



## EDITO

**U**n an déjà et toujours plus de visiteurs : le succès de notre nouveau site Internet ne se dément pas. Fin 2012, nous vous annonçons des statistiques de fréquentation au-delà de nos prévisions (voir lettre SRA n° 11). Pour son premier anniversaire, les consultations sont encore en progression. Ce nouveau support de communication auprès de nos adhérents joue donc pleinement son rôle et tend à devenir une référence tant pour les professionnels que le grand public.

Plus en détail, c'est notre base «automobile», riche de près de 80.000 véhicules, qui est la plus consultée. Et la rubrique «protection vol» pour les 2 roues affiche un nombre de visites qui a doublé depuis sa mise en ligne.

Cependant, et pour qu'il soit toujours plus attractif, nous veillons à régulièrement enrichir le site. Ainsi, le projet de classement des gilets airbag pour motards qui est en phase de déploiement sera prochainement inclus dans une nouvelle rubrique dans laquelle seront proposés les équipements qui répondent à notre cahier des charges. Dans un premier temps sous forme d'une liste, la recherche de ces éléments de protection se fera ensuite plus pratique, dans un format équivalent à celui de la protection vol des 2 roues, c'est-à-dire par marque et/ou par technologie. Ces informations seront disponibles dans l'espace grand public.

Nous étoffons également la partie «infos/études» en réservant à nos adhérents les dossiers techniques «projets» et évidemment les dossiers confidentiels. Cela correspond à notre ambition : rendre les travaux de SRA très facilement consultables. Aussi, rendez vous régulièrement sur [www.sra.asso.fr](http://www.sra.asso.fr). Et pour les adhérents, non encore connectés, n'hésitez pas à nous faire votre demande de certificat, vous ouvrant ainsi l'accès à l'espace privé du site.

Frédéric Maisonneuve  
Président de SRA

## SOMMAIRE

Edito

Actualités

Chiffres clés

Coût des dommages en 2011

On en parle

Comparatif européen sur les pièces

Réparation

Norme sur les vitrages automobiles

Du côté des constructeurs

Location de la batterie du véhicule électrique

Reportages

Coup de pédale... électrique

Entre évolution et renouvellement

## ACTUALITÉS

### Nouvelle Nissan Leaf

**N**issan est venu présenter à SRA la nouvelle Leaf, véhicule électrique produit désormais en Europe. Esthétiquement, elle reste proche de l'ancienne version qui, rappelons-le, a été élue voiture de l'année 2011. Ses évolutions notables portent sur les éléments électriques et les accessoires qui lui permettent de gagner en autonomie. Sur le cycle normalisé (NDEC) la Leaf passe ainsi de 175 km à 199 km : grâce à une meilleure aérodynamique, un meilleur rendement du moteur électrique et un système de récupération d'énergie au freinage plus efficace. Par ailleurs, pour la climatisation, un système de pompe à chaleur, beaucoup plus économe, est utilisé. Sur ce modèle, la batterie pourra être vendue avec le véhicule ou, nouveauté, louée comme le propose Renault (voir page 3).

### Tarif horaire : pleins phares sur la Méditerranée

**L**'enquête menée chaque trimestre par SRA sur les taux horaires de main-d'œuvre carrosserie et sur l'équivalent horaire des ingrédients peinture, permet de réaliser un suivi par zone géographique. La région Méditerranée au sens large (PACA, Corse et Languedoc-Roussillon) nous interpelle actuellement. Après une augmentation conséquente des taux horaires en 2012 (+ 5,7 %), l'indice dépasse cette fois 110, ce qui signifie que les tarifs sont 10 % plus élevés que pour l'ensemble de la France... Plus marquant encore, l'équivalent horaire : la Méditerranée est la zone géographique où les prix peinture sont les plus élevés de l'hexagone et où l'augmentation au

second trimestre 2013 est la plus forte : + 4,6 %.

Plus d'informations sur notre site dans Repères trimestriels.

### Véhicule électrique et nouveaux matériaux

**L**a journée d'informations techniques annuelle réservée aux adhérents de SRA se déroulera le vendredi 6 décembre 2013. Le thème abordé sera sur les nouveaux matériaux : lesquels sont-ils, pourquoi, comment les réparer ? En particulier la réparation des cadres de 2 roues, préliminaire à la publication de la norme. Autre focus : le véhicule électrique avec la problématique de sa réparation et du recyclage de la batterie.

