



DOSSIER Loi 430

Les heures de conduite et de travail et le dossier du conducteur



COLS BLEUS

- ◆ **Traitement des eaux usées:**
La CUQ se donne un manuel d'entrée en espaces clos
- ◆ Pas d'acide muriatique dans l'eau des piscines à Sainte-Foy
- ◆ Gatineau fait de l'ergonomie

ERGONOMIE

- ◆ Existe-t-il une bonne façon de travailler?
- ◆ L'APSAM et l'ergonomie

INNOVATION-PRÉVENTION À SHERBROOKE

- ◆ À l'abri...
dans les regards d'égout

COLS BLANCS

- ◆ **Bibliothèques:**
Le portrait est complet

APSAM

- ◆ Quoi de neuf au Centre de documentation?
- ◆ Groupes de liaison de l'APSAM
- ◆ Paroles de sage

Les heures de conduite et de travail et le dossier du conducteur

La *Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds* prévoit que l'exploitant, c'est-à-dire la municipalité, doit s'assurer du respect des normes relatives à l'usage des véhicules lourds sous sa responsabilité. Le contrôle des heures de conduite et de travail et la tenue d'un dossier pour chaque chauffeur font partie de ces normes. Le



Règlement sur les heures de conduite et de travail et sur le dossier du conducteur de véhicules lourds fixe des limites afin d'éviter qu'un chauffeur conduise un véhicule lorsqu'il est en état de fatigue. Le but visé est, évidemment, de réduire les risques d'accidents routiers. L'APSAM vous informe donc des dispositions qui concernent le secteur municipal.

Champ d'application pour les heures de conduite et de travail

Pour les véhicules utilisés dans le secteur municipal, en ce qui a trait aux heures de conduite et de travail, le champ d'application de la réglementation est le suivant :

Véhicules visés

- ◆ véhicules routiers dont la masse nette est supérieure à 3000 kg :
 - véhicule de transport d'équipement; camion, remorque et semi-remorque.
- ◆ ensemble de véhicules totalisant plus de 3000 kg, mais dont chacun des véhicules pèse 3000 kg et moins et dont la remorque ou la semi-remorque, incluant le système d'attache, mesure plus de 10 mètres;
- ◆ véhicule transportant des matières dangereuses en quantité nécessitant l'apposition de plaques d'identification.

Véhicules exemptés

- ◆ autobus et minibus affectés au transport urbain;
- ◆ 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);

- ◆ véhicule lourd utilisé en cas de sinistre;
- ◆ véhicule d'urgence;
- ◆ véhicule lourd appartenant à une entreprise d'énergie électrique, utilisé lors du rétablissement des services d'électricité.

Notions de base

Afin de s'assurer de respecter la réglementation, il est primordial de connaître les notions de base qui suivent.

Heures de conduite : période pendant laquelle le chauffeur est aux commandes d'un véhicule lourd dont le moteur est en marche.

Heures de travail : période pendant laquelle les services du chauffeur sont requis par l'exploitant, incluant les heures de conduite, d'attente ou d'affectation à d'autres tâches que la conduite. Le chauffeur qui attend, sur les lieux du travail, d'être affecté à une tâche, doit considérer cette période comme des heures de travail.

Heures de repos : Toute période autre que les heures de travail. Les pauses, le temps consacré aux repas, les congés sont considérés comme des périodes de repos.

Poste de travail : période pendant laquelle un conducteur est au travail.

Cette période est précédée et suivie d'au moins 8 heures consécutives de repos.

Heures de conduite et de travail permises

Limites d'heures de conduite et de travail

Le conducteur doit cesser de conduire un véhicule visé par le Règlement après avoir accumulé

- ◆ 13 heures de conduite ou 15 heures de travail par poste de travail;
- ◆ 60 heures de travail par période de 7 jours consécutifs;
- ◆ 70 heures de travail par période de 8 jours consécutifs;
- ◆ 120 heures de travail par période de 14 jours consécutifs. Dans ce cas, le chauffeur doit avoir pris au moins 24 heures consécutives de repos avant d'avoir accumulé 75 heures de travail.

Remarque

Une période de sept, huit ou quatorze jours se situe n'importe où dans le calendrier. La journée en cours est toujours la dernière de la période.

