



DOSSIER

Le réveil des cols blancs

- ◆ Description et priorités
- ◆ Entrevues
- ◆ Flash Information

COLS BLEUS

- ◆ Vérification avant départ des véhicules lourds

POMPIERS

- ◆ Innovation-prévention à Saint-Georges de Beauce

ET AUSSI

- ◆ L'APSAM bien visible
- ◆ Lois et règlements
- ◆ Ateliers d'accréditation
- ◆ Portrait des bibliothèques



Le réveil des cols blancs!



Hétérogénéité des fonctions et des milieux de travail et environnements hétéroclites, voilà qui caractérise la clientèle des cols blancs. Ce sont quelques-uns des constats auxquels en arrivent les membres du groupe de liaison sur les cols blancs.

Chez les cols blancs, on retrouve en effet des cadres hiérarchiques et fonctionnels, du personnel de bureau, des sauveteurs (piscines et plages), des surveillants de chantiers, des inspecteurs, du personnel occasionnel et saisonnier.

Ensuite, il y a le facteur « taille organisationnelle » qui est déterminant. La taille de l'organisation a une incidence variable sur l'environnement de travail, sur les sources de risques et sur les caractéristiques des tâches. C'est un facteur dont les membres devront absolument tenir compte dans la sélection des priorités d'intervention.

Les membres du groupe de liaison se sont entendus pour identifier quatre catégories à partir desquelles ils pourront analyser la problématique de santé et de sécurité du travail des cols blancs.

- ◆ L'environnement du travail
- ◆ La nature des risques
- ◆ La nature des tâches
- ◆ La taille des municipalités et des organismes associés.

Cible prioritaire de l'APSAM au cours des prochaines années, le groupe des cols blancs fera l'objet d'une attention toute spéciale. Le groupe de liaison mis sur pied par l'APSAM entend bien cerner les priorités et élaborer une stratégie efficace pour améliorer la santé et la sécurité de ces employés. Mais les obstacles sont nombreux. L'APSAM fait le point sur les travaux amorcés par le groupe de liaison.

Dangereux, le travail des cols blancs?

Les cols blancs sont-ils exposés à des risques? Certains estiment que oui, mais d'autres personnes sont tentées de dénoncer une certaine exagération lorsqu'on parle des risques associés au travail des cols blancs. La véritable question n'est pas de déterminer si le travail des cols blancs est plus ou moins dangereux que celui d'une autre catégorie d'emploi. La question est de faire prendre conscience aux travailleurs et aux travailleuses de cette catégorie d'emploi qu'ils peuvent être exposés à des risques dans certaines situations et qu'il y a des solutions.

Voilà pourquoi les membres du groupe de liaison ont choisi de

travailler à modifier les perceptions en identifiant clairement les risques vécus et en les faisant connaître. Ils ont ainsi retenu quelques priorités.

- ◆ La qualité de l'air
- ◆ Les principes d'ergonomie et l'aménagement des postes de travail
- ◆ Le stress au travail (agressivité des clientèles et surcharge de travail)
- ◆ L'ergonomie cognitive (aménagement des tâches et relaxation)
- ◆ La manutention des charges
- ◆ La gestion du changement et l'adaptation au changement

C'est un dossier que nous suivrons avec vous dans les mois qui viennent.

Développer l'unité d'action malgré la diversité des fonctions

ENTREVUE AVEC LUC BERTRAND

L'APSAM a fait de la prévention chez les cols blancs sa priorité des trois prochaines années et **Luc Bertrand**, conseiller à l'APSAM, appuie entièrement cette orientation. Selon lui, « *il est primordial que les cols blancs municipaux développent une unité d'action en santé et en sécurité du travail, malgré la diversité des fonctions qui les distinguent* ».

Les résultats des travaux du groupe de liaison cols blancs sont clairs. Les cols blancs municipaux, au nombre de 20 000, occupent diverses fonctions et travaillent dans des milieux disparates. On les retrouve dans tous les services municipaux : de l'hôtel de ville au service des Travaux publics, du service des Loisirs, au service de Répartition ou au secrétariat des services de Sécurité publique... Être col blanc, c'est être parfois directeur de service ou cadre fonctionnel, parfois secrétaire, technicien, préposé à la perception, inspecteur, brigadier, surveillant, moniteur, commissionnaire, etc. ►

► « Chez les cols blancs, de dire **Luc Bertrand**, la prévention passe parfois par des actions individuelles, mais la plupart du temps par des solutions collectives. C'est une des particularités de ce groupe. Lorsqu'une personne ajuste l'aménagement de son poste de travail au T.E.V., elle agit sur sa sécurité et sur sa santé personnelle, mais cet exercice exige habituellement l'assistance d'un collègue observateur. Lorsqu'il s'agit d'implanter un programme d'entretien préventif du système de ventilation d'un immeuble et d'en faire le suivi, de discuter de la définition des rôles et du partage des tâches dans l'organisation, de prévenir le stress et les tensions internes ou l'agressivité des clientèles envers les employés, les solutions sont rarement individuelles. On parle ici de moyens et de mesures de prévention collectifs, qui doivent être définis à la fois dans l'intérêt du groupe visé et dans celui des personnes qui composent ce groupe. Dans cette optique, la santé et sécurité chez les cols blancs prend tout son sens. »

Les cols blancs doivent se reconnaître dans le programme de prévention qui leur est applicable, affirme **Luc Bertrand**. De l'avis du responsable du groupe de liaison cols blancs à l'APSAM, le plus grand défi qui s'offre aux comités de santé et de sécurité, consiste à mobiliser toutes les personnes dites cols blancs dans la municipalité, incluant les cadres hiérarchiques et fonctionnels. Cette mobilisation débouchera sur une action collective qui placera la santé et la sécurité du travail au rang de valeur organisationnelle fondamentale. Toujours selon **Luc Bertrand**, les cols blancs, parce qu'ils occupent des positions stratégiques, peuvent grandement influencer le succès de la prévention dans toute la municipalité s'ils acceptent de tirer eux aussi les bénéfices de la prévention.

