

► AUTOMOBILE

par Jesse Caron



Les traitements antirouille

IL EXISTE TOUTE UNE PANOPLIE DE SOLUTIONS POUR TENIR LA ROUILLE EN ÉCHEC. VOYEZ LAQUELLE S'ADRESSE À VOUS.

Question quiz : quand avez-vous aperçu pour la dernière fois un véhicule pas trop vieux, mais couvert de rouille? En 1980, en 1990, voire en 2000, vous n'auriez sans doute pas cherché longtemps. Mais de nos jours, de telles épaves rouillées sont plus rares.

La raison est simple : la plupart des constructeurs automobiles prémunissent mieux qu'avant leurs véhicules contre la rouille. Ils utilisent de l'acier galvanisé pour façonner les panneaux de carrosserie, qu'ils recouvrent ensuite de peintures plus résistantes à la détérioration. Ils appliquent un enduit anticorrosion à des endroits stratégiques de la plateforme, de la carrosserie et du dessous de l'auto. Dans le but d'alléger leurs modèles, certains troquent l'acier contre d'autres matériaux – plastique, aluminium, etc.

– qui ont l'avantage de ne pas virer à l'oxyde brunâtre lorsqu'ils se détériorent.

Tous les constructeurs n'emploient cependant pas ces méthodes au même degré, si bien que d'excellents véhicules sur le plan mécanique restent encore des proies faciles pour le cancer de la rouille. *Protégez-Vous* et l'Association pour la protection des automobilistes (APA) se font d'ailleurs un devoir de recommander un traitement antirouille pour les modèles les plus à risque dans le guide annuel *Autos*.

Quel type de traitement choisir? Vaut-il la peine de faire traiter n'importe quelle voiture, quel que soit le modèle, étant donné que l'humidité, les précipitations et le sel utilisé pour déglacer nos routes prédisposent les voitures à la rouille? Combien coûte une protection efficace?

La seule façon de trancher serait de mener des tests à l'aide de vrais véhicules dans des situations typiques de la conduite au Québec. Hélas, de telles évaluations sont presque impossibles à effectuer de manière contrôlée, et elles coûteraient très cher.

Les renseignements que nous avons recueillis auprès de détaillants et d'experts indépendants ainsi que les nombreux témoignages que vous avez laissés sur notre plateforme d'échange VoxConso nous ont tout de même permis de mettre un peu d'ordre dans les nombreuses formules offertes.

**Votre avis sur
les traitements
antirouille**

Joignez-vous à la discussion et consultez les témoignages de consommateurs au www.voxconso.ca



QUEL TRAITEMENT CHOISIR ?

Chacun des détaillants visités prêche évidemment pour sa paroisse, tandis que les experts indépendants n'arrivent pas à un consensus. Chose certaine, les méthodes principales ont peu changé depuis notre dernière étude, en 1999. Voici en quoi elles consistent, et combien elles coûtent.

Huile

- Sa principale caractéristique : la fluidité. Le produit se diffuse par capillarité, un peu comme de l'eau sur du papier essuie-tout. Cela permet, théoriquement, d'atteindre plusieurs recoins sans qu'une application très précise soit nécessaire.

- L'huile ne sèche pas en place comme les produits solides ou semi-solides, ce qui lui permet de continuer à se disperser longtemps après l'application. C'est pourquoi certains ateliers ont tendance à en mettre plus que moins.

- L'huile adhère moins longtemps à la peinture que la graisse en raison de

sa fluidité, selon l'APA. Autrement dit, elle est plus vite «lavée» par la pluie, la neige et les projections de la route. C'est pourquoi une application fréquente est nécessaire pour que le produit demeure efficace. Mais attention : cela ne signifie pas qu'un traitement complet s'impose chaque année. Plusieurs détaillants préconisent une inspection annuelle et appliquent le produit seulement aux endroits où il en manque (par exemple, sous la voiture et dans les passages de roues). Ils ajustent alors le prix du traitement à la baisse. Un automobiliste qui roule peu peut même parfois sauter une année sans que la protection se dégrade. Avant d'opter pour cette solution, informez-vous sur les conditions de la garantie qu'offre l'atelier : certains exigent une application annuelle, alors que d'autres ne demandent qu'à inspecter eux-mêmes le véhicule une fois l'an.