Exceptions

- ◆ Lorsque le chauffeur doit mettre à l'abri les passagers, la marchandise ou le véhicule **en cas d'urgence**

ou de danger seulement, il dispose d'un nombre indéterminé d'heures supplémentaires pour se rendre à l'endroit **le plus près** où il peut mettre à l'abri les passagers, la marchandise ou le véhicule;

- ◆ quand des **conditions imprévisibles rattachées à l'état de la route ou aux conditions de circulation** occasionnent un retard, le chauffeur dispose de deux heures supplémentaires de conduite ou de travail;
- ◆ lors du **transport de la neige après une accumulation importante ou l'épandage de fondants ou d'abrasifs en raison de la formation de verglas**, le chauffeur doit cesser de conduire après avoir accumulé:
 - 15 heures de conduite ou 20 heures de travail par poste de travail;
 - 70 heures de travail par période de 7 jours consécutifs;
 - 80 heures de travail par période de 8 jours consécutifs.

Heures de repos obligatoires

Pour pouvoir conduire un véhicule, un chauffeur doit obligatoirement avoir pris un minimum de 8 heures consécutives de repos avant de débiter son poste de travail. Une exception à cette obligation est toutefois applicable. Il s'agit de la règle «1 fois par 7 jours consécutifs de calendrier».

Selon cette règle, le conducteur peut réduire jusqu'à un minimum de 4 heures la période de repos obligatoire qui est normalement de 8 heures consécutives. Il devra cependant ajouter les heures de repos non prises à la période de repos suivante. Par exemple: si au cours d'une journée le chauffeur conduit pendant 13 heures et qu'il prend 4 heures de repos consécutives avant de reprendre le travail, il lui manque donc 4 heures de repos pour respecter les 8 heures exigées par le règlement. Le lendemain il conduit pendant 10 heures. À la fin de son poste de travail, il devra alors prendre 12 heures de repos consécutives (les 8 heures obligatoires + les 4 heures manquantes).

Un chauffeur peut se prévaloir de cette règle une seule fois par période de 7 jours consécutifs de calendrier, il doit attendre au moins 7 autres jours avant de s'en prévaloir à nouveau.

FICHE JOURNALIÈRE DES HEURES DE CONDUITE ET DE TRAVAIL

Lorsqu'un chauffeur circule à l'extérieur d'un rayon de 160 km de son port d'attache, il doit compléter et conserver à bord de son véhicule un registre de ses heures de conduite et de travail appelé fiche journalière.

Documents

- ◆ une copie du permis de conduire;
- ◆ la date de l'engagement du chauffeur;
- ◆ la déclaration signée du chauffeur, suivant laquelle son permis est suspendu, modifié ou révoqué lorsqu'il a fait l'objet d'une telle sanction;
- ◆ les feuilles de temps ou fiches journalières s'il y a lieu.

- ◆ conserver les feuilles de temps et, le cas échéant, les fiches journalières pour une période de 12 mois.

DOSSIER DU CONDUCTEUR

La municipalité doit conserver, pour chacun des chauffeurs à son emploi, les documents suivants:

Durée de conservation

- ◆ en permanence et 12 mois après la fin d'emploi du chauffeur;
- ◆ en permanence et 12 mois après la fin d'emploi du chauffeur;
- ◆ en permanence et 12 mois après la fin de la suspension, modification ou révocation du permis;
- ◆ 12 mois après la date inscrite sur les feuilles de temps ou fiches journalières.

Dans le secteur municipal, la fiche journalière n'est pas obligatoire puisque le véhicule circule à l'intérieur d'un rayon de 160 km. Toutefois l'exploitant doit tenir une feuille de temps qui indique l'heure du début et de la fin du travail ainsi que le total des heures travaillées par chaque chauffeur. De plus, pour être exempté de compléter une fiche journalière, le chauffeur doit revenir à son port d'attache à l'intérieur d'un délai de 15 heures consécutives. Cela signifie qu'un véhicule qui quitte le garage municipal à 7h00 le matin doit être ramené au garage avant 10h00 le soir, sinon le chauffeur devra compléter une fiche journalière et la conserver à bord de son véhicule.

Même si le chauffeur n'est pas tenu de remplir une fiche journalière, il se doit de respecter le nombre d'heures de conduite, de travail et de repos prescrites par le règlement.

OBLIGATIONS DE LA MUNICIPALITÉ POUR LES HEURES DE CONDUITE ET DE TRAVAIL

Pour tout chauffeur à son emploi, la municipalité doit:

- ◆ s'assurer que le chauffeur respecte les heures de conduite et de travail;
- ◆ tenir un document indiquant les heures de début et de fin ainsi que le total des heures travaillées chaque jour (feuille de temps) et ce, pour chaque chauffeur;

Dispositions pénales

Le chauffeur

Amende de 350\$ à 1050\$ si le chauffeur:

- ◆ a dépassé le nombre d'heures de conduite ou de travail autorisées;
- ◆ n'a pas complété correctement et conservé à bord du véhicule la fiche journalière lorsqu'il y a lieu.