L'APSAM poursuit son travail pour inscrire la santé et la sécurité du travail chez les cols blancs à l'ordre du jour des villes, municipalités et organismes municipaux et en faire une priorité incontournable.

Qualité de l'air et ergonomie parmi les priorités

ENTREVUE AVEC LUC CHARTRAND

Luc Chartrand reconnaît que sensibiliser les cols blancs aux risques reliés à leur travail n'est pas une tâche facile. « Bon nombre de cols blancs travaillent dans des bureaux. Leur environnement de travail leur paraît aseptisé, dit-il. Ils éprouvent un sentiment de protection et les risques ne leur semblent pas apparents. »

Selon lui, le groupe de liaison devra trouver des moyens de les sensibiliser aux risques auxquels ils sont exposés, de façon à déclencher chez eux un processus de réflexion débouchant sur une prise de conscience. « Nous avons la chance de pouvoir compter sur les outils d'information, de sensibilisation et de formation mis au point par l'APSAM depuis plusieurs années. »

Parmi les principaux risques, **Luc Chartrand** retient ceux reliés à la qualité de l'air dans les bureaux et à l'ergonomie des postes de travail. « Dans les municipalités et autres organismes du secteur, dit-il, il y a des problèmes de nature ergonomique. Les administrations ont remplacé les machines à écrire par des micro-ordinateurs. Dans certains cas, elles n'ont pas modifié l'ameublement ni l'aménagement du poste de travail. »

L'approche de l'APSAM devra tenir compte de la taille des villes et des organismes. Selon lui, plus une organisation est petite, plus les employés sont appelés à exécuter plusieurs fonctions, multipliant ainsi les risques auxquels ils s'exposent.

Pour être efficace, le groupe de liaison devra trouver un dénominateur commun à l'ensemble des milieux de travail. Il croit que l'identification des risques reliés à des postes de travail pourrait être cet élément commun.

Prévenir les maux de dos et autres problèmes

ENTREVUE AVEC JEAN SAULNIER

Dans les multiples fonctions qu'ils exercent, les cols blancs ont à transporter des charges et à déplacer des objets. Ils ne sont pas à l'abri des maux de dos. Cette constatation a incité **Jean Saulnier** à proposer la prévention des maux de dos comme priorité du groupe de liaison. « La réorganisation des tâches, chez nous, a fait qu'un plus grand nombre de cols blancs travaillent maintenant à la manutention, affirme **Jean Saulnier**, conseiller en santé et en sécurité à la Ville de Québec. La prévention nous impose de leur donner l'information et la formation nécessaires pour prévenir les accidents. »

Cela dit, **Jean Saulnier** s'interroge sur le meilleur moyen à utiliser, afin de rejoindre et de sensibiliser les cols blancs aux accidents du travail. « Les membres du comité, dit-il, vont devoir élaborer des stratégies de communication efficaces pour rejoindre les cols blancs et pour leur donner la formation et l'information dont ils ont besoin. » Selon lui, des fiches techniques ou des cours de formation sur support informatique pourraient s'avérer une piste intéressante à explorer.

Jean Saulnier est confiant que le groupe de liaison a déjà fait des choix éclairés en ce qui a trait aux priorités d'intervention pour les cols blancs. « Dès la première réunion du groupe, confie-t-il, j'ai constaté que les membres patronaux et syndicaux partageaient une vision commune en santé et sécurité du travail. C'est prometteur. »



Le scepticisme caractérise l'employeur et le travailleur

ENTREVUE AVEC SUZY BERGERON

Il est souvent difficile de libérer des cols blancs, afin qu'ils suivent des cours de formation en santé et en sécurité du travail. La raison en est simple : employeurs et travailleurs n'en sentent pas le besoin. Ils ne voient pas de risques dans leur milieu de travail ; ils ne se sentent pas menacés.

« C'est l'obstacle le plus important auquel nous nous heurtons », soutient Suzy Bergeron, membre du groupe de liaison cols blancs de l'APSAM. « Nous devons faire réaliser aux employeurs comme aux cols blancs qu'il y a bel et bien des risques dans leurs milieux respectifs. Nous devons les connaître et mesurer leur impact sur la santé, la sécurité et l'intégrité physique de tous. »

Ajoutons à cela le fait que les cols blancs occupent une multitude de fonctions et qu'ils travaillent selon des horaires variables et nous aurons un portrait assez fidèle des obstacles à surmonter. L'aspect des horaires variables ne devrait pourtant pas poser de problèmes : les policiers, pompiers et cols bleus travaillent aussi selon des horaires variables et reçoivent leur part de formation.

Suzy Bergeron fait aussi remarquer que les risques auxquels peuvent être exposés les cols blancs ont un effet insidieux. « Des problèmes comme les tendinites et la détresse psychologique n'apparaissent qu'après un certain temps, souligne-t-elle avec justesse. Ils sont le résultat d'une accumulation de facteurs négatifs : travail répétitif, exposition répétée à de la violence verbale, etc. »

Des solutions ? Selon elle, le groupe de travail devra commencer par des actions visant à opérer une prise de conscience tant chez les cols blancs que chez les employeurs. Il devrait également entreprendre d'identifier les risques présents dans les différents milieux et de les documenter. « Nous devons faire en sorte que les travailleurs et travailleuses soient en mesure d'identifier les risques présents dans leurs milieux », conclut-elle.

