

Actualités

Vacances ... et éthylotest

Le mois de juin avec son cortège d'examens scolaires, est aussi la dernière ligne droite avant des vacances estivales bien méritées.

Si vous partez en voiture en France, n'oubliez pas de noter dans votre agenda d'ajouter un nouvel article à vos préparatifs de vacances : un **éthylotest** !



En effet, à partir du **1^{er} juillet** prochain, la présence d'un éthylotest jetable ou électronique à bord de votre automobile sera une obligation en France, quelque soit l'origine du véhicule et du conducteur contrôlé, son absence pouvant être sanctionnée par une amende.

« Tout conducteur d'un véhicule terrestre à moteur, à l'exclusion d'un cyclomoteur, doit justifier de la possession d'un éthylotest, non usagé, disponible immédiatement » et « l'éthylotest mentionné au premier alinéa respecte les conditions de validité, notamment la date de péremption, prévues par son fabricant », indique le **décret** paru le 1^{er} mars 2012 au Journal officiel.

Cet éthylotest devra porter la marque de conformité **NF** (norme X 20 702 pour les éthylotests chimiques, norme NF X 20 704 pour les éthylotests électroniques).



Cette mesure a vocation à susciter le développement d'une logique d'autocontrôle et à inciter les automobilistes à vérifier préventivement leurs alcoolémies au moment de prendre la route.

Mais la meilleure prévention, n'est-elle de ne pas boire avant de prendre le volant ?

L'association "**Prévention routière**" a développé un dossier complet sur l'alcool au volant, dossier qui souligne les conséquences de la consommation d'alcool sur la conduite et en corolaire l'augmentation exponentielle du risque d'accident mortel.

Comment s'en servir ?

Après une consommation d'alcool, il est impératif de patienter entre **30 minutes** environ avant d'utiliser l'éthylotest. Un temps nécessaire pour que l'alcool passe dans le sang. En ne respectant pas cette attente, le risque est d'être « négatif » au moment de prendre la route et d'être déclaré positif une demi-heure plus tard par les forces de l'ordre, en cas de contrôle.

Cet éthylotest complètera donc les équipements de sécurité déjà obligatoires dans les voitures comme le triangle, le gilet rétro réfléchissant jaune, la trousse de secours et l'extincteur.

Comme ces deux derniers, l'éthylotest est frappé d'une date de validité limitée dans le temps (en général 2 ans). Consultez donc la notice du fabriquant qui doit accompagner le produit.

La liste des éthylotests des fabricants certifiés NF est disponible par ce [lien](#).

Un dossier complet sur la question est disponible sur le site de l'[ANDEVI](#).

Plus d'informations sur le site de la [sécurité routière](#) (France)



Quelques rappels :

- Le **gilet rétro-réfléchissant** doit être porté par le conducteur avant de sortir de son véhicule immobilisé sur la chaussée ou ses abords. Ce gilet doit être conforme aux normes européennes et donc comporter le marquage CE ainsi qu'une notice d'instruction.
- Le **triangle de pré-signalisation** complète ce dispositif de sécurité. Il doit se trouver à bord du véhicule et s'utilise pour signaler tout incident ou arrêt sur le bord de la route. Une fois équipé de son gilet, le conducteur devra placer le triangle sur la chaussée, à une distance précisée par le **Code de la route** : 30 mètres (voies ordinaires) ou 100 mètres sur les autoroutes au moins du véhicule à signaler " de sorte qu'il soit visible à une distance d'environ 50 mètres pour les conducteurs qui s'en approchent." Ce triangle doit être homologué : marquage E27R apposé sur le triangle.
- **Ne pas oublier !** L'allumage des **feux de détresse** demeure obligatoire lorsque le véhicule est immobilisé sur la chaussée. En cas de panne, s'éloigner des voies de circulation, derrière les glissières de sécurité.



Vous êtes plus de 2.500 à avoir répondu à la grande enquête **SAMBA** (**S**atisfaction, **M**otivation et **B**ien-être dans l'**A**dministration), développée en collaboration avec le [Service public de Wallonie](#) (SPW).

Grâce à vous, le Comité de Direction dispose d'indications fiables sur les points de satisfaction et d'insatisfaction que vous ressentez dans votre travail.