Amende de 700\$ à 2100\$ si le chauffeur:

- ◆ a dépassé le nombre d'heures de conduite ou de travail et néglige ou refuse de remettre à un agent de la paix son permis ou son véhicule pour la durée du nombre d'heures de repos prescrites.

L'exploitant

Amende de 700\$ à 2100\$ si l'exploitant:

- ◆ a laissé un chauffeur dépasser le nombre d'heures de conduite ou de travail autorisées;
- ◆ n'a pas veillé à ce que le chauffeur complète correctement la fiche journalière, s'il y a lieu, et qu'il la conserve à bord de son véhicule;
- ◆ a omis de tenir un document indiquant les heures travaillées chaque jour par le chauffeur exempté de compléter la fiche journalière;
- ◆ a omis de tenir les fiches, dossiers, rapports et documents requis par règlement.

Pour en savoir plus...

Si vous souhaitez recevoir des informations supplémentaires, n'hésitez pas à communiquer avec l'APSAM au (514) 849-8373 ou au 1 800 465-1754.

Vous pouvez également vous procurer le Règlement sur les heures de conduite et de travail et sur le dossier du conducteur de véhicules lourds chez Les Publications du Québec en composant le 1-800-463-2100.

L'Association Sectorielle Transport Entreposage offre un cours sur les heures de conduite et de travail. Contactez cette Association au (514) 955-0454 ou au 1 800 361-8906.

L'APSAM tient à remercier madame Maryse Lafrenière, conseillère à l'Association Sectorielle Transport Entreposage pour son assistance lors de la production de cet article.

TRAITEMENT DES EAUX USÉES

La CUQ se donne un manuel d'entrée en espaces clos

Le Comité sectoriel de santé et de sécurité des stations de traitement des eaux usées de la Communauté urbaine de Québec (CUQ) a élaboré un manuel d'entrée en espaces clos pour la totalité des postes de travail. Il ne contient pas moins de 260 fiches décrivant les espaces et les procédures à suivre pour effectuer le travail avec le maximum de sécurité. L'APSAM s'est rendue à la station de traitement des eaux usées pour en savoir davantage.

Gérard Loyer, surintendant, gestion de l'entretien de la CUQ, attendait le représentant de l'APSAM avec deux gros classeurs à anneaux. Avec lui, ses collègues, **André Boilard**, représentant la section locale 3655 du Syndicat canadien de la fonction publique (SCFP) et **Michel Joly**, surintendant, gestion des opérations des équipements d'assainissement. **Robert Gagnon**, représentant la section locale 3595 du SCFP, était en vacances lors de notre visite. Le travail qu'ils ont accompli en tant que membres du sous-comité restreint du comité de santé et de sécurité est impressionnant et considérable. Ils ont rédigé 260 fiches décrivant autant d'espaces clos dans les deux stations de traitement des eaux usées de la CUQ, les 21 postes de pompage et les 15 régulateurs.

Ils ont amorcé ce travail en 1992, mais c'est au cours des deux dernières années qu'ils ont rédigé les fiches. Ils sont partis de rien ou presque, avec l'objectif de fournir aux travailleurs et aux travailleuses tous les renseignements nécessaires pour travailler dans des conditions optimales. Du vrai travail de prévention !

Dès le départ, ils ont rencontré un obstacle : comment définir un espace clos. Selon eux, ils pourraient être encore en train d'en discuter aujourd'hui. Puis ils ont recensé tous les espaces qui correspondaient à leur définition. Chaque espace a été visité, examiné soigneusement et mesuré de façon à en avoir une connaissance exacte. Puis ils ont élaboré chaque fiche en colligeant les précieuses informations dans neuf sections.

La première identifie l'espace ; elle contient des renseignements généraux. La seconde décrit l'espace. La troisième identifie les risques atmosphériques et physiques pouvant être présents. À la section 4, ils recommandent la (les) procédure(s) spéciale(s) liée(s) au(x) risque(s). Ensuite, ils recommandent les équipements de protection nécessaires avant l'entrée, puis les équipements de travail requis. La section 7 contient les éléments

concernant la planification et les précautions à prendre avant l'entrée. Finalement les sections 8 et 9 portent respectivement sur les équipements et les scénarios en cas de sauvetage et sur des remarques générales.