Suzy Bergeron est directrice à l'information au Syndicat des fonctionnaires municipaux de la ville de Sainte-Foy. Elle est aussi vice-présidente – secteur municipal à la Fédération des employés et employées de services publics.

FLASH

Attention aux poussières d'encre

Il n'y a plus de « toner » dans le photocopieur ! Combien de fois par année changez-vous la cartouche d'encre de votre imprimante ou du photocopieur du bureau ? Sachez que chaque fois que vous le faites, vous vous exposez à des risques.

La revue Travail et Sécurité, a publié un article sur ce sujet dans son numéro du mois d'avril 1999. En voici le contenu.

Quels risques ?

Les encres et les poudres utilisés par les photocopieurs et les imprimantes sont des produits irritants qui sont susceptibles

Brisons la loi du silence entourant la violence

ENTREVUE AVEC MANON CHARLEBOIS

« Il faut briser la loi du silence qui règne dès qu'une personne ose aborder la violence dont sont victimes les cols blancs », affirme **Manon Charlebois**, responsable du programme d'aide au Syndicat des fonctionnaires municipaux de la Ville de Montréal, et membre du groupe de liaison cols blancs de l'APSAM. « On hésite à reconnaître que la violence verbale, psychologique et parfois physique dont sont victimes les cols blancs peut avoir des impacts sur la santé des individus et sur leurs comportements sociaux », dit-elle.

Qui sont les victimes de cette violence ? Les agents de stationnement, le personnel de la sécurité du revenu, les agents à la perception des taxes, les préposés à la cour municipale et même le personnel de certaines bibliothèques. « Les cols blancs qui travaillent à la sécurité du revenu transigent chaque jour avec une clientèle lourdement hypothéquée aux plans social et financier, déclare Mme Charlebois. Ils affrontent des personnes qui, dans certains cas, utilisent un langage abusif. Certaines d'entre elles auront même recours à des menaces pour obtenir ce qu'elles veulent. J'ai même vu un col blanc qui a été pris en filature jusqu'à son domicile par un prestataire insatisfait. »

Les conséquences sur les individus peuvent être nombreuses : stress, agressivité, détresse psychologique, épuisement professionnel. Cela peut se traduire par des arrêts de travail prolongés.

Selon **Manon Charlebois**, il faut dès maintenant reconnaître le problème et accepter que la violence peut avoir des impacts sur la vie professionnelle et familiale. **Manon Charlebois** souhaite que les municipalités passent de la réparation à la prévention. Parmi les solutions qu'elle entrevoit, il y a l'amorce d'un véritable dialogue sur ce problème. Elle recommande aussi d'offrir une formation pointue, de fournir des outils appropriés et un encadrement efficace et adapté. Elle propose enfin de s'inspirer d'expériences réalisées avec succès ailleurs, comme à New York auprès des agents de stationnement.

« La violence est un phénomène en croissance : il faut s'y attaquer dès maintenant », conclut-elle.

INFORMATION

d'entraîner une altération de la fonction respiratoire, des toux chroniques, des éternuements, des irritations cutanées et oculaires, ainsi que des maux de tête.

Comment les éviter ?

Il est conseillé de procéder au dépoussiérage de l'appareil non pas en soufflant (une technique souvent employée), mais en utilisant un aspirateur industriel équipé d'un filtre adapté. Cette procédure préviendra la mise en suspension dans l'atmosphère de poussières d'encre.

Si ces mesures s'avèrent insuffisantes, il est recommandé de porter un appareil de protection

respiratoire filtrant antipoussières de classe P2 (du type pièce faciale filtrante jetable). Enfin, le port de gants (en latex par exemple) empêchera le contact des poussières avec la peau et préviendra des irritations cutanées.

Qu'y a-t-il dans ces poudres ?

Les encres pour photocopieurs ou imprimantes laser sont composées :

- ♦ de polymères, dans une proportion de 85 % ;
- ♦ de noir de carbone (10 %) ;
- ♦ d'un agent de contrôle de charge (5 %) qui intervient dans le procédé électrostatique de reproduction.



TRAVAIL, RECONNAISSANCE ET DIGNITÉ HUMAINE

La Chaire en gestion de la santé et de la sécurité du travail de l'Université Laval et le comité d'orientation du bulletin Échange annoncent la tenue de journées de réflexion et d'échanges sur le travail, la reconnaissance et la dignité humaine les 17 et 18 février 2000, à l'Hôtel Plaza de Québec.

Cet événement s'adresse aux gestionnaires, aux conseillers en ressources humaines et aux représentants des employés des secteurs public et privé.

Les conférenciers invités sont Marie-Claire Carpentier-Roy, sociologue-chercheure à l'Université de Montréal, Serge Marquis, médecin en santé communautaire, Jean-Pierre Brun et Gisèle Gadbois, professeurs à l'Université Laval, et Yves Schwartz, philosophe à l'Université de Provence, Institut universitaire de France.

Le Travail ! Paradoxe étrange ! En effet, c'est à travers lui qu'une personne cherche à s'accomplir, mais c'est aussi de lui dont parlent les gens pour exprimer leur souffrance. Cette expression de la souffrance concerne de plus en

plus d'individus et prend généralement sa source dans l'attitude qui consiste à ne pas reconnaître le travail. Qui n'a pas ressenti un manque de reconnaissance de ses efforts, de ses compétences, de son originalité, pour tout dire, de sa contribution au succès de l'organisation ?

Confrontées à l'indifférence envers ce qu'elles accomplissent quotidiennement, les personnes se renferment sur elles-mêmes et participent de moins en moins activement à la vie de l'organisation ; leurs attentes n'étant pas comblées, elles craignent aussi que leurs attentes futures ne le soient pas non plus. Plusieurs en viennent à se demander si être reconnu au travail et reconnaître les autres est une nécessité ou un privilège !

