

EDITO



C'était il y a 40 ans. Le premier système de sécurité intelligent, l'ABS, équipait en série un véhicule très haut de gamme. Les automobiles devenaient plus sûres sur la route grâce à l'électronique embarquée.

Pendant ce temps, la profession de l'assurance créait SRA.

Depuis, notre organisme professionnel n'a cessé d'évoluer avec, pour objectif, de toujours mieux répondre aux besoins de ses adhérents, les assureurs. Les plus anciens évoquent encore l'atelier qui permettait, à son origine, d'élaborer les temps de réparation à destination des experts automobiles. Si ces travaux ont depuis été abandonnés, les constructeurs étant à même d'établir des temps acceptés par les intervenants de la réparation collision, de nombreuses autres activités ont été créées. Je citerai notamment la production des bases de données automobile qui alimentent quotidiennement les fichiers véhicules de nos adhérents. Ou encore les études statistiques, outils de pilotage pour chacun.

Ces quatre décennies ont été le théâtre de révolutions dans l'automobile, en particulier liées à la sécurité. Les équipements ont progressivement évolué pour garantir un meilleur freinage et une meilleure tenue de route, améliorant ainsi la sécurité active et ceci sur tous les véhicules, même les moins chers. Et puis, si l'accident est inéluctable, les constructeurs ont particulièrement progressé au niveau des éléments de structure, de carrosserie, garants de la sécurité passive, avec l'objectif de mieux protéger les occupants ou les piétons. Notre organisme SRA a constamment pris en compte ces évolutions essentielles dans la classification des véhicules.

Et maintenant, place à la sécurité tertiaire, qui intervient après accident, suivie de près par SRA et domaine dans lequel notre organisme s'est d'ores et déjà impliqué en particulier pendant les travaux de conception de l'appel d'urgence «eCall».

Et comme l'univers de l'automobile ne cesse d'évoluer, de formidables et nouveaux champs d'action se dessinent : faisons le pari par exemple que le véhicule autonome et connecté sera l'un des domaines d'action privilégiés de SRA dans les années à venir.

Frédéric Maisonneuve
Président de SRA

SOMMAIRE

Edito

Actualités

Chiffres clés

- Coût de la réparation en 2017

On en parle

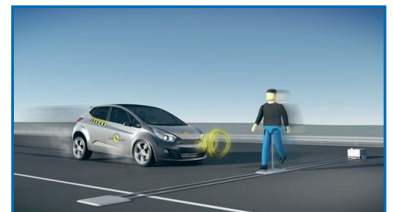
- Véhicules électriques accidentés
- Antivol deux-roues

Nouveau dossier

- La nouvelle norme WLTP

Notre dossier

- Base automobile SRA



Dispositif AEB

ACTUALITÉS

Des 50 cm³ plus propres

Après les motos, c'est au tour des cyclos de répondre, depuis le 1er janvier 2018, à la norme antipollution Euro 4.

Si certains constructeurs ont relevé le défi en continuant de proposer des motorisations 2-temps, notons que cette nouvelle exigence tend à orienter le marché vers le 4-temps. Et 2018, année de transition, va occasionner un mouvement important au sein des gammes proposées. Cette incidence se retrouvera dans notre base de données deux-roues, qui vient de franchir le cap des 10 000 enregistrements. www.sra.asso.fr - rubrique : informations-véhicules/motos.

Attentifs aux recycleurs

Depuis l'entrée en vigueur en 2016 de notre référentiel, nous avons décerné le classement SRA à seize entreprises de recyclage de deux-roues. Ce qui a comme conséquence un maillage géographique très important, avec une prépondérance logique pour les zones les plus représentatives du parc (Ile de France et PACA).

Les trois organismes auditeurs continuent d'examiner les nouvelles candidatures et vont commencer, cette année, les premières visites de renouvellements de classements.

eCall obligatoire

Depuis le 1er avril, tout nouveau véhicule proposé à l'homologation par un constructeur, voiture particulière ou utilitaire léger, devra obligatoirement être doté d'un système d'appel d'urgence embarqué (appelé eCall). Imposé par les instances européennes, ce dispositif est destiné à diminuer le nombre de tués sur les routes, en accélérant l'intervention des secours (GSM). Désormais, un boîtier d'appel d'urgence déclenchable manuellement en appuyant sur un bouton, ou bien automatiquement activé par le déclenchement des airbags en cas d'accident, équipera tous les véhicules vendus en Europe.

Coût de la réparation en 2017

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

+ 3,5% : c'est l'augmentation du coût moyen des pièces consommées en 2017 par rapport à 2016.

Grâce aux suivis des paniers de pièces constitués à partir des prix catalogues constructeurs, SRA avait calculé sur la même période, une évolution de **+ 3,7%**.

