

Points forts

- Rapidité d'exécution
- Solution à nombre de problèmes
- Coût inférieur de 20 % à l'échange standard

Point faible

- Activité peu connue


SURFAÇAGE Les culasses représentent 50% de l'activité.

DIVERSIFICATION Tous les types de moteurs peuvent être rectifiés.

OUBLIÉE Les garages devraient réinclure la rectification dans leur offre.

N'oubliez pas la rectification !

Les difficultés actuelles pourraient bien donner un coup de jeune à une activité délaissée, voire oubliée par de nombreux chefs d'atelier. Remise à niveau sur la rectification et le reconditionnement des moteurs.

Après avoir connu deux décennies de vaches maigres, faute de dynamisme de ses acteurs, l'activité de rectification-reconstruction des moteurs à combustion interne se refait doucement une santé. Tout simplement parce qu'elle est devenue utile aux uns et source de profit pour les autres. Rectification du vilebrequin et des plans de joints, réfection de la ligne d'arbre, réalésage des cylindres aux cotes, réparation ou remplacement des chemises... ce sont toutes ces interventions qui sont réalisées dans les ateliers de RPDC (lire l'encadré page suivante). « Quand nous refaisons un moteur, explique Pierre Beurrier, président du groupe, nous mettons le bloc (bas moteur) à nu. Puis, après un bon nettoyage, il est ausculté sous toutes les coutures, passe aux contrôles électromagnétiques et métrologiques

pour vérifier les défauts d'alésage, les alignements, les planités des plans de joints, etc. afin d'établir un diagnostic précis et de définir les interventions qu'il doit subir. Mais souvent, nous le reconditionnons entièrement. » Dans ce cas, tout est refait conformément aux données techniques des constructeurs en prenant en référence les cotes « réparation ». Les éléments usés

tels que les pistons, les segments, la pompe à huile... sont ainsi systématiquement remplacés.

Peu de VL... pour l'instant

Tous les types de moteur (aviation, marine, loisirs, VL, PL, travaux publics, industriels...), sont traités dans les ateliers de RPDC. « Nous trouvons toujours une solution, même sur des moteurs qui posent problème

pour trouver les informations techniques, comme les cotes réparation et certaines pièces (chemises, pistons, etc.). Ce qui est, entre autres, le cas avec les moteurs Aynmar qui équipent des chariots élévateurs et des mini-pelles. Dans ce cas, nous allons piocher ces pièces chez d'autres constructeurs, qui sont le plus proche dimensionnellement et techniquement de ce que nous cherchons et nous les adaptons. », confie Roland Portemont, le chef d'atelier. La culasse subit le même régime. Selon le diagnostic et après l'épreuve de mise sous pression, elle peut être complètement refaite. Du surfacage à l'échange des guides et des soupapes en passant par la rectification des sièges jusqu'au réglage final, tout est soigneusement repris. Actuellement, les culasses représentent à elles seules près de 50 % de l'activité. « Nombre des clients réparateurs qui ne sont pas équipés pour établir

« La crise pourrait bien ramener en atelier des véhicules à gros kilométrage »

un diagnostic puis les remettre en état, nous apportent des culasses. » Elles proviennent surtout de moteurs PL, d'engins de TP, etc. et assez peu de VL ou VU « Sur ce marché, la concurrence est rude avec les échanges standards proposés », reconnaît Pierre Beurrier. Mais tout n'est pas perdu. D'autant que la crise pourrait bien ramener vers les ateliers des véhicules fortement kilométrés, dont les propriétaires préféreront donner un coup de jeune mécanique à leur voiture. Aux garages de proposer la solution rectification !

Texte et photos Martial Burat

Pérenniser la profession

■ En collaboration avec l'Afpa ont été élaborés trois modules de formation qui viennent sanctionner autant de niveaux de compétence pour les techniciens. En 2005, la Fedas* et l'Afpa**, associées, obtiennent une subvention d'un million d'euros du Fonds social européen pour mettre en œuvre un programme de formation et de promotion du métier. Ainsi a été recréée une filière avec des stages dans l'unique centre européen de Magny-cours où, chaque année, une dizaine de jeunes sont formés au métier de rectifieur-reconstructeur de moteurs. Ces stages sont dispensés en alternance sur un an, à raison d'une semaine par mois.

(*) Fédération des syndicats de la distribution automobile. (**) Association pour la formation professionnelle des adultes.

LE PRIX DES PRESTATIONS

Les forfaits pour culasses

Exemples de tarifs sur les interventions de surfacage et les épreuves sous pression :

SURFAÇAGES

Moteurs à essence	Moteurs diesels
4 cylindres : 46,76 € HT	VL, 4 cylindres : 53,55 € HT
6 cylindres : 53,55 € HT	VL, 6 cylindres : 55,65 € HT
PL et agricole, 6 cyl. entre 601 et 700 mm de longueur : 71,17 € HT	PL et agricole, 6 cyl. de plus de 701 mm de longueur : 81,65 € HT

ÉPREUVES SOUS PRESSION

Longueur de 400 à 500 mm : 69,42 € HT
Longueur de 500 à 700 mm : 78,86 € HT
Longueur de 700 à 800 mm : 97,70 € HT

COMPARATIF RECTIFICATION / ÉCHANGE STANDARD

	Rectification (RPDC)	Échange-standard (Faral)
Renault Clio diesel :	405 € HT	620 € HT
Renault Master diesel :	645 € HT	890 € HT
Audi 5 cylindres diesel :	771 € HT	970 € HT

PORTRAIT D'UN RECTIFIEUR

« Répondre à toutes les demandes »

■ Établi dans le nord de la France et dirigé par Pierre Beurrier, le groupe RPDC compte quatre sites (Boulogne-sur-Mer, Seclin, Béthune et Dunkerque) et emploie 60 personnes dont 46 affectées à l'activité distribution de pièces et services à Seclin. Les 14 autres sont dédiées à l'activité rectification-reconstruction moteurs et boîtes de vitesses dans les trois premiers sites. Concessionnaire



PIERRE BEURRIER,
président de RPDC

Kubota et ZF, le groupe réalise un chiffre d'affaires de 10 millions d'euros : 65 % avec la distribution de pièces et produits, 25 % avec la rectification-reconstruction moteurs et boîtes de vitesses et 10 % avec du service (poids lourds surtout). L'activité rectification reconstruction progresse lentement mais sûrement (+ 2 % en 2008). « Sur le marché du poids lourd, nous arrivons à la croisée des chemins car si aujourd'hui nous intervenons peu sur ces moteurs, le fait que les constructeurs aient orienté leur production vers les pays émergents, les délais

pour obtenir des échanges standards vont s'allonger. Nous avons de ce fait une carte à jouer. » Pour l'instant, l'essentiel de l'activité de RPDC est alimenté par les gros loueurs de matériels (travaux publics, chargeurs, groupes électrogènes, etc.) et les collectivités locales. Ces matériels sont remplacés moins fréquemment et il est très difficile d'obtenir des échanges standards. Les interventions portent principalement sur les hauts moteurs, les culasses. Le point fort du groupe est d'avoir des professionnels aguerris « Nous répondons à toutes les demandes, notre but est de satisfaire les clients en leur offrant des prestations rapides et moins chères (d'environ 20 %) que les échanges standards. Pour cela, il faut aussi disposer d'une documentation technique digne de ce nom, et savoir jongler entre les différents catalogues pour trouver la solution », souligne Roland Portemont, responsable d'atelier.