Ces enjeux entraînent des problèmes de plus en plus profonds. Il n'est plus simplement question du travail, de compétence, de la place occupée ; il est aussi question de justice sociale, d'éthique, de morale et de responsabilité envers l'autre. C'est la dignité humaine qui est ici mise à l'épreuve. Reconnaissance du travail et dignité humaine vont donc de pair, elles font partie du même problème et de la même solution.

Si cet aspect de la gestion des ressources humaines vous intéresse, communiquez avec Mme Nicole Dutil au (418) 656-21321, poste 2404.

Les frais d'inscription sont de 300 \$ et de 315 \$ pour toute inscription faite après le 15 janvier 2000.

LOI CONCERNANT LES PROPRIÉTAIRES ET EXPLOITANTS DE VÉHICULES L'APSAM VOUS INFORME SUR LA

La majorité des accidents causés par des défauts mécaniques auraient pu être évités si une vérification avant départ avait été faite adéquatement. C'est la conclusion à laquelle est arrivée la **Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ)**, dans une étude portant sur 195 accidents impliquant des camions lourds et des tracteurs routiers. Il est en effet ressorti de cette étude que 13,2% des accidents ont été causés par des défauts mécaniques et que 76 pour cent des accidents causés par des défauts mécaniques auraient pu être évités grâce à une vérification faite avant le départ.

Comment faire une vérification avant départ ? Qui doit la faire ? Lisez ce qui suit. L'APSAM vous propose une démarche qui permettra d'éviter qu'un véhicule, dont l'une des composantes est défectueuse, soit mis en circulation et qu'il devienne par le fait même un risque à la sécurité des travailleurs, des travailleuses et des usagers de la route.

Qu'est-ce qu'un véhicule lourd ?

Dans le cadre de la *Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds**, un véhicule lourd est :

- ◆ un véhicule routier et les ensembles de véhicules routiers, au sens du *Code de la sécurité*

routière, dont la masse nette est supérieure à 3000 kg ;

- ◆ un véhicule de transport d'équipement, de plus de 3000 kg, utilisé uniquement pour le transport d'équipement qui y est fixé en permanence et ne pouvant pas servir au transport d'autres biens (Exemple : véhicule /nacelle, charrue) ;
- ◆ un ensemble de véhicules routiers, dont la masse nette totale est supérieure à 3000 kg, mais dont chacun des véhicules pèse 3000 kg et moins, lorsque la longueur de la remorque ou de la semi-remorque, incluant le système d'attache, est de 10 mètres ou plus ;
- ◆ un autobus, un minibus et une dépanneuse, sans égard à leur masse nette ;
- ◆ un véhicule routier assujéti au *Règlement sur le transport des matières dangereuses*, sans égard à la masse nette, et qui transporte des marchandises dangereuses en quantité nécessitant l'apposition de plaques (Exemple : transport du chlore) ;
- ◆ un véhicule d'urgence de plus de 3000 kg (véhicule de service d'incendie, véhicule de police).

Qu'est-ce que la vérification avant départ ?

C'est la vérification visuelle et auditive, selon le cas, des éléments accessibles du véhicule. Tout conducteur d'un véhicule doit faire cette vérification. Toutefois, s'il s'agit d'un autobus, la vérification avant départ peut être effectuée par un préposé à l'entretien.

La vérification avant départ est-elle toujours obligatoire ?

Oui lorsqu'il s'agit d'un véhicule lourd tel que décrit précédemment. Il y a toutefois quelques exceptions qui s'appliquent aux municipalités : la vérification avant départ n'est pas obligatoire pour :

* La *Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds*, adoptée au mois de juin 1998, a pour principal objectif de réduire le nombre d'accidents sur les routes du Québec.



LA VÉRIFICATION AVANT DÉPART

- ◆ un véhicule-outil qui n'est pas monté sur un châssis de camion et dont le poste de travail est intégré au poste de conduite (Exemple : niveleuse, chargeur, rétrocaveuse) ;
- ◆ un véhicule lourd utilisé en cas de sinistre (Exemple : véhicule de combat des incendies lors d'un appel au feu). Cependant, dans les municipalités de plus de 25 000 habitants et dans celles qui font partie d'une communauté urbaine, une vérification des véhicules d'urgence doit être faite toutes les 24 heures ;
- ◆ les véhicules de service d'incendie qui appartiennent à une municipalité située à l'extérieur d'une communauté urbaine et dont la population est inférieure à 25 000 habitants.

Les services de prévention des incendies, qui sont exemptés de faire une vérification toutes les 24 heures, peuvent toutefois effectuer ces vérifications lors des pratiques ou au retour à la caserne après une intervention. Cette façon de faire pourrait leur permettre de s'assurer que leurs véhicules ne présentent pas de risque à la sécurité des pompiers et des usagers de la route.

Qui est reconnu comme propriétaire ou exploitant de véhicules lourds ?

Le **propriétaire** est la personne dont le nom apparaît sur le certificat d'immatriculation. Le propriétaire peut être aussi toute personne qui loue un véhicule routier pour une période d'au moins un an.

L'**exploitant** est une personne qui offre des services de transport de personnes ou de biens, des services de dépannage ou qui exploite un véhicule lourd pour ses propres besoins ou comme un outil ou un équipement, qu'elle en soit propriétaire ou qu'elle l'utilise en vertu d'un contrat de location.

Une municipalité à qui appartiennent des véhicules est considérée comme propriétaire/ exploitant. Lorsqu'elle utilise des véhicules loués pour une période de moins d'un an, elle est considérée comme exploitant. Cependant, quand une municipalité

fait appel à des camionneurs artisans, c'est au propriétaire du véhicule, c'est-à-dire le camionneur artisan, qu'incombe l'obligation de s'assurer que toutes les vérifications mécaniques sont faites.