A l'occasion de plusieurs journées d'échanges, le Comité de Direction présentera les résultats de l'enquête SAMBA et évoquera l'évolution de notre organisation et de la manière de rencontrer les préoccupations formulées.

Le programme complet des rencontres et les formulaires d'inscription sont disponibles sur l'[intranet](#) du Ministère.

A la une ...

Ateliers pédagogiques scolaires - ateliers de carrosserie (Partie I)

Voici la suite annoncée dans notre numéro précédent avec un éclairage particulier sur les ateliers de carrosserie. Au vu des multiples risques à mettre en lumière, ce dossier sera réparti sur plusieurs numéros.

Le premier risque qui vient à l'esprit lorsque l'on évoque les ateliers de carrosserie est celui des peintures et autres produits à appliquer sur nos carrosses qui doivent subir une opération chirurgicale de réparation ou un simple lifting.

Les isocyanates existent sous les formes « monomère, oligomère et polymère ». Dans les **peintures, apprêts et mastics** que l'on retrouve dans nos ateliers de carrosserie et de peinture automobile, on les retrouve sous formes monomère ou oligomère. Les isocyanates sont **dangereux** pour la santé par **inhalation** ou qu'ils entrent **en contact avec la peau**.

Le risque d'inhaler des isocyanates est maximal lors de la pulvérisation. Ce risque existe également lors de la préparation des peintures, du nettoyage des outils de pulvérisation et de l'entreposage, si les contenants demeurent ouverts. Lorsqu'ils sont polymérisés et séchés, les isocyanates sont moins dangereux.

Les isocyanates sous formes monomère et oligomère sont des contaminants auxquels l'exposition doit être réduite au minimum, même si elle est inférieure aux normes. Pour s'assurer que l'exposition aux isocyanates est minimale, il faut éliminer les possibilités d'inhalation et de contact cutané. À cet égard, l'aménagement des lieux de travail avec une **ventilation par aspiration à la source des contaminants** et une **ventilation générale appropriée** de même que l'utilisation de méthodes de travail sûres permettent un contrôle approprié des émissions.

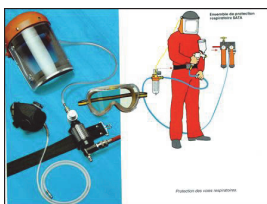
Enfin, le **port d'équipements de protection individuelle** tant sur le plan respiratoire que cutané permet d'assurer une protection efficace des travailleurs.

Dans les procédés industriels utilisés dans les ateliers de carrosserie, les isocyanates ne sont pas utilisés comme une substance pure. Ils ne sont qu'un des éléments qui composent les peintures et apprêts et sont mélangés, dans la plupart des cas, à des **solvants inflammables**.

Les ateliers de peinture au pistolet comme des lieux à risque élevé d'incendie.

En ce qui a trait à l'aménagement des ateliers de carrosserie et aux appareils qui s'y trouvent, on doit donc tenir compte des dangers d'intoxication, de déflagration et d'incendie.

En règle générale, pour réduire l'exposition aux brouillards et aux vapeurs toxiques et inflammables, on doit confiner les travaux et assurer une ventilation générale et une captation locale des contaminants.



Le port d'équipements de protection individuelle pour les voies respiratoires et la peau est obligatoire pendant les travaux de pulvérisation. Le type de protection respiratoire approprié est l'**appareil à adduction d'air**. Ce type de masque est utilisé dans les cabines de peinture. Le masque d'adduction d'air doit être alimenté par une pression adéquate et être muni des filtres nécessaires.

Le renforcement de la réglementation relative à l'amélioration des conditions de travail et à la sauvegarde de l'environnement a incité les fabricants de produits de réparation automobile à développer des systèmes contenant des substances moins polluantes.

Ainsi, les nouveaux produits vendus aujourd'hui sont :

- Des dégraissants à base d'eau ;
- Des mastics sans styrène ;
- Des apprêts à haut extrait sec ou à base d'eau ;
- Des teintes opaques à haut extrait sec (30% de solvants) (système monocouche) ;
- Des teintes de base pour système bicouche (base mates reversives) à moyen extrait sec (50% de solvants) ou à l'eau (10% de solvants) ;
- Des vernis de finition à haut extrait sec.

