque la vitesse du véhicule sera inférieure à 40 km/h, la possibilité d'installer des bruiteurs, dont les caractéristiques seront définies par la (*future*) réglementation.

Concernant le stockage d'énergie, les batteries devront avoir une certaine résistance lors d'agressions extérieures (*fortes chaleurs, vibrations, chocs, incendie, protection contre les surcharges, les courants élevés, les immersions...*). Enfin, un cycle universel de conduite doit être finalisé. Comme pour les véhicules thermiques, il permettra de déterminer d'une manière objective la consommation ou l'autonomie en mode électrique.