- L'huile «liquide» coule pendant quelques jours après le traitement, surtout

s'il fait chaud. La durée de l'égouttement dépend de la générosité de l'application : certains centres aspergent plus abondamment que d'autres.

- Une application complète du produit coûte de 60 à 120 \$ pour une voiture ordinaire. Certains ateliers facturent davantage pour une camionnette.

Huile semi-solide

- Cette huile conserve en partie la fluidité des produits «liquides» au moment de l'application. Elle contient un additif (souvent de la cire ou de la silicone) qui fait qu'elle se solidifie une fois pulvérisée, tout en demeurant plus visqueuse que la graisse ou les produits «permanents».

- Comme dans le cas de l'huile ordinaire, certains ateliers recommandent un traitement complet chaque année, alors que d'autres ne réappliquent du produit qu'aux endroits où c'est nécessaire.

- Étant donné qu'elle finit par épaisir, l'huile semi-solide se propage moins, avec le temps, que sa version liquide. La précision de l'application importe donc plus que sa générosité.

- L'huile semi-solide ne coule pas, à moins que le technicien en applique une très grande quantité – ce qui est inutile, étant donné que le produit adhère davantage aux parois que l'huile ordinaire.

- Une application complète du produit coûte de 80 à 120 \$ pour une voiture ordinaire. Certains ateliers facturent davantage pour une camionnette.

Graisse

- Épaisse et très visqueuse, elle adhère efficacement aux surfaces traitées, qu'elles soient exposées ou non aux projections de la route.

- En même temps, cette épaisseur l'empêche de se disperser aussi librement que l'huile dans les recoins éloignés et vulnérables. Une application soignée à l'aide d'outils finement réglés et choisis s'avère donc cruciale.



L'ancien propriétaire de ce Subaru Forester 2003 l'a déjà fait traiter contre la rouille, ce qui explique le bon état général de sa carrosserie. La corrosion commence tout de même à apparaître à certains endroits vulnérables sous le véhicule. Vaut-il la peine de le refaire traiter malgré son âge ? «L'antirouille ralentit beaucoup la dégradation du métal, même si elle a déjà commencé. L'auto va continuer de rouiller, mais le cancer progressera bien moins vite», illustre Ronald Beauchamp, mécanicien d'expérience au Centre de l'auto Fernand Forgues, à Montréal.

• La graisse reste en place beaucoup plus longtemps que l'huile en raison de sa viscosité supérieure. Pour cette raison, il est inutile de répéter le traitement complet avant 10 ans, avise Sébastien Lajoie, de l'APA. Des retouches demeurent tout de même nécessaires tous les deux ou trois ans sous le véhicule et dans les passages de roues, qui sont constamment en contact avec les projections de la route.

• La viscosité de la graisse peut faire qu'elle s'accumule à certains endroits, par exemple dans le bas des portières. Elle peut alors boucher des trous d'évacuation d'eau, retenir l'humidité et favoriser la corrosion plutôt que la retarder. Demandez à l'atelier d'examiner ces orifices lorsque viendra le temps des retouches au traitement initial.

• Une application complète de graisse nécessite plus de main-d'œuvre qu'un antirouille à l'huile, surtout dans les ateliers qui traitent aussi des parties de l'habitacle (dessous des tapis, ancrages de sièges, etc.). C'est l'une des raisons du coût plus élevé de ce traitement : jusqu'à 500 \$. Néanmoins, l'APA estime qu'il s'agit d'un bon investissement, puisqu'il dure longtemps s'il est bien fait.

