



***POSITION DES FABRICANTS DE PEINTURE CARROSSERIE SUR LES
PROCEDES DE REPARATION CHOISIS PAR LES CARROSSIERS***

Paris, le 11 octobre 2023

Madame, Monsieur,

Les fabricants de peinture souhaitent vous partager la position de la profession sur deux procédés de réparation : le raccord noyé et le bord à bord.

Ces réparations font débat entre professionnels, experts et donneurs d'ordre ; pourtant, elles ne s'opposent pas, elles sont complémentaires.

Le bord à bord est une technique que le peintre acceptera s'il est sûr d'obtenir un résultat satisfaisant. En ne peignant que l'élément réparé, le gain de temps et de produit est indéniable mais l'exactitude colorimétrique est approximative. De nombreux facteurs influencent le rendu et la perception de la couleur, au risque d'exposer l'atelier à des réclamations ou des retours de réparation. Seuls les carrossiers et les techniciens peinture (en distribution ou chez le fabricant) ont l'expertise nécessaire pour évaluer les chances de réussite de cette technique, au cas par cas.

Le raccord noyé implique, il est vrai, l'allongement du processus de réparation et l'utilisation de plus de consommables. Mais le dégradé de peinture appliqué dans l'élément adjacent à celui réparé garantit une réparation invisible. Cette technique est même incontournable pour certaines teintes aux contraintes colorimétriques spécifiques (finitions mates, texturées...). Il s'agit bien souvent de peintures tri-couches qui nécessitent plusieurs applications pour obtenir la couleur recherchée.

Nos adhérents confirment la légitimité technique des carrossiers pour déterminer quelle technique est la plus adaptée. Dans les barèmes temps de réparation, ils préconisent de s'en remettre à l'expertise du peintre carrossier qui, en fonction de la teinte, tient compte de trois facteurs : la qualité de la réparation, le coût et l'empreinte écologique.



Son arbitrage technique considère par ailleurs les nombreux facteurs qui affectent le rendu et la perception d'une couleur :

- La variation des lots de couleur fournis au constructeur en première monte entraîne une dérive de la référence standard qui peut être perceptible à l'œil nu si l'application est réalisée au bord à bord.
- La différence des pigments utilisés en première monte et en réparation peut jouer sur la correspondance de la teinte : nuance, effet, métamérisme (changement de perception de la couleur selon l'éclairage).
- Entre la première monte et la réparation, les technologies des systèmes de peinture sont différentes (épaisseur, opacité, teinte). La réparation en raccord noyé dans les panneaux adjacents permet de compenser les écarts.
- De nombreux facteurs influent sur la couleur : la vitesse de l'air, l'humidité, la température ambiante mais aussi les erreurs de pesée dans la formulation, le coup de main du peintre, la pression d'air du pistolet, la couche de fond, les méthodes de séchage de la couche de base, l'épaisseur du film peinture...

Les fabricants relèvent chaque jour de nouveaux défis technologiques pour optimiser les procédés de réparation, faciliter le travail des peintres, limiter le temps et le coût des réparations, améliorer la productivité et la rentabilité de l'atelier. Malgré ces innovations, les réparateurs restent soumis à des contraintes techniques qui doivent être prises en compte dans l'estimation des temps de main d'œuvre, pour garantir des réparations de qualité.

Notre objectif est de faciliter les échanges entre les donneurs d'ordre et les carrossiers, en s'assurant de la satisfaction du client final. Notre syndicat soutient la légitimité des carrossiers à préconiser les techniques les plus pertinentes en fonction des cas auxquels ils sont confrontés.

Recevez, Madame, Monsieur, l'assurance de nos cordiales salutations.

Guillaume Frémaux
Président du SIPEV