

# Les traitements antirouille

Chaque automne, on vous rappelle, affiches et dépliants à l'appui, que la rouille risque de «manger» votre auto toute crue si vous ne la faites pas traiter. Incursion dans le merveilleux monde du combat contre la corrosion...

par Françoise Ruby

**A**vouons-le d'emblée: impossible de vous révéler quel est le meilleur traitement antirouille. En effet, dans ce domaine, le marché est très diversifié et les tests en situation réelle sont bien trop complexes et coûteux à réaliser. Cependant, nos conseils et informations recueillis auprès de plusieurs spécialistes feront de vous un automobiliste beaucoup moins «sujet à la rouille» que la moyenne.

## Une question d'application

«Système d'antirouille scientifique», «développé grâce à des années de recherche en laboratoire», «le meilleur antirouille sur le marché», «surclasse tous ses concurrents», clament différents ateliers pour vanter les mérites de leur «recette» exclusive. «Tous les produits sur le marché se valent, souligne Raynald Côté, porte-parole du CAA-Québec. Ce qui fait la différence, c'est la qualité de l'application.» Une opinion que partagent tous les spécialistes consultés: le meilleur



mélange antirouille du monde ne sert pas à grand-chose s'il n'est pas appliqué avec soin dans les endroits stratégiques, qui sont souvent les plus difficiles à atteindre. Il n'est malheureusement pas facile de s'assurer que les employés qui travailleront sur votre

véhicule sont compétents et adéquatement équipés. Personne ne vous dira le contraire si vous posez la question! «Essayez d'obtenir une référence d'un carrossier de confiance», suggère Georges Iny, président de l'Association pour la protection des automobilistes (APA).

Illustrations: Jean Morin

# Les traitements

Dans cette industrie, chacun prétend avoir la meilleure solution et vante les mérites de sa méthode tout en dénigrant volontiers les faiblesses de ses concurrents. Nous avons essayé de faire la part des choses; voici les caractéristiques des quatre principaux traitements offerts. Les prix indiqués sont valables pour une automobile ordinaire.

## L'huile

- Ce produit est liquide et se disperse bien dans les recoins vulnérables à la rouille. En revanche, sa fluidité entraîne une adhésion faible aux endroits exposés, comme les puits d'ailes et le dessous du véhicule. De plus, l'huile coule pendant quelques jours après le traitement: attention à votre entrée de garage et à vos vêtements.
- Ce traitement nécessite de faire des trous dans la carrosserie: pour le même modèle d'auto, quelques ateliers disent en faire 6, certains parlent de 10 et d'autres en percent 20 ou même plus. Ceux qui font beaucoup de trous prétendent que ceux qui en font peu ne peuvent pas rejoindre tous les recoins vulnérables de la carrosserie. Les ateliers peu portés sur le perçage répliquent que les trous existants et leur outillage perfectionné leur permettent de faire une bonne application. Ces trous rendent la tôle plus vulnérable à la rouille et devraient être soigneusement traités avant d'être obturés à l'aide d'un bouchon adéquat.

- L'odeur d'huile peut persister quelques jours et même réapparaître lorsqu'il fait très chaud.
- Une application annuelle est nécessaire et coûte entre 50 \$ et 100 \$.

## L'huile qui ne coule pas

- Elle contient un ou des additifs (cire, silicone, solvant, etc.) qui l'empêchent de couler après l'application. Cependant, ces produits suintent tout de même; attention à vos vêtements.
- Comme dans le cas de l'huile «ordinaire», les ateliers percent un nombre variable de trous dans la carrosserie.
- Une odeur d'huile peut persister après l'application et réapparaître lorsqu'il fait très chaud.
- Une application annuelle (de 50 \$ à 100 \$) est généralement nécessaire, mais, dans un des ateliers visités, on nous a assurés qu'avec le produit qu'on employait, un traitement tous les deux ans était suffisant.

## La graisse

- Les produits antirouille de ce type sont beaucoup plus visqueux que ceux à base d'huile et adhèrent donc mieux aux endroits exposés (puits d'ailes, dessous du véhicule). Cependant, même appliquée sous pression, la graisse ne se diffuse pas aussi bien que l'huile et ses détracteurs affirment qu'elle ne peut rejoindre les recoins vulnérables. Mal appliquée, elle peut aussi boucher les trous d'évacuation des portières et accélérer la corrosion.
- La graisse ne coule pas, mais elle peut suinter assez longtemps après l'appli-

cation et dégager une odeur persistante lorsqu'il fait très chaud.