Traitement permanent

• Souvent fait de cire (paraffine), parfois aussi de silicone, de téflon ou de polymère, ce type d'enduit durcit presque immédiatement à mesure qu'il est appliqué. Il forme ensuite une mince couche de protection qui empêche l'humidité, le sel et les projections de la route d'atteindre les surfaces traitées. Il est d'ailleurs parfois appelé « scellant ».

• Ce traitement est conçu pour durer longtemps. Selon l'APA, il ne peut cependant pas durer pendant toute la vie utile du véhicule, pas plus qu'aucun antirouille d'ailleurs. Comme dans le cas de la graisse, des retouches s'imposent après quelque temps, surtout sous la voiture. Des ateliers les effectuent sans frais : informez-vous au moment de la première application.

• L'antirouille permanent s'adresse aux propriétaires de véhicules neufs ou très légèrement utilisés. La raison ? Comme l'enduit scelle le métal avec tout ce qui y a adhéré, les parois doivent être le plus propre possible, exemptes d'humidité et de sel routier et, bien sûr, dépourvues de rouille. Un atelier que nous avons visité refuse d'ailleurs

d'appliquer ce traitement sur une voiture de plus d'un an, tandis qu'un autre restreint la garantie à cinq ans plutôt que 10 dans le cas des véhicules d'un ou deux ans.

• D'après Oumarou Savadogo, professeur titulaire et spécialiste des questions de corrosion au Département de chimie de Polytechnique Montréal, un traitement permanent bien appliqué sur une voiture neuve – donc rigoureusement propre – constitue une protection efficace contre la rouille à long terme. L'APA formule quant à elle une mise en garde sur le possible fendillement du produit après quelques années, qui peut finir par réduire son efficacité.

• Une application complète du produit coûte de 280 à 420 \$ pour une voiture ordinaire. Certains ateliers facturent davantage pour une camionnette.

Méfiez-vous de l'antirouille électronique
Voyez pourquoi nos experts le déconseillent
www.protegez-vous.ca/antirouille



Une solution optimale si...

Huile

- Vous achetez un véhicule neuf que vous souhaitez garder au moins quatre ou cinq ans.
- Vous achetez une voiture d'occasion que vous souhaitez conserver en bon état pendant cinq ans ou plus.
- Vous cherchez le traitement le moins cher sur le marché.
- Vous pouvez stationner à l'extérieur de l'entrée de garage, le temps que l'huile s'égoutte. Certains ateliers utilisent une huile qui ne tache pas : informez-vous.

Huile semi-solide

- Vous achetez un véhicule neuf que vous souhaitez garder au moins quatre ou cinq ans.
- Vous achetez une voiture d'occasion que vous souhaitez conserver en bon état pendant cinq ans ou plus.
- Vous êtes en mesure d'obtenir des explications claires sur la méthode d'application de l'atelier.
- Vous êtes prêt à payer un peu plus cher, dans certains cas, pour ne pas que le produit s'égoutte dans votre entrée.

Graisse

- Vous achetez un véhicule neuf que vous souhaitez garder au moins 10 ans.
- Vous achetez une voiture d'occasion récente, en bon état, que vous souhaitez conserver une dizaine d'années.
- Vous souhaitez investir un montant plus substantiel au départ pour éviter de retourner faire traiter l'auto chaque année.

Traitement permanent

- Vous achetez un véhicule neuf que vous souhaitez garder au moins 10 ans.
- Vous achetez un véhicule d'occasion très légèrement utilisé (deux ans ou moins) que vous souhaitez garder une dizaine d'années.
- Vous êtes assez discipliné pour faire inspecter la voiture aussi souvent que le stipulent les conditions de la garantie offerte par l'atelier.



L'ANTIROUILLE : POUR QUI, QUAND, COMMENT ?

Qui doit faire traiter son auto ?

