

## CESVI France désacralise la réparation des hybrides et électriques

mardi, 06 octobre 2020

Le technocentre CESVI France a accueilli, le 29 septembre dernier, les réseaux de carrosserie adhérents de la FRCI. A l'occasion du crash-test de la Renault Zoe II, il voulait promouvoir ses solutions de formation dédiées à la réparation de véhicules électriques et hybrides. Et désacraliser la procédure pour des ateliers indépendants encore trop peu enclins à s'habiller pour les recevoir.



CESVI France a beau être une filiale du groupe d'assurance mutualiste Covéa, son technocentre de Jaunay-Marigny, dans la Vienne (86), est également un centre de labellisation et de certification des process de réparation ainsi qu'un centre de formation ouvert à l'ensemble des réparateurs de France. Surtout ceux constitués en réseaux. Raison pour laquelle la Fédération des réseaux de carrossiers indépendants (FRCI) y a organisé son dernier conseil d'administration, le 29 septembre dernier, et que ses adhérents y ont été invités à assister au crash-test du véhicule électrique emblématique de l'industrie automobile française : la Renault Zoe II.

**+231% d'immatriculations VE et VH en un an**

Un crash-test urbain réalisé selon la norme RCAR à environ 15 km/h et destiné à permettre d'identifier « l'indice coût réparabilité » (ICR) du véhicule, indicateur différenciant sur le marché de l'assurance auto pour les trois marques du groupe Covéa : Maaf, MMA et GMF.

Des marques qui délivrent leur agrément aux adhérents de l'ensemble des réseaux de la FRCI et qui, logiquement, attendent des carrossiers d'aujourd'hui et, plus encore, de demain qu'ils soient capables d'intervenir sur tous types de véhicules électriques et hybrides. D'autant que, comme le rappelle Bruno Lacoste, président de CESVI France, « 17 000 exemplaires de Zoe II ont été vendus en 6 mois sur l'année 2020, soit plus que durant toute l'année 2019 ».

En réalité, en un an, les immatriculations de véhicules hybrides, hybrides rechargeables et électriques neufs ont augmenté de 231%, selon les chiffres présentés par CESVI France. Et si ces véhicules sont encore loin d'avoir l'âge d'arriver en masse dans les ateliers de réparation-collision indépendants, ils peuvent avoir besoin d'eux à peine sortis des concessions. Leur nombre, en croissance exponentielle, expose les carrossiers à devoir se mettre à niveau pour travailler dessus. Car toute opération réalisée à 30 centimètres ou moins des câblages haute tension qui équipent ces véhicules nécessitent une mise en sécurité et une consignation au préalable. Raison pour laquelle CESVI France propose des formations aux habilitations électriques dans son technocentre ainsi qu'en régions.

#### **Les réseaux de carrosserie prennent les devants**

« Déjà à l'époque de la Mia Electric, nous nous essayions à la réparation de véhicules électriques, se souvient Patrick Cléris, président de la FRCI. Aujourd'hui, il est nécessaire de développer le "business model" de la réparation carrosserie. Et même si nous avons des discussions parfois sensibles avec [les assureurs], nous sommes d'accord sur la nécessité d'accompagner nos adhérents au mieux dans cette transformation. »

Ce que Five Star, par exemple, partenaire de CESVI France « depuis l'époque des Garages Sans Souci », comme le rappelle Alain Bessin, président du GIE Five Star, s'apprête à organiser à l'attention de ses carrossiers. « Nous souhaitons mettre en place un tour de France autour de l'habilitation électrique, dès le premier semestre 2021, avec le concours de CESVI France », ajoute-t-il. En effet, CESVI France étant capable de délocaliser certaines de ses formations pour des groupes de 8 à 10 personnes pendant deux jours, c'est dans ces conditions qu'auront lieu les sessions imaginées avec Five Star.

