

■ **Distribution automobile : la nouvelle donne**

■ **Tendances produits : toits en verre**

■ **La sécurité en point de mire sur le marché du vitrage automobile de remplacement aux USA**

■ **Des performances optiques visionnaires**

Distribution automobile : La nouvelle donne

Depuis le 1er octobre 2002, le nouveau règlement d'exemption par catégorie concernant le secteur automobile a été adopté par la commission européenne et est entré en vigueur dans toute l'Union européenne, en Norvège, en Islande et au Liechtenstein.

Ce nouveau règlement concerne :

1) La vente de véhicules neufs ;
2) Le service après vente ; 3) La vente et la fourniture de pièces de rechange.

Les véhicules concernés par cette réglementation sont : les voitures particulières, les véhicules utilitaires légers, les camions, les autobus et les autocars. Le nouveau régime, globalement plus souple que l'ancien, présente des aspects novateurs en matière de distribution de véhicules neufs et de service après-vente et offre de meilleures conditions de concurrence. Dorénavant, on peut vendre un véhicule neuf sans avoir l'obligation d'en assurer le service après-vente, ce qui permet à de nouveaux acteurs d'entrer sur ce marché comme les grandes surfaces ou les ventes sur Internet...

La distribution :

Le constructeur peut organiser sa distribution selon différents critères :

- territoriaux : avec obligation

pour le distributeur de livrer tous les acteurs d'un territoire défini.

- qualitatifs : exigence en matière de formation, de qualification professionnelle ou en matière d'exposition du produit

- quantitatifs : volume d'achat minimum, nombre maximum de distributeurs par zone, etc..

Le service après-vente :

Les distributeurs n'ayant pas l'obligation d'assurer le service après-vente le constructeur devra mettre en place un réseau autre qui lui permettra de répondre à son obligation de garantie et de rappel. Il devra en plus mettre à la disposition des réparateurs indépendants toute la documentation technique afin de pouvoir réparer le véhicule de leur marque.



Photographs from the Audiovisual Library of the European Commission.

Vente et fourniture de pièces de rechange :

En ce qui concerne la distribution de pièces de rechange, le nouveau règlement permet au consommateur final d'avoir le libre choix des pièces de rechange dans l'atelier d'un réparateur agréé. Il pourra donc utiliser :

- Des pièces d'origine constructeur ;
- Des pièces identiques fournies par les fabricants de pièces détachées ;
- Des pièces de rechange de



Tendances produits : toits en verre

De nouvelles techniques introduites ces dernières années augmentent les possibilités d'utilisation des toits en verre dans les voitures.

Les voitures d'aujourd'hui ne sont pas seulement équipées d'un simple toit ouvrant, les fabricants proposent des options allant du toit ouvrant à un véhicule presque totalement recouvert de verre.

L'utilisation du verre contribue à une ambiance spacieuse et conviviale dans la voiture. La demande pour plus de vitrage dans la voiture et surtout pour des toits ouvrants de plus grandes dimensions augmente. Le marché européen des toits ouvrants est essentiellement concentré dans les pays du nord, peut être parce que le besoin en lumière du jour y est plus grand. La production européenne totale va passer de 20,5% en 2000 à 23% dans les années à venir.

Différents types de toits ouvrants sont disponibles sur le marché. Le premier toit ouvrant était de type «aéroofrein», basculant à l'arrière et même glissant vers l'arrière. Ce type de toit ouvrant est facile à installer et il est très utilisé pour les installations ultérieures. Le verre de ces toits ouvrants est généralement de forme simple, presque plate, puisque sa courbure principale est habituellement d'environ 15 mm et sa double courbure d'environ 4 à 6 mm.