Si vous louez le véhicule ou si vous ne croyez pas le garder plus de quatre ou cinq ans, vous pouvez passer votre tour, disent les experts que nous avons consultés. « Depuis quelques années, les constructeurs ont fait leurs devoirs à propos de la rouille. Plusieurs offrent même des garanties de longue durée contre ce problème », justifie Philippe St-Pierre, conseiller en communication à CAA-Québec.

Vérification faite, presque tous les fabricants couvrent les perforations dues à la corrosion pendant au moins cinq ans, la plupart sans imposer de limite de kilométrage; Audi, BMW, Volkswagen et Mini étirent même cette protection jusqu'à 12 ans. Attention : pour être admissible à une réparation au titre de cette garantie, une pièce doit être carrément trouée en raison d'une corrosion provenant de sa face intérieure. Seuls 10 des 23 constructeurs que nous avons examinés énoncent clairement qu'ils garantissent la rouille de surface – celle qui commence sur la face exposée d'un panneau –, tous pendant quatre ans ou moins.

Qu'elle touche la carrosserie, l'intérieur d'une portière ou une pièce du châssis de l'auto, la rouille « commencera à être visible à partir de cinq ans, et elle aura peut-être commencé discrètement à ronger certaines pièces avant », selon Richard Waked, carrossier dans l'arrondissement montréalais de Saint-Laurent depuis 25 ans. « Un traitement anti-rouille est un investissement raisonnable pour un véhicule qu'on va garder longtemps. C'est un outil de protection de plus qui va aider à maintenir sa valeur de revente », explique M. St-Pierre. Cet avis trouve

écho à l'APA. Le conseiller Sébastien Lajoie recommande le recours à un traitement si vous souhaitez conduire la même auto pendant plus de quatre ans.

À quel moment de l'année faire traiter son véhicule ?

Tous les détaillants que nous avons consultés affirment que l'application de leurs produits est efficace tant à l'automne qu'en pleine canicule ou au beau milieu de l'hiver. Condition primordiale : la voiture doit être parfaitement sèche pour que le produit adhère bien aux surfaces traitées.

Certains ateliers utilisent de puissants séchoirs ou des ventilateurs pour assécher les véhicules humides, tandis que d'autres les font « coucher » à l'intérieur la nuit précédant le traitement. Dans le premier cas, la visite à l'atelier s'allonge d'au moins 15 minutes, et dans le deuxième, il faut laisser la voiture chez le détaillant la veille du traitement et retourner la chercher.

La meilleure façon d'éviter ces désagréments consiste à prendre un rendez-vous pendant la saison estivale. S'il pleut la journée du traitement, il faudra quand même assécher le métal, mais ce sera assurément plus facile – et rapide – que de devoir déglacer l'auto. En outre, comme l'achalandage est moindre l'été, les techniciens peuvent sans doute prendre le temps de mieux préparer la voiture en cas de pluie.

Ce n'est pas tout : grâce au phénomène de dilatation, les pores du métal s'ouvrent et absorbent davantage les produits anticorrosifs lorsqu'il fait chaud, nous ont expliqué quelques marchands et experts. « Sans être inefficaces le reste de l'année, les traitements donnent un rendement



Renseignez-vous sur l'outillage du marchand. Il devrait avoir des perches de plusieurs longueurs munies de becs différents pour être en mesure d'appliquer son traitement dans tous les recoins, y compris le bas des portières, le couvercle de coffre, le dessus du réservoir d'essence, les sections de châssis, l'intérieur des ailes et les attaches des pare-chocs. À plus forte raison dans le cas d'une huile qui ne coule pas ou dans celui de la graisse, dont la faible fluidité nuit à la propagation.

encore meilleur s'ils sont appliqués entre avril et octobre », confirme Sébastien Lajoie.

Enfin, certains détaillants offrent un rabais intéressant l'été. Raison de plus d'éviter la cohue du mois d'octobre, qui force peut-être des ateliers à tourner les coins rond pour accommoder tout le monde.