Le manuel est utilisé depuis environ six mois. Il en existe plusieurs exemplaires, tous à la portée des travailleurs. Ils peuvent les consulter avant d'effectuer un travail dans un espace clos et même photocopier une fiche d'information et l'emporter avec eux.

Selon les membres du sous-comité restreint, ces manuels ont pour principal avantage d'éliminer toute confusion et de

donner des directives claires. Auparavant, il pouvait y avoir des discussions sur la façon d'entrer dans un espace clos, sur la façon d'y travailler, sur la présence de dangers, etc. Maintenant, tout est inscrit sur la fiche. Il n'y a plus de confusion.

Depuis la mise en application des fiches, les travailleurs partent avec tout le matériel nécessaire pour faire le travail et avec les équipements de protection requis. Ils doivent garder un contact radio constant avec la salle de commande. Avant de pénétrer dans un espace clos, les travailleurs doivent porter un harnais complet, ce qui facilitera leur évacuation en cas de besoin.

Ce manuel a été bien accueilli par les travailleurs et les travailleuses des stations.

Pour en savoir davantage sur ce manuel, prière de contacter M. Gérard Loyer au 418-649-2649, poste 6212.



Pas d'acide muriatique dans l'eau des piscines à Sainte-Foy

Vous avez bien lu. La Ville de Sainte-Foy n'utilise plus l'acide muriatique pour équilibrer le pH de l'eau de ses piscines. Elle emploie plutôt du CO₂. C'est ce qu'a confirmé **Marcel Filteau**, responsable des activités aquatiques au service des Loisirs de la Ville de Sainte-Foy.



Selon M. Filteau, le gaz carbonique offre plusieurs avantages. Premièrement, il équilibre le pH de l'eau comme le fait l'acide muriatique, tout en étant moins cher à l'achat. De plus, ce gaz est beaucoup moins dangereux que l'acide muriatique qui, lorsqu'il entre en contact avec le chlore, produit un gaz mortel. Enfin, le CO₂ a comme effet de faire augmenter le degré d'alcalinité de l'eau. Dans certains cas, l'usage du CO₂ peut éliminer complètement l'utilisation du bicarbonate de soude. Tout cela se traduit par des économies appréciables. M. Filteau a confirmé

que le coût d'installation du gaz carbonique à la piscine Sylvie-Bernier a été remboursé en une année seulement par les économies réalisées sur l'achat de bicarbonate de soude et parce que le gaz carbonique coûte moins cher.

Étrangement, il semble que le CO₂ soit peu utilisé dans les piscines municipales au Québec, s'il faut en croire M. Filteau. Ce sujet n'a pas été abordé lors du dernier congrès de l'Association des responsables aquatiques du Québec (ARAQ). L'APSAM souhaite en connaître davantage sur les procédés nouveaux ou sur des produits chimiques moins dangereux utilisés pour le traitement de l'eau. Elle invite les responsables et les employés des piscines municipales à lui faire part de leurs expériences.



L'APSAM ET L'ERGONOMIE



L'APSAM accueille **Patrick Vincent** au sein de son équipe de conseillers. Patrick possède une formation de base en kinésiologie (l'étude du mouvement humain) et une spécialisation en ergonomie d'intervention en santé et en sécurité (l'étude de l'activité de travail). Ce sont les besoins manifestés par le secteur municipal et les problématiques auxquelles

il fait face qui ont amené l'APSAM à acquérir une expertise en ergonomie. Nul doute que l'arrivée de Patrick et sa contribution permettront à l'APSAM de poursuivre ses efforts dans les autres champs d'intervention et d'atteindre son objectif de transférer l'expertise au milieu de travail, pour atteindre une prise en charge de la santé et de la sécurité par celui-ci.

Pour y parvenir, différentes stratégies seront mises de l'avant.

D'une part, l'APSAM développera son expertise en ergonomie de conception, afin de jouer un rôle majeur dans l'élimination des risques à la source lors de la construction ou de la rénovation d'immeubles et de véhicules. C'est dans cet esprit que le projet pilote STAR (Support technique lors de l'aménagement et du réaménagement d'installations ou de véhicules) a été mis de l'avant à la bibliothèque de la Ville de Le Gardeur. Nous espérons que d'autres projets de cette nature verront le jour dans le futur et qu'ils amèneront des balises pour les décideurs et les concepteurs lors de la construction, de la rénovation d'immeubles ou de véhicules de toutes sortes.