## Coût des dommages en 2011

**13,76 milliards d'euros :** coût total des dommages automobiles hors frais de gestion en 2011.

**73 % :** part des dommages matériels dans le montant total des sinistres autos.

**6,38 milliards d'euros :** coût estimé de la réparation collision à la charge des assureurs.

**37 % :** part que tiennent les pièces de rechange (réparation et bris de glaces) dans le coût total des dommages matériels, soit **3,76 milliards d'euros**. Cela représente la charge la plus lourde dans la facture totale. La main-d'œuvre représente **30 %**, les pertes totales **26 %** et la peinture **7%**.

Plus d'informations sur [www.sra.asso.fr](http://www.sra.asso.fr) rubrique Statistiques

## ON EN PARLE Comparatif européen sur les pièces

### Des écarts de prix toujours aussi surprenants...

L'étude annuelle de Insurance Europe ([www.insuranceurope.eu](http://www.insuranceurope.eu)) est désormais disponible. Y sont ainsi comparés les prix des pièces de 20 véhicules appartenant aux quatre segments (aucun véhicule français dans les segments M2 et H). SRA est le correspondant technique pour la France. Le panier suivi comporte 12 pièces majeures : boucliers, capot, ailes, pare-brise...

**De vrais choix stratégiques.** Pour un modèle donné, des écarts de prix, parfois importants, sont constatés. Si certains s'expliquent par la fiscalité ou le volume des immatriculations, d'autres proviennent clairement d'un choix stratégique du constructeur. Par exemple, le bouclier avant de l'Opel Corsa coûte 299€ en Allemagne (pays du constructeur) mais 355€ en France (pays importateur), soit presque 20% de plus ! A l'inverse, et de façon quelque peu étonnante, le capot de la Peugeot 207 coûte 201€ en Pologne alors qu'en France il est facturé 301€, soit un grand écart de... 50% cette fois ! Rappelons-le : la France fait partie des pays non libéralisés, alors que la Pologne applique la clause de réparation.

Et l'Allemagne quant à elle, a dans les faits, libéralisé le marché des pièces visibles, même si ce n'est pas retranscrit d'un point de vue juridique.

Dans le segment M1, l'étude désigne clairement le véhicule le plus onéreux : c'est la Peugeot 308, dont le prix moyen est supérieur de 15% à 48% par rapport aux autres véhicules et notamment la Fiat Bravo, la mieux placée. Mais ce qui interpelle le plus, c'est le prix du pare-brise de la Ford Focus III en France : 375€ soit 23% de plus qu'en Espagne et Finlande et 35% de plus qu'en Allemagne. Plus marquant encore, c'est l'écart par rapport à l'an passé. La Ford Focus II, suivie à l'époque, affichait un tarif à 262€, soit un écart de 113€ à la charge des assureurs français.

**Une réflexion est en cours.** Dans le segment B en revanche, selon la pièce observée, il est plus difficile de classer un véhicule par rapport aux autres. La Renault Clio III par exemple, est bien placée pour son bouclier avant, mais son capot est onéreux même si, ne l'oublions pas, il est le seul à être en aluminium... Autant de constats qui, au travers de cette étude, nourrissent la réflexion menée par l'Autorité de la Concurrence sur ce sujet (voir lettre SRA n° 11).

Plus d'informations sur notre site, rubrique Statistiques / prix des pièces Europe

## RÉPARATION Norme sur les vitrages automobiles

### La norme SRA pour les VP permet des réparations de qualité. Camions, cars et bus vont bénéficier d'une norme expérimentale.

La réparation des vitrages feuilletés est une technique largement éprouvée, fiable et reconnue au niveau mondial. De fait, sous l'impulsion de SRA, une norme sur la réparation des vitrages feuilletés automobiles a été publiée en mai 2011. Ce document de référence permet de déterminer objectivement si un vitrage peut être ou non réparé.

Dans l'affirmative, il permet de fixer le niveau de qualité pour cette réparation. Avec la mise en œuvre de cette norme, le client a ainsi l'assurance d'une réparation parfaitement réalisée avec du personnel formé, utilisant une méthode, des équipements et des produits performants.

Cette norme, et on le sait moins, comporte quatre parties : trois seulement sont d'ores et déjà publiées (voir ci-dessous). La toute dernière, intitulée «Réparation des vitrages des véhicules poids lourds et des cars (NF R19-601-4)» n'a pas été jugée publiable en l'état par le groupe d'experts.

Elle nécessite une période d'expérimentation ou de mise à l'épreuve qui se traduira, prochainement, par l'établissement d'une norme expérimentale. A terme, cette norme sera de nouveau examinée afin d'être définitivement homologuée.