- La plupart du temps, les ateliers qui emploient de la graisse offrent un traitement permanent pour l'intérieur des panneaux et des retouches tous les deux ou trois ans pour le dessous du véhicule.
- Dans certains ateliers, on perce le même nombre de trous que dans ceux qui appliquent de l'huile, dans d'autres, on démonte les panneaux de portières et on fait moins de trous, tandis que les plus perfectionnistes (et aussi les plus rares) ne percent aucun trou.
- Ce traitement coûte entre 200 \$ et 500 \$.

## Le scellant

- Ce traitement permanent, à base de cire, de silicone ou de polymère, agit comme une barrière entre le métal et les éléments extérieurs. Il est généralement réservé aux autos neuves. C'est le genre de traitement que les concessionnaires appliquent (voyez l'encadré page 19). Dans certains ateliers, on utilise un produit transparent pour l'intérieur et un genre de goudron pour le dessous.
- Une fois sec, le scellant adhère bien à la tôle, il ne tache pas et ne dégage pas d'odeur.
- Selon certains spécialistes interrogés, ce type d'enduit peut se dessécher au bout de quelques années, se fissurer et laisser la rouille s'infiltrer, une faiblesse que démentent les ateliers.
- À certains endroits, on perce quelques trous seulement, tandis qu'à d'autres, on n'en perce aucun, car on utilise les trous déjà existants.
- L'application coûte entre 350 \$ et 400 \$.

Perçage des trous



Traitement du dessous du véhicule



Traitement de l'intérieur d'une portière



Les trois critères de qualité d'un traitement antirouille: un personnel bien formé, bien équipé et qui prend son temps pour appliquer le produit sur tous les endroits vulnérables. Ces derniers peuvent varier d'un modèle à l'autre et les employés devraient connaître ces particularités. Par exemple, dans le cas d'une Ford Aerostar, les bas de caisse ont une forte tendance à pourrir. Pour prévenir cette faiblesse, il faut savoir où faire les trous qui permettent d'atteindre les recoins problématiques.

## La garantie

Plusieurs ateliers offrent une garantie pour les autos neuves, et quelques-uns pour les autos d'occasion répondant à certains critères. Voilà qui est alléchant, d'autant plus que cette couverture est «gratuite». Mais attention, car les compagnies peuvent devenir très pointilleuses lorsqu'arrive un problème: respectez à la lettre les conditions concernant la fréquence des inspections et lisez bien le contrat, notamment la section des exclusions. Par exemple, certaines garanties ne couvrent pas les dommages de la rouille aux endroits où le produit n'a pas été appliqué! Bref, tant pis pour vous si l'application a été bâclée! Privilégiez les commerçants qui offrent leur propre garantie plutôt que d'avoir recours à une compagnie extérieure: ils ont tout intérêt à effectuer un travail efficace, puisque c'est eux qui devront assumer les frais de réparation dus à une application mal faite.

Notez que c'est la perforation due à la rouille provenant de l'intérieur qui est couverte; la rouille de surface ne l'est jamais.

## Vraiment nécessaire?

Tant qu'il y aura de l'acier plié et soudé dans les automobiles et du sel et du calcium sur nos routes hivernales, la rouille sera au rendez-vous à plus ou moins long terme. Que faire pour protéger la carrosserie? Les avis de nos spécialistes divergent un peu.

### Traitement sous le capot



## Auto neuve

**APA.** On recommande un traitement permanent à base de graisse si vous pensez garder l'auto plus de cinq ans (la durée habituelle de la garantie du constructeur contre la perforation due à la rouille). Après tout, si vous venez de déboursier 15 000 \$ et plus, il semble logique de consacrer quelques centaines de dollars à la protection de votre véhicule. Les réparations de carrosserie coûtent cher et la valeur de revente d'une auto bien entretenue à ce chapitre sera plus avantageuse. «Si une telle dépense vous semble excessive, optez au moins pour un traitement annuel à l'huile», conseille Georges Iny.

**Nelson Poulain, carrossier.** Selon cet expert en carrosserie, faire percer des trous dans une voiture neuve est une véritable hérésie! Il recommande donc un traitement à la graisse appliqué sans faire de trous.