Les données des expertises permettent aussi de dénombrer les pièces impactées. Elles sont en augmentation de **5,2%** en 2017.

On observe une accélération de la hausse d'année en année, elle était de **+ 4,1%** en 2016 et de **+ 1,5%** en 2015.

+ 2,1% : c'est l'accroissement du coût total de la main-d'oeuvre.

+ 2,8% : c'est l'accroissement du coût des ingrédients peinture consommés.

Il en résulte une hausse du coût total de la réparation de **2,9%** en 2017.

Les pièces représentent **48,7%** du coût total, la main-d'oeuvre **40,4%** et les ingrédients peinture **10,9%**.

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

ON EN PARLE

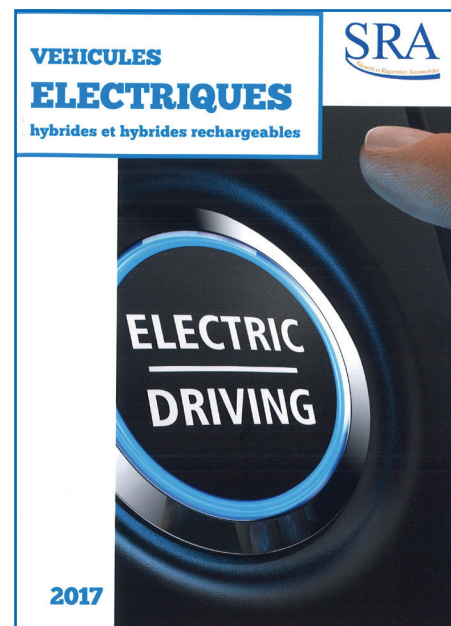
VÉHICULES ÉLECTRIQUES ACCIDENTÉS

Un recueil de bonnes pratiques pour une meilleure prise en charge du véhicule électrique.

SRA vient d'éditer en partenariat avec la CFEA (Confédération Française des Experts en Automobile), les trois syndicats de la réparation automobile (CNPA, FFC et FNA), la SNAM, (société de recyclage de batterie), et le GNFA, un fascicule de vingt pages. Avec comme objectif de définir un référentiel des bonnes pratiques pour l'expertise et le traitement des véhicules VL et VUL électriques, hybrides et hybrides rechargeables.

Sont passés en revue tous les points précis concernant ces modèles : les organes et leur implantation dans le véhicule, la constitution des batteries et leur rôle, les règles fondamentales par métiers, du gestionnaire de sinistre à l'usine de recyclage des batteries.

Cette première édition sera révisée afin de l'adapter aux évolutions de la technologie ou de la réglementation, mais aussi de l'expérience acquise par chacun.



Cette brochure est téléchargeable sur notre site : www.sra.asso.fr

ANTIVOLS DE DEUX-ROUES

Premier bilan, un an après l'évolution du protocole de classement.

L'évolution la plus importante de notre fonctionnement a été d'intégrer des audits de processus au sein même des unités de production des fabricants. Ainsi, depuis l'entrée en vigueur, début 2017, du nouveau référentiel, le CNPP a visité seize entreprises. Les trois-quarts de ces déplacements ont eu pour destination l'Asie (Chine et Taïwan), le dernier quart restant pour l'Europe dont un seul en France. Si aucun dysfonctionnement propre à remettre en question la performance des produits n'a été relevé, une soixantaine d'observations, de remarques voire de non-conformités ont été notifiées aux professionnels.

Dans tous les cas, ces écarts ont pu être résolus avant la rédaction du rapport final envoyé à SRA.

L'autre aspect marquant du changement de protocole concerne la durée limitée des classements attribués (3 ans), et l'obligation qui en découle de représenter périodiquement les antivols en test au laboratoire.

Et l'impact sur notre liste ne s'est pas fait attendre. En début d'année dernière, nous avions 1143 lignes de références dans notre parution.

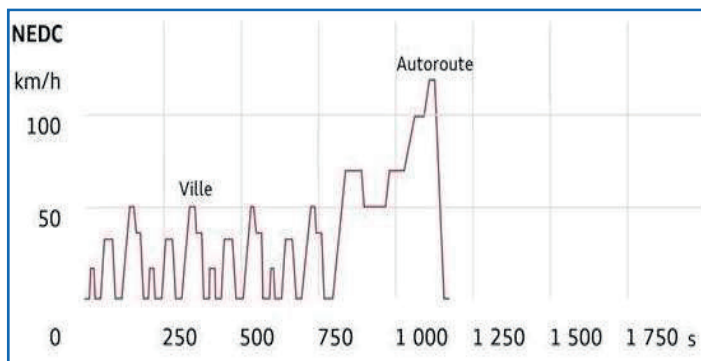
À la mi-mars 2018, on comptait 648 systèmes qui n'ont pas été présentés aux tests car plus commercialisés par les industriels, soit 495 lignes répertoriées sur notre site.