Quelles sont les obligations et les responsabilités du propriétaire, de l'exploitant et du chauffeur ?

Le propriétaire et l'exploitant

Le propriétaire doit maintenir ses véhicules lourds en bon état mécanique et corriger toute défektivité qui lui est signalée, conformément aux normes établies par le Règlement sur les normes de sécurité des véhicules routiers.

Tout propriétaire ou exploitant doit conserver les rapports de vérification avant départ pendant 12 mois. Le propriétaire doit également conserver les preuves de réparation pendant une année.

Chaque véhicule lourd sous la responsabilité d'un exploitant doit faire l'objet d'un rapport de vérification. L'exploitant doit veiller à ce que le chauffeur ou, selon le cas, le préposé à l'entretien, effectue la vérification avant départ, conserve le rapport de vérification à bord et y inscrive toutes les informations requises. Il est interdit d'avoir plus d'un rapport en cours dans le véhicule.

Lorsque le véhicule présente une défektivité mineure, le propriétaire doit faire effectuer les réparations nécessaires dans un délai de 48 heures. À l'expiration de ce délai, il ne peut remettre le véhicule en circulation, à moins que les réparations n'aient été effectuées. **Dans le cas d'une défektivité majeure, le véhicule ne peut être mis en circulation.**

Lorsqu'une défektivité est signalée, l'exploitant ou son représentant doit signer sans délai le rapport de vérification. Le chauffeur peut être désigné par l'exploitant pour signer le rapport de vérification. Il est toutefois très important de s'assurer que la ou les personnes désignées pour signer le rapport de vérification sont bien informées et formées sur les dispositions réglementaires.

Lorsque l'exploitant n'est pas le propriétaire du véhicule (Exemple : location de moins d'un an), il doit sans délai informer le propriétaire de toute défektivité et lui transmettre une copie du rapport de vérification. Dans ce cas, le propriétaire a l'obligation de s'assurer d'obtenir les rapports de vérification avant départ.

Le chauffeur

Le chauffeur d'un **autobus**, d'un **minibus**, d'une **dépanneuse** ou d'un **véhicule d'urgence**, doit :

- ◆ effectuer la vérification dans les 24 heures précédant tout départ ou
- ◆ prendre connaissance du rapport de vérification précédent et le signer, pourvu que la vérification ait été effectuée dans les 24 heures précédant le départ. Il doit s'assurer de la mise à jour du rapport si une défektivité apparaît pendant le transport.

Pour tous les autres véhicules lourds visés par le Règlement, le chauffeur doit effectuer la vérification du véhicule, **immédiatement avant le départ** et s'assurer de la mise à jour du rapport, s'il décele une défektivité en cours de route. La vérification avant départ doit être faite **chaque fois** qu'un véhicule est utilisé. Donc, si plusieurs chauffeurs conduisent le même véhicule au cours de la même journée, chaque conducteur devra effectuer la vérification avant le départ du véhicule.

Dans le secteur municipal, compte tenu du fait que les véhicules circulent à l'intérieur d'un rayon de 160 km de leur port d'attache, le chauffeur est exempté de compléter le rapport de vérification lorsqu'il ne décele aucune défektivité. Il est toutefois **obligé d'effectuer la vérification du véhicule** et de compléter le rapport de vérification dès qu'il observe une défektivité.

Selon le Règlement, il n'est pas nécessaire de remplir un rapport de vérification si aucune défektivité n'est observée. Toutefois, il est recommandé de faire compléter ce rapport à chaque vérification, qu'il y ait ou non défektivité. Cette pratique permettra de s'assurer que

Rapport de vérification

Date de la vérification: _____

No. d'immatriculation ou d'unité du véhicule: _____

Éléments à vérifier	Correct	Défectueux
Direction		
Essuie-glaces et lave-glace		
Éclairage et signalisation		
Klaxon		
Rétroviseurs		
Matériel d'urgence		
Pneus		
Roues		
Suspension		
Cadre de châssis		
Freins de service		
Frein de stationnement		
Dispositif d'attelage		
Appareils d'arrimage		

Chauffeur

Aucune déféctuosité n'a été observée

Commentaires (nature de la déféctuosité): _____

Nom (en lettres moulées): _____

Signature: _____

Exploitant ou son représentant

Signature: _____

la vérification avant départ est toujours faite et donnera de bonnes habitudes aux chauffeurs.

Qu'est-ce qu'une déféctuosité mineure et une déféctuosité majeure ?

La SAAQ définit les déféctuosités mineures et majeures comme suit.

Une **déféctuosité mineure** est une déféctuosité qui ne présente pas de risque immédiat pour la sécurité des usagers de la route, mais qui peut, dans certains cas, se dégrader rapidement (Exemple : le volant ne demeure pas bloqué à la position choisie). Après avoir été observée et déclarée, la déféctuosité doit être réparée dans les 48 heures.

Une **déféctuosité majeure** est une déféctuosité qui présente un risque immédiat pour la sécurité des usagers de la route (Exemple : la direction assistée ne fonctionne pas). **Nul ne peut conduire ou laisser circuler un véhicule lourd qui présente une déféctuosité majeure constatée lors d'une vérification avant départ ou en cours d'utilisation du véhicule.**

Il est donc important de bien connaître la réglementation sur les types de déféctuosités. Pour plus d'informations, nous vous conseillons de vous procurer le *Guide de vérification mécanique* publié par la SAAQ.

Que doit contenir le rapport de vérification ?

