



Prévenir la migration des polluants dans les centres de contrôle technique automobiles (CCTA)

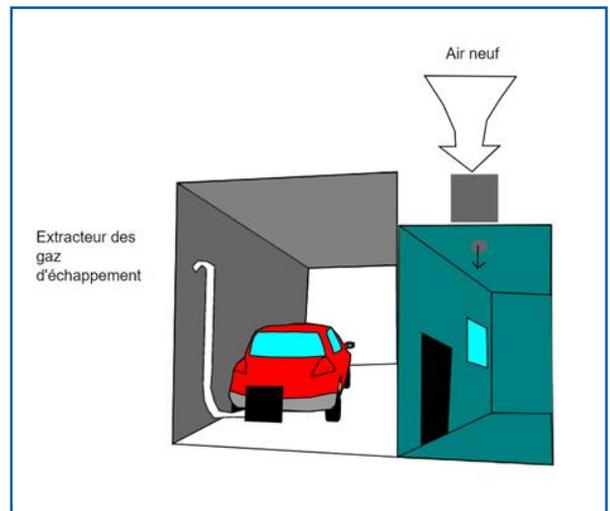
Contexte

La pollution générée dans les ateliers des CCTA peut migrer vers les locaux administratifs attenants. C'est une des conclusions de la campagne de mesure réalisée en 2020 par la Carsat Languedoc-Roussillon et la Carsat Sud-Est dans les CCTA. De ce fait, les personnels exerçant de manière permanente dans ces locaux sont également exposés aux émissions des moteurs thermiques. Quant aux techniciens travaillant de façon intermittente dans ces locaux, ils peuvent voir leurs expositions majorées de manière significative alors que ces phases de travail administratif sont généralement considérées comme non exposantes.

Démarche de Prévention

La démarche habituelle consiste à réduire les émissions des moteurs thermiques dans l'atelier attenant et suppose la mise en place de dispositifs de captage (cf T 121) mais elle passe également par la mise en place de bonnes pratiques dans l'atelier visant à réduire la durée des phases de travail où le moteur est en fonctionnement.

Dans les bureaux (locaux à pollution non spécifique), il devient également très pertinent de mettre en place un système de ventilation par insufflation d'air neuf. Ce dernier doit permettre d'induire une légère surpression dans les locaux (quelques Pascals) réduisant la migration de la pollution issue de l'atelier attenant.



Ventilation d'un centre de contrôle technique CCTA : les gaz d'échappement sont captés directement au niveau du pot d'échappement et la zone administrative est mise en légère surpression pour limiter la migration de la pollution vers ce secteur.

Généralisation aux bureaux attenants à des locaux à pollution spécifique

Lorsqu'une ventilation est mise en place dans des bureaux attenants à un atelier, elle repose le plus souvent sur un dispositif mécanique d'extraction : l'air est aspiré dans le bureau, le volume extrait étant compensé par les fuites du local y compris celles provenant de l'atelier attenant. La qualité de l'air neuf introduit est dans ce cas non maîtrisée et dépend de la proportion d'air reprise dans l'atelier et de la nature des polluants qui y sont générés.

Lorsqu'une ventilation par insufflation d'air neuf est mise en place, on peut au contraire choisir la zone de reprise de l'air neuf : à l'extérieur idéalement le plus loin des zones de fortes pollutions. Un débit de 3 à 4 fois le volume du local par heure est en général suffisant pour induire la surpression recherchée.

Plus d'information www.carsat-lr.fr (Espace Entreprise / Notre assistance technique)

www.carsat-sudest.fr (Espace Entreprises / Faites-vous accompagner par notre secteur assistance technique)

Les centres de contrôle technique automobiles (CCTA)

Un point sur la prévention des risques liés aux émissions des moteurs thermiques



Identification des phases de travail exposantes

Dans les CCTA, les véhicules suivent un processus de contrôle le plus souvent de l'entrée de l'atelier où les tests de pollution sont réalisés pour finir par les contrôles visuels à l'autre extrémité du local. Si le centre dispose de deux ouvertures, le véhicule peut alors directement sortir. Dans le cas contraire, une marche arrière est requise pour emprunter la ligne de contrôle en sens inverse. Pendant le contrôle de pollution et lors des manœuvres, les moteurs sont obligatoirement en marche, ces phases contribuent de manière prépondérante à la pollution de l'atelier : la présence d'Agents Chimiques Dangereux étant certaine, ils sont qualifiés de locaux à pollution spécifique au sens de la réglementation.

Le saviez-vous ? : La dangerosité des émissions des moteurs thermiques est reconnue. Les émissions des moteurs à essence sont des cancérigènes suspectés. **Les émissions de moteurs diesel sont des cancérigènes avérés** et feront l'objet dès 2023 d'une Valeur Limite d'Exposition Professionnelle [VLEP-8h = 0,05 mg.m⁻³ mesurée sous forme de carbone élémentaire].

Bilan de la campagne de mesure réalisée en 2020

Une campagne de mesures a été engagée pour dresser un état des lieux des expositions associées aux émissions de moteurs diesel dans les CCTA. En ce qui concerne l'atelier, les conclusions sont les suivantes :

- Les valeurs les plus élevées qui peuvent dépasser la future valeur limite sont observées dans les CCTA fermés (qui ne disposent que d'une entrée) non équipés de dispositif de captage,
- Plus rarement, on observe des valeurs significatives dans les centres ouverts (deux ouvertures face à face) de grandes dimensions ce qui témoigne que la ventilation naturelle n'offre pas une garantie absolue,
- Lorsqu'une pollution significative est observée, on la retrouve en général dans l'ensemble de l'atelier et non uniquement sur le poste de pollution considéré comme le plus exposant.

Cette campagne de mesure a également montré qu'il est nécessaire de prendre en compte plusieurs facteurs pour décider de la meilleure solution technique concernant le dispositif de ventilation :

- Configuration du centre : ouvert, fermé, une ou plusieurs lignes, voisinage, etc...
- Habitudes de travail qui rendent pertinente ou non la mise en place d'un rail permettant une mobilité plus grande du système de captage.

Les émissions des moteurs doivent faire l'objet d'un captage localisé : en pratique, des dispositifs de ventilation placés à proximité des pots d'échappement permettent de capter les gaz et aérosols au plus près de l'émission. Ces dispositifs peuvent être complétés par une ventilation générale de l'atelier.

Captageur de pot Gazel développé par la CRAMIF optimisant le captage et adaptable sur la plupart des véhicules.



Kit W-PAO-HELL3000 commercialisé par LG Distribution : Ventilation générale mise en place en complément d'un captage localisé



Lorsqu'aucun dispositif d'assainissement n'est mis en place, la pollution générée dans l'atelier peut également migrer vers les locaux administratifs attenants.

Autres sources : [INRS ED 6246 – Prévention des expositions liées aux émissions de moteurs thermiques](#)

[AMELI – Cahier des charges CCT VI](#)