Les toits ouvrants ne cessent de s'agrandir pour offrir à tous les passagers une vue panoramique illimitée. La conception des toits ouvrants va probablement évoluer vers différentes formes et positions. Déjà, plusieurs véhicules sont introduits avec des toits ouvrants à panneaux doubles constitués de deux volets de verre trempé d'à peu près la même taille qui couvrent le toit du véhicule. Au lieu d'un ou deux grands pan-

neaux, un auvent peut aussi être réalisé avec plusieurs « lamelles » ou « lames » de verre trempé les unes derrière les autres.

Une autre technique de construction d'un auvent ou d'un toit ouvrant panoramique utilise plusieurs morceaux de verre trempé. Le modèle le plus simple de toit ouvrant à plusieurs panneaux est celui doté de deux toits ouvrants de type aéroofrein standard placés l'un derrière l'autre. Les modèles plus sophistiqués sont constitués de trois ou même quatre pièces.

Comme les toits ouvrants sont de plus en plus grands, des solutions doivent être trouvées en matière d'absorption de la chaleur et de préservation de l'intimité. Plusieurs solutions sont en cours de développement, comme l'application d'un revêtement minéral (électro-chromique) sur la surface du verre ou l'utilisation d'un film organique de teinte réglable intercalé entre deux couches de verre. ■

La sécurité en point de mire sur le marché du vitrage automobile de remplacement aux USA

Les USA s'intéressent de plus en plus au problème des pare-brise mal installés. De nos jours, le pare-brise d'une voiture est un facteur important dans la résistance structurelle totale de la caisse de la voiture. Il doit résister à la puissance extrême des airbags pour empêcher que le conducteur et les passagers ne soient éjectés de la voiture en cas d'accident. Il empêche aussi la déformation du toit au cours des collisions et des tonneaux. La qualité du pare-brise et son installation doivent donc être pris très au sérieux. Plusieurs accidents très discutés ont attiré l'attention des conducteurs américains.

ABC 20/20

Le problème devint national quand la chaîne de télévision ABC montra de façon choquante dans son émission 20/20, comment un pare-brise mal installé pouvait-être à l'origine de blessures graves et même d'accidents mortels.

Le problème est partiellement dû à une pression dangereuse des prix vers le bas, aussi bien de la part des consommateurs que des installateurs de vitrage. Finalement, la qualité du produit et/ou de l'installation peuvent être compromis dans un but d'économie, ce qui nuit à



la sécurité du conducteur et des passagers.

Le cas Fransway

Un des derniers accidents en date a entraîné le décès de Joan Fransway. Cette jeune femme de 25

ans a été tuée quand elle a été expulsée à travers son pare-brise dans un accident de voiture. Les experts ont affirmé que si le pare-brise avait été correctement installé, sa vie aurait été sauvée.

Lors d'une intervention au cours d'une convention indépendante sur le verre, son frère a exprimé son inquiétude au sujet de l'importance accordée au prix au détriment de la qualité des produits et du travail, ce qui met en jeu la vie des conducteurs et des passagers.

Le marché européen

Dans le passé, le marché américain a joué un rôle majeur dans la définition de normes pour les crash tests et dans le développement de pare-brise montés avec de l'uréthane.

De nouveau, il est le premier à souligner l'importance de la qualité et la nécessité d'établir des normes de sécurité dans le vitrage automobile de remplacement.

Certaines personnes meurent-elles aujourd'hui en Europe pour les mêmes raisons que Joan Fransway? Nous ne le savons pas mais nous savons que 120 000 personnes meurent dans des accidents de la route chaque année et 2,5 millions sont blessées.

Nous devons veiller à ce qu'aucune de ces personnes ne soit victime d'une qualité médiocre ou de normes insuffisantes dans le marché européen du vitrage automobile de remplacement. ■

Distribution automobile : la nouvelle donne (Page 1)

qualité équivalente fournies par un autre fabricant de pièce de rechange.