D'autre part, l'APSAM développera une gamme de produits (guides, fiches techniques, grilles d'auto-diagnostic, etc.) et de services (formation et expertise technique) permettant aux milieux de s'approprier les connaissances et les habiletés pour prendre en charge certaines problématiques solutionnées par l'ergonomie. À titre d'exemple, l'APSAM mettra au point un service d'assistance auprès des municipalités dans l'implantation de «groupes ergos». Un «groupe ergo» est un comité de travail dont les membres ont reçu une formation sur la démarche ergonomique et sur l'utilisation d'outils d'analyse du travail. Un des conseillers de l'APSAM participe présentement à

un groupe en ergonomie pour des cols bleus de la Ville de Gatineau.

En bref, l'APSAM souhaite offrir des services d'ergonomie de type participatif, c'est-à-dire en incluant

les responsables patronaux, syndicaux et les travailleurs, plutôt que de type expert, où les solutions sont élaborées en vase clos par l'ergonome.



Existe-t-il façon de

L'idée qu'il puisse exister une
l'ingénieur et économiste amé
Taylorisme¹.

L'expérience démontre cependant qu'il est impossible d'appliquer en toute circonstance ce qui est prescrit. La grève du zèle en est l'exemple le plus éloquent. Lorsqu'on fait preuve de zèle en se bornant à exécuter ce qui est demandé et uniquement cela, on affecte inmanquablement le système de production en provoquant des retards, une diminution de la production, une détérioration de la qualité, etc². L'ergonomie reconnaît qu'il existe toujours un fossé entre le travail prescrit (ce qui est demandé et souhaité) et le travail réel (ce qui

est fait et vécu). Ce fossé existe parce que :

- ▼ **Les conditions de travail varient³**: les conditions climatiques d'exécution varient, l'équipement se dérègle, s'use ou n'est pas disponible au moment voulu, un coéquipier n'est pas disponible pour effectuer telle procédure, la présence de périodes de pointe et de périodes calmes dans le travail, le manque d'information (dossier incomplet, directives confuses, etc.), sont autant d'exemples d'une variabilité avec laquelle le travailleur doit composer chaque jour ;

Gatineau fait de l'ergonomie

La Ville de Gatineau et ses cols bleus participent depuis quelques mois à un projet pilote en ergonomie. Guidés par un ergonome, les cols bleus tenteront de réduire les problèmes musculo-squelettiques causés par le travail répétitif.

Pierre Lauzière, de la Ville de Gatineau, souligne que le Comité de santé et de sécurité des cols bleus a adopté, il y a deux ans, un programme de santé dans lequel quelques priorités étaient énoncées, dont celle de mettre sur pied un comité en ergonomie, qui aurait pour tâche de se pencher sur les différents problèmes musculo-squelettiques auxquels font face les employés des services techniques.

Après consultation auprès du CLSC de Hull, il a été décidé que le Comité adhérerait à ce projet pilote. M. Lauzière précise que ce projet est une initiative de la CSST, en collaboration avec le CLSC de Hull, de la Régie régionale de l'Outaouais et de l'APSAM.

C'est **Marie-Jeanne Costa**, ergonome, qui accompagne les cols bleus dans leur démarche

d'apprentissage. Lors d'une première réunion, elle a précisé que son intervention avait pour premier objectif d'amener la Ville à devenir autonome dans l'analyse ergonomique des postes de travail en effectuant un transfert de méthodes de travail. Deuxièmement, elle guidera l'équipe dans la réalisation d'analyses ergonomiques et elle tentera de développer des compétences chez les employés des services techniques, compétences qui leur permettront d'établir ou de mettre en application une certaine démarche de résolution de problèmes.

M^{me} Costa a commencé son travail en donnant une formation de base sur des notions de physiologie et sur la compréhension des facteurs de risques associés aux lésions attribuables au travail répétitif.

Les réunions et le travail ont commencé au début de l'année. Jusqu'à maintenant, les participants au projet ont ciblé le poste «ouvrier de réseau». Ils ont également choisi d'analyser les camions 6 et 10 roues et chasse-neige, ainsi que les bombardiers et les colprons. Trois équipes ont été formées pour faire le travail, sous la supervision d'une personne provenant de la CSST ou du CLSC.

CAMION

Martine Gaudet (CSST)
Thomas Legault
Marcel Roy

OUVRIER DE RÉSEAU

Louise Desrosiers (CLSC)
Marcel Vanasse
Pierre Lauzière

BOMBARDIER/COLPRON

Dwinelle Cornet (CLSC)
Pierre Nadon
Yves Dagenais

L'APSAM vous rendra compte des progrès de ce projet pilote dans une prochaine édition de son bulletin d'information.

