



Dégraissage

Les solvants pris de vitesse

Les technologies propres ont la cote dans l'automobile. Dans un garage Renault de Besançon, les fontaines biologiques et lessiviellles sont venues remplacer les méthodes de dégraissage traditionnelles avec solvants. Ces solutions, contenant des produits chimiques moins dangereux pour la santé, semblent tout aussi efficaces.

Avant, on pouvait passer deux à trois heures à nettoyer une culasse... Aujourd'hui, il suffit de la laisser tremper, et les bactéries s'en chargent ! » Voilà une petite révolution dans les habitudes des mécaniciens, qui semble bien remporter l'adhésion des troupes. Il faut dire que le projet a été rondement conduit. Il y a deux ans, Sodica, garage bison-

tin de l'enseigne Renault⁽¹⁾, envisage le remplacement des méthodes traditionnelles de dégraissage avec solvants chlorés par des équipements moins dangereux pour la santé et l'environnement. Il s'agit d'investir dans une fontaine biologique et trois fontaines lessiviellles mobiles. Le CHSCT, par la voix de son secrétaire Jean-Paul Grass, et le Dr Hélène

Cairey-Remonay, médecin du travail de l'entreprise, portent le projet à la direction. « De nouveaux produits étaient à l'essai à Besançon au 6^e régiment du matériel, classé site pilote par le ministère de l'Écologie et du Développement durable. Ils fonctionnaient sur le principe de bactéries mangeuses de graisses, se souvient Jean-Paul Grass. Avec le médecin du travail, nous nous sommes rendus dans les casernes afin de nous renseigner sur les fontaines biologiques utilisées en test pour dégraisser des pièces mécaniques. » Sollicitée par l'entreprise, Maryline Vannier, contrôleur de sécurité à la CRAM Bourgogne et Franche-

Comté, réagit favorablement : « J'ai rapidement vu l'intérêt présenté par ces technologies pour la démarche de prévention des risques chimiques dans le secteur. L'investissement dans les fontaines a fait l'objet d'un contrat de prévention signé avec la CRAM et étendu à d'autres risques, en particulier le risque routier. Sodica emploie en effet beaucoup de commerciaux. »

Un « lave-vaisselle » autonome trois ans

Le fonctionnement de la fontaine biologique, rebaptisée « lave-vaisselle » par les opérateurs – car elle travaille même la nuit –, est des plus sim-



© Yves Cousson/NRS

ples: les bactéries tensioactif contenu dans le bac décolle les salissures et les bactéries digèrent. Les grosses pièces comme les culasses peuvent rester immergées le temps de ce dégraissage. D'autres sont nettoyées au pinceau au-dessus du bac. Le séchage est rapide, sans utiliser la soufflette. «*Question maintenance, il suffit, une fois par mois, de faire un appoint de solution et d'ajouter une tablette pour renouveler les bactéries. Si l'on suit ces préconisations et que l'on maintient une température avoisinant 30°C, le liquide peut durer jusqu'à trois ans*», explique Eric Droz-Berthelet, chargé du suivi et de l'entretien.

Pour le nettoyage des tambours de freinage ou de certaines pièces du compartiment moteur qu'il n'est pas possible d'amener dans la machine, ce sont les fontaines lessivielles qui sont utilisées. Dans le premier cas, la voiture est placée à hauteur sur le pont, la roue démontée et la fontaine disposée sous le système de freinage. Le raccordement d'un flexible au réseau d'air comprimé actionne la pompe pneumatique pour nettoyer les garnitures avec un pinceau à débit variable. Le liquide est récupéré dans le bac, décanté, filtré et remis dans le circuit. Après nettoyage, une buse pneumatique basse pression permet un séchage silencieux. «*Avant ça, les mécaniciens travaillaient avec un produit volatil*

Le principe de la fontaine biologique est simple: le tensioactif contenu dans le bac décolle les salissures et les bactéries les digèrent.



Lorsque la pièce à nettoyer ne peut être déplacée et mise dans la fontaine biologique, ce sont des fontaines lessivielles qui sont utilisées.

sous forme de bombe aérosol. Les nuisances liées aux vapeurs de solvants, qui pouvaient être entêtantes voire étourdissantes, étaient nombreuses, précise Jean-Paul Grass. On a également réduit la projection de fibres, l'un des principaux problèmes liés à l'utilisation de produits en aérosols.»

« Les habitudes sont rudes »

Testées depuis février 2007, ces technologies ont donné toute satisfaction. Mais pour cela, il a fallu bien négocier le virage. «*Dans le métier, on dit souvent que le mécanicien se doit d'avoir "les mains noires". Les habitudes sont rudes. Si les plus jeunes ont intégré la dimension sécurité au cours de leur for-*

mation, les anciens peuvent se montrer plus réticents», souligne Maryline Vannier. «*Nous avons vécu une bonne période de stress à l'arrivée des machines! Il n'aurait pas fallu que l'évolution soit rejetée par les salariés*, poursuit Patrick Bollet, chef des services techniques. *Par chance, ça a pris tout de suite!*» Ce n'est d'ailleurs sans doute pas juste une question de chance... L'implication du CHSCT, les réunions de travail et la participation des salariés à la mise en œuvre du projet ont été la clé de l'acceptation. «*On a pris le temps d'expliquer le pourquoi et le comment*», poursuit Patrick Bollet. Une étape nécessaire avant d'appuyer sur l'accélérateur. La direction a également accepté, en abandonnant les solvants, de

générer un manque à gagner, puisque le magasin du garage était lui-même fournisseur des produits. «*Il faut évoluer dans ce sens. L'ensemble des garages du groupe sont aujourd'hui concernés et vont adopter ces pratiques*», soutient Vincent Defeuille, qui dirige le groupe du même nom sur la Franche-Comté. Début 2008, les treize établissements seront équipés. À terme, il n'est pas interdit d'imaginer que Renault France soit tenté d'emprunter la même route...

1. Sodica appartient au groupe Defeuille. Le garage emploie à Besançon 149 salariés, dont un tiers en atelier.

Grégory Brasseur
Photos : Yves Cousson