

Eclairage : l'avenir du xénon est compté selon Lumileds

vendredi, 22 février 2019

Alors que le marché français de l'après-vente reste ostensiblement tourné vers la technologie halogène et que les LED commencent à se faire une petite place, il semble que l'âge d'or du xénon touche à sa fin. C'est déjà le cas en première monte et la rechange devrait profiter d'une croissance des volumes pendant encore quelques années.



L'éclairage avant xénon vient de connaître son pic en première monte et devrait montrer une diminution rapide des volumes vendus.

En première monte, le marché de l'éclairage suit tout simplement la tendance du parc automobile et peut compter, au niveau mondial, sur une progression annuelle moyenne de 3% pendant trois ans, à en croire Lumileds, équipementier détenteur des marques [Philips](#) et Narva. Sur les marchés d'Europe, du Moyen-Orient et d'Afrique, la tendance tourne autour des +2,5% et l'halogène, «*technologie pourtant la plus ancienne puisqu'elle remonte à l'avant-guerre*», selon Steven Zimmer, vice-président Aftermarket Sales monde de Lumileds, continue de suivre la progression du marché.

Xénon : au zénith avant l'extinction programmée

Bien évidemment, la technologie LED progresse également très fort en équipement d'origine et «*une*

tendance semble se confirmer, selon Lumileds : la progression de la demande des LED en rechange automobile est constatée sur l'ensemble des marchés». Mais entre le dynamisme naturel du taux d'équipement LED et la fiabilité sans cesse confirmée de la technologie halogène, en première monte comme à la rechange, que reste-t-il donc comme place à l'éclairage xénon, naguère synonyme de performance et de haut de gamme ?

«En premier équipement, le xénon vient de connaître ses deux années de gloire, reconnaît Steven Zimmer. Mais cela résonne comme un chant du cygne : aujourd'hui, la technologie LED l'a déjà remplacé sur son ancien créneau et le xenon devrait disparaître à plus ou moins court terme» des nouvelles plateformes. Le dirigeant n'y va pas par quatre chemins : «le xénon représente la performance d'hier et il est aujourd'hui cannibalisé par les LED, or, même la différence de coût ne lui profite plus». Et en après-vente, alors ?

Les constructeurs français n'y sont pas pour rien

Sur le marché de la rechange, en revanche, la technologie d'éclairage xénon *«peut encore tabler sur cinq à dix ans de croissance»*. Et encore, cela dépend fortement des marchés puisque le taux d'équipement varie très fortement d'un pays à l'autre. *«A son pic mondial, la part du xénon sur le marché de l'éclairage était d'environ 10%, affirme Jacques Le Berre, directeur Strategic Marketing Automotive Aftermarket de Lumileds. Mais en France, le taux d'équipement a difficilement dépassé les 2%.»*

Et cela dépend beaucoup de la façon dont les constructeurs eux-mêmes auront présenté la technologie, souvent décrite comme [haut de gamme](#) par les constructeurs français, dont les véhicules restent majoritaires dans notre parc roulant. Alors que, dans le même temps, les constructeurs asiatiques ne se privaient pas d'employer l'éclairage xénon jusque sur leurs modèles citadins. *«A la fin, l'ère du xénon aura duré trente ans», professe Steven Zimmer.*

Lumileds croit toujours fort en l'halogène

Côté halogène, en revanche, la technologie, désormais centenaire, fait de la résistance. *«A terme, bien sûr, la LED remplacera l'halogène sur la grande majorité des véhicules, mais cela prendra du temps», confesse Jacques Le Berre, conscient de la fiabilité des évolutions technologiques successives qu'a connue l'halogène. Lumileds n'y étant d'ailleurs pas pour rien puisque, fort d'un catalogue très large de neuf gammes distinctes rien que pour l'halogène dédié au VL, l'équipementier a pu monter jusqu'à 150% de performance supplémentaire avec son offre RacingVision, par rapport au standard minimum légal. Et ses références WhiteVision, pour ne citer qu'elles, avancent pour argument un «effet xénon» leur permettant notamment d'atteindre 60% de performance en plus.*



Le rétrofit LED n'est encore autorisé que sur route fermée en Europe occidentale.

De quoi faire patienter ceux qui ne jurent que par la LED qui, pourtant, ne dispose pas encore d'une solution de rétrofit digne de ce nom pour l'éclairage avant, puisque celui-ci n'est pas autorisé pour les véhicules circulant sur voie ouverte. Pourtant, Philips en propose déjà avec ses solutions Ultinon et [X-tremeUltinon LED](#). «Aussi nous poussons en faveur d'une évolution qualitative des normes pour mettre fin aux alternatives exotiques et illégales en la matière, car il s'agit d'une exigence de sécurité routière», reconnaît Jacques Le Berre. Car il est techniquement possible de faire passer un véhicule d'un éclairage halogène ou xénon d'origine à un éclairage LED, mais tout est question de réglementation, pour l'instant.

Et de coût, puisqu'un optique avant à LED tel qu'on en trouve aujourd'hui commercialisé dans la rechange constructeur coûte facilement plusieurs milliers d'euros... Et son statut de pièce captive ne fait que grignoter du business aux fournisseurs présents en après-vente, dont Lumileds fait partie. Durabilité, captivité : deux raisons parmi d'autres qui font que l'équipementier cherche aujourd'hui à asseoir sa position en termes de service auprès de la distribution indépendante.

«Nous disposons d'une équipe de sept personnes sur le terrain, plus deux au marketing de proximité, explique Benoît Pradaud, nouveau directeur commercial et marketing France et Export Automotives de Lumileds. Nous proposons même aux plateformes de réaliser des études, avec Salesforce, pour optimiser leur supply chain.»

© Apres-Vente-Auto.com © Reproduction interdite