Il n'y a qu'une seule bonne façon de travailler?

La seule façon d'exécuter un travail remonte à **Frederic Taylor**, Américain (1856-1915) à l'origine de ce qu'on a appelé le Taylorisme.

▼ **Les individus varient** ; la variabilité est intra-individuelle (fatigue, apprentissage, vieillissement, etc.) et inter-individuelle (anthropométrie, expérience, formation, âge, etc.)

Il est donc intéressant de garder à l'esprit ces éléments lorsqu'on :

- ▼ Aménage des postes de travail;
- ▼ Planifie une organisation du travail;
- ▼ Forme des travailleurs.

La prise en compte de ce principe, issu de l'ergonomie, permet d'adapter réellement le travail aux

travailleurs. Ainsi, on peut prévenir l'apparition de lésions consécutives aux efforts faits par les travailleurs pour concilier les exigences et les contraintes.

1. Le Taylorisme est une méthode d'organisation du travail visant l'amélioration de la productivité et reposant sur l'organisation rationnelle du travail, la percellisation et la répétition des tâches.
2. Bellemare, M., (1996) La bonne méthode de travail... et si elle n'existait pas? Travail et Santé, Vol. 12, no 4, pp. 5-10
3. Lamonde, F. et coll. (1993) L'ergonomie et la SST : pour en finir avec l'ambiguïté. Travail et Santé, Vol. 9, no 2, pp. 21-26

LE PORTRAIT EST COMPLET

Comme nous l'annonçons dans notre édition d'hiver 1999, le portrait des conditions de travail dans les bibliothèques municipales est maintenant complet. Après avoir analysé environ 400 questionnaires, l'ergonome-consultante, **Marie Laberge**, a pu présenter à l'APSAM une description fort détaillée des problèmes musculo-squelettiques, des accidents et des conditions de travail chez les commis de bibliothèque. En voici les faits saillants.

Pour Marie Laberge, la grande surprise, c'est de constater l'écart entre le nombre de personnes ayant ressenti des problèmes musculo-squelettiques au point de s'absenter de leur travail et les statistiques de la CSST. En effet :

- ◆ 90% des personnes ayant répondu au questionnaire ont ressenti au moins un symptôme au cours de la dernière année et 80% d'entre elles estiment que les symptômes seraient reliés au travail;
- ◆ 67% des répondants qui ont ressenti un ou des symptômes ont consulté un professionnel de la santé;
- ◆ 29% se sont absentes du travail à cause du ou des problèmes rapportés;
- ◆ 6% ont produit une déclaration à la CSST;
- ◆ 3% ont obtenu une indemnisation de la CSST.

Autres sujets d'étonnement, il semble que la position debout soit un facteur de risque très présent dans le travail. Les répondants identifient «*rester debout longtemps et se déplacer à pied*» comme l'un des principaux facteurs de risque dans leur travail. Ces mêmes répondants affirment aussi qu'il y aurait un problème de qualité de l'air (poussière, sécheresse) et d'ambiance thermique dans plusieurs bibliothèques.

Enfin, Marie Laberge mentionne que la manutention de charges (Tirer/pousser des charges lourdes) est un facteur de risque qui revient souvent dans les réponses. Elle révèle que 96% des répondants

disposent d'un chariot de bibliothèque et que 40% de ces personnes le trouvent inadéquat (trop lourd lorsque chargé, friction élevée des roues, poignées inadéquates, etc.).

Là où les résultats surprennent le moins, c'est au niveau de la tâche d'enregistrement des prêts et des retours, du rangement sur les rayons, de l'utilisation de l'ordinateur et sur les problèmes touchant les membres supérieurs. En effet, 67% des personnes ayant répondu au questionnaire et déclarant travailler

principalement au comptoir des prêts et des retours considèrent que le comptoir est mal aménagé. «*Nous nous attendions à ce que ces problèmes prédominent largement*», soutient Marie Laberge.

Donc, ce portrait nous permet de faire des constats et nous rapproche de solutions. «*Nous savons désormais quels sont les problèmes les plus pressants et où ils se situent*», affirme M^{me} Laberge. *Les milieux de travail peuvent donc commencer à intervenir. Pour ma part, je pense que des études de*



APPEL À TOUS

Y a-t-il des chariots, en usage actuellement dans des bibliothèques, qui conviennent aux personnes qui les utilisent?