#### **De la consignation...**

Les habilitations que fait passer le CESVI incluent naturellement plusieurs niveaux de prestations. A commencer par la consignation du véhicule électrique ou hybride, une procédure plus poussée que la simple mise en sécurité et destinée à préparer toute intervention d'entretien ou de réparation. Elle implique nécessairement des équipements de protection individuelle isolants et des outils non conducteurs, afin d'éviter tout risque de formation d'arc électrique.

Ici, mise en place d'un périmètre de sécurité et vérification d'absence de tension ne sont pas des expressions en l'air. Elles doivent être scrupuleusement respectées. Bien évidemment, le temps d'intervention pour cette opération spécifique peut varier d'un modèle de véhicule à l'autre, mais peut être contenu en une vingtaine de minutes maximum selon les formateurs du technocentre CESVI.

### ...à la réparation d'éléments de la chaîne de traction

A l'occasion de cette journée crash-test de la Zoe II, le technocentre a également proposé un atelier de sensibilisation à la réparation des éléments de la chaîne de traction des véhicules électriques. En l'occurrence la batterie de traction, chargée de stocker le courant continu au-delà de 330 volts pour les véhicules 100% électriques, au-delà de 120 volts pour les hybrides, mais aussi l'onduleur, qui génère un courant alternatif triphasé à partir du courant continu généré par la batterie, et enfin le moteur électrique en lui-même, chargé de transformer l'énergie électrique en énergie mécanique afin de mettre le véhicule en mouvement et recharger par la même occasion la batterie de traction.

Outre la nécessité d'être habilité et d'utiliser outils et EPI isolants, la recommandation des formateurs du CESVI reste de se référer aux méthodes respectant les règles de l'art, édictées par les constructeurs, et d'utiliser des éléments conformes à ceux d'origine. Les onduleurs et moteurs électriques contiennent des composants électroniques (relais, condensateurs, cartes électroniques) qui sont tous remplaçables.

### Maîtriser la batterie de traction

Mais de tous les éléments du groupe motopropulseur d'un VE, c'est bien la batterie de traction qui réclame le plus fréquemment des réparations. Parce que c'est elle qui est le plus sujette à des phénomènes néfastes, et ils sont nombreux : cyclage, surcharge (car le lithium ne le supporte pas), chaleur élevée (au-delà de 60° C, le vieillissement des cellules devient critique) et utilisations intensives, notamment dans le cadre de conduite sportive.

Heureusement, le "*Battery management system*" (BMS), calculateur permettant de diagnostiquer les multiples cellules des batteries de traction, permet de renseigner rapidement le réparateur, en lui transmettant toutes les informations sur la tension de chaque cellule, leur température, l'état de santé (ou "*State of health*" -SoH en anglais), dont la surveillance est primordiale. Une batterie est en effet hors service lorsque son SoH est inférieur à 80%, ainsi que l'état des dispositifs de protection.

### Une exigence "flottes"

Ainsi, comme le prouve CESVI France au travers de ses formations, dans le cadre de sa maintenance, un véhicule électrique donne déjà de nombreuses informations au réparateur chargé de l'entretenir. Et compte tenu du parc VE, VH et VHR croissant, l'âge des plus anciens d'entre eux aidant également, les réparateurs indépendants devraient voir progressivement ce type de véhicules arriver dans leur atelier, même si c'est d'abord au compte-gouttes.

Car le marché des flottes, gourmand en véhicules électriques et hybrides, cherche actuellement des accords-cadres avec les réseaux indépendants multimarque, coûts d'entretien-réparation maîtrisés obligent. D'où l'impérieuse nécessité d'être habilité afin de répondre aux demandes croissantes d'intervention, de la part du client final ou des donneurs d'ordres assurantiels dans le cadre de sinistres.

Une raison de plus de voir les réseaux de carrosserie indépendants insister auprès de leurs adhérents pour qu'ils se forment.



---

© Apres-Vente-Auto.com © Reproduction interdite