Les véhicules visés par le Règlement doivent faire l'objet d'un rapport de vérification. Comme il n'existe pas de format obligatoire, nous vous en proposons un. Ce formulaire est un exemple que vous pouvez adapter à vos besoins. Cependant, toutes les informations qui y apparaissent sont des éléments qui doivent obligatoirement se retrouver dans un rapport de vérification avant départ.

Comment implanter une procédure de vérification avant départ ?

Pour s'assurer que la vérification avant départ soit faite comme il se doit, il est important de se donner un mode de fonctionnement clair. Nous vous suggérons une démarche qui pourra vous servir de guide pour établir une façon de faire adaptée à votre milieu de travail.

- ◆ En considérant les éléments obligatoires à inspecter lors de la vérification avant départ, trouver ou concevoir un modèle de rapport de vérification.
- ◆ Déterminer à qui les copies de ce rapport doivent être remises. Par exemple, si vous voulez qu'une copie soit remise au supérieur immédiat, une autre demeure dans le véhicule et une troisième soit envoyée à l'atelier d'entretien mécanique, faites en sorte que les livrets soient conçus de façon à vous faciliter la tâche pour le suivi.
- ◆ Déterminer qui signera les rapports de vérification. Puisque la responsabilité revient à l'exploitant, c'est à lui d'élaborer une façon de faire. Il doit donc désigner la ou les personnes qui devront signer les rapports s'il n'est pas sur les lieux lorsqu'une déféctuosité est signalée.
- ◆ Lorsque le modèle du rapport de vérification est prêt et que la procédure a été établie, les travailleurs, les travailleuses et les gestionnaires concernés devront être informés et formés sur les dispositions réglementaires et sur le mode de fonctionnement interne.

Conclusion

La vérification avant départ n'est pas compliquée; elle peut éviter des accidents dont les conséquences pourraient être graves. Si des informations supplémentaires vous sont nécessaires, n'hésitez pas à communiquer avec l'APSAM au (514) 849-8373 ou au 1 800 465-1754.

Vous pouvez également vous procurer un exemplaire de la *Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds* et du *Règlement sur les normes de sécurité des véhicules routiers* chez Les Publications du Québec en composant le 1-800-463-2100.

L'Association Sectorielle Transport Entreposage offre un cours complet sur la vérification avant départ. Contactez cette association au (514) 955-0454 ou au 1 800 361-8906.

L'APSAM remercie grandement monsieur Langis Lafrance, conseiller à l'Association Sectorielle Transport Entreposage, qui nous a fourni les informations nécessaires à la production de cet article.

BIBLIOTHÈQUES

UN PORTRAIT À L'HIVER 2000

Le portrait des conditions de travail dans les bibliothèques municipales avance à grands pas. Suite à l'invitation faite par l'APSAM, près de 600 questionnaires ont été remplis et expédiés à **Denise Gilbert**, conseillère et responsable du projet. Fait à signaler, presque la moitié des personnes ont choisi de répondre au questionnaire disponible sur le site Internet de l'Association, ce qui confirme l'utilité et la popularité de l'Internet comme moyen de communication et du site Internet de l'APSAM comme source de renseignements et d'échange.

Denise Gilbert, rappelle que ce portrait permettra d'élaborer des outils pour aider à réduire les problèmes reliés à l'ergonomie dans les bibliothèques. Elle confirme qu'avec près de 600 questionnaires remplis, M^{me} Marie Laberge, ergonomiste-consultante, pourra établir un portrait complet.

BESOIN DE LOIS OU DE RÈGLEMENTS?

Vous pouvez vous procurer le *Règlement sur les établissements industriels et commerciaux*, le *Règlement sur la qualité du milieu de travail* et tout autre texte de loi ou de règlement auprès de Les Publications du Québec. Voici deux façons de les rejoindre.

- ◆ Par téléphone, sans frais, en composant le 1-800-463-2100
- ◆ Par Internet à l'adresse

Par contre, vous pouvez obtenir de l'information sur le **CONTENU** des lois et des règlements qui vous intéressent, au Centre de documentation de l'APSAM. Vous pouvez rejoindre Jeanne Taussig, documentaliste, en composant le 514-849-8373 ou le 1-800-465-1754. Vous pouvez aussi la rejoindre par courrier électronique à .

L'APSAM ne fournit pas les textes des lois et des règlements sur la santé et la sécurité du travail, mais est toujours là pour vous guider dans vos recherches.

Un nouvel administrateur à l'APSAM

Diane Desjardins, directrice générale de la Ville de Rigaud, a été nommée au conseil d'administration de l'APSAM.

Ses collègues du conseil d'administration, la direction générale et les membres du personnel lui souhaitent la bienvenue.

Une bonne initiative à Ville Saint-Georges

Impressionnant tous ces tuyaux d'incendie, soigneusement roulés sur eux-mêmes. C'est ce qu'on se dit lorsqu'on les voit ainsi, méticuleusement rangés sur les fourgons-pompes. Mais il a fallu que quelqu'un les roule. Une tâche fastidieuse, s'il en est une, qui peut occasionner des maux de dos. Il faut voir les pompiers, le tronc incliné vers l'avant, les genoux fléchis, rouler les tuyaux de façon à former un rouleau compact. Quelle corvée ! C'est à se demander s'il n'y aurait pas une meilleure façon d'effectuer cette tâche. Il y en a une. Les pompiers de Ville Saint-Georges, en Beauce, l'ont adaptée à leurs besoins..

Premièrement, ils ont cherché une façon de rouler les tuyaux sur eux-mêmes sans avoir à se pencher. Deuxièmement, puisqu'ils doivent déposer les tuyaux par terre pour les rouler, pourquoi ne pas utiliser le sol ? Troisièmement, ils ont cherché une façon de faire le travail plus rapidement ? Ils ont fabriqué un outil qu'ils ont appelé le « vileboyau ». Pourquoi un tel nom ? Parce que l'outil en question en rappelle un autre, utilisé en menuiserie : le vilebrequin.