Comment obtenir un traitement bien fait ?

Les spécialistes et la plupart des détaillants s'entendent sur un point : un

bon produit ne vaut rien s'il est mal appliqué. «Tous les produits ont des avantages et des inconvénients; peu importe le type de traitement, c'est la méthode d'application qui fait la différence, résume Philippe St-Pierre. Les gens doivent choisir un atelier sérieux qui a pignon sur rue et poser des questions pour savoir comment le travail va être fait sur leur véhicule.»

Des marchands affiliés à une chaîne nous ont dit partager de l'information avec les autres franchisés. D'autres détaillants reçoivent plutôt une infolettre de leur siège social, qui leur indique les particularités d'un nouveau modèle. Par exemple, un capteur électronique régit l'ouverture du clapet du réservoir d'essence sans bouchon de certains modèles Ford récents. Selon le franchiseur d'une bannière bien établie, ce capteur peut cesser de fonctionner s'il est enduit de produit anti-rouille, ce qui pourrait carrément empêcher le clapet de s'ouvrir. L'entreprise a donc avisé toutes les succursales d'y prendre garde.

Voilà le genre de détail qu'un atelier consciencieux devrait connaître au moment de traiter un véhicule. N'hésitez pas à vous informer sur les conditions qui peuvent toucher votre véhicule : certaines hybrides, notamment, nécessitent un soin particulier.



«Un conseil de base pour prévenir la rouille : lavez souvent votre véhicule, même l'hiver», suggère Sébastien Lajoie, de l'APA. Il faut déloger la crasse et le sel pour éviter qu'ils accélèrent le processus d'oxydation des surfaces non peintes et des endroits vulnérables.

Si vous n'avez pas accès à un garage ou à un lave-auto à la main, passez dans un lave-auto automatique en prenant soin d'opter pour l'option de lavage du dessous du véhicule. Avancez lentement lorsque vous entrez dans l'établissement, puisque c'est à cet endroit que des jets aspergent le dessous de l'auto. Prenez aussi tout votre temps sous le séchoir à la fin du cycle. Si vous craignez que les portières gèlent, ouvrez-les et essuyez tout simplement le cadre et les caoutchoucs à l'aide d'un chiffon doux.

Le perçage : pas toujours nécessaire



Des détaillants soutiennent qu'il est impossible qu'un enduit anti-rouille atteigne tous les endroits vulnérables d'un véhicule – joints collés, tôles pliées, points de soudure, bas de caisse, etc. – sans percer de trous dans la carrosserie. Certains en percent donc systématiquement une



dizaine, parfois plus, dans tous les modèles qui passent par leur atelier.

D'autres marchands examinent chaque véhicule pour identifier ses ouvertures « naturelles » et y introduire leur outillage. Autrement dit, ils se servent principalement des trous d'évacuation d'eau façonnés en usine par le constructeur ainsi que des interstices entre les panneaux intérieurs et extérieurs de la carrosserie pour appliquer leur produit. Ils ne percent des trous supplémentaires qu'en cas d'absolue nécessité.

Enfin, certains ateliers préfèrent démonter les garnitures intérieures, les seuils de portières en plastique ou les moulures de la caisse pour éviter de percer ne serait-ce qu'un seul trou dans le métal. Évidemment, le traitement d'un marchand aussi scrupuleux risque de prendre plus de temps et de coûter plus cher que celui d'un détaillant qui perce systématiquement.



Le perçage affaiblit la tôle, puisqu'il la fait chauffer et qu'il met à nu le métal au bord du trou. Il est donc crucial que le détaillant protège soigneusement ce bord à l'aide d'un enduit anticorrosif et qu'il le bouche avec un capuchon bien étanche. Fait à noter : l'un des ateliers visités utilise une mèche spécialement conçue pour réduire la friction sur le métal et, ainsi, l'affaiblir le moins possible.