#### Normes disponibles à l'AFNOR sur la réparation des pare-brise :

- PARTIE 1 : CRITÈRES DE RÉPARATION DES IMPACTS (NF R19-601-1 MAI 2011)
- PARTIE 2 : PROCESSUS DE RÉPARATION DES IMPACTS (NF R19-601-2 MAI 2011)
- PARTIE 3 : CRITÈRES DE QUALIFICATION DE LA RÉPARATION (NF R19-601-3 MAI 2011)

# DU CÔTÉ DES CONSTRUCTEURS

## Location de la batterie du véhicule électrique

**Le véhicule électrique est plus cher que son homologue thermique. Pour le promouvoir, Renault et Nissan ont choisi de louer les batteries. Un modèle de commercialisation abordable et rassurant pour le client, mais qui interpelle aussi les assureurs : contrats et procédures en cas de sinistre sont impactés.**

**S**i le véhicule électrique remonte au début de l'ère automobile, sa technologie est désormais nouvelle et novatrice. L'industrialisation n'en est qu'à ses débuts... avec de fait, des coûts de production très élevés. Pour qu'ils ne se reflètent pas dans les prix de vente, des constructeurs, Renault en tête, ont choisi la solution de la location des batteries.

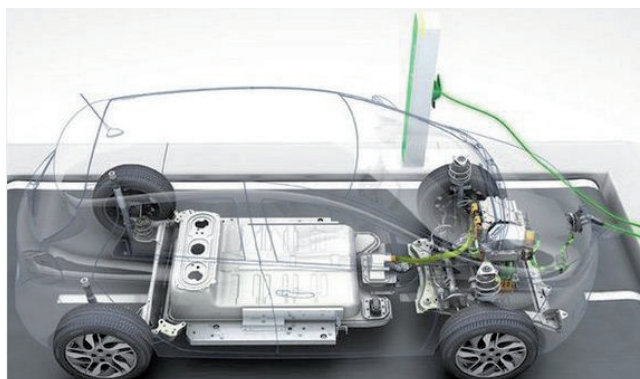
### Une nouvelle offre client

**L**e surcoût lié à la technologie électrique est compensé par une aide fiscale : un bonus écologique, actuellement fixé à 7 000 euros par véhicule. Le prix d'achat reste donc le même que celui d'un véhicule thermique équivalent. Les coûts d'entretien sont en revanche plus faibles : il n'y a plus de moteur thermique à réviser et les freins comme les pneus s'usent moins vite grâce au système de récupération d'énergie. Au final le coût d'usage (location de la batterie + recharges électriques), devrait être le même qu'un modèle thermique comparable. Chez Renault et Nissan, le coût de la location de la batterie varie selon la durée d'engagement et le kilométrage parcouru. Chez Smart par exemple, le loyer de la location ne dépend que de la durée.

### Avantages et contraintes de la location

**L**ouer la batterie présente quelques avantages : le contrat de location prévoit par exemple une assistance exhaustive, pannes électriques comprises, même si ces dernières découlent d'un manque d'autonomie au cours du trajet. En cas de défaillance, le constructeur s'engage à fournir une batterie pleinement opérationnelle. Et lors de la cession du véhicule, ce contrat de location est transmissible au nouveau propriétaire.

Parallèlement, le client doit être attentif à certaines spécificités du contrat de location. Dès la livraison de son véhicule, chaque propriétaire doit par exemple informer son assureur de l'existence d'un contrat de location et souscrire toutes les garanties de nature à couvrir, au minimum «sa responsabilité civile, les dommages causés au véhicule électrique et à la batterie de traction, ainsi que le vol, l'incendie, les conséquences d'événements climatiques et de catastrophes naturelles». Il s'agit là d'une obligation contractuelle imposée par Renault pour que ses clients ne soient pas «surpris» du prix lors d'un dommage à la batterie. Autre particularité : en cas de dysfonctionnement de la batterie, et pour bénéficier à plein des garanties attachées au contrat de location, seul le réseau habilité par le constructeur est autorisé à émettre un diagnostic, voire à intervenir.



La batterie est située sous le plancher

### Assurance dommages : un contrat spécifique

**P**our Renault, un assureur unique doit couvrir le véhicule et la batterie. Dans tous les cas, la valeur de la batterie pour laquelle le client doit s'assurer est définie contractuellement. En cas de sinistre garanti, le client (locataire) délègue au loueur, le cas échéant, les indemnités d'assurance. Comme avec un contrat classique, l'assureur indemnise la remise en état de la batterie et le client reste tenu au paiement des loyers. Si cette dernière est totalement détruite ou volée, le contrat de location est résilié de plein droit et le locataire doit régler au loueur une indemnité forfaitaire calculée sur la base de la valeur assurée de la batterie (voir ci-dessous). Même chose si la batterie n'est pas retrouvée dans les 30 jours.