En roulant, mon tuyau en roulant...

Le « vileboyau » ressemble à une gaffe à laquelle on aurait soudé une section semblable à la manivelle d'un vilebrequin. Les photos ci-jointes sont explicites.

L'extrémité utilisée pour enrouler les tuyaux se termine en forme de pince. La pince sert à agripper le tuyau à une extrémité, près de la bague. Ensuite, le pompier se sert de la pointe du « vileboyau » pour prendre appui sur le sol. À ce moment, le « vileboyau » se trouve à la verticale par rapport au sol et le tuyau est tourné sur le côté. Le pompier, qui se tient alors debout, le dos droit, n'a plus qu'à utiliser la manivelle du « vileboyau » pour le faire tourner sur lui-même et procéder à l'enroulement du tuyau d'incendie.

Pendant l'enroulement, le sol sert à former un rouleau régulier. L'enroulement des tuyaux se fait très rapidement.

Les pompiers de Ville Saint-Georges ont pensé au rangement du « vileboyau ». Ils ont conçu un manche télescopique. Une fois le manche fermé, le « vileboyau » ne mesure plus qu'un mètre, environ, ce qui facilite son rangement dans les camions.

Il existe un appareil semblable sur le marché, mais devant son prix d'achat relativement élevé, les pompiers de Ville Saint-Georges ont décidé de fabriquer leur propre outil. Ils en ont maintenant trois, qu'ils ont réalisé pour une somme d'environ 50 \$. Si vous êtes intéressés par cet appareil, vous pouvez en obtenir les plans en vous adressant à Ville Saint-Georges. Vous pouvez également contacter Robert Poulin, directeur du service, ou Pierre Maranda, officier, en composant le 1-418- 228-5786



Achalandage au stand de l'APSAM

Le moins que l'on puisse dire, c'est que le stand de l'APSAM a été achalandé lors du Salon santé-sécurité du travail de Laval.

« Nous étions deux représentantes de l'APSAM, rapporte **Sylvie Poulin**, et nous avons peine à répondre aux questions. Il y avait une demande d'information ininterrompue à notre stand. »

Selon un sondage, environ 40 pour cent des personnes qui ont visité le stand de l'APSAM provenaient du secteur municipal. Les autres visiteurs s'identifiaient comme des partenaires du réseau de la santé publique. Pas étonnant que les demandes d'information aient été nombreuses; l'APSAM a dû expédier toutes sortes de documents dans les jours qui ont suivi.

Le Salon de Laval est une idée originale de la CSST de Laval. À sa deuxième année, le salon attire une clientèle principalement composée d'employeurs, de travailleurs, d'associations patronales et syndicales et de partenaires du milieu. Les visiteurs trouvent dans ce salon des solutions et des moyens pour intervenir et améliorer les conditions générales du travail. « Les ASP (elles étaient au nombre de sept) et les fournisseurs sont là pour faire connaître leurs produits et services », soutient Sylvie Poulin. Bref, le Salon de Laval a été une excellente occasion de rejoindre nos clientèles et de raffermir nos liens avec nos partenaires.

Même son de cloche de la part de Sylvie Poulin qui accueillait les visiteurs au stand de l'APSAM dans le cadre du Salon des affaires municipales organisé par la **Fédération québécoise des municipalités** (autrefois l'UMRCQ). L'événement a eu lieu le 30 septembre, les 1^{er} et 2 octobre. Marc Drouin y représentait l'APSAM et y a côtoyé des représentants municipaux membres de cette fédération.

À **Trois-Rivières**, le 2 novembre dernier, l'APSAM a participé au Carrefour de la santé et de la sécurité du travail, un événement qui prend de l'ampleur chaque année. Là aussi, selon **Charles Plante** et **Denise Gilbert**, conseillers, les demandes de

documents ont été fort nombreuses.

« Nos guides et nos fiches techniques ont intéressé plusieurs visiteurs de notre stand, » ont déclaré les conseillers de l'APSAM.

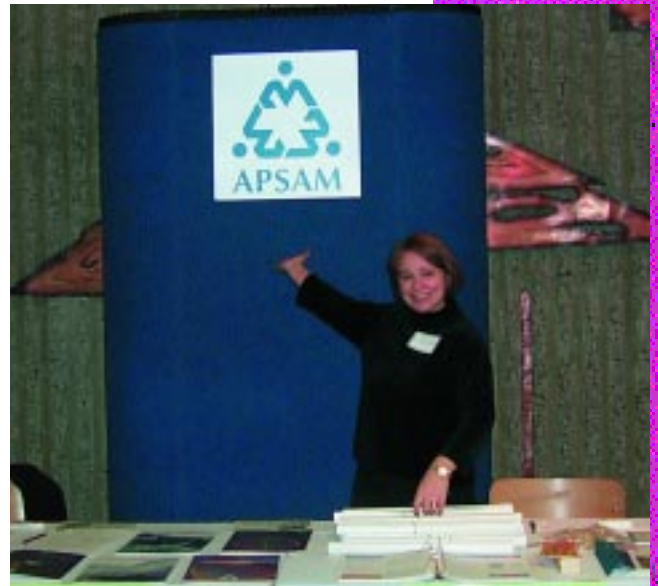
Des représentants de plusieurs secteurs d'activités, dont quelques municipalités, ont pris part à cet événement. Les sujets à l'ordre du jour étaient variés: *apprivoiser les forces du stress, l'ergonomie des accessoires d'ordinateur, le contrôle du bruit, les enquêtes sur les accidents, etc.*

À **Rimouski** et à **Rivière-du-Loup**, l'APSAM a participé à des colloques régionaux sur *Le travail sécuritaire en espace clos*, organisés par l'APSAM, la direction régionale du Bas-Saint-Laurent de la CSST et la Régie régionale de la santé et des services sociaux du Bas-Saint-Laurent.