Y en a-t-il qui ont été modifiés, afin d'être mieux adaptés aux tâches et aux personnes?

Si tel est le cas, si de tels chariots existent, l'APSAM voudrait le savoir, car elle se propose de faire une analyse des chariots disponibles actuellement sur le marché.

Contactez l'APSAM en utilisant son site Internet (www.apsam.com) ou par téléphone 514-849-8373 ou 1-800-465-1754.

terrain seraient utiles pour enrichir les données du questionnaire.»

Pour consulter le portrait réalisé par Marie Laberge, rendez-vous sur le site Internet de l'APSAM à l'adresse: www.apsam.com.



Quoi de neuf au centre de documentation?

Le Centre de documentation de l'APSAM a reçu quelques nouveaux documents, dont des vidéos et des guides.

Les voici.

Équipement de protection individuelle; votre protection

1995, 13 minutes, 37 sec.

Cote de prêt: VC-280036

Vous y trouverez de l'information sur la nécessité de bien choisir et de porter des équipements de protection individuelle, sur le rôle et sur les limites de ces équipements dans plusieurs milieux de travail.

Le danger, c'est assez

1999, 10 minutes

Cote de prêt: VC-001216

Cette vidéo de la CSST sert à sensibiliser les travailleurs à la possibilité d'éliminer ou de contrôler les causes des accidents sur les lieux du travail. Elle décrit le rôle joué par les membres du Comité de santé et de sécurité dans la prévention des dangers. Plusieurs témoignages de travailleurs, d'employeurs et de spécialistes dans le domaine de la santé et de la sécurité du travail viennent compléter cet excellent document.

Les chariots élévateurs: la prévention d'abord

1992, 53 minutes

Cote de prêt: VC-000398

Cette vidéo, produite par les associations sectorielles du transport-entrepôt et du textile, est composée de cinq modules:

1. Pourquoi sont-ils dangereux?
2. Pourquoi se renversent-ils?
3. Comment les inspecter et les alimenter?
4. Comment éviter les pièges dus à l'environnement?
5. Pourquoi adopter des règles de conduite sécuritaire?

Vous y apprendrez toutes les consignes de sécurité sur les aspects reliés à la conduite et au fonctionnement des chariots élévateurs.

Inventaire des lieux et des bâtiments: guide à l'intention des services d'incendies

CSST, 1999, 12 pages

Cote de prêt: CS-000723

Ce guide s'adresse principalement aux Services d'incendies des moyennes et petites municipalités. Il propose une méthode pour dresser l'inventaire des lieux et des bâtiments présents sur le territoire. Il suggère également un modèle de fiches et de formulaires pour y inscrire les renseignements sur les lieux et les bâtiments.

Planification des mesures d'urgence pour assurer la sécurité des travailleurs: guide d'élaboration du plan de mesures d'urgence à l'intention de l'industrie

CSST, 1999, 78 pages

Cote de prêt: CS-000733

Vous pouvez recevoir gratuitement un exemplaire de ces deux documents en vous adressant à la CSST. Vous pouvez aussi emprunter les documents et les vidéos au centre de documentation de l'APSAM.

À l'abri... dans les regards d'égout

Travailler à la réfection d'un regard d'égout n'est jamais facile. C'est un travail qui nécessite des efforts physiques et qui doit être exécuté dans un environnement exigu. En surface, le travailleur est obligé de se déplacer autour d'un puits, ce qui comporte des risques de chute.

La Ville de Sherbrooke et ses cols bleus ont trouvé des façons de s'organiser pour contrôler les risques reliés au travail dans les regards d'égout. L'équipe d'entretien de la Division Environnement a mis au point un échafaudage qui s'installe et s'adapte au regard, quelle que soit sa dimension. Il s'agit d'une jambe télescopique, en aluminium léger, qui repose au fond du regard d'égout. Comme elle est télescopique, elle s'ajuste à différentes hauteurs. Un mécanisme particulier permet de

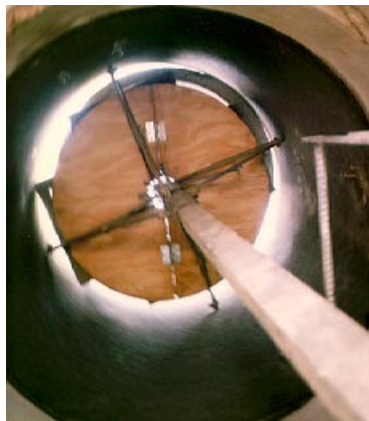
déployer quatre bras en étoile, formant ainsi un support sur lequel on peut déposer une planche de contreplaqué circulaire, adaptée au diamètre du regard. Et voilà un plancher stable, en raison des quatre bras qui prennent appui sur les parois du regard d'égout, qui se place à différentes hauteurs à l'intérieur du regard d'égout. Ce projet a été entièrement pensé, réalisé et testé par les travailleurs et les gestionnaires du service de la Planification et des Travaux publics.