NOUVEAU DOSSIER

LA NOUVELLE NORME WLTP

Depuis le 1er septembre 2017, une nouvelle procédure d'essai permet de déterminer les valeurs d'émissions de CO₂, de consommation de carburant, ainsi que les rejets polluants des véhicules. Ainsi un nouveau cycle appelé WLTP sera obligatoire pour tous les modèles homologués à partir du 1er septembre 2018.

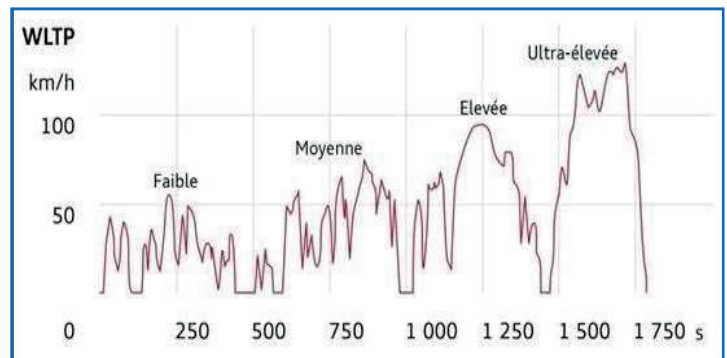
Jusqu'à présent le cycle de conduite normalisé NEDC (New European Driving Cycle) s'appliquait aux véhicules de tourisme et aux véhicules commerciaux légers. Initialement conçu par les constructeurs pour les essais de mise au point, ce cycle avait été repris en 1992 par l'Union Européenne pour mesurer la consommation de carburant et les émissions à l'échappement des véhicules. Ce test était réalisé en laboratoire avec des véhicules installés sur un banc à rouleaux et permettait d'obtenir des valeurs comparables. Mais au fil du temps, il a été reproché à ce cycle d'être décalé des conditions réelles d'usages, avec des phases de conduite insuffisamment sévères qui, au final donnaient des valeurs de consommation et d'émissions trop éloignées de celles constatées par les usagers.



Coup d'oeil sur ces procédures en quelques points clés.

C'est pourquoi, pour mieux estimer la consommation réelle en carburant d'un véhicule, la norme WLTP (Worldwide Harmonized Light-Duty Vehicles Test Procedure) vient remplacer la norme NEDC, en adoptant un style de conduite plus proche de la réalité. Elle a été élaborée à partir d'une base de données constituée d'informations collectées sur des véhicules circulant à travers le monde. Elle permet ainsi de prendre en considération toutes les situations, du trafic intra-urbain aux déplacements sur autoroute. Les accélérations et les freinages ont été sévérés avec des vitesses moyennes et une vitesse maximale plus hautes. Plus étendu, ce cycle prend également en compte les équipements optionnels qui ont un impact direct sur ces valeurs; la masse, l'aérodynamisme du véhicule et aussi les accessoires consommateurs d'énergie électrique. Les résultats obtenus sont ainsi plus réalistes, avec une estimation bien plus précise des émissions et de la consommation réelle de carburant.

Un nouveau test appelé RDE (Real Driving Emissions) vient compléter le test de laboratoire WLTP. Réalisé dans des conditions réelles, l'objectif est de confirmer à posteriori les résultats obtenus par le cycle WLTP, garantissant ainsi que les voitures délivrent toujours de faibles émissions de polluants, non seulement en laboratoire mais aussi et surtout en condition d'usage réel sur la route.



Le nouveau test sur route (RDE).

Lors de ces mesures, la voiture circule effectivement sur routes ouvertes dans un trafic réel, et est exposée à un large éventail de conditions différentes. Un équipement spécifique installé sur le véhicule permet de recueillir les données vérifiant que les plafonds réglementaires des polluants tels que les NO_x par exemple, ne sont pas dépassés. La conduite s'effectue en montée et en descente, en ville (basse vitesse), sur routes rurales (vitesse moyenne) et sur autoroutes (haute vitesse). Elle peut également se réaliser en altitude, avec des températures variables en fonction de la période de l'année et avec une charge utile supplémentaire pouvant être rajoutée au véhicule.

L'Europe est aujourd'hui la première zone du monde à mettre en place de tels tests sur route, marquant ainsi une nouvelle étape dans la mesure des rejets de polluants des véhicules. Ce test RDE demandera aux constructeurs des investissements supplémentaires, dans leurs matériels d'essais et dans le développement des nouveaux véhicules. Mais il est nécessaire pour confirmer les bons résultats obtenus en laboratoire et surtout pour s'assurer que les voitures respectent bien les limites réglementaires dans le temps.