#### La valeur assurée de la batterie selon Renault et Nissan

Inscrite dans les conditions particulières du contrat de location, elle n'indique pas une valeur d'achat, mais une compensation du préjudice financier subi par le loueur en cas de sinistre. Par exemple, 8 110 € HT pour une Renault Fluence et 7 000 € HT pour une Renault Zoe. S'il y a sinistre et si la batterie est non réparable, l'indemnité forfaitaire que règle le client au loueur, est uniquement fonction de la date de mise en circulation du véhicule. Celle-ci est calculée de la manière suivante : valeur assurée de la batterie, diminuée d'un abattement annuel de 10% (calculé au prorata temporis mensuel) à compter du 13ème mois de mise en circulation. Pour un véhicule de plus de 10 ans, cette indemnité forfaitaire est égale à 10 % de la valeur assurée de la batterie.



# REPORTAGES

## Coup de pédale... électrique

**Constructeur mythique du paysage français, MATRA a ouvert ses portes à SRA pour présenter ses véhicules électriques.**

**D**epuis 2006, l'industriel a développé de nouvelles solutions de mobilité en mettant notamment l'accent sur le vélo à assistance électrique (VAE). MATRA dispose actuellement d'une large gamme composée de vélos pour les déplacements urbains, les loisirs ou le sport. L'occasion nous a été donnée d'essayer in situ différentes déclinaisons et de constater les résultats de ces recherches technologiques poussées. Si l'assistance électrique, modulable suivant les désirs de l'utilisateur, est généralisée, d'autres innovations sont proposées lorsque l'on monte en gamme : par exemple, la boîte de vitesses entièrement automatisée ou à commande séquentielle, avec affichage du rapport engagé au guidon. Les parties-cycles sont également valorisées avec l'emploi de l'aluminium pour tous les

cadres, le développement du freinage à disque, des suspensions hydrauliques et une implantation optimisée des ensembles moteurs/batteries.

### Une réglementation spécifique

L'avis du 9 juin 2009 publié au Journal Officiel en application du décret n° 95-937 et le Code de la route, autorisent un VAE conforme à la norme EPAC NF EN 15194 à circuler sur la voie publique. Ainsi, l'assistance du moteur n'intervient que si le cycliste pédale. Un démarrage tout électrique (sans aucun recours au pédalage) est toutefois autorisé de 0 jusqu'à 6 km/h. Dans tous les cas, la propulsion électrique auxiliaire est interrompue lorsque le vélo atteint 25 km/h. Enfin la puissance maxi du moteur est limitée à 250 watts. Des caractéristiques qui ouvrent la voie aux fabricants pour de prochaines évolutions. Et le futur s'annonce prometteur : sur un marché français de la bicyclette en baisse, le VAE a lui connu en 2012 une progression de 15% en volume.

## Entre évolution et renouvellement

**Le 2008 et le nouveau C4 Picasso sont analysés côté réparabilité.**

**A**vec le 2008, Peugeot propose une alternative à la 208. Ce véhicule défini comme étant «multi-talents» s'inscrit comme un crossover destiné à un large public. Grâce à l'engouement pour ce type de véhicule et au succès du 3008, Peugeot lui ambitionne un large succès. Pour sa conception, le constructeur s'est basé sur la plateforme de sa grande sœur, la 208. Comme ce fut le cas précédemment, les résultats du choc à 15 km/h ne sont pas satisfaisants : la réparabilité ne connaît pas d'amélioration. Pour la partie avant, en plus des éléments habituellement impactés, il est nécessaire de remettre en forme l'embout de longeron gauche. A l'arrière le bouclier et la traverse sont à remplacer, et le plancher du coffre nécessite un important redressage.



Le Peugeot 2008 s'inscrit dans le sillage de la 208



Le nouveau Citroën C4 Picasso : de vraies innovations

**L**e style du nouveau C4 Picasso tranche véritablement avec son prédécesseur. Pour cette nouvelle génération, les ingénieurs de la marque aux chevrons ont travaillé l'aérodynamique permettant une baisse des émissions de CO2 de 22%, avec, en plus, un habitacle qui évolue en gardant des dimensions plus compactes. Citroën inaugure là une toute nouvelle plateforme baptisée EMP2. Conçue pour être modulaire, elle devrait supporter bon nombre de carrosseries au sein du groupe PSA. Concernant le test du choc à 15 km/h, les résultats sont positifs : seuls les éléments amovibles de carrosserie sont à changer tels que le capot, le bouclier avant, la traverse, l'aile et le phare gauche. Pour l'arrière le bouclier et la traverse sont à remplacer. Bien né, le C4 Picasso offre assurément une belle perspective pour toute une lignée de modèles qui bénéficieront de ses gènes.