**CAA-Québec.** «Traiter une voiture neuve n'est pas indispensable, explique Raynald Côté, surtout si vous la gardez deux ou trois ans seulement et particulièrement si vous la louez sans la racheter à la fin du bail.» En effet, selon cet organisme, les constructeurs ont beaucoup amélioré la protection antirouille de leurs véhicules au cours des 10 dernières années. «De plus, poursuit Raynald Côté, Volkswagen et Audi, par exemple, offrent une couverture de 12 ans contre la perforation sans limite de kilométrage.» Par ailleurs, certains constructeurs ne recommandent pas l'application d'un antirouille: vérifiez le manuel du propriétaire à ce sujet.

## Auto d'occasion

**APA.** Comme dans le cas d'une voiture neuve, si vous comptez garder l'auto plus de cinq ans, on suggère un traitement permanent à base de graisse ou une application annuelle d'huile. «Si vous choisissez l'huile, ne sautez pas une année, sinon vous risquez de perdre votre investissement des années précédentes. Un traitement à la graisse ou à l'huile bien appliqué vous évitera de coûteuses réparations après six ou sept ans, notamment le remplacement du réservoir d'essence, des conduites de carburant et de freins. Si vous optez pour la graisse, n'oubliez pas de faire faire des retouches sous l'auto tous les deux ou trois ans», précise Georges Iny.

**Andrew Bleakley, mécanicien mobile.** «Si l'auto a cinq ans ou plus, je suggère le traitement le moins cher sur le marché. Faites-le faire tous les ans si vous roulez plus de 25 000 km et tous les deux ans si vous parcourez moins de 15 000 km et que vous tenez à économiser.»

**CAA-Québec.** «Une fois la garantie anticorrosion échu, l'application annuelle d'un antirouille à base d'huile peut aider à maintenir la carrosserie en bon état», mentionne Raynald Côté.



Certains ateliers ne percent aucun trou, d'autres 20 et plus. Exigez que ces trous soient traités pour éviter qu'ils deviennent des portes d'entrée pour la rouille. Au cours de notre recherche, lorsque nous insistions pour connaître le nombre exact de trous percés, les «peu de trous» ou «quelques trous» devenaient souvent 10 ou même 16! Dans le cas de cette Ford Escort 1995 traitée à l'huile, on a percé 10 trous.

# Les endroits «préférés» de la rouille



Bas des portières



Capot



Hayon ou couvercle de coffre, selon le modèle



Bas de caisse

Toyota Camry 1988. Ce triste spectacle est le résultat de 10 ans de négligence! La carrosserie des Toyota a plusieurs points faibles reconnus, les ailes notamment, car les plis du métal à cet endroit ne sont pas adéquatement protégés tout en étant particulièrement exposés. Cependant, un traitement antirouille soigneusement appliqué aurait beaucoup ralenti les ravages de la rouille, ce qui aurait prolongé la durée de vie de cette auto et augmenté sa valeur de revente. En cas de collision, la sécurité de ce véhicule est également compromise par la corrosion avancée.



Ailes



Dessous du véhicule

## AUX PETITS SOINS

**T**out le monde s'entend pour dire que l'huile et la graisse ralentissent la progression de la rouille existante, mais une fois à l'oeuvre, elle est incurable. Quelques conseils pour la prévenir ou la retarder.

- Lavez souvent votre auto (sans oublier les puits d'ailes et le dessous); ça fait peut-être un peu macho... mais ça peut vous éviter bien des dépenses.
- Vous êtes plutôt du genre à nettoyer votre bolide une fois par année et à compter sur la pluie le reste du temps? Alors lavez-le au printemps et prenez soin de bien débarrasser les puits d'ailes et le dessous du véhicule du sel et du calcium qui s'y sont accumulés: ces derniers

n'attendent que le redoux pour gruger allégrement le métal. Nettoyez bien les tapis, faites-les sécher et laissez les glaces ouvertes quelques heures par temps doux pour bien faire sécher le plancher. En effet, celui-ci risque beaucoup plus de rouiller de l'intérieur que de l'extérieur, selon le carrossier Nelson Poulain. Pour la même raison, faites réparer sans tarder toute défectuosité provoquant une infiltration d'eau; les glaces et le couvercle de coffre ou le hayon sont à surveiller.