De même, les fabricants de pièces détachées auront plus facilement accès aux réparateurs tant agréés qu'indépendants. Ils seront autorisés à faire figurer leur logo à côté de celui des constructeurs, sur des pièces détachées d'origine qu'ils lui vendront. Mais la grande nouveauté est que les constructeurs pourront également vendre des pièces frappées de leur seul logo à des réparateurs agréés ou indépendants – et ce, sans perdre la dénomination de «pièces détachées d'origine».

Il est important de souligner que les sociétés membres du GEPVP produisent et distribuent des

pièces de rechange d'origine* et **pièce de re-change de qualité équivalente** en accord avec les spécifications et standards de production fournis par le constructeur automobile (OEM standards).

Pour conclure, toutes ces nouvelles dispositions ont été prises avec l'objectif principal de renforcer la concurrence entre les principaux acteurs du marché des véhicules neufs, du service après vente et de la pièce de rechange, ceci pour offrir au consommateur final des prix plus compétitifs tout en préservant la qualité et la sécurité. ■

* : Le Règlement 1400/2002 introduit la notion de « pièce de rechange d'Origine»: ces pièces sont d'une qualité équivalente à celle des composants utilisés pour l'assemblage de véhicules neufs.

Pour plus de renseignements, vous pouvez consulter le site Internet de la commission européenne : http://europa.eu.int/comm/competition/car_sector/

Quelques points importants lorsque vous devez changer de pare-brise

- **Le vitrage de remplacement doit être fabriqué par un fabricant d'équipements d'origine.**

- **La colle doit être approuvée pour votre voiture.**

- **Attendre le temps recommandé pour le séchage de la colle (Safe Drive Away Time).**

- **S'assurer que l'installateur est agréé pour effectuer ce travail.**

Des performances optiques visionnaires

Les pare-brise doivent présenter d'excellentes qualités optiques : ils doivent offrir une vue illimitée sans distorsion. Ils jouent aussi un rôle clé dans la conception de la caisse du véhicule et exigent donc un niveau élevé d'expertise technologique.

Les essuie-glace jouent un rôle important dans le maintien de la visibilité quand il pleut ou quand le pare-brise est sale. Le meilleur résultat est obtenu quand le contact entre les balais des essuie-glace et le pare-brise est optimal. Le contact entre l'essuie-glace et le pare-brise dépend de nombreux facteurs, la saleté étant le plus important et probablement le plus facile à identifier.

Quand les essuie-glace fonctionnent en continu, le pare-brise doit rester transparent et la visibilité excellente. Pour cela, la surface essuyée doit être régulière, d'pour-

vue de courbes opposées et de grandes variations de la courbure. Tout défaut peut causer des traces suite au passage de l'essuie-glace, ce qui fatigue les yeux du conducteur et cause des problèmes de visibilité encore plus importants la nuit.

Pour que la forme du pare-brise et le contact entre l'essuie-glace et le verre soient optimaux, il est essentiel que les concepteurs du vitrage et les concepteurs des essuie-glace coopèrent.

È la première étape de la conception du vitrage, le fabricant du vitrage analyse la faisabilité du

projet, y compris la possibilité de courber le verre et le contrôle des caractéristiques optiques. Le fournisseur des essuie-glace analyse les paramètres pour l'essuyage et suggère les meilleures solutions d'installation en fonction de la forme théorique du pare-brise. Après cette étape, la conception théorique est optimisée pour améliorer les résultats d'essuyage. Ces résultats sont vérifiés par des tests grandeur nature et les éventuelles variations locales trouvées sur la surface du verre sont modifiées si nécessaire.

Finalement, le fabricant de voitures effectue un ensemble de points de contrôle sur la surface du pare-brise pour assurer que tous les pare-brise montés au cours de l'assemblage des véhicules sont conformes aux spécifications établies. Ainsi, la voiture bénéficiera d'essuie-glace au fonctionnement optimal.

La combinaison d'un vitrage de grande qualité (qualité d'origine) et de bons essuie-glace est essentielle pour une visibilité sans distorsion et donc pour la sécurité. ■