Ces deux colloques, tenus le 30 septembre et le 1^{er} octobre, visaient à offrir de la formation aux travailleurs municipaux sur le travail en espace clos. La formation concluait une démarche entreprise plusieurs mois auparavant auprès des maires, lors des différentes séances du conseil des MRC et de leur présenter un projet visant à ce que chaque municipalité où des travaux en espace clos s'effectuent puisse gérer ce genre de travail en assurant des conditions de sécurité aux travailleurs. La deuxième étape, survenue à l'automne 1998, avait consisté à rencontrer les gestionnaires des municipalités, afin de leur fournir des types de procédures de sécurité à l'égard du travail en espace clos.

Lors des colloques de formation, plusieurs municipalités y avaient délégué travailleurs et gestionnaires. M^{me} Elaine Guénette, représentant l'APSAM, a livré un exposé intitulé *Méthode de travail sécuritaire et mesures d'urgence*. Les participants ont pu aussi se familiariser avec les aspects réglementaires du travail en espace clos, des équipements de sécurité et assister à une simulation du travail en espace clos.

L'APSAM en a profité pour distribuer ses fiches techniques numéros 17 et 18 et pour lancer sa nouvelle affiche spécifique au travail en espace clos, conçue à l'intention du monde municipal.





Port de retour garanti
 APSAM
 715, Square Victoria
 Bureau 710
 Montréal, Québec H2Y 2H7



La revue L'APSAM est publiée par l'Association paritaire pour la santé et la sécurité du travail du secteur Affaires municipales

715, Square Victoria, Bureau 710
 Montréal (Québec) H2Y 2H7

Téléphone:
 (514) 849-8373

Télocopieur:
 (514) 849-8873

Téléphone sans frais:
 1-800-465-1754

Télocopieur sans frais:
 1-800-465-6578

<http://www.apsam.com>

Directeur général et éditeur:
 Alain Langlois

Coprésident patronal:
 François Jutras,
 directeur des Ressources
 humaines, Ville de Québec

Coprésident syndical:
 Claude Héту, directeur adjoint,
 SCFP-Québec (FTQ)

Coordonnateur de la revue:
 Marc Drouin

Rédaction:
 Pierre Bouchard,
 Communications B

Réalisation graphique:
 Anne Brissette Graphiste

Distribution:
 À la poste

Impression:
 LES IMPRESSIONS AU POINT

Nota: Bien que cette publication ait été élaborée avec soin, à partir de sources reconnues comme fiables et crédibles, l'APSAM, ses administrateurs, son personnel ainsi que les personnes et organismes qui ont contribué à son élaboration n'assument aucune responsabilité quant à l'utilisation du contenu ou des produits ou services mentionnés. Il y a des circonstances de lieu et de temps, de même que des conditions générales ou spécifiques, qui peuvent amener à adapter le contenu. Toute reproduction d'un extrait de cette publication doit être autorisée par écrit par l'APSAM et porter la mention de sa source.

ISSN 1192-3547

La revue L'APSAM est distribuée gratuitement aux employeurs, aux travailleurs et aux travailleuses du secteur municipal au Québec.

Tirage: 11 000 exemplaires

DEUX ATELIERS D'ACCRÉDITATION DE FORMATEURS À VENIR

L'APSAM annonce la tenue prochaine de deux ateliers d'accréditation de formateurs.

FORMATEUR DÉNEIGEMENT

Date: 17 janvier 2000

Heures: de 8 h 30 à 16 h 30

Coût: 224,30 \$ (taxes et matériel inclus)

FORMATEUR POMPIER (MODULE 1)

Date: à préciser

Coût: 172,54 \$ (taxes incluses)

Trousse: 345,08 \$ (taxes incluses)

L'APSAM invite les formateurs pompiers accrédités par l'IPIQ qui n'ont pas encore reçu l'accréditation de l'APSAM pour le module 1 (portant sur la santé et la sécurité du travail des pompiers) à s'inscrire à un atelier de formation de trois jours. Selon les besoins exprimés, nous organiserons deux ateliers, l'un à Montréal et l'autre à Québec.

Pour vous inscrire ou pour plus d'information, veuillez contacter Marie-José Duponsel au (514) 849-8373 ou au 1 (800) 465-1754.



Ho! Ho! Ho!
C'est Noël
et la nouvelle
année!

*« Nicolas, évêque de Myra en Lycie, vécut au IV^e siècle après Jésus-Christ. Patron de la Russie et des petits enfants (selon certaines légendes, il en aurait sauvé plusieurs), il jouit d'un culte très populaire en Orient et en Europe, notamment en Italie, à Bari, où l'on vénère ses reliques. Sous le nom allemand de Santa Claus, il est à l'origine du Père Noël. »**

Qu'ils s'appellent Nicolas ou autrement, tous les parents du monde jouissent d'une immense popularité auprès de leurs enfants en cette période de l'année. Les membres du conseil d'administration, de la direction et le personnel de l'APSAM vous souhaitent de passer des fêtes de Noël inoubliables et, (allons-y de la formule consacrée) à l'aube du troisième millénaire (mille les nerfs!) vous offrent leurs meilleurs vœux pour ce début de siècle. Que la santé et la sécurité soient avec vous au travail, comme dans votre vie de tous les jours.

* Le petit Larousse illustré 2000, page 1550