On classe les produits de réparation automobile en trois catégories :

- Les **diluants** et les **solvants** de dégraissage ;
- Les sous-couches comprenant :
 - o Les mastics ;
 - o Les apprêts ;
 - o Les peintures primaires (impression et impression-apprêt).

- Les peintures de finition comprenant :
 - o Les teintes à brillant direct (système monocouche) ;
 - o Les teintes de base (systèmes bicouche) ;
 - o Les vernis de finition.

Les sous-couches (mastic, apprêt, peinture primaire) et les peintures de finition contiennent les principaux composés de base suivants : un liant, un durcisseur, un mélange de solvants, des pigments, des charges, des additifs. Une peinture se distingue d'un vernis par la présence de pigments.

Le liant est le constituant principal d'une peinture ou d'un vernis. Il est responsable de :

- L'adhérence de la sous-couche ou de la peinture sur la couche sous-jacente.
- La liaison entre tous les composants de la couche appliquée.
- La durabilité de la couche.
- Le mode de séchage.
- La résistance à l'impact (gravillons), la résistance à l'abrasion (lavage des voitures) et aux produits chimiques (agressions climatiques).

Les principaux liants utilisés en réparation automobile sont : les liants époxydiques, polyuréthanes, polyesters et vinylbutyral. Les liants peuvent présenter des natures chimiques différentes. Ce n'est donc pas la couleur des peintures qui rend les peintures compatibles entre elles !

Certains liants nécessitent l'ajout d'un durcisseur pour obtenir un film de peinture ayant de bonnes propriétés chimiques et mécaniques (résistance aux intempéries, aux produits chimiques, dureté ...). Les principaux durcisseurs utilisés en réparation automobile sont les **poly-isocyanates**. Ces durcisseurs sont **toxiques pour la santé**.

Les solvants sont des produits liquides et volatils incorporés au moment de la fabrication des sous-couches et des peintures de finition. Le rôle du solvant est de dissoudre les liants et de faciliter la fabrication du produit.

Pour amener le produit à la viscosité adéquate pour réaliser une application correcte et aisée, le carrossier doit ajouter un mélange de solvants appelé, dans ce cas, des diluants. Lors de l'application et du séchage des peintures, tous les solvants et les diluants s'évaporent (à l'exception du styrène dans les mastics et apprêts polyesters). Un film de produit sec ne contient donc plus aucun solvant. Les principaux solvants utilisés en réparation automobile sont le **white spirit**, le **toluène** et le **xylène**. Pour mesurer les concentrations en solvants ou d'autres polluants, le médecin du travail peut utiliser un appareil DRÄGER avec tubes colorimétriques.

Les pigments déterminent la couleur de la peinture (pouvoir colorant) et son aptitude à opacifier un support après séchage (pouvoir couvrant). Les principaux pigments utilisés en réparation automobiles sont :

- Les pigments blancs et colorés (pigments minéraux ou organiques) : oxyde de titane, oxyde de fer, chromate de plomb (cancérogène), noir de carbone, pigments organiques jaunes, rouges, bleus ou verts ;
- Les pigments inhibiteurs de la corrosion métallique, appelés pigments « anticorrosion » chromate de zinc (cancérogène), phosphate de zinc ;
- Les pigments susceptibles de conférer aux films certaines propriétés spécifiques, tel l'aspect métallique ou nacré : aluminium, mica.

Les charges sont généralement des composés d'origine naturelle et sont incorporées dans les peintures dans le but d'obtenir certaines propriétés comme la diminution du brillant du film, la modification de la viscosité du produit ou l'augmentation de la densité de peinture.

Les additifs confèrent diverses propriétés au film sec ou à la peinture liquide, comme par exemple l'homogénéité et la stabilité. Les additifs sont introduits en faible quantité (moins de 1% du poids total de la peinture), mais leur rôle est souvent essentiel (ex. : agent épaississant, agent anti-peau, agent tensio-actif, agent biocide...).

Les applications des sous-couches et les couches de finition (isocyanates) s'effectueront obligatoirement dans des cabines ventilées par lesquels nous poursuivront ce dossier dans le prochain numéro.

Bonnes vacances à tous ...



Vacances scolaires obligent : votre lettre d'information préférée ne paraîtra pas en juillet et en août.

Nous vous donnons déjà rendez-vous en septembre pour une nouvelle rentrée scolaire ... en toute sécurité évidemment !