

Réparation VÉHICULES ÉLECTRIQUES, QUELLE APRÈS-VENTE ?

Parmi les rencontres organisées pendant le salon Equip Auto, la table ronde réunissant les acteurs de l'après-vente sur le thème des véhicules électriques et hybrides a certainement été l'une des plus intéressantes et riches en informations.

La qualité des intervenants y a certainement contribué, puisque ont été sollicités les équipementiers, fournisseurs de matériel de réparation, les représentants des réparateurs et des spécialistes de la question. En ouverture, un consultant a commenté les résultats d'une enquête réalisée aux USA, malheureusement un peu ancienne au regard de la rapidité d'évolution du secteur, et la vision très particulière des Américains. Mais les remarques des participants n'ont pas manqué. L'après-vente des voitures électriques et hybrides sera spécifique, c'est certain. Ne serait-ce que par les technologies utilisées, les batteries ne nécessitant pas de filtres à carburant ou le moteur électrique étant sans entretien. Par ailleurs, les interventions sur ces éléments font déjà l'objet de restrictions qui peuvent freiner le réparateur. En plus de détenir une habilitation obtenue par le suivi d'une formation sur les risques électriques, le réparateur doit également disposer d'un matériel spécifique. Cet équipement servira spécifiquement pour les parties électriques à haute tension de la voiture (moteur, électronique de puissance et batteries), les parties traditionnelles de ces véhicules



Equipements et outillages spécifiques pour la réparation des véhicules hybrides et électriques.

ne devant pas poser de problème. Un système de freinage comme un amortisseur restant identiques sur une électrique, une hybride ou un modèle thermique classique. "Pas de panique", selon Francis Davoust, vice-président du CNPA, pour qui la profession s'adaptera progressivement, au fil de l'arrivée des véhicules dans les réseaux. Outre la diffusion confidentielle aujourd'hui, les rares électriques sont réservées à des flottes captives d'administration ou de grands groupes. Les équipementiers, les groupements de réparateurs comme les organismes de formation sont déjà prêts, pour leur part, à assurer la formation des garagistes. Pour Bosch, qui fournit les outillages comme les équipements du véhicule : "l'important est de disposer d'une solution complète, de

l'information technique jusqu'aux appareils de contrôle, assortis de méthodes opérationnelles", précise d'ailleurs Benoît Mahoue, responsable de la formation technique chez Bosch. Le premier niveau d'intervenant formé sera d'ailleurs le réseau de réparateurs de la marque, sous l'enseigne Bosch Car Service.

Côté équipements, les exposants du salon apportaient également leurs solutions, à l'image de **One-Too** qui propose une gamme spécifique d'isolation de l'espace dédié au travail sur le véhicule hybride ou électrique, ou encore du multimètre intelligent FSA 050 de Bosch, capable de réaliser en automatique des tests de continuité à très haute tension. Spécifiques également, les gammes d'outillages chez Facom, Sam ou One-Too qui répondent aux normes d'isolation électrique 1 000 volts CEI 60900.

Le dernier point permettant la réparabilité concernera les fournisseurs de batteries, des spécialistes qui devraient naître au sein des distributeurs de pièces, à l'image du réseau ProxiVolt, et qui maîtriseront la fourniture comme l'entretien et le diagnostic des batteries.

Jean-Marc Felten ■



Le Forum après-vente des véhicules électriques a réuni les principaux acteurs du secteur.



Des équipements spécifiquement développés pour l'activité sont désormais disponibles afin de faire le diagnostic des circuits haute tension.