- Plusieurs des spécialistes consultés mettent les automobilistes en garde contre les garages chauffés en hiver, car l'humidité qui y règne entraîne des conditions très favorables à la rouille.



Bien des autos sur le marché présentent des faiblesses. Par exemple, les bordures des ailes des Honda sont peut-être très esthétiques, mais elles se décollent et elles favorisent l'accumulation de poussière et d'humidité entre le métal et le caoutchouc, ce qui crée des conditions idéales pour la rouille. Selon Nelson Poulain, carrossier, il vaut mieux les enlever complètement, bien nettoyer le métal et y appliquer un produit antirouille à base de graisse.

## L'ARNAQUE DE L'ÉLECTRONIQUE

Vous recevez une publicité vantant l'efficacité d'un petit boîtier qui protégerait votre auto moyennant la modique somme de 300 \$? Ne vous laissez pas prendre par les prétentions du fabricant. «La théorie selon laquelle les électrons émis par ce boîtier protégeraient la carrosserie des outrages de la rouille ne serait valable que si l'auto baignait dans l'eau», explique Georges Iny, président de l'Association pour la protection des automobilistes. En fait, le champ électrique préserve la carrosserie sur une surface équivalant à celle d'une pièce de 25 ¢...» «Il n'y a aucune preuve scientifique que ça



marche», renchérit Raynald Côté, porte-parole du CAA-Québec. C'est aussi l'avis de la Federal Trade Commission (FTC) des États-Unis qui, en 1996, a condamné la compagnie Rust Evader Corporation à 200 000 \$US d'amendes pour représentations trompeuses. La FTC a noté, entre autres, l'incapacité de cette compagnie à prouver l'efficacité de son dispositif, et ce malgré les affirmations de sa publicité. L'entreprise Rust Buster, qui commercialisait le même type de produit, avait également été mise à l'amende par Industrie Canada dans les années 1980.

## CONCESSIONNAIRES: CHERS ET PEU FIABLES

Les spécialistes consultés déconseillent unanimement les traitements offerts chez les concessionnaires. Ils coûtent entre 300 \$ et 400 \$ pour une auto neuve et le travail est parfois effectué par des sous-traitants qui ont une fâcheuse tendance à faire faillite (adieu la garantie dans un tel cas). En outre, habituellement, le concessionnaire se graisse généreusement la patte au passage tout en ne graissant pas assez le véhicule. «Au moment de la livraison de votre auto, demandez à voir le bon de réparation et assurez-vous qu'on a utilisé au moins deux litres d'enduit pour traiter votre auto (trois litres pour une camionnette)», nous a suggéré un concessionnaire consciencieux. «J'ai toujours trouvé douteux qu'un concessionnaire veuille traiter une auto flamboyante neuve et garantie par le constructeur. Soit que le constructeur n'a pas fait ses devoirs, soit que le concessionnaire vend un produit inutile», précise Raynald Côté, porte-parole du CAA-Québec. «C'est seulement sur une carrosserie neuve complètement exempte de rouille et de saleté qu'on peut appliquer un traitement permanent vraiment efficace à long terme», rétorque notre concessionnaire. Par ailleurs, une compagnie qui applique le même genre de scellant que les concessionnaires affirme protéger des endroits qui ne sont pas traités par les fabricants. **TV**

## ÉVITEZ LES PÉRIODES DE POINTE



Voici pourquoi il vaut mieux faire traiter son auto par une belle journée chaude entre mai et la fin d'août.

- Les produits à base d'huile ou de graisse sont plus efficaces lorsqu'ils sont appliqués par temps chaud, car ils atteignent mieux tous les recoins de la carrosserie.
- Les ateliers n'étant pas surchargés, les employés ont le temps de faire une application plus soignée que lorsque 15 automobilistes (ou même plus!) attendent en ligne.

- Pour répondre à la demande durant les périodes de pointe, les ateliers embauchent souvent des employés occasionnels moins expérimentés que le personnel permanent.
- La plupart des ateliers consentent des rabais en juillet et en août.
- Par ailleurs, plusieurs spécialistes recommandent d'éviter les journées pluvieuses, car certains produits peuvent «enfermer» l'humidité plutôt que de la chasser, ce qui provoquera la rouille au lieu de la prévenir.