

Le CRITT M2A sera doté en 2008 d'une nouvelle arme technologique

Le CRITT M2A (1) se développe depuis cinq ans sur les hauteurs de la Porte Nord. Le centre de recherche automobile vient d'obtenir le feu vert d'Artois Comm., des équipementiers et des constructeurs automobiles pour se doter de cinq bancs d'essais révolutionnaires. Ils seront consacrés à l'optimisation des turbocompresseurs. En 2008, le Bruaysis sera ainsi le seul pôle technologique français à disposer d'un tel équipement.

PAR REYNALD CLOUET
bruay@info.artois.fr

Jérôme Bodelle dirige le centre de recherche automobile bruaysien depuis son ouverture, en 2001. En mai dernier, il s'est rendu à Stuttgart (Allemagne) à l'Automotive Testing Expo, l'un des deux grands salons mondiaux consacrés à l'ingénierie et aux moyens d'essais automobiles.

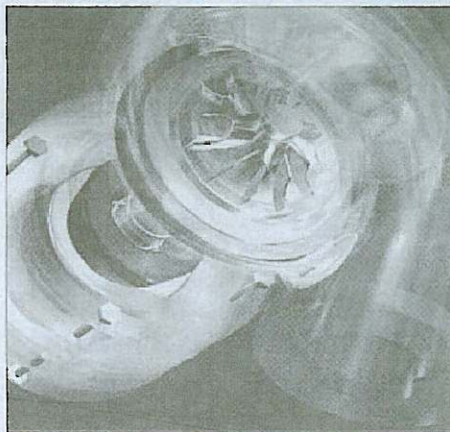
Là, il a flairé une opportunité. Celle d'offrir aux constructeurs automobiles français et à leurs équipementiers un centre d'essai dévolu aux turbocompresseurs.

Jérôme Bodelle a invité les uns et les autres à se mettre autour de la table. Ils ont accepté l'idée de mutualiser leurs moyens pour développer à Bruay un département de recherches technologiques consacré aux turbocompresseurs.

Pour financer l'investissement, le groupement d'intérêt public (GIP) du CRITT M2A s'appuie comme par le passé sur Artois Comm. La communauté d'agglomération Béthune-Bruay financera l'investissement, à hauteur de 7,5 millions d'euros (hors taxes). Le CRITT M2A remboursera Artois Comm. par le biais des loyers qu'il lui versera.

Pour financer l'investissement, le CRITT M2A s'appuie comme par le passé sur Artois Comm.

L'investissement est conséquent. Il pèse la moitié de l'investissement consenti en 1999 lors de la construction et de l'équipement du premier bâtiment, de forme triangulaire.



Le Bruaysis accueillera en 2008 le premier centre d'essai turbo français au sein du CRITT M2A, au parc de la Porte Nord.

De plus petite taille, le nouveau bâtiment, appelé centre d'essai turbo, qui sortira de terre l'an prochain, accueillera les cinq bancs moteurs et turbo-chargeurs. Il ne sera pas visible depuis la route car situé à l'arrière du bâtiment principal.

Les équipementiers et les

constructeurs y auront accès selon des modalités très strictes. Ils en accepteront d'autant mieux les règles qu'ils participeront de manière active à l'élaboration du cahier des charges, notamment pour garantir la confidentialité des études.

(1) Centre de recherche, d'innovation technique et technologique en moteurs et acoustique automobile.

REPÈRES

1997. - Le dossier du CRITT M2A est bouclé. Investissement : 15 M€.

1999. - Les travaux commencent. Le centre répond aux besoins des constructeurs et équipementiers automobiles qui souhaitent mutualiser les moyens lourds de recherche et de développement, pour tester les pièces et valider les process industriels.

2001. - Le CRITT M2A est opérationnel. Il s'agit d'un des plus gros centres européens indépendants de la recherche automobile. Ses 6 200 m² sont répartis en trois départements (moteur, acoustique, CAO).

2002/2003. - La mise au point du centre est progressive. Il forme son personnel et met en place son système qualité pour décrocher la certification ISO 17 025.

2005. - Le CRITT M2A s'implique au titre du projet « I-Trans » dans le cadre des pôles de compétitivité. Ses projets portent sur l'acoustique, les vibrations et l'usure des matériaux.

2008. - Ouverture du centre d'essai turbo (CET). Investissement : 7,5 M€.

TROIS QUESTIONS À... Jérôme BODELLE, directeur du Centre de recherche, d'innovation technique et technologique en moteurs et acoustique



« Le CRITT M2A est un outil dynamique, une puissance de tir... »

En 2008, un centre d'essai turbo ouvrira ses portes au CRITT M2A, centre de recherche automobile situé à la Porte Nord.

Pourquoi portez-vous un intérêt soudain aux turbocompresseurs ?

« Le CRITT M2A répond aux besoins des constructeurs et des équipementiers automobiles. Les prochaines normes européennes vont contraindre les constructeurs à réduire la cylindrée des véhicules afin d'en diminuer la pollution. Mais les consommateurs, eux, ne sont pas prêts à abandon-

ner leur confort de conduite. Pour conserver une même puissance en diminuant la cylindrée (1,9 litre à 1,4 litre par exemple), les ingénieurs jouent sur deux paramètres : les rampes d'injection et le turbocompresseur. Actuellement, il n'existe aucun banc d'essai en France pour tester les turbocompresseurs hors de leur environnement moteur. Dans quelques mois, ce sera possible à Bruay. »

Les constructeurs et les équipementiers vous accordent-ils facilement leur confiance ?

« Le CRITT M2A a atteint une

taille critique suffisante pour être crédible auprès des principaux constructeurs qui, aujourd'hui, nous écoutent. Notre expérience, notre certification, notre indépendance et la garantie de confidentialité sont les principaux atouts qui ont convaincu les industriels à nous suivre dans ce projet de recherche développement en "downsizing" (réduction de la taille des moteurs associée à l'utilisation généralisée des turbocompresseurs). »

En parallèle, quels sont vos autres projets ?

« Le CRITT M2A est un outil dy-

namique, une puissance de tir qui ne se repose pas sur ses lauriers. Nous allons développer une plateforme de conception assistée par ordinateurs couplée à une station de calculs.

L'objectif, ici, est de concurrencer les pays émergents (Inde, Chine) en proposant des coûts compétitifs, en associant notamment des ingénieurs expérimentés à de jeunes ingénieurs, des thésards, etc. Cet outil sera profitable aux PME du Nord - Pas-de-Calais et valorisera l'image technologique d'Artois Comm. »

PROPOS RECUEILLIS PAR B. C.