Les cols bleus utilisent un camion cube pour transporter les outils et les équipements nécessaires à la réfection des regards d'égouts. Les outils et les matériaux y sont à l'abri des intempéries. Le camion sert aussi d'atelier et il est pourvu d'un bras de levage hydraulique et télescopique qui sert à manipuler toutes les charges lourdes. Par exemple, les matériaux en vrac sont déposés dans des bacs qui sont par la suite soulevés et déposés dans la remorque à rebuts en utilisant le bras de levage.

Les employés de la Ville utilisent un marteau hydraulique pour préparer les surfaces. Il est plus léger et plus fonctionnel. Avec ce marteau, plus besoin de remorquer un compresseur sur les lieux. À la place, le camion tire une remorque qui sert à évacuer les rebuts.

Enfin, pour éviter que des rebuts ne tombent au fond du regard, les cols bleus utilisent une cuve, surmontée d'une membrane qui s'ajuste à toutes les ouvertures. La cuve est déposée sur la plate-forme télescopique dont on a parlé plus haut.

Pour des références sur cette innovation-prévention, contactez Gilles Champigny, chef de section Entretien et raccordements, en composant le 819-821-5815



À SURVEILLER PROCHAINEMENT

Fiches techniques



Le nouveau site Internet

À surveiller également l'apparition du NOUVEAU site Internet de l'APSAM qui contiendra notamment, en plus des éléments déjà existants :

- Une section **Quoi de neuf** qui vous informera des derniers changements sur le site. Vous pourrez y trouver les derniers développements concernant les lois et les règlements, des innovations technologiques en santé et sécurité, les bons coups en santé et sécurité de municipalités du Québec, des articles plus détaillés sur des sujets divers reliés à la santé et sécurité, etc.
- La section **Formation** vous indiquera les sessions offertes à l'APSAM et vous renseignera sur les contenus, les dates, les lieux, les coûts ou toute autre information concernant les formations données par l'APSAM. Cette section vous permettra éventuellement de suivre des formations à distance.
- La section **Archives** renfermera une grande partie des documents produits par l'APSAM en format électronique (HTML, PDF, etc.) une fois que ceux-ci sont enlevés pour faire place à des nouveautés. Nous vous encourageons donc à télécharger les contenus des Bulletins, Fiches, Guides, etc. pour ainsi alimenter vos actions de prévention dans votre milieu.
- La section **Forum**, comme son nom l'indique, est un forum de discussion. Pour ceux qui ne sont pas familiers avec le concept, un forum est une place publique sur Internet qui permet aux gens désireux de discuter d'un sujet, dans le cas présent la santé et la sécurité, d'en discuter avec d'autres personnes possédant le même intérêt. Le forum de discussion est conçu de telle façon que vous pouvez accéder au forum général mais aussi participer aux forums dédiés aux différentes catégories d'emploi.

Et plusieurs autres rubriques qui viendront émailler le site comme des sondages qui permettront à l'APSAM de mieux connaître vos opinions ainsi qu'un babillard électronique.

Visitez-le en grand nombre... c'est un rendez-vous!



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

Télécopieur:
(514) 849-8873

Téléphone sans frais:
1-800-465-1754

Télécopieur 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

Paroles de sage

Lap Sam, philosophe québécois d'origine chinoise, (70 ans av. Loi SST).

Sa philosophie est basée sur l'élimination à la source des risques à la santé et à la sécurité des travailleurs. Son action porte principalement sur la prise en charge par les milieux, la promotion et le développement de moyens pour protéger la santé, la sécurité et l'intégrité physique des personnes à l'emploi des municipalités et des organismes municipaux. Reconnu pour sa vaste expérience, sa grande sagesse et ses paroles riches d'enseignement en matière de prévention des accidents du travail.

La direction de l'APSAM, ne reculant devant aucun obstacle, a conclu une entente exclusive avec cet éminent philosophe. Chaque trimestre, **Lap Sam** nous livrera des perles de sagesse dans notre bulletin d'information. Comme il nous le disait, à la conclusion de son contrat avec nous:



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