CYCLE	NEDC	WLTP
CONDUITE	2 phases	4 phases de vitesses :
	. Cycle urbain 66%	faible, moyenne, élevée et ultra élevée
	. Cycle extra-urbain 34%	52% urbain - 48 % non urbain
TEMPERATURE DE TEST	20-30°C	23°C
DUREE TOTALE DU CYCLE	20 min	30 min
DISTANCE PARCOURUE	11 km	23,25 km
CHANGEMENT DE VITESSE	Points fixes	Points calculés pour chaque véhicule
VITESSE MOYENNE	34 km/h	46,5 km/h
VITESSE MAXI ATTEINTE	120 km/h	131 km/h
EQUIPEMENTS OPTIONNELS	Non pris en compte	Pris en compte

NOTRE DOSSIER

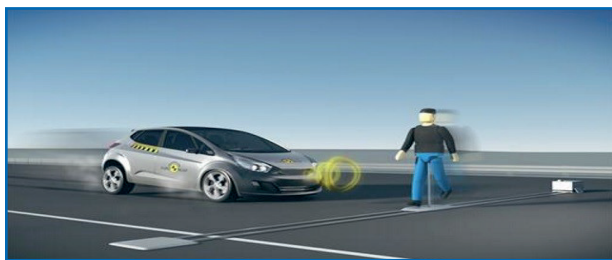
BASE AUTOMOBILE SRA

Dans le cadre des évolutions de la base "auto", la prise en compte de données requises est désormais effective. Depuis mi-décembre le nouvel applicatif est opérationnel, et de nouveaux paramètres, codifications et valeurs, l'enrichissent.

Le code identifiant, élément clé du référencement des véhicules dans la base, articulé sur sept caractères est dorénavant incrémenté en alphanumérique pour pallier la saturation des codes de certains modèles.

A ce jour, quelques 107 000 versions ont été enregistrées et face à la multiplicité et diversité des offres proposées sur le marché, l'alimentation s'intensifie et s'avère plus complexe.

Par ailleurs, le marché des Dom-Tom présente des véhicules différemment équipés et à des conditions tarifaires spécifiques. Aussi la récupération des informations représente un réel challenge !



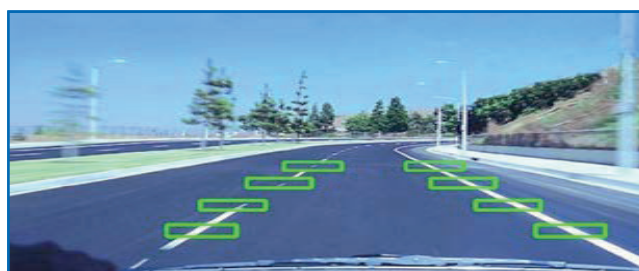
Dispositif AEB avec détection piéton

Dédiés aux ADAS (Advanced Driver Assistance Systems), trois paramètres renseignent les systèmes afférents à la sécurité et à la protection ou à la délégation de conduite. En complément du dispositif AEB (Autonomous Emergency Braking) le freinage d'urgence autonome, déjà valorisé dans le groupe actualisé s'il permet la détection piéton et équipe le véhicule de série, viennent s'ajouter l'ACC (Adaptive Cruise Control) le régulateur de vitesse adaptatif et le LKA (Lane Keeping Assist) le maintien de voie, permettant de définir un niveau d'autonomie, sous conditions.



Dispositif ACC

Issu des projets du programme NFI (Nouvelle France Industrielle) et défini selon la nomenclature du plan industriel du véhicule autonome, l'automobile dite «intelligente», est équipée de capteurs et de systèmes de commande innovants, et a pour objectif de contribuer à renforcer la sécurité routière.



Alerte aide à la conduite

Aussi, il convient de distinguer les dispositifs d'aides tels les alertes, des dispositifs d'assistance et d'autonomie qui progressivement vont conduire au véhicule complètement autonome, tel un robot ! Echelonné de 0 à 5, le niveau maximal nécessitera plusieurs avancées techniques et technologiques et des étapes juridiques et réglementaires.

Actuellement les différents systèmes présents sur les véhicules n'offrent pas les mêmes qualités et capacités et n'agissent ou ne réagissent pas tous avec les mêmes degrés d'efficacité et de performance. Pour exemple, le dispositif de maintien en ligne doit guider le véhicule dans sa voie et non effectuer une correction de la trajectoire pour être déclaré de niveau 2.



Dispositif LKA

L'ajout des ADAS, dans la base se fera en collaboration avec les constructeurs et les importateurs, en apportant les précisions et détails complémentaires au besoin.

Pour les adhérents toutes les données contenues dans la base sont disponibles et téléchargeables sur notre